



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

30 октября 2018 г.

Москва

№ 1020-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного
происшествия с самолетом RRJ-95B RA-89011**

10 октября 2018 г. ночью при выполнении полета по маршруту: Улан-Удэ – Якутск в аэропорту Якутск произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом RRJ-95B RA-89011 АО «Авиакомпания «Якутия».

После посадки, на пробеге, самолет выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы и получил значительные повреждения. В результате авиационного происшествия находившиеся на борту самолета пассажиры и члены экипажа не пострадали. Информация об обстоятельствах авиационного происшествия с самолетом RRJ-95B RA-89011 приведена в приложении № 1 к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, п р и к а з ы в а ю :

1. Утвердить План мероприятий по результатам расследования аварии самолета RRJ-95B RA-89011, происшедшей 10 октября 2018 г. в аэропорту Якутск согласно приложению № 2 к настоящему приказу (далее – План).

2. Заместителям руководителя Росавиации, начальникам управлений центрального аппарата Росавиации, руководителям территориальных органов Росавиации принять меры в рамках своей компетенции по организации, выполнению и контролю выполнения Плана.

3. Руководителю Саха (Якутского) межрегионального территориального управления Федерального агентства воздушного транспорта О.В. Ворошилову в рамках имеющихся полномочий взять под личный контроль устранения недостатков в деятельности АО «Аэропорт Якутск» и АО «Авиакомпания «Якутия».

4. Руководителям территориальных органов Росавиации:

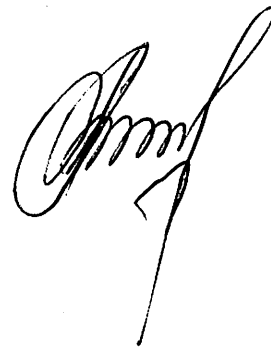
4.1. До 14 января 2022 г. довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев воздушных судов, используемых в целях авиации общего назначения.

4.2. Рекомендовать организациям гражданской авиации, эксплуатантам воздушных судов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и/или авиационные работы, авиационным учебным центрам, эксплуатантам и владельцам воздушных судов, используемых в целях авиации общего назначения, изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом RRJ-95B RA-89011 с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей воздушных судов, персоналом по аэродромному обеспечению полетов и обслуживанию воздушного движения.

4.3. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов до 28 января 2022.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель



А.В. Нерадько

Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом RRJ-95B RA-89011

10 октября 2018 г. выполнялся регулярный рейс самолета RRJ-95 RA-89011 АО «Авиакомпания «Якутия» по маршруту: Улан-Удэ –Якутск. На борту воздушного судна находились 5 членов летного и кабинного экипажа и 87 пассажиров.

Посадка в аэропорту Якутск выполнялась на взлетно-посадочную полосу (далее – ВПП) 23L с магнитным курсом посадки 232° в следующих метеорологических условиях: ветер у земли $70^\circ 03$ м/сек; видимость 10 км; облачность значительная кучево-дождевая на 600 м; температура воздуха минус 03°C , температура точки росы минус 04°C ; давление на аэродроме 750 мм. рт. ст./1000 гПа; коэффициент сцепления 0.45.

На момент выполнения посадки самолета RRJ-95 RA-89011 в аэропорту Якутск велись строительные работы по реконструкции ВПП (05R/23L), в связи с этим порог ВПП 05R был перенесен в сторону контрольной точки аэродрома на 1150 м, а рабочая длина ВПП 23L уменьшена до 2248 м. Информация о введенных ограничениях была включена в НОТАМ А4144/18, а также передавалась в АТИС.

На день авиационного происшествия на самолете RRJ-95B RA-89011 было деактивировано реверсивное устройство двигателя № 2 (дефект категории «С» был отложен 08 октября 2018 г. со сроком устранения до 19 октября 2018 г.).

Сообщенные экипажу самолета метеоусловия, включая информацию о коэффициенте сцепления на ВПП 0.45 и попутном ветре 3 м/с, не выходили за пределы ограничений, установленных эксплуатационной документацией самолета, в том числе для выполнения посадки с одним деактивированным реверсивным устройством двигателя. Решение экипажа самолета на выполнение захода на посадку и посадки было принято обоснованно.

Полет самолета по маршруту прошел без отклонений, приземление RRJ-95 RA-89011 на ВПП 23L аэродрома Якутск произошло на скорости 268 км/ч с углом тангажа 5° , практически без крена, на расстоянии около 360 м от входного порога.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что командир воздушного судна (далее – КВС) после отключения реверса и замечания о неэффективности торможения, применил торможение от педалей и повторно перевел РУДы двигателей на режим максимального реверса, который сохранялся практически до остановки самолета.

Выкатывание самолета за выходной порог ВПП 23L произошло практически по ее оси на путевой скорости 87 км/ч со столкновением с выступом реконструируемого участка ВПП высотой около 0.4 м. Столкновение передней стойкой шасси со стыком ВПП произошло на путевой скорости около 48 км/ч, максимальное зарегистрированное значение вертикальной перегрузки составило

2.79 ед. В момент столкновения экипаж самолета выключил реверс левого двигателя. Через 1 сек произошло столкновение основных стоек шасси самолета со стыком на ИВПИ, путевая скорость при этом составляла около 39 км/ч. Максимальное зарегистрированное значение вертикальной перегрузки составило 4.39 единицы. При столкновении основных опор шасси самолеты со стыком ВПП произошел их подлом. Самолет продолжил движение по реконструируемой части ВПП на хвостовой части фюзеляжа и мотогондолах двигателей еще около 60 м и остановился на удалении около 60 м за выступом реконструируемого участка ВПП левее осевой линии около 10 м. В результате авиационного происшествия произошло разрушение основных опор шасси самолета, а также повреждение силовых элементов планера и разлив топлива. Пожара не было. Эвакуация пассажиров была проведена по надувным трапам, экипаж самолета и пассажиры не пострадали.

Комиссия по расследованию установила, что в день авиационного происшествия коэффициент сцепления замерялся инженером аэродромной службы за 3,5 ч до авиационного происшествия и был определен как 0,45. Далее это значение коэффициента сцепления передавалось в официальной информации АТИС до момента авиационного происшествия. При этом с момента окончания работ по измерению коэффициента сцепления до момента проведения контрольного измерения после авиационного происшествия, погодные условия не менялись. То есть с большой степенью вероятности существенного изменения значения коэффициента сцепления быть не могло. После авиационного происшествия контрольные замеры коэффициента сцепления дважды показали его среднее значение ниже 0,3. По результатам проведенного анализа посадки самолета RRJ-95 RA-89038, выполненного примерно за 2 часа до авиационного происшествия, установлено, что среднее значение коэффициента сцепления было также менее 0,3. Таким образом, наиболее вероятно, что значение коэффициента сцепления 0,45, сообщенное инженером авиационной службы по результатам измерений, не соответствовало действительности.

За 2,5 ч до авиационного происшествия, с перерывами на выполнение взлетно-посадочных операций на ВПП, проводились работы по очистке снежно-ледяных образований. Работы проводились плужно-щеточно-воздушными аэродромными уборочными машинами АСВ-4000 без применения химического реагента. При этом, согласно требованиям Руководства по эксплуатации АСВ-4000, данный тип машин предназначен для уборки снега, мусора и грязи с взлетно-посадочных полос аэродромов, перронов и дорог. Самостоятельно для уборки льдообразований АСВ-4000 не применяется.

Допущенные персоналом оператора аэродрома Якутск нарушения при подготовке ВПП к эксплуатации привели к выкатыванию самолета за пределы ВПП.

Подробная информация о результатах расследования и причине авиационного происшествия с самолетом RRJ-95B RA-89011 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.