



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) 231-50-09 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

13.05.2019 № Упол - 14923/02

На № _____ от _____

Руководителям
территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 6

25.03.2019 в аэропорту Ульяновск (Баратаевка) произошел серьезный авиационный инцидент с самолетом RRJ-95B RA-89032, связанный с посадкой на неподготовленную взлетно-посадочную полосу (далее – ВПП).

Посадка производилась ночью в условиях сильного снега. По аэродрому Ульяновск (Баратаевка) действовало штормовое предупреждение о снегопаде продолжительностью более 2 часов. По данным, переданным аэродромной службой, к моменту посадки самолета ВПП-02 была покрыта мокрым снегом до 3 мм на 51 – 100 %, коэффициент сцепления 0,39. Эти же данные были переданы экипажу воздушного судна (далее – ВС).

Снижение и посадка производились без особенностей.

После приземления, в процессе послепосадочного пробега, экипаж ВС в свете фар увидел слева от осевой линии ВПП высокий снежный бруствер, о чем, после выполнения посадки, доложил диспетчеру: «Вы просто съездите, посмотрите, что здесь происходит на полосе, я такое первый раз в жизни вижу!» (фото 1).



Фото 1. Состояние ВПП при инциденте с самолетом RRJ-95B RA-89032

По оценке экипажа ВС, в процессе пробега отмечались признаки потери путевой управляемости (по объяснению командира ВС: «Самолет сильно бросало по ВПП из-за разницы снежного покрова под левыми и правыми колесами»). По данным средств объективного контроля, для выдерживания направления пробега (магнитный курс посадки 20° , ветер у земли 360° 5 м/с) требовалось отклонение руля направления вправо до $20,92^\circ$ (максимальный угол отклонения $27,6^\circ$), а также применение раздельного торможения колес левой и правой опор шасси.

В ходе расследования было установлено, что до посадки самолета работы по очистке ВПП производились с применением одной аэродромной уборочной машины ДЭ-224. После завершения очистки ВПП (за 10 минут до посадки самолета) коэффициент сцепления на ВПП не измерялся. Наличие на ВПП снежного брусстера высотой 40 – 45 см может свидетельствовать о том, что контроль качества очистки ВПП не осуществлялся. При контрольном замере (через 30 минут после посадки) значения коэффициента сцепления на ВПП составили 0,08/0,1/0,08.

Материалы расследования серьезного инцидента с самолетом RRJ-95B RA-89032 размещены в АМРИПП Росавиации, учетный № 191662.

Следует отметить, что некачественная подготовка ВПП аэродрома Ульяновск (Баратаевка) 20.04.2015 привела к серьезному авиационному инциденту (выкатыванию) с самолетом ATR-72-212A VQ-BLF (Информация по безопасности полетов № 26 за 2015 год). Материалы расследования серьезного авиационного инцидента размещены в АМРИПП Росавиации, учетный № 152181.

В ходе расследования было установлено, что ВПП не была подготовлена к приему ВС: находилась под слоем слякоти до 5 мм и была очищена только на 10 м по обе стороны от осевой линии (при ширине ВПП 60 м). На нерасчищенной части ВПП слой слякоти доходил до 50 мм.

Повторение нарушений при подготовке летного поля к приему ВС позволяет сделать вывод о том, что организация работ по обеспечению безопасности полетов со стороны руководства ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева», в ведении которого находится аэродромная служба аэродрома Ульяновск (Баратаевка), не соответствует требованиям пункта 5 Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.11.2014 № 1215.

Случаи неудовлетворительной подготовки летного поля к приему ВС часто отмечаются в ходе расследований инцидентов (Информации по безопасности полетов № 19 за 2017 год, № 19 за 2018 год и № 2 за 2019 год). С учетом этого можно сделать вывод о том, что фактическая реализация принципов управления безопасностью полетов операторами сертифицированных аэродромов находится на низком уровне и прогресс в этой основополагающей сфере деятельности является недостаточным.

Например, 25.10.2016 на аэродроме Магас (Слепцовская) посадка самолета Боинг-737-800 VQ-VTJ была произведена на неподготовленную ВПП (очищенную от снега на 5 – 10 м от осевой линии). При этом на ВПП были оставлены снежные

отвалы (фото 2). Материалы расследования размещены в АМРИПП Росавиации, учетный № 165965.



Фото 2. Состояние ВПП при инциденте с самолетом Боинг-737 -800 VQ-VTJ

Следует также обратить внимание на результаты расследования аварии самолета А-320 ЕУ-623, происшедшей 02.02.2014 на аэродроме Куляб (Таджикистан) при посадке на неподготовленную ВПП, которая бала расчищена на ширину 22 м (по 11 – 12 м от осевой линии). При пробеге самолет столкнулся со снежным бруствером на ВПП высотой от 50 до 95 см, что привело к разрушению передней опоры шасси и выкатыванию вправо за пределы ВПП. Отчет по результатам расследования размещен на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: https://mak-iac.org/upload/iblock/895/report_ey-623.pdf.

Дополнительным фактором опасности, который может приводить к выкатываниям ВС за пределы ВПП при взлете и посадке, является неготовность персонала аэродромной службы объективно определять состояние поверхности ВПП или формальное отношение персонала к контролю толщины слоя и площади покрытия поверхности ВПП водой, слякотью, снегом, льдом или инеем.

В условиях сильных и продолжительных осадков, не позволяющих обеспечить пригодность аэродрома к приему ВС, персонал аэродромной службы оказывается неготовым рекомендовать временное прекращение приема и выпуска ВС. Например, во всех указанных выше случаях непрекращающиеся осадки приводили к значительным изменениям состояния поверхности ВПП в сторону ухудшения характеристик сцепления. Несмотря на то, что в этих условиях аэродромная служба не справлялась с очисткой ВПП, решение о временном прекращении полетов из-за неготовности ВПП не принималось.

П р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести данную информацию до подконтрольных организаций гражданской авиации.

1.2. Использовать Информацию по безопасности полетов № 5 за 2019 год (письмо Росавиации от 23.04.2019 № Исх-13342/04) и настоящую Информацию по

безопасности полетов при проведении в течение 2019 года региональных разборов/совещаний с операторами сертифицированных аэродромов, предусмотренных пунктом 2 Протокола инструктивно-методического совещания с начальниками отделов инспекций по безопасности полетов территориальных органов Росавиации от 12.03.2019 № 64/02-ПР.

2. Начальнику Приволжского МТУ Росавиации проконтролировать разработку и реализацию ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева» мероприятий по организации и деятельности аэродромной службы аэродрома Ульяновск (Баратаевка) с учетом результатов расследования серьезных инцидентов с самолетом ATR-72-212A VQ-BLF, произошедшего 20.04.2015, и с самолетом RRJ-95B RA-89032, произошедшего 25.03.2019.

3. Операторам аэродромов довести настоящую Информацию по безопасности полетов до специалистов аэродромной службы, обратив внимание на:

3.1. планирование мероприятий на случай опасных метеорологических явлений (сильный ливень, продолжительный сильный дождь и т.п.), которые могут потребовать увеличения частоты контроля значения коэффициента сцепления и состояния поверхности ВПП, а также принятие решения о временном прекращении приема и выпуска ВС в связи с невозможностью обеспечить подготовку искусственных покрытий или невозможностью выдачи объективной информации о значительном изменении характеристик сцепления;

3.2. планирование и выполнение мероприятий для обеспечения поверхностного стока воды с летного поля и пропускной способности водоотводных и дренажных устройств, включая визуальную оценку на предмет выявления затопления или плохого дренажа;

3.3. подготовку персонала для проведения объективных визуальных оценок площади покрытия ВПП атмосферными осадками, а также контроль качества выполнения работ по эксплуатационному содержанию поверхности элементов летного поля (ВПП, рулежных дорожек и мест стоянок);

3.4. эксплуатационные ограничения самолетов транспортной категории, выполняющих полеты на аэродром, определяющиеся не только значением коэффициента сцепления, но и состоянием поверхности ВПП;

3.5. положения пункта 6.5 раздела 6 «Оценка характеристик сцепления поверхностей с искусственным покрытием, покрытых снегом, слякотью, льдом и ином». *Применяется до 4 ноября 2020 года* и пунктов 6.5 и 6.7 раздела 6 «Глобальный формат сообщаемых данных о состоянии поверхности ВПП. *Применимо с 5 ноября 2020 года*» Дополнения А Приложения 14 «Аэродромы» (том 1, издание 8, 2018 год) к Конвенции о международной гражданской авиации.



А.В. Нерадько