



**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

11.01.2023 № Исх-296/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 1¹

08.01.2023 в аэропорту Пермь (Большое Савино) произошел серьезный авиационный инцидент с самолетом Боинг-737-800 RA-73294.

После занятия исполнительного старта и начала разбега, произошел разворот самолета влево. Экипаж воздушного судна принял решение прервать взлет, однако на скорости около 57 км/ч произошло выкатывание самолета на левую боковую полосу безопасности. Самолет остановился на грунте, на удалении 15 - 20 м от левой обочины ИВПП. Экипаж и пассажиры не пострадали, самолет повреждений не получил.

В ходе расследования серьезного авиационного инцидента рассматривается версия отказа управления разворотом передней опоры шасси (далее – ПОШ).

Необходимо обратить внимание, что на воздушных судах типа Боинг-737 ранее происходили авиационные инциденты, связанные с отказами системы управления ПОШ по причине образования льда на тросовой проводке управления разворотом ПОШ. По результатам расследования данных авиационных инцидентов отмечалось, что образование льда может происходить из-за отложения конденсата и воды из-за забивки дренажных отверстий, утечек воды из системы водоснабжения и удаления отбросов, нарушений правил технического обслуживания в условиях отрицательных температур наружного воздуха и других факторов. В приложении к данной информации приведены примеры авиационных инцидентов, связанных с отказами системы управления ПОШ по причине образования льда на тросовой проводке управления разворотом ПОШ.

¹ 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.

10.01.2023 в аэропорту Норильск (Алыкель) произошел авиационный инцидент с самолетом Боинг-737-800 RA-73252. При занятии исполнительного старта, при развороте на 180° на ИВПП произошел сход самолета на концевую полосу безопасности на 3м. Самолет повреждений не получил.

Подобные инциденты, как правило, связаны с состоянием искусственного покрытия в торце ВПП (наличие снежно-ледяных отложений), а также ошибками экипажа при выполнении разворота на 180° (повышенная скорость, невыдерживание безопасного радиуса разворота).

Расследование авиационных инцидентов продолжается.

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов.

2. Рекомендовать эксплуатантам (владельцам) воздушных судов:

2.1. Провести занятия с летным составом по:

- действиям экипажа при прерванном взлете, при отказах системы управления передней опоры шасси при взлете и посадке;

- процедуре выполнения нормального взлета, включая выравнивание самолета по осевой линии ВПП, контролю симметричного выхода двигателей на взлетный режим;

- технике выполнения руления, включая ограничение скорости руления, на скользких перроне, РД и ВПП и при выполнении разворотов;

- процедуре предполетного и послеполетного осмотра самолета с акцентом на осмотр состояния стоек шасси.

2.2. Выполнить анализ программ периодической тренировки на тренажерном устройстве на предмет тренировки процедуры прерванного взлета, тренировки действий экипажа при отказе управления ПОШ, в том числе на малых скоростях и плохом коэффициенте сцепления.

2.3. В целях снижения рисков возникновения неисправностей системы управления разворотом ПОШ эксплуатантам, эксплуатирующим воздушные суда типа Боинг-737 всех модификаций, обратить внимание на требования эксплуатационно-технической документации по обеспечению стоянки самолета и подготовке к полетам в условиях отрицательных температур наружного воздуха, а также по контролю состояния тросовой проводки управления разворотом ПОШ.

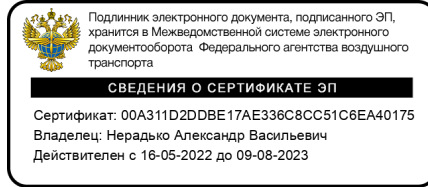
2.4. В рамках функционирования системы управления безопасностью полетов использовать рекомендации по безопасности полетов по результатам расследования авиационных инцидентов, связанных с отказами системы управления ПОШ шасси по причине замерзания тросовой приводки управления разворотом колес ПОШ.

3. Рекомендовать операторам аэродромов гражданской авиации:

3.1. При очистке ВПП и обработке покрытий противогололедными реагентами уделять особое внимание участкам примыкания ВПП к РД и уширений ВПП в местах разворота воздушных судов.

3.2. Повторно изучить информацию по безопасности полетов № 24 за 2021 год.

4. Обеспечить безусловный контроль выполнения организациями гражданской авиации рекомендаций, изложенных в настоящей информации по безопасности полетов, под персональную ответственность.



А.В. Нерадько

Бывалина Кристина Дмитриевна
(495) 645 85 55 доб. 52 30

Примеры авиационных инцидентов, связанных с отказами системы управления передней опоры шасси по причине замерзания тросовой проводки управления разворотом передней опоры шасси

09.03.2018 после выполнения посадки в аэропорту Якутск, на пробеге появилась тенденция смещения самолета Боинг-737-800 VQ-BMP вправо от оси ВПП. При попытке выдерживания направления движения самолета при помощи рукоятки управления колесами передней опоры шасси, экипаж обнаружил его заклинивание.

Причиной авиационного инцидента явился отказ системы управления разворотом передней опоры шасси из-за образования льда на элементах тросовой проводки управления в герметичной части ВС вследствие попадания воды при длительной эксплуатации ВС через негерметично установленную панель (Plate cover p/n: C23102-143-101) в переднем туалете при выполнении технического обслуживания по форме 1С-Check, предусматривающей демонтаж туалета и кухни.

Отчет по результатам расследования размещен в АМРИПП Росавиации, учетный № 181341.

23.03.2020 при попытке освобождения ИВПП в аэропорту Шереметьево после посадки экипаж Боинг-737-800 VP-BZB обнаружил заблокированное состояние рукоятки управления поворотом колес передней опоры шасси.

Причиной заклинивания управления поворотом колес передней опоры шасси явилась блокировка тросовой проводки из-за наличия льда в подпольном пространстве самолёта. Скопление воды произошло вследствие засорения дренажного сливного трубопровода системы дренажа входных проемов передней кухни самолёта в условиях нормальной эксплуатации.

Отчет по результатам расследования размещен в АМРИПП Росавиации, учетный № 201643.

07.02.2021 после посадки в аэропорту Якутск, экипаж самолета В-737-800 VQ-BMP не смог самостоятельно освободить ВПП, по причине отказа системы управления разворотом передней опоры шасси из-за образования льда на элементах тросовой проводки управления в герметичной части воздушного судна.

Образование льда произошло из-за закупорки дренажного трубопровода льдом явилось следствием попадания воды через негерметично установленную панель (Plate cover p/n: C23102-143-101) из шланга сброса воздуха (вентиляции) из переднего туалета при пользовании сливом с передних кухонь и раковины переднего туалета самолета.

Отчет по результатам расследования размещен в АМРИПП Росавиации, учетный № 210741.

18.02.2021 после посадки в аэропорту Домодедово экипаж самолета В-737-800 VQ-BMP обнаружил затруднение в управлении колесами передней стойки шасси.

Отказ системы управления передней опоры шасси произошел вследствие образования льда на тросовой проводке привода управления поворотом передней опоры шасси вследствие протекания жидкости из разрыва резинового соединения части трубопровода в системе удаления использованной воды из раковины передней кухни, попадания ее на механизм управления поворотом ПОШ и замерзания.

Отчет по результатам расследования размещен в АМРИПП Росавиации, учетный № 210961.