



**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

22.09.2023 № \_\_\_\_\_ Исх-37909/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

## **Информация по безопасности полетов № 9<sup>1</sup>**

12.09.2023 в районе Новосибирска произошел серьезный авиационный инцидент с самолетом А-320 RA-73805 АО Авиакомпания «Уральские авиалинии».

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту: Сочи – Омск. На борту самолета находились 6 членов экипажа и 161 пассажир.

При заходе на посадку на аэродроме Омск, при выпуске шасси, произошел отказ «зеленой» гидросистемы. Экипажем ВС было принято решение о выполнении ухода на второй круг.

В наборе высоты уборка механизации прошла штатно, кран уборки/выпуска шасси был переведён в положение «уборка», однако шасси не убрались (согласно расшифровке полетной информации, дискретный сигнал выпущенного положения шасси продолжал регистрироваться до окончания полета). Неуборку шасси экипаж не выявил.

При полете в зоне ожидания аэродрома Омск экипаж выполнил действия согласно QRH, произвел расчет посадочной дистанции с учетом отказа и расчет топлива для полета на запасной аэродром. После этого экипажем ВС было принято решение об уходе на запасной аэродром Новосибирск (Толмачево).

В процессе полета на запасной аэродром экипаж ВС выявил повышенный расход топлива и его недостаток для посадки на аэродроме Новосибирск (Толмачево), в связи с чем было принято решение о вынужденной посадке на площадку, подобранную с воздуха. Посадка произведена благополучно, пассажиры и экипаж не пострадали.

<sup>1</sup> 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.

В рамках расследования установлено, что остаток топлива на воздушном судне после посадки составил 216 литров. Отказ гидросистемы произошел вследствие разрушения рукава в магистрали управления правой створкой основной опоры шасси.

Анализ имеющейся статистики по авиационным событиям, связанным с посадками воздушных судов при наличии малого остатка топлива, показывает, что причинами произошедших в прошлом событий являлись:

значительные отклонения от маршрута полёта в условиях реально сложившейся метеорологической обстановки;

неоднократное выполнение прерванных захода на посадку из-за несоответствия значений скорости и направления ветра в аэропорту посадки эксплуатационным ограничениям самолета;

сочетание непредвиденного усиления встречного ветра на высоте полёта и не оправдавшегося прогноза метеоусловий на аэродроме посадки;

несвоевременное принятие решения экипажем об уходе на запасной аэродром, обусловленное проявленной самоуверенностью и неосторожностью.

Поручаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полётов до подконтрольных организаций гражданской авиации;

2. Рекомендовать эксплуатантам (владельцам) воздушных судов:

2.1. Изучить настоящую информацию по безопасности полетов с летным составом, обратив при этом внимание на безусловное выполнение требований пункта 2.12 раздела II. «Общие правила подготовки к полетам» Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128, устанавливающих, что при расчете количества топлива и масла учитывается следующее:

прогнозируемые метеорологические условия;

предполагаемые отклонения от маршрута, а также задержки, связанные с воздушным движением;

необходимость, при выполнении полета по ППП, выполнения одного захода на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

повышенный расход топлива при разгерметизации кабин воздушного судна или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

любые другие известные условия, которые могут привести к задержке посадки или вызвать повышенный расход топлива и (или) масла.

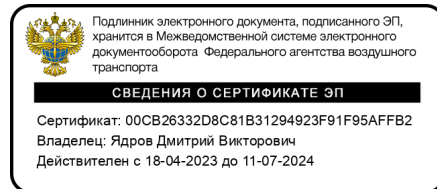
2.2. Провести повторное изучение следующих аспектов летной эксплуатации воздушных судов с членами летных экипажей:

действия при возникновении нештатных ситуаций, требующих выполнение соответствующих контрольных карт, приводящих к изменению полетной конфигурации ВС (выпущенные или отклоненные аэродинамические поверхности, шасси, повышенный режим двигателей и т. д.);

порядок расчета топлива в полете с использованием данных, номограмм, таблиц, приведенных в РЛЭ, и особенности расчета остатка топлива при различных отказах систем воздушного судна и силовой установки;

порядок принятия решения о выполнении посадки, ожидания или уходе на запасной аэродром при усложнении условий полета;

правила и порядок взаимодействия в экипаже в процессе принятия решения в соответствии с основными принципами управления ресурсами экипажа (CRM).



Д.В. Ядров

Угольников Дмитрий Викторович  
(495) 645 85 55 доб. 5234