



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

05.12.14 № 02.3-2728

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 21

25.11.14 при выполнении перегоночного рейса по маршруту Ульяновск (Баратаевка) – Самара (Курумоч) (без пассажиров), в 22 ч 51 мин (18 ч 51 мин UTC) в аэропорту Самара (Курумоч) произошла авария самолета B300 RA-02778 ОАО «Эйр Самара» (имеет сертификат эксплуатанта на выполнение коммерческих перевозок).

По предварительной информации, заход на посадку на аэродром Самара (Курумоч) в ПМУ осуществлялся с МКпос=229° по системе ILS. В процессе выполнения захода на посадку экипаж выпустил механизацию крыла в посадочное положение, однако шасси не было выпущено. Контрольная карта «Final approach» экипажем не выполнялась, положение шасси не контролировалось. При снижении по глиссаде последовательно сработала сигнализация EGPWS (Too Low Gear Alert, Caution Terrain Alert, Too Low Terrain Alert, Terrain Ahead Pull Up Alert), однако экипаж воспринимал это как ложное срабатывание системы. В процессе приземления с невыпущенным шасси самолет получил серьезные повреждения нижней части фюзеляжа, двигателей и воздушных винтов. Экипаж самолета не пострадал.

Сведения о КВС:

Метеоминимум 60×550, общий налет 6875 ч, налет на B300 89 ч, из них в качестве КВС 48 ч.

Комиссия по расследованию данного авиационного происшествия рекомендует к реализации следующее оперативное мероприятие:

«С летным составом экипажей, эксплуатирующих самолеты типа B300, провести внеплановое занятие по действиям экипажей при срабатывании звуковой и световой сигнализаций, связанных с невыпуском шасси и близости земли».

За период с 2001 года по ноябрь 2014 года произошло 5 событий, связанных с посадкой ВС с невыпущенным шасси (4 аварии и 1 серьезный инцидент).

Данные события произошли в результате сочетания следующих факторов:

- неудовлетворительное взаимодействие в экипаже, выразившееся в отсутствии контроля выполнения требований РЛЭ, при возникновении и развитии особой ситуации;

- невыполнение экипажем требований нормативных документов, регламентирующих выполнение полетов в части выполнения операций по картам контрольных проверок;

- отсутствие контроля со стороны членов летного экипажа за световой и звуковой сигнализацией опасных режимов полета и положением шасси.

Например, 01.10.2008 при выполнении посадки в аэропорту Калининград (Храброво) произошла авария самолета Boeing-737-300 EI-DON.

В процессе подготовки к посадке и выпуска закрылков (с 2° на 5°) произошла их остановка из-за рассогласования в показаниях датчиков положения закрылков (отказ датчика положения левых закрылков с ложной индикацией асимметрии закрылков). Выполняя требования QRН, экипаж выключил сигнализацию закрылков и, ошибочно, шасси. Выключение сигнализации положения шасси привело к тому, что система GPWS в процессе снижения не выдала голосовой предупреждающей сигнализации о невыпущенном положении шасси.

В результате нарушений "Технологии работы экипажа самолета Боинг-737-300" (не выполнение требования карты контрольных проверок) и невыполнения в полной мере требований QRН, экипаж не выпустил шасси и не проконтролировал их положение, что привело к посадке самолета с невыпущенными шасси.

Предлагаю:

Руководителям территориальных органов Росавиации.

1. Настоящую информацию довести до организаций гражданской авиации, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения, а также до авиационных учебных центров.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатантам и владельцам воздушных судов авиации общего назначения, а также авиационным учебным центрам принять к реализации рекомендацию комиссии по расследованию авиационного происшествия в отношении всех типов эксплуатируемых ВС, а также обратить внимание летного состава на требования стандартных эксплуатационных процедур (по типам ВС) и действия при срабатывании в процессе снижения и посадки аварийной, предупреждающей или уведомляющей сигнализации.

Начальник Управления инспекции
по безопасности полетов



С.С. Мастеров

Огарков Михаил Анатольевич
(495) 645 85 55 доб. 5235