



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

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

28.01.13 № 02.3 - 94

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций и  
эксплуатантам воздушных судов  
гражданской авиации

## Информация по безопасности полетов № 1

Информирую о том, что продолжают иметь место инциденты, связанные с выкатыванием ВС за пределы ВПП после посадки. Только за истекший период 2013 года произошло пять подобных инцидентов.

09.01.2013 в а/п Саранск произошел инцидент с ВС АН-24РВ RA-46640 ОАО «Авиалинии Мордовии». На пробеге произошло выкатывание влево на боковую полосу безопасности (около 30м) с разворотом самолета влево на 160 град.

12.01.2013 в а/п Ростов-на-Дону произошло выкатывание ВС А-319 VP-BTQ ОАО АК «Сибирь» на концевую полосу безопасности около 10 метров.

17.01.2013 в а/п Домодедово при освобождении ВПП произошло выкатывание ВС В-737 VP-BTA ООО «Глобус».

20.01.2013 в а/п Челябинск (Баландино) произошел инцидент с ВС А-320 VP-BQV ОАО «Аэрофлот». После посадки, при освобождении ИВПП-09 по РД-1, произошел выезд передней стойки шасси ВС за ограничительные огни ИВПП.

22.01.2013 в а/п Челябинск (Баландино) произошел инцидент с ВС А-321 VQ-BCX ОАО АК «Уральские Авиалинии». После посадки, при освобождении ИВПП-09 по РД-1, самолет выкатился за пределы ограничительных огней.

Опыт расследования подобных инцидентов показывает, что в абсолютном большинстве случаев причина выкатываний связана с человеческим фактором в сочетании с низкими коэффициентами сцепления на ВПП.

В этой связи заслуживает внимания профилактическая работа, проводимая одной из российских авиакомпаний, выпустившей памятку для членов летных экипажей по предотвращению инцидентов, связанных с выкатываниями ВС (Приложение к настоящей информации).

С целью предотвращения подобных случаев предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Настоящую информацию довести до руководителей подконтрольных эксплуатантов ВТ и аэропортов.
2. Потребовать от главных операторов аэропортов принять все необходимые меры для постоянного поддержания в требуемом состоянии не только поверхности ВПП, но и мест сочленения ВПП и РД.
3. Предложить руководителям эксплуатантов ВТ:
  - 3.1. Организовать изучение настоящей информации и повторное изучение информации по безопасности полетов № 29 за 2012 год (ТЛГ № 070800) с руководящим, командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов под роспись.
  - 3.2. Результаты исследований, приведенные в отчете о научно – исследовательской работе по теме «Проведение исследований и обобщение произошедших в 2011 году инцидентов, связанных с выкатыванием самолетов коммерческой авиации за пределы взлетно-посадочной полосы на этапе посадки» использовать в качестве методического материала для проведения с летным составом теоретической подготовки по профилактике авиационных происшествий и инцидентов, связанных с выкатываниями за пределы ВПП при посадке.
  - 3.3. С руководящим, командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов в недельный срок провести теоретические занятия, на которых изучить Приложение к настоящей информации и обратить внимание на необходимость непрерывной профилактики авиационных событий, в том числе инцидентов, связанных с выкатываниями ВС.

Приложение: Выдержки из памятки членам летных экипажей на 3 листах.

Начальник Управления  
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров

## Выдержки из памятки членам летных экипажей

### **При рулении для взлёта:**

В начале руления проверять не только работоспособность тормозной системы, но и возможность немедленно остановить ВС в условиях пониженного сцепления на перроне и РД.

Руление по перрону и РД осуществлять на минимально-возможной тяге двигателей, без инерции и с учётом состояния поверхности перрона и РД. Скорость руления на скользкой поверхности перрона и РД должна быть минимальной. Помнить, что согласно РЭГА-94, коэффициент сцепления на перроне и РД не измеряется, поэтому он фактически может быть ниже, чем сообщается в информации о состоянии ВПП.

### **Напомнить командирам ВС:**

О запрещении начала и продолжения руления, если безопасность руления не обеспечивается из-за неудовлетворительного состояния МС или РД. В этом случае производить буксировку ВС вплоть до исполнительного старта;

О необходимости выполнения в процессе руления периодических пробных торможений колёс шасси с целью определения характеристики сцепления на РД;

С целью сосредоточения внимания на рулении, при необходимости, для выполнения листа контрольных проверок запросить орган ОВД кратковременную остановку либо на РД, либо непосредственно на ВПП;

О персональной ответственности КВС за соблюдение правил руления.

При возникновении сомнений в безопасности руления немедленно прекратить руление, сообщить об этом органу УВД и вызвать машину сопровождения.

### **При взлете:**

При пониженных коэффициентах сцепления на ВПП использовать максимально возможную длину ВПП. Не выполнять процедуры снижения шума на местности, если поверхность ВПП покрыта осадками (снег, слякоть, лед, вода любой толщины). Сообщать об этом органу УВД.

Наличие осадков (снега, слякоти, воды) на ВПП увеличивает длину участка разбега, поэтому своевременно и правильно определять причинные факторы, вызвавшие необходимость прекращения взлета и не допускать выкатывания самолета.

В случае прекращения взлета в условиях обильного снегопада или метели убедиться, по наличию отрицательного продольного ускорения, в исправной работе тормозной системы.

При возникновении разворачивающего момента после включения реверса

плавно уменьшить тягу реверса вплоть до полного его выключения.

После восстановления устойчивого движения ВС по ВПП реверс включить повторно. Не допускать выдерживания направления путем несимметричного использования реверса.

Для контроля оставшейся дистанции пробега использовать огни осевой линии ВПП. За 900 метров до выходного торца ВПП начинается чередование белых и красных огней, на последних 300 м осевые огни становятся красными.

#### **При заходе на посадку:**

Перед снижением для захода на посадку тщательно производить расчёт посадочной массы ВС, скоростей захода на посадку в соответствии с РЛЭ по определению потребной посадочной дистанции в фактических условиях. При превышении предельно допустимой посадочной массы для данных условий и состояния ВПП, запросить другую ВПП. Свои действия согласовывать с органом УВД.

На предпосадочной подготовке обсудить особенности выполнения посадки на ВПП с пониженным коэффициентом сцепления или покрытую осадками и все детали взаимодействия пилотов.

При заходе на посадку на ВПП с пониженным коэффициентом сцепления своевременно привести ВС в состояние стабилизированного полёта и сохранять его вплоть до начала выравнивания на посадке.

Основными факторами, приводящими к выкатыванию ВС за пределы ВПП, в сочетании с низким коэффициентом сцепления, являются:

- посадка с перелетом;
- посадка на повышенной скорости;
- запоздалое включение реверса тяги двигателей;
- неиспользование возможности выпуска спойлеров в ручном режиме при отказе автоматического управления;
- запоздалое торможение.

Своевременно принимать решение об уходе на второй круг или полёте на запасный аэродром, не доводя количество топлива на борту ВС до минимального и тем более аварийного остатка.

#### **При посадке:**

Посадку ВС производить строго в зоне приземления. Помнить, что залогом успешной посадки являются:

- предшествующий стабилизированный заход на посадку;
- правильно подобранная высота и скорость пролёта порога ВПП;
- соответствующий снижению темп выравнивания самолета на посадке.

При посадке на ВПП, покрытую свежевыпавшим снегом и особенно широкую ВПП, помнить об иллюзии, при которой поверхность ВПП будет казаться ближе, чем в действительности, что может привести к ошибке в определении высоты, т.е. к высокому выравниванию и созданию угрозы грубой посадки.

При посадке с боковым ветром направление движения ВС 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 ВС.

Использовать максимальную возможность реверса тяги двигателей и торможение на пробеге ВС, не оставляя замедление скорости на конец ВПП.

**После посадки:**

Освобождение ВПП, покрытой атмосферными осадками или льдом, производить в соответствии с рекомендациями РЛЭ после полной остановки ВС, затем создавать минимальную скорость руления и не превышать её в процессе разворота. О неудовлетворительном состоянии ВПП на пробеге обязательно сообщать органу УВД.

Указания органа УВД о скорейшем освобождении ВПП выполнять исключительно при уверенности безопасного руления. Если состояние ВПП или РД не позволяют безопасно освободить ВПП или рулить по РД, немедленно вызывать «тягач» и буксировать ВС до места стоянки.