



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям (начальникам)
территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

13.09.2018 № _____ Исх-23274/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 16

01.09.2018 в аэропорту Сочи произошла авария самолета Боинг-737-800 VQ-VJL ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту Москва (Внуково) – Сочи. На борту самолета находились 6 членов экипажа и 166 пассажиров.

В 23.58 (здесь и далее время UTC) при посадке на взлетно-посадочную полосу 06 (далее – ВПП) самолет выкатился за пределы ВПП по прямой и столкнулся с наземными препятствиями.

Данные на экипаж воздушного судна (далее – ВС):

командир воздушного судна (далее – КВС): общий налет 14039 ч, налет на данном типе/из них в качестве КВС – 6373 ч/5376 ч, допущен к полетам при минимуме погоды САТ ША ICAO (15x200, взлет 150 м);

второй пилот: общий налет 12108 ч, налет на данном типе 5039 ч.

Метеоусловия на момент авиационного происшествия: ветер 170° 4 м/с; видимость в начале ВПП-06 6000 м, в середине ВПП 5000 м, в конце ВПП 6000 м; слабый ливневой дождь, гроза; облачность: значительная (5-7 окт.) высотой 180 м, значительная (5 - 7 окт.) кучево-дождевая высотой 810 м; температура воздуха +21 °С, точка росы +21 °С, давление 1013 гПа. В слое от 200 м и до земли – умеренный сдвиг ветра. Коэффициент сцепления на ВПП-06 0,5/0,5/0,5, слой воды толщиной 3 мм, степень покрытия 51 - 100% ИВПП.

По аэродрому Сочи действовало штормовое предупреждение № 2: прогнозировался умеренный сдвиг ветра на ВПП-02 и ВПП-06.

По предварительным данным, приземление самолета произошло на удалении, примерно, 1300 м от входного торца ВПП-06. Предпринятыми действиями экипаж ВС не смог остановить ВС в пределах ВПП, в результате самолет выкатился на 140 м, пробил ограждение аэродрома и остановился в русле реки Мзымта с последующим возгоранием левого двигателя. Экипажем ВС была проведена аварийная эвакуация пассажиров. Прибывшей после объявления тревоги аварийно-спасательной командой пожар был потушен, оказана помощь экипажу ВС в

эвакуации пассажиров. При выкатывании ВС получило значительные механические повреждения шасси, силовых установок и крыла.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета предложены к реализации следующие оперативные рекомендации:

«С летным составом авиакомпаний провести дополнительные занятия (в том числе на тренажере) по:

- порядку производства полетов, в том числе принятия решения на выполнение посадки, в условиях грозовой деятельности в районе аэродрома;
- действиям при срабатывании бортовых сигнализаций предупреждения о сдвиге ветра;
- действиям при отклонении от критериев стабилизированного захода после контрольной высоты;
- порядку применения реверса после приземления».

Расследование продолжается.

Авиационные происшествия, связанные с безопасностью на ВПП (выкатывание ВС за пределы ВПП (11% от общего числа авиационных происшествий с самолетами коммерческой авиации за период с 2001 по 2017 годы); посадка с недолетом (10%); нештатное касание ВПП (10%)), относятся к часто происходящим событиям, несущим высокие риски для безопасности полетов.

Выкатывания ВС за пределы ВПП при взлете и посадке в 2017 году привели к 8 инцидентам (6 – при посадке, 2 – при взлете), в том числе к 6 серьезным инцидентам. 5 инцидентов характеризуются выкатыванием на боковую полосу безопасности, 3 инцидента – продольным выкатыванием.

Распределение числа инцидентов, связанных с выкатыванием ВС за пределы ВПП, при посадке самолетов с максимальной взлетной массой более 10 тонн за период с 2007 по 2017 годы, и относительное число инцидентов (на 100 тыс. посадок) за 3-х летний период приведено на рисунке 1.

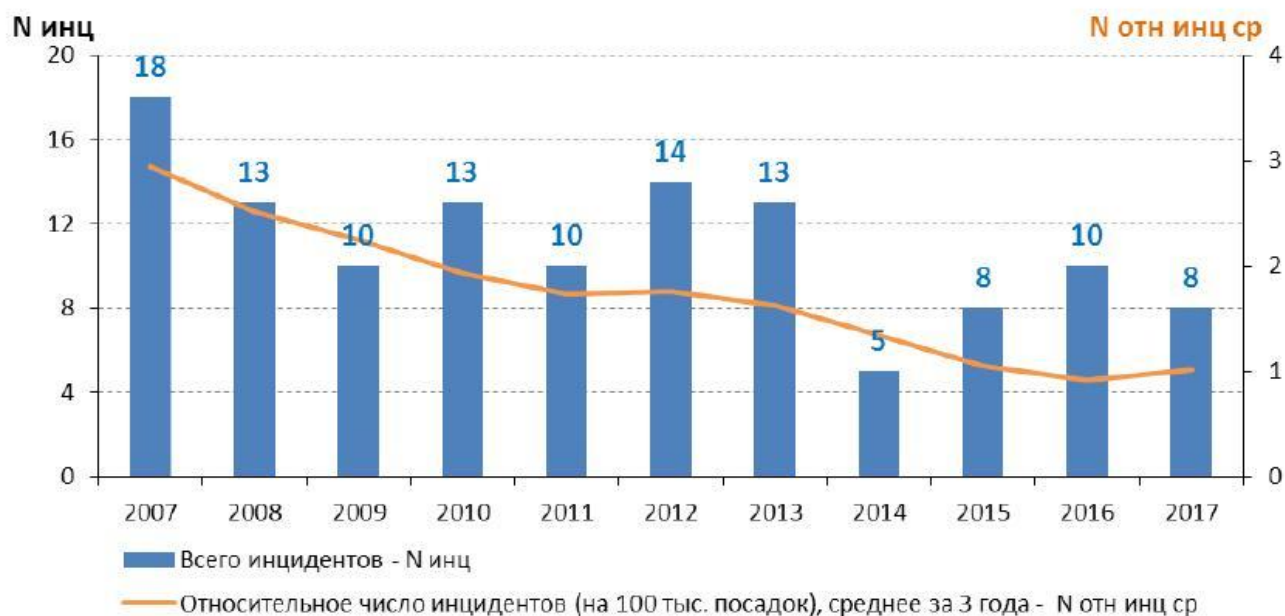


Рис. 1. Число выкатываний за пределы ВПП самолетов с максимальной взлетной массой более 10 тонн

По результатам расследований авиационных инцидентов, связанных с выкатыванием ВС за пределы ВПП при посадке, отмечается, что их основными факторами являются:

нестабилизированный заход на посадку, в том числе непринятие решения КВС об уходе на второй круг при непосадочном положении самолета;

неучет попутной или боковой (с учетом порывов) составляющей скорости ветра при принятии решения о продолжении снижения для посадки и посадке;

низкая видимость (в том числе при посадке в условиях ночи) и/или выпадение ливневых осадков, усложняющих визуальный контакт с наземными ориентирами на этапах выравнивания и приземления самолета;

ошибки в технике выполнения посадки (как правило, высокое выравнивание и/или длительное выдерживание перед приземлением), приводящие к приземлению со значительным перелетом рекомендованной зоны приземления;

ошибки при использовании после приземления интерцепторов/спойлеров, реверсивных устройств двигателей, тормозов;

наличие на ВПП загрязнений (воды, слякоти, снега, льда), снижающих характеристики торможения самолета;

непередача экипажу достоверной информации о метеорологических условиях и состоянии ВПП, необходимой для принятия решения о снижении для посадки и посадки.

На основании анализа причин авиационных инцидентов, связанных с выкатываниями ВС за пределы ВПП, в целях обеспечения и поддержания приемлемого уровня безопасности полетов п р е д л а г а ю :

Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до руководителей подконтрольных организаций гражданской авиации и аэропортов.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Принять к реализации оперативные рекомендации комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии В-737-800 VQ-VJI

2.2. В рамках функционирования системы управления безопасностью полетов обратить внимание на рекомендации в руководстве по сокращению количества авиационных происшествий при заходе на посадку и посадке (ALAR TOOL KIT) и методического пособия «Рекомендациях по разработке и внедрению стандартных эксплуатационных процедур (SOP)»¹.

2.3. В ходе подготовки к полетам в осенне-зимний период эксплуатации ВС предусмотреть повторное изучение с выполняющим полеты на самолетах командно-летным, инструкторским, инспекторским составом и членами летных экипажей содержащихся в РПП и эксплуатационно-технической документации требований в части:

¹ Размещено по адресу:

<https://www.favt.ru/dejatelnost-lms-standartniye-procedury/>

расчета потребной посадочной дистанции с учетом прогнозируемых метеорологических условий и действующих ограничений;

предпосадочной подготовки с учетом особенностей фактических метеорологических условий, характеристик и состояния покрытия ВПП;

взаимодействия между членами экипажа и действий при получении информации от органа ОВД, требующей пересмотреть ранее принятые решения;

требований и ограничений при выполнении захода на посадку и посадки в условиях прогнозируемого сдвига ветра, включая действия при срабатывании сигнализации о сдвиге ветра;

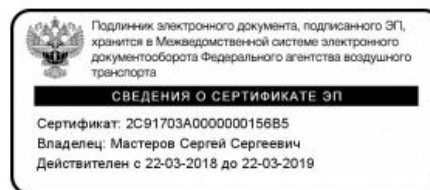
понятия «стабилизированный заход» и его критерии, а также обязательные предупреждающие доклады ниже высоты стабилизации и действий при отклонении параметров предпосадочного снижения более допустимых;

правил, предупреждений и ограничений с учетом руководства по летной эксплуатации и особенностей аэродрома при принятии решения и выполнении ухода на второй круг с высоты ниже высоты принятия решения (минимальной высоты снижения);

использования интерцепторов/спойлеров (в ручном и автоматическом режиме), реверса и тормозов (определение интенсивности автоматического торможения, переход с автоматического на неавтоматическое торможение на пробеге после посадки).

2.4. Обратить внимание леного состава на рекомендации, содержащиеся в учебном фильме «No Landing is Routine» («Не бывает рядовых посадок»)², а также на факторы опасности, возникающие при выполнении посадки в условиях ограниченной видимости и ливневых осадков (быстрое изменение направления и скорости ветра; потеря визуального контакта с наземными ориентирами на этапе выравнивания; фактическая эффективность торможения меньше той, на которую рассчитывал экипаж).

Начальник Управления
инспекции по безопасности полётов



С.С. Мастеров

² Размещен по адресу:

<https://www.favt.ru/dejatelnost-lms-beopasnost-vpp-predotvr-vikatyvaniy/> или
<http://www.boeing.com/specialty/flight-safety/index.page>

Лист согласования к документу № Исх-23274/02 от 13.09.2018

Инициатор согласования: Бывалина К.Д. начальник отдела

Согласование инициировано: 13.09.2018 14:04

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **последовательное**

| № | ФИО | Срок согласования | Результат согласования | Замечания/Комментарии |
|---|-----------------|-------------------|---------------------------------|-----------------------|
| 1 | Шайкамалов А.М. | | Согласовано 13.09.2018 14:28 | - |
| 2 | Мастеров С.С. | | Подписано 13.09.2018 15:16 | - |