



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской
авиации

20.07.2021 № _____ Исх-26052/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 8¹

17.06.2021 в аэропорту Симферополь произошел серьезный авиационный инцидент с самолетом Боинг-767-300 VP-BMC ООО «Авиакомпания «Икар».

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту: Шереметьево – Симферополь. На борту самолета находились 10 членов экипажа и 288 пассажиров. Посадка выполнялась днем на взлетно-посадочную полосу (далее – ВПП) с магнитным курсом 187° в метеоусловиях: ветер 240° 9 м/с; видимость 9 км; слабый ливневой дождь; облачность отдельная разбросанная высотой 80 м, значительная разорванная высотой 720 м кучево-дождевая; температура +18°С; ВПП мокрая на 51 – 100%, толщина слоя осадков до 3 мм, эффективность торможения хорошая (коэффициент сцепления 0,54).

Посадку выполнял второй пилот. При приземлении произошел нормальный выпуск тормозных щитков и интерцепторов в тормозном режиме, а также штатно включилась автоматическая система торможения колес шасси в режиме AUTOBRAKE 2, установленном экипажем на этапе предпосадочного снижения. Реверс экипажем самолета был включен только через 14 сек после приземления и только на минимальный режим (отключен на скорости 72 kt). На удалении 1950 м от торца ВПП началось уклонение самолета вправо с последующим выкатыванием за пределы ВПП передней (на 9 м от обочины ВПП) и правой (на 4 м) опорами шасси. Самолет остановился на удалении 2400 м от торца ВПП-19. В результате выкатывания был поврежден кабель светосигнального оборудования ВПП, самолет повреждений не получил. Пассажиры и члены экипажа не пострадали.

По направлению пробега на бетонной части ВПП присутствуют прерывистые следы торможения колесами правой основной стойки шасси протяженностью 456 м.

¹ Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

Следы торможения от колес левой основной стойки шасси отсутствуют. По объяснению членов экипажа, посадка выполнена левее оси ВПП на 2 – 3 м с применением реверса до скорости 120 kt. Во второй половине пробега, при применении основного торможения, самолет потянуло вправо с последующим сходом с бетона правой, а затем передней стойкой шасси.

По результатам проведенного исследования данных бортового параметрического самописца установлено:

1. Все регламентируемые условия при посадке самолета соответствовали допустимым условиям для самолета, экипажа и аэродрома. Отказов и неисправностей двигателей и систем самолета при посадке по данным бортового регистратора не отмечается.

2. На всех этапах посадки, за исключением второй части пробега, особенностей в функционировании системы «Экипаж – Самолет – Среда» не отмечается.

3. Во второй части пробега (с удаления 1650 м и на приборной скорости 68 kt), в процессе парирования экипажем самолета момента от боковой составляющей ветра совмещенным путевым управлением (отклонением руля направления и носовых колес шасси влево), началось отклонение правой тормозной педали. Возникшее при этом асимметричное торможение создало дополнительный возмущающий момент, разворачивающий самолет вправо (на ветер).

4. Через 15 сек с момента начала отклонения правой тормозной педали суммарный возмущающий момент от ветра и несимметричного подтормаживания превысил располагаемый момент от совмещенного путевого управления и начался интенсивный разворот самолета по курсу вправо с нарастанием правого бокового уклонения. Наиболее вероятно, непреднамеренное отклонение правой тормозной педали можно рассматривать как определяющий фактор возникновения особой ситуации.

5. С запаздыванием на 15 сек экипаж выявил причину дефицита путевой управляемости, прекратил торможение правой стойки шасси и начал использовать торможение колесами левой основной стойки шасси.

6. Прекращение торможения правой стойки и использование торможения левой стойки приостановили нарастание отклонения самолета по курсу, однако к этому моменту вектор скорости самолета был уже развернут вправо на 6° , а боковое уклонение вправо достигло 9 м, что создало угрозу бокового выкатывания.

7. В сложившейся ситуации экипаж принял решение использовать симметричное торможение, постепенно увеличив давление в тормозах колес обеих стоек до максимальной величины (3000 psi).

8. Использование экипажем самолета очень большого тормозного момента на ВПП, покрытой слоем осадков, привело к уменьшению путевой устойчивости и возникновению, вследствие этого, дефицита путевой управляемости. Данное обстоятельство привело к дальнейшему развороту самолета вправо на ветер и, как следствие, к последующему выкатыванию со сходом на грунт колес правой и носовой стоек шасси.

Расследование серьезного авиационного инцидента продолжается.

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).

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации.

1.2. При принятии решения о выдаче свидетельства специалиста авиационного персонала, получении свидетельства взамен утраченного или пришедшего в негодность, внесении в свидетельство дополнительных записей (квалификационные отметки) в соответствии с Правилами проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 № 670, обращать особое внимание на наличие у кандидатов (заявителей) профильного летного образования по очной форме обучения.

2. Руководителям организаций гражданской авиации:

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. 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.

2.3. Потребовать от командно-летного, инструкторского, инспекторского состава, членов летных экипажей воздушных судов:

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

- проведения 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 выполнение посадки;

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

- при выполнении посадки с боковым ветром направление движения воздушного судна на пробеге выдерживать не только отклонением руля направления, но и соразмерным отклонением элеронов в сторону ветра для равномерного распределения нагрузки на все стойки шасси с целью создания наибольшей устойчивости пробега воздушного судна;

- использовать на пробеге реверс силовых установок вплоть до ограничений по скорости его применения, установленной эксплуатационной документацией воздушного судна, вне зависимости от располагаемой дистанции пробега.

2.4. организовать проведение дополнительных занятий по знанию членами летных экипажей стандартных операционных процедур (SOP) авиакомпании при выполнении захода на посадку и посадки, в том числе на ВПП, покрытую слоем осадков. Особое внимание обратить на соблюдение процедуры передачи управления воздушным судном от второго пилота к командиру воздушного судна во второй половине пробега, готовность командира воздушного судна к незамедлительному включению в контур управления воздушным судном и правильным расположением ног на педалях управления рулем направления и тормозной системой.



А.В. Нерадько