



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

30.04.15 № 02.3-1464

На № _____ от _____

Информация

по безопасности полетов № 7

Информирую о происшедших авиационных событиях за истекший период 2015 года, связанных с выкатыванием ВС за пределы ВПП и РД. Количество подобных событий в 2015 году значительно увеличилось (одна авария и 11 инцидентов по сравнению с 15 инцидентами за весь 2014 год), что может свидетельствовать о непринятии руководством авиакомпаний и аэропортов исчерпывающих эффективных мер по их предотвращению.

03.01.2015 в аэропорту Магадан произошла авария самолета Ан-26Б-100 RA-26082 ЗАО «КАПО Авиа».

Обстоятельства авиационного происшествия изложены в Информации по безопасности полетов №1 за 2015 год (письмо Росавиации от 16.01.2015 №4.02-26).

08.01.2015 в аэропорту Южно-Сахалинск произошел инцидент с самолетом А-330 VQ-BPK ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии».

После посадки, при выполнении разворота в «кармане» ВПП произошел сход самолета на грунт передней опорой шасси на 5 метров. Самолет повреждений не получил. По заключению комиссии по расследованию, причиной выкатывания явилось попадание колес передней стойки шасси на лакокрасочное покрытие разметки торца ВПП «зебра» с пониженным коэффициентом сцепления и отдельными пятнами уплотненного снега на поверхности ВПП.

15.01.2015 в аэропорту Сыктывкар произошел инцидент с самолетом Боинг-737-800 VP-BPI ООО «Северный Ветер».

После посадки, при выполнении освобождения ВПП по РД произошел сход самолета на грунт основными стойками шасси на расстояние 15-20 метров. В результате схода произошло повреждение огней светосистемы РД и разрушение пневматика внутреннего колеса правой опоры шасси. Коэффициент сцепления 0,34.

03.02.2015 в аэропорту Казань произошел инцидент с самолетом А-319 VP-BHP ОАО «Авиакомпания «Сибирь».

При рулении после посадки, в процессе разворота на РД произошла потеря управляемости самолетом со сходом на грунт левой опорой шасси. Руление производилось в сложных метеоусловиях: ветер 140 град. 9 порывы 12 м/с, видимость 3000 метров, мокрый снег, температура минус 7°С, коэффициент сцепления на ВПП 0,32.

08.02.2015 в а/п Чебоксары произошел инцидент с самолетом L410 UVP-E20 RA-67030 ФГУП «Международный аэропорт Оренбург». При пробеге произошло выкатывание ВС за пределы ВПП вправо на БПБ. ВС не повреждено. По заключению комиссии по расследованию, причиной инцидента явилась ошибка пилота, выразившаяся в неравномерном распределении усилий на педалях тормозов при торможении на пробеге и позднее вмешательство пилота-инструктора для исправления отклонения.

15.02.2015 в аэропорту Шереметьево произошел инцидент с самолетом А-320 VP-BDK ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии».

При посадке на ВПП 25R произошло выкатывание правой основной стойкой шасси на один метр за пределы ВПП. После пробега 70 метров по укрепленной обочине ВПП самолет вернулся на осевую линию ВПП и самостоятельно зарулил на место стоянки. После осмотра самолета и свето – сигнального оборудования ВПП повреждений не обнаружено. По заключению комиссии по расследованию, причиной инцидента явилась потеря боковой управляемости ВС под воздействием бокового порыва ветра из-за неправильной оценки метеорологической обстановки экипажем ВС на этапе захода на посадку.

25.03.2015 на посадочной площадке Накын (Республика Саха (Якутия)) произошел серьезный инцидент с самолетом Ан-38-100 RA-41907 ЗАО «Авиакомпания АЛРОСА».

При выполнении посадки на грунтовую ВПП посадочной площадки Накын, содержащейся под слоем уплотненного снега, произошло выкатывание самолета за пределы ВПП вправо с последующим столкновением с ограничительным бакеном. Самолет получил незначительные повреждения фюзеляжа в районе основных опор шасси. Посадка производилась в условиях бокового ветра.

30.03.2015 в аэропорту Курск произошел инцидент с самолетом ATR-72 VQ-BLI ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

В процессе руления после посадки по РД произошел сход самолета на грунт. В результате схода с РД самолет повреждений не получил. Руление производилось в условиях бокового ветра до 20 м/с.

11.04.2015 в аэропорту Нижний Новгород произошел инцидент с самолетом ATR-72 VQ-BMB ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

При выполнении посадки на ВПП-36 (левая) в простых метеоусловиях (ветер 260°, 7 м/с, порывы 12 м/с, видимость более 10 км, нижняя граница облачности 500 метров, коэффициент сцепления 0,6) произошло выкатывание самолета влево на грунт на расстояние до 10 метров от края ВПП с последующим возвратом на искусственное покрытие. Заруливание на стоянку было произведено самостоятельно. По результатам осмотра самолета обнаружено повреждение лопастей воздушного винта левого двигателя. Пассажиры и экипаж не пострадали. Ведется расследование.

18.04.2015 при посадке в аэропорту Владивосток произошел серьезный инцидент с самолетом DHC-6-400 RA-67283 ОАО «Авиакомпания «Аврора».

Посадка производилась на ВПП-25 (левая) в метеорологических условиях: ветер 340°, 6, порывы 8 м/с, облачность значительная на 3000 метров, температура +15°C. По аэродрому Владивосток действовало предупреждение: ветер 320°, 7, порывы 12 м/с). При посадке, после 400 метров пробега, началось уклонение самолета вправо с последующим выкатыванием самолета вправо за пределы ВПП на 80 метров. В результате выкатывания пассажиры и члены экипажа не пострадали, самолет повреждений не получил. Ведется расследование.

20.04.2015 в аэропорту Ульяновск (Баратаевка) произошел инцидент с самолетом АТР-72 VQ-BLF ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Посадка производилась на ВПП-02 в метеоусловиях: ветер 280°, 10 м/с, видимость 8000 метров, ливневой снег, коэффициент сцепления 0,42. В конце пробега началось уклонение самолета влево с последующим выкатыванием передней и левой основной опорами шасси на грунт. Самолет остановился на расстоянии 6 метров (по передней стойке) от обочины ВПП. В результате выкатывания самолет повреждений не получил. Ведется расследование.

27.04.2015 в аэропорту Якутск (Маган) произошел серьезный инцидент с самолетом Pilatus PC-6 RA-01516 ОАО «Авиакомпания «Полярные Авиалинии».

После посадки на пробеге самолет развернулся на 220 градусов и выкатился на правую боковую полосу безопасности. При первичном осмотре ВС обнаружено разрушение левого пневматика, деформация законцовки левой плоскости и гофр на верхней поверхности крыла. Экипаж и пассажиры не пострадали. Заход на посадку выполнялся в простых метеоусловиях. Ведется расследование.

Информационные и методические материалы по вопросу предотвращения выкатываний ранее доводились до сведения территориальных органов Росавиации и авиакомпаний в письмах Росавиации от 08.11.2012 года № 4.02-300 (результаты НИР по теме «Проведение исследований и обобщение происшедших в 2011 году инцидентов, связанных с выкатыванием самолетов коммерческой авиации за пределы взлетно-посадочной полосы на этапе посадки») и от 28.01.2013 №02.3-94 (информация по безопасности полетов № 1 за 2013 год).

Предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Настоящую информацию довести до руководителей подконтрольных эксплуатантов ВТ и аэропортов.

2. Предложить руководителям эксплуатантов ВТ и аэропортов:

2.1. Организовать изучение настоящей информации с руководящим, командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов и персоналом служб обеспечения полетов.

2.2. На очередном заседании группы по обеспечению безопасности на взлетно-посадочной полосе провести детальный анализ рисков проявления опасных факторов, приводящих к выкатываниям за пределы ВПП, с выработкой необходимых дополнительных профилактических мероприятий.

2.3. В соответствии с пунктом 5.84 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, организовать и провести теоретические занятия с командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов по повторному изучению факторов, приводящих к выкатыванию воздушных судов за пределы ВПП на этапе взлета и посадки.

2.4. Потребовать от командно-летного, инструкторского, инспекторского состава, членов летных экипажей ВС:

- неукоснительного соблюдения требований руководящих документов, регламентирующих обеспечение и выполнение полетов;

- качественного анализа метеорологической и аэронавигационной обстановки, анализа состояния поверхности летного поля аэродромов при принятии решения на вылет, по уходу на запасной аэродром и при принятии решения на посадку;

- своевременного принятия решения об уходе на второй круг при отклонениях ВС от установленных ограничений по глиссаде и расчетах на посадку, не обеспечивающих безопасность ее выполнения;

2.5. Потребовать от руководителей и персонала служб обеспечения полетов строго соблюдать установленные правила и процедуры подготовки летного поля аэродрома к приему и выпуску ВС, обратив внимание всех должностных лиц на предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность как за принятые решения, так и за бездействие.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов

С.С. Мастеров