



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: Neradko_AV@scaa.ru

18.05.2011 № АЖ.02-1819

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 8

10 мая 2011 года при посадке в аэропорту Внуково произошел серьезный инцидент с самолетом Challenger 605 OE-IDV (государство регистрации – Австрия).

Посадка выполнялась в сумерках (17:48 UTC) на ВПП-01 (магнитный курс посадки 14°). В связи с ремонтными работами на аэродроме порог ВПП-01 смещен в сторону КТА на 1030 метров, длина ВПП при этом составляет 2030 метров. Заход на посадку на ВПП-01 по ОПРС разрешен только днем.

В процессе захода на посадку экипаж самолета допустил преждевременное снижение, в результате которого произошло столкновение передней опорой шасси и передней нижней частью фюзеляжа с мачтой освещения высотой 7,5 метров, расположенной в зоне проведения ремонтных работ, на удалении 350 метров до входного торца ВПП-01. В результате серьезного инцидента самолет получил повреждения нижней части фюзеляжа.

Командир ВС выполнял первый самостоятельный полет в аэропорт Внуково (на «короткую» ВПП-01/19) в качестве КВС. До этого он выполнил два полета в аэропорт Внуково (на «короткую» ВПП-01/19) в качестве второго пилота.

14.05.2011 в аэропорту Внуково, при посадке на ВПП-01, произошел инцидент с самолетом Як-42Д RA-42439 авиакомпании «Газпромавиа».

Посадка производилась в следующих метеоусловиях: ветер 80° 4 м/с, видимость 10 км, ливневой дождь, коэффициент сцепления 0,56 (при контрольном замере после выкатывания). Установлено, что после посадки не произошел автоматический выпуск спойлеров. В процессе пробега самолет выкатился за пределы ВПП по курсу посадки на 316 метров. В результате выкатывания самолет повреждений не получил. На борту ВС находились только члены экипажа, пассажиров не было.

15.05.2011 в аэропорту Ростов-на-Дону, при посадке на ВПП-22

(магнитный курс посадки 219°) произошел инцидент с самолетом Як-42Д RA-42411 авиакомпании «Русджет».

Метеоусловия при посадке: ветер 260° 2 порывы 6 м/с, видимость 4000 метров, слабый ливневой дождь, облачность разорванно-дождевая 400 метров, коэффициент сцепления 0,45. После посадки не произошло автоматического выпуска спойлеров. В процессе пробега самолет выкатился на 2,5 метра на концевую полосу торможения. На борту ВС находились члены экипажа и 11 пассажиров.

Следует обратить внимание на то, что самолеты Як-42 RA-42439 и RA-42411, с которыми произошли указанные инциденты, не оборудованы системой ручного выпуска спойлеров. За период с 2000 по 2010 год зафиксировано 15 инцидентов, связанных с выкатыванием самолетов Як-42 при выполнении посадки. В трех случаях выкатыванию способствовало несрабатывание автоматического выпуска спойлеров при приземлении.

В РЛЭ самолета Як-42 (Як-42Д) имеется информация о том, что приземление на повышенной скорости уменьшает обжатие амортизационных стоек шасси, приводит к недостаточной раскрутке колес в начале пробега и возможному невыпуску спойлеров, а также нарушает нормальную работу автоматов растормаживания. При этом невыпуск спойлеров при посадке приводит к увеличению длины пробега, в зависимости от состояния ВПП, на 100 – 300 метров.

С целью реализации дополнительных профилактических мероприятий предлагаю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящую информацию до подконтрольных организаций гражданской авиации, взять на личный контроль выполнение ее требований.

2. Руководителям организаций гражданской авиации, выполняющих полеты в аэропорт Внуково, до 20.05.2011, в соответствии с требованиями пунктов 5.2 и 5.3 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», повторно оценить готовность всех подразделений авиапредприятия обеспечить безопасность полетов в аэропорт Внуково в период проведения ремонта ВПП, рассмотрев при этом вопросы:

2.1. реализации дополнительных мер по формированию экипажей из числа лиц летного состава, обладающего наибольшим опытом выполнения полетов;

2.2. необходимости включения в РПП дополнительных ограничений по планированию и выполнению полетов в аэропорт Внуково, исходя из уровня подготовки летного состава;

2.3. введения дополнительных ограничений по применению перечня допустимых отказов и неисправностей (MEL) с целью недопущения случаев выполнения полетов с неисправностями, которые, при определенных условиях, могут приводить к усложнению процедур взлета или захода на посадку, увеличению взлетной или посадочной дистанции;

2.4. ужесточения ограничений по расчетным значениям располагаемых дистанций взлета (продолженного, прерванного) и посадочных дистанций с учетом дополнительных эксплуатационных факторов, влияющих на взлетные и

посадочные характеристики воздушного судна (например, возникновение отказов, увеличивающих посадочную дистанцию).

3. Руководству ОАО «Аэропорт Внуково» принять меры по реализации решений, принятых на проведенном 13.05.2011 в Росавиации совещании об обеспечении безопасности полетов в аэропорту Внуково в период реконструкции ИВПП. До 20.05.2011 представить в Росавиацию доклад о принятых дополнительных мерах по дневной и ночной маркировке места работ и временных препятствий в месте проведения ремонтных работ на ВПП-01/19.

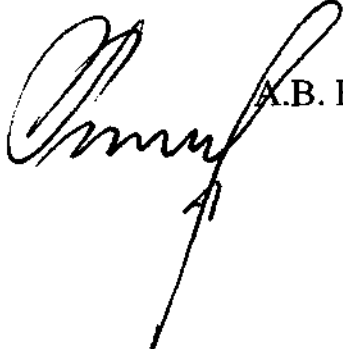
4. Руководителям организаций гражданской авиации (в части касающейся):

4.1. Повторно изучить с членами летных экипажей, выполняющих полеты в аэропорты московского аэроузла, ограничения по использованию аэропорта Внуково, опубликованные в соответствующих НОТАМ.

4.2. Провести с летным составом занятия по предотвращению случаев преждевременного снижения при выполнении заходов по различным системам посадки.

4.3. С летным составом, выполняющим полеты на самолетах Як-42 (Як-42Д), изучить требования раздела 4.10 (пункт 5 подраздела «Внимание», 4.11 стр. 1), пункта 27 раздела 4.11 РЛЭ самолета Як-42 (пункты 27 – 29 раздела 4.11 РЛЭ самолета Як-42Д) и подраздела 4.11.1 РЛЭ самолета Як-42 (Як-42Д).

4.4. Провести проверки состояния маркировки препятствий на аэродроме, а также соблюдения сторонними организациями правил выполнения ремонтных работ на летном поле. Рассмотреть вопрос о реализации дополнительных мероприятий, направленных на повышение видимости (контрастности) препятствий, расположенных в зонах взлета или посадки воздушных судов.

 А.В. Нерадько