

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ СЕРЬЕЗНОГО АВИАЦИОННОГО
ИНЦИДЕНТА

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

по результатам расследования серьезного авиационного инцидента
с самолетом Cessna 560XL, регистрационный знак YU-PMK,
авиакомпания «AIR PINK DOO BEOGRAD», произошедшего 07.01.2017

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ СЕРЬЕЗНОГО АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА

Вид авиационного события	Серьезный авиационный инцидент
Тип воздушного судна	Cessna 560XL
Государственный регистрационный знак	YU-PMK
Владелец	AIR PINK DOO BEOGRAD
Эксплуатант	AIR PINK DOO BEOGRAD
Государственная принадлежность	Республика Сербия
Место происшествия (координаты)	аэропорт «Гомель»: 52 ⁰ 31' 37" СШ 31 ⁰ 01' 00" ВД
Дата и время происшествия	07 января 2017 г. 17 ч 50 мин UTC

В соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь в области деятельности гражданской авиации данный отчет выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий.

Расследование, проведенное в рамках настоящего отчета, не предполагает установления доли чьей либо вины или ответственности.

СОДЕРЖАНИЕ

Список сокращений, используемых в настоящем отчете	4
1. Обстоятельства	6
2. Фактическая информация	7
2.1. Данные об экипаже	7
2.1.1. Данные о командире воздушного судна	7
2.2. Данные о персонале наземных служб	8
2.3. Данные о воздушном судне	8
2.4. Метеорологическая информация	9
2.5. Данные о средствах связи, навигации и наблюдения	10
2.5.1. Навигационные средства	10
2.5.2. Связь	10
2.6. Данные об аэродроме	10
2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд	11
2.8. Данные о травмированных членах экипажа и пассажирах	11
2.9. Работы, проведенные комиссией	12
2.10. Дополнительная информация	12
2.10.1. Информация об организации и административной деятельности	12
2.10.2. Бортовые самописцы	12
2.10.3. Испытания и исследования	13
2.10.4. Сведения о конструкции и функционировании тормозной и антиюзовой систем	13
3. Анализ	15
4. Заключение	20
5. Рекомендации по обеспечению безопасности полетов	20

СПИСОК

сокращений, используемых в настоящем отчете

ВД	восточная долгота
ВС	воздушное судно
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ГА	гражданская авиация
гПа	гектопаскалы
ИВПП	искусственная взлетно-посадочная полоса
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КВС	командир воздушного судна
КТА	контрольная точка аэродрома
кг	килограмм
км	километры
м	метры
мин	минута
м/с	метры в секунду
МК	магнитный курс
РЛЭ	руководство по летной эксплуатации
САИ	серьезный авиационный инцидент
с	секунда
СШ	северная широта
США	Соединенные Штаты Америки
ч	час
УВД	управление воздушным движением
°С	градус Цельсия
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network (рус. сеть авиационной фиксированной электросвязи)
ft	футы
QNH	Q-code Nautical Height (рус. давление, приведенное к уровню моря)

Расследование серьезного авиационного инцидента проведено комиссией, назначенной приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 09 января 2017 г. № 5-Ц.

В соответствии с авиационными правилами «Расследование авиационных происшествий и инцидентов», утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30 декабря 2009 г. № 103, уведомления о серьезном авиационном инциденте были направлены в установленном порядке авиационным властям Республики Сербия, в Межгосударственный

авиационный комитет, Европейское и Североатлантическое бюро ИКАО,
предприятию «Textron Aviation Inc.».

Сроки проведения расследования:

начало расследования	09.01.2017
окончание расследования	02.02.2017

1. Обстоятельства

7 января 2017 г. экипаж самолета Cessna 560XL, регистрационный знак YU-PMK, принадлежащего авиакомпании «AIR PINK DOO BEOGRAD» (Республика Сербия), выполнял полет рейсом YU-PMK из аэропорта «Жуляны» (г. Киев) в аэропорт «Гомель» (Республика Беларусь). На борту ВС находилось 3 члена экипажа и 4 пассажира.

При выполнении посадки в темное время суток в 20 ч 50 мин (здесь и далее время местное) на пробеге произошло разрушение пневматика левой опоры шасси. Посадка выполнялась с курсом 283°.

В процессе пробега по ВПП самолет выкатился влево за ее пределы на боковую территорию спланированной части летного поля вне ВПП, повредив фонарь светосигнальной системы аэродрома «TRANSCON» (схема 1).



Схема 1. Место серьезного авиационного инцидента

После эвакуации пассажиров в здание аэропорта ВС было отбуксировано на место стоянки. При внешнем осмотре ВС установлено разрушение пневматика левой опоры шасси, повреждение обтекателя (щитка) левой опоры шасси. Пассажиры и авиационный персонал не пострадали.

При эвакуации ВС с места САИ на стоянку самолет повреждений не получил (фото 1).



Фото 1. Воздушное судно после САИ

2. Фактическая информация

2.1. Данные об экипаже

Рейс YU-PMK по маршруту аэропорт «Жуляны» – аэропорт «Гомель» выполнял экипаж в составе КВС и второго пилота.

2.1.1 Данные о командире воздушного судна

Должность	Командир ВС Cessna 560 XL
Пол	Мужской
Дата рождения	10.09.1984
Квалификация	1-й класс пилота ГА
Образование	Авиакомпания «Prince Aviation», г. Белград, Республика Сербия, в 2008 году
Минимум погоды	Категория 1, 60x550 м, взлет 150 м
Общий налет	5200 ч
Налет на данном типе	4200 ч
Свидетельство пилота ГА	ATPL (A) SRB.FCL 0378/0160 срок действия до 30.11.2017
Медицинское заключение	Класс I, срок действия до 13.12.2017
Дата последней летной проверки	05.05.2016
Тренировка на тренажере	01.11.2016
Перерывы в полетах в течение последнего года	Нет

Налет за последний месяц	69 ч 15 мин
Предполетная подготовка	В полном объеме
Налет за последние трое суток	05 ч 20 мин
Налет в день инцидента	05 ч 20 мин
Отдых экипажа	В полном объеме
Авиационные происшествия в прошлом	Не имел

Квалификационные допуски КВС соответствовали условиям выполнения полета рейсом YU-PMK с посадкой в аэропорту «Гомель».

КВС противопоказаний к летной работе не имел и по медицинским показателям был допущен к полетам.

2.2. Данные о персонале наземных служб

Персонал наземных служб отношения к серьезному авиационному инциденту не имеет.

2.3. Данные о воздушном судне

Самолет Cessna 560 XL, государственный регистрационный знак YU-PMK, серийный номер 560-6220, выпущен 27.09.2016 предприятием Textron Aviation Inc., имеющим производственный сертификат No. 4 от Федерального управления гражданской авиации США. Самолет имеет Сертификат типа No. A22CE.

Самолет зарегистрирован в Государственном реестре воздушных судов Республики Сербия под номером 1980. Регистрационное удостоверение на самолет Cessna 560 XL выдано 30.11.2016.

Сертификат летной годности на самолет выдан 03.10.2016.

Интервалы программы обслуживания самолета:

«А» – 600±20 летных часов;

«С» – 12±1 месяц.

С начала эксплуатации наработка ВС составила 250 ч, 118 посадок, 118 циклов.

На ВС ремонтов не производилось.

Pre Flight Check выполнен в аэропорту «Жуляны» 07.01.2017 (Technical Log № 600810).

На ВС установлены два двигателя Pratt&Whitney Canada PW 545C с серийными номерами DF0446 и DF0447.

Основные характеристики самолета Cessna 560 XL

Длина самолета, м.....	16
Высота самолета, м.....	5,23
Колея шасси, м	4,55
База шасси, м.....	6,68
Размах крыла, м.....	17,17
Размах горизонтального хвостового оперения, м.....	6,55

Геометрические размеры самолета Cessna 560 XL приведены на рис. 1.

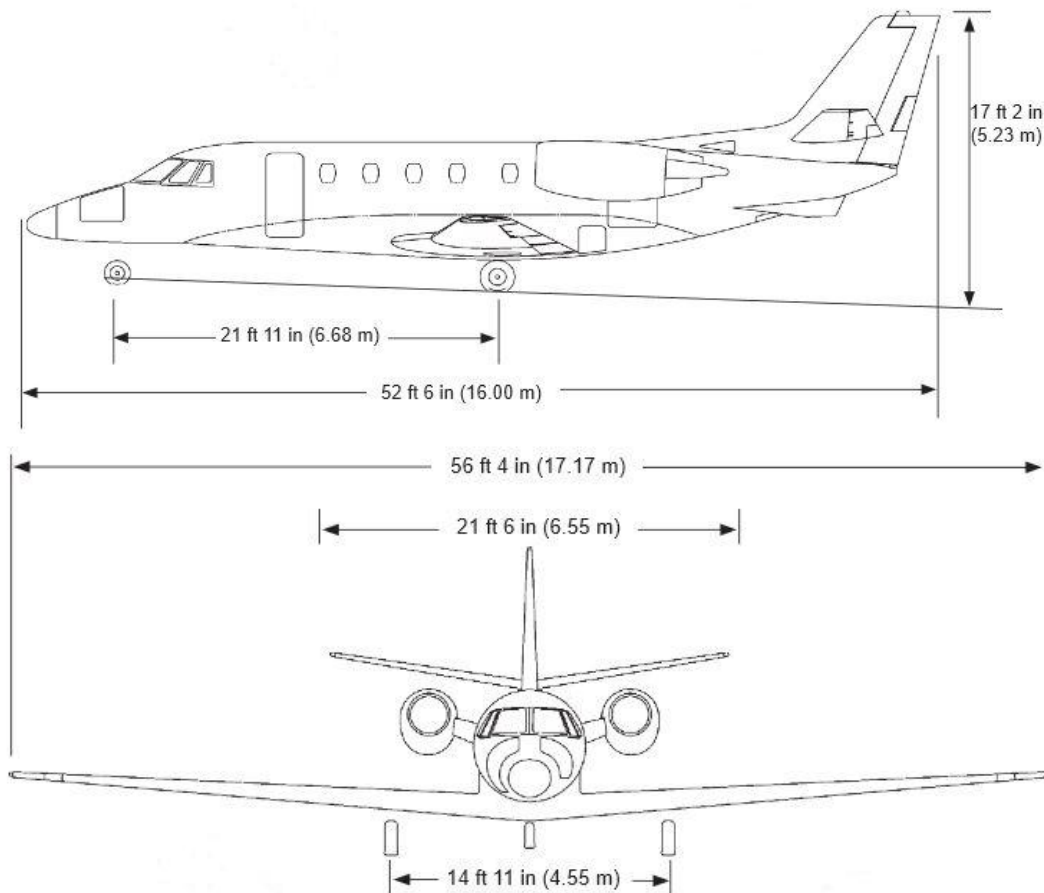


Рис. 1. Геометрические размеры самолета Cessna 560 XL

2.4. Метеорологическая информация

Фактическая погода в аэропорту «Гомель» 7 января 2017 года:

за 20 ч 30 мин – ветер у земли 350° 6 м/с с порывами 9 м/с, видимость 10 км, снежный покров, облачность 8 баллов с нижней границей 350 м, температура воздуха -18°C , температура точки росы -21°C , относительная влажность 80%, давление QNH 1021 гПа, курс посадки 283° ;

за 21 ч 00 мин – ветер у земли 350° 6 м/с с порывами 9 м/с, видимость 10 км, снежный покров, облачность 8 баллов с нижней границей 360 м, температура воздуха -18°C , температура точки росы -21°C , относительная влажность 80%, давление QNH 1021 гПа, курс посадки 283° .

2.5. Данные о средствах связи, навигации и наблюдения

2.5.1. Навигационные средства

Навигационные средства отношения к авиационному событию не имеют.

2.5.2. Связь

Все средства радиосвязи на момент авиационного события были работоспособны и обеспечивали устойчивую двустороннюю связь между экипажем и диспетчером.

2.6. Данные об аэродроме

Аэропорт «Гомель» имеет ВПП с искусственным покрытием (асфальтобетон).

Координаты КТА: $52^{\circ}31'37''$ СШ, $31^{\circ}01'00''$ ВД.

Высота аэродрома : +143,7 м.

Высота КТА: +138,7 м.

Магнитное склонение: $7^{\circ}34'$.

Размеры ВПП с искусственным покрытием: длина – 2569 м, ширина – 43 м.

Размеры летной полосы – 2689 м, ширина – 300 м.

Уклоны ИВПП от порогов к центру составляют 1,2%.

Магнитные курсы взлета и посадки: 103° – 283° .

Кроки аэродрома «Гомель» приведены на рис. 2.

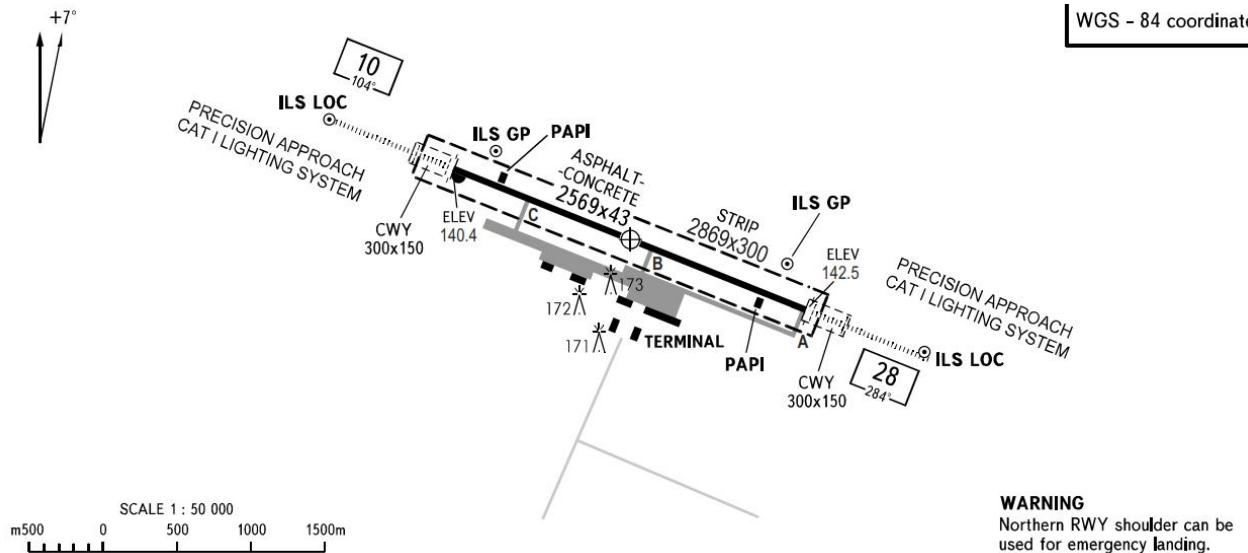


Рис 2. Кроки аэродрома «Гомель»

2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

В соответствии со схемой оповещения аэропорта «Гомель» по сигналу «Тревога» руководитель полетов по каналам связи оповестил о случившемся службу сервиса.

В 20 ч 56 мин произведено оповещение членов оперативного штаба и приведен в готовность расчет противопожарного подразделения аэропорта «Гомель».

В 20 ч 58 мин произведен сбор расчета инженерно-авиационной службы на месте авиационного события.

В 21 ч 00 мин пассажиры с борта ВС доставлены в здание аэропорта.

В 21 ч 12 мин направлена телеграмма по AFTN о закрытии аэропорта по техническим причинам.

В 21 ч 50 мин зафиксировано прибытие по тревоге сил и средств Министерства по чрезвычайным ситуациям и произведен сбор оперативного штаба.

В 01 ч 14 мин (8 января 2017 года) ВС эвакуировано на ВПП.

В 01 ч 24 мин ВС ВПП освобождена.

В 01 ч 30 мин ВС отбуксировано на стоянку.

В 01 ч 35 мин произведен отбой сигнала «Тревога».

При эвакуации ВС с места САИ на стоянку самолет повреждений не получил.

2.8. Данные о травмированных членах экипажа и пассажирах

Травмированных нет.

2.9. Работы, проведенные комиссией

В ходе расследования САИ комиссией проведены следующие мероприятия:

изучены обстоятельства авиационного события;

проанализирована информация из объяснительных записок членов экипажа ВС, руководителя полетов, диспетчера УВД, пояснений персонала службы сервиса аэропорта «Гомель»;

проанализирована метеорологическая информация в районе аэропорта «Гомель»;

изучены контрольные листы осмотра летного поля, акт обследования аэродромных покрытий, акт разрушения огня светосигнальной системы «TRANSCON»;

изучены предоставленные эксплуатантом документы, включая записи в Technical Log № 600810 и Technical Log № 600810;

выполнен внешний осмотр ВС на предмет наличия повреждений и исследован характер повреждений пневматика левого основного колеса шасси и обтекателя (щитка) левой опоры шасси.

2.10. Дополнительная информация

2.10.1. Информация об организации и административной деятельности

Авиакомпания «AIR PINK DOO BEOGRAD» (Республика Сербия) имеет Сертификат эксплуатанта RS-005, выданный Direktoratом гражданской авиации Республики Сербия 30 декабря 2016 года и, согласно эксплуатационным спецификациям, может осуществлять пассажирские перевозки в европейском и среднеазиатском регионах.

2.10.2. Бортовые самописцы

Кабина экипажа оборудована звукозаписывающим устройством Cockpit Voice Recorder (CVR) L-3. В состав звукозаписывающего устройства входят рекордер, панель управления и пульт микрофона. Работа устройства обеспечивает непрерывную запись звуковой информации в кабине пилотов и аудиосвязи между членами экипажа. На рекордере сохраняется информация, записанная за последние 120 минут.

Система диагностики технического обслуживания MDC-3100 имеет возможность собирать, хранить и отображать данные о сервисе, диагностике, а также сообщения об ошибках. Система позволяет хранить информацию об истории отказов за последние 100 выполненных рейсов.

2.10.3. Испытания и исследования.

Произведен осмотр колеса левой основной стойки шасси с анализом характера повреждений.

В результате осмотра обнаружено сквозное разрушение части пневматика с четко различимой зоной истирания протектора (фото 2).



Фото 2. Разрушение пневматика колеса левой опоры шасси

Проведено обследование ВПП по направлению движения воздушного судна. В ходе обследования обнаружен характерный след черного цвета длиной 420 м, образовавшийся в результате истирания протектора в заторможенном положении.

Наличие зоны истирания на поверхности разрушенного пневматика и следов тормозного пути значительной протяженности на ВПП свидетельствуют о блокировке левого колеса шасси в заторможенном положении.

2.10.4. Сведения о конструкции и функционировании тормозной и антиюзовой систем.

Антиюзовая система предназначена для повышения эффективности торможения ВС на различных покрытиях ВПП при наличии на ней воды, снега и льда при полностью нажатых педалях тормоза.

Антиюзовая система включает в себя датчики угловой скорости вращения левого и правого колес, стояночный тормозной клапан, сервоклапан антиюза, цифровой блок управления, гидравлический насос, гидравлический клапан, резервуар для гидрожидкости, фильтр, гидроаккумулятор и систему трубопроводов.

Дисковые противоскользкие тормоза установлены на основные колеса шасси, имеют гидравлический привод и приводятся в действие нажатием педалей ножного управления в пилотской кабине. Педали

отклоняются $\pm 20^\circ$ от нейтрального положения. Тормозная система задействована независимо от положения выключателя антиюза (англ. ANTISKID) в кабине пилотов.

Гидравлическим насосом с электрическим приводом осуществляется подзаряд гидроаккумулятора и подача давления гидравлической смеси к тормозной и антиюзовой системам.

Пневматическая емкость с азотом служит в качестве резервного источника подачи давления в тормоза при использовании аварийной тормозной системы. При применении аварийной тормозной системы антиюзная система не работает (схема 2).

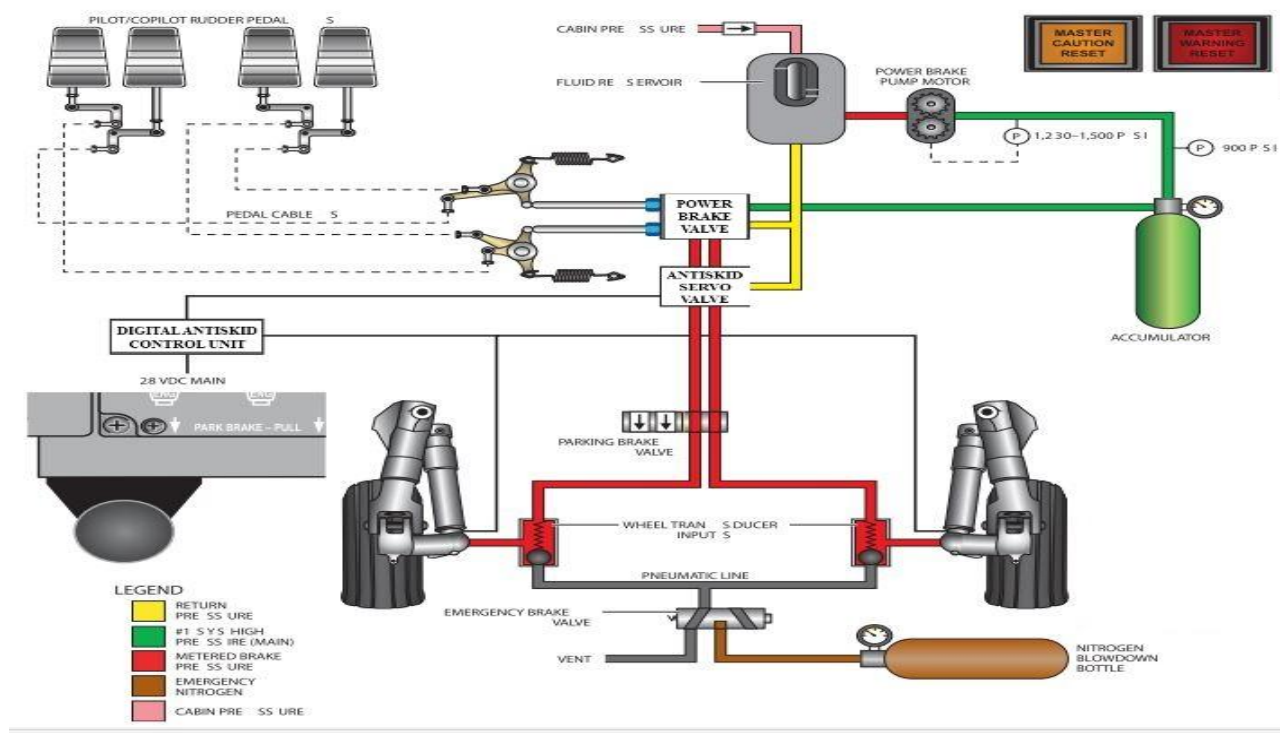


Схема 2. Функциональная схема тормозной и антиюзовой систем

При движении ВС по земле датчики угловой скорости вращения колес посылают на цифровой блок управления электрические сигналы, после обработки которых, из указанного блока по электрической цепи управляющие сигналы поступают на сервоклапан, который перераспределяет и дозирует величину давления гидрожидкости между магистралями высокого и низкого давления в зависимости от поступивших управляющих сигналов. Это не препятствует вращению колеса, но позволяет избежать юза. Более низкое давление в тормозе поддерживается на уровне, который замедляет угловую скорость вращения колеса, не вызывая при этом его полной остановки и скольжения по ВПП.

Функция защиты от юза действует на скоростях движения ВС по земле свыше 12 узлов (22,2 км/ч).

Отдельные неисправности антиюзовой системы отображаются на блоке индикации неисправностей, который находится в левом носовом отсеке ВС.

Устранение неисправностей антиюзовой системы осуществляется по тестовой схеме или путем выделения неисправности в одном из операционных компонентов системы.

3. Анализ

В ходе расследования комиссия отработала версии причин САИ по основным группам:

внешние воздействия на ВС;
влияние человеческого фактора, связанного с ошибкой в эксплуатации ВС и действиями при возникновении аварийной ситуации;
версия нарушения работоспособности систем ВС при посадке.

3.1. Версия внешнего воздействия на воздушное судно, разрушение конструкции.

Анализ результатов изучения места происшествия, информации КВС, результатов внешнего осмотра ВС исключают столкновение ВС на ВПП с птицами, животными и посторонними предметами.

Перед посадкой ВС Cessna 560XL в аэропорту «Гомель» 07.01.2017 в 19 ч 45 мин проведен контрольный осмотр аэродромных покрытий. Согласно записи в контрольном листе осмотра летного поля № 36 ВПП пригодна к эксплуатации.

После посадки ВС комиссия в период с 21 ч 20 мин до 22 ч 10 мин провела обследование аэродромных покрытий ВПП, о чем составлен акт. Согласно акту обследования аэродромных покрытий: ВПП сухая, местами сухой снег до 10 мм, коэффициент сцепления 0,5, посторонние предметы отсутствуют, замечаний нет.

В результате анализа метеорологической обстановки установлено, что метеорологические условия влияния на исход полета не оказали и не являются причиной данного САИ.

Версия отклонена.

3.2. Версия влияния человеческого фактора, связанного с ошибкой в эксплуатации ВС и действий при возникновении аварийной ситуации.

На основании проведенных работ, анализа технической документации, объяснений членов экипажа, записей переговоров членов экипажа с диспетчером УВД комиссия провела анализ развития события и оценила своевременность действий экипажа.

7 января 2017 г. экипаж самолета Cessna 560XL, регистрационный знак YU-RMK, выполнял полет рейсом YURMK из аэропорта «Жуляны» (г. Киев) в аэропорт «Гомель» (Республика Беларусь).

Члены экипажа противопоказаний к летной работе не имели и были допущены к полету. Профессиональная подготовка всех членов экипажа соответствовала характеру выполняемого задания.

Полет из аэропорта «Жуляны» проходил в штатном режиме. По информации, полученной от КВС, каких либо отклонений в работе авиационной техники не наблюдалось, все системы находились в работоспособном состоянии.

При подлете к аэропорту «Гомель» в 20 ч 37 мин экипаж запросил у диспетчера разрешение для захода на посадку и по его команде приступил к снижению.

Разрешение на посадку экипаж получил в 20 ч 46 мин.

Метеорологические условия, коэффициент сцепления на ВПП (0,5) позволяли выполнить посадку ВС в штатном режиме.

Посадка была выполнена в 20 ч 50 мин. После приземления на ВПП с посадочным курсом 283° КВС приступил к торможению ВС с использованием реверса тяги обоих двигателей и на расстоянии 900 м от торца ВПП применил штатную тормозную систему нажатием на педали тормоза.

Через 240 м от точки начала торможения (1140 м от торца ВПП) началось отклонение траектории движения ВС от осевой линии ВПП к ее левому краю и на расстоянии 420 м от точки начала торможения (1320 м от торца ВПП) ВС выкатилось на грунт, повредив фонарь светосигнальной системы аэродрома «TRANSCON».

ВС остановилось с МК 320° в 10 м слева от ВПП на расстоянии 1440 м от торца ВПП (схема 3).

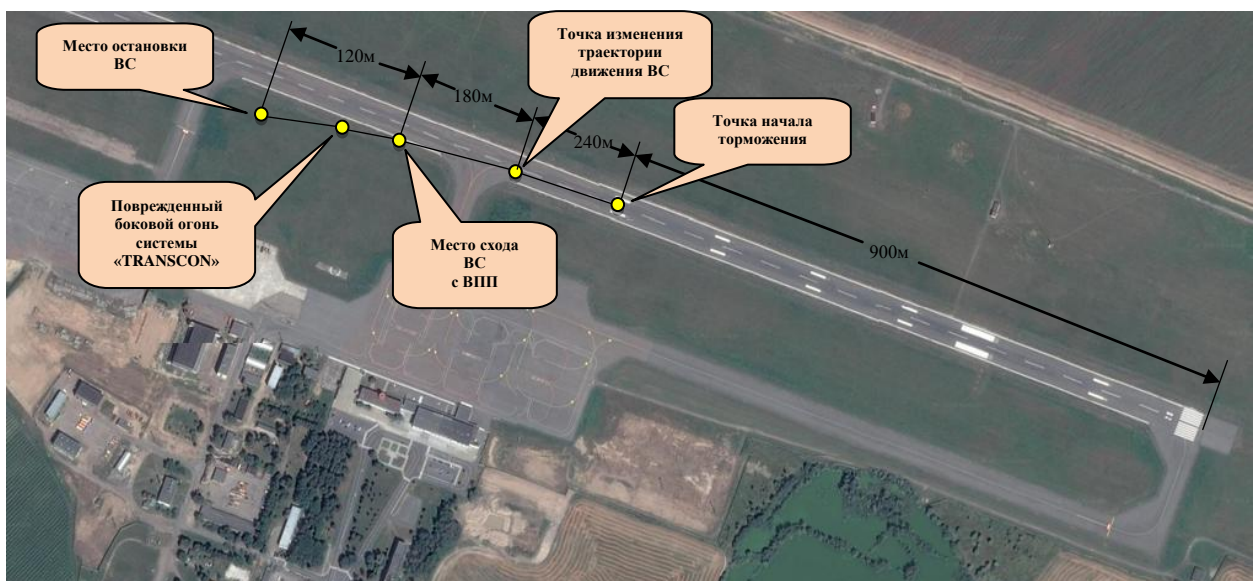


Схема 3. Последовательность развития САИ

После остановки ВС КВС доложил диспетчеру совмещенного диспетчерского пункта аэродрома о выкатывании с ВПП на грунт и запросил технические средства для эвакуации пассажиров и ВС.

В 20 ч 58 мин авиационный персонал расчета инженерно-авиационной службы аэропорта «Гомель» прибыл к месту САИ.

В 21 ч 00 мин пассажиры доставлены в здание аэропорта «Гомель».

В 01 ч 24 мин 08.01.2017 ВС отбуксировано на перрон аэропорта «Гомель».

В процессе выполнения посадки и торможения информация о неисправности антиюзовой системы (англ. ANTISKID BRAKE SYSTEM) отсутствовала, табло отказа антиюзовой системы (англ. ANTISKID INOP CAUTION) не высвечивалось, а табло работоспособности тормозной системы (англ. LO BRK PRESS CAUTION) высвечивалось штатно.

Из-за уменьшения скорости в процессе пробега и торможения падение эффективности воздушного руля направления не позволило экипажу сохранить прямолинейное направление движения ВС по ВПП, что явилось сопутствующим фактором выкатывания ВС за ее пределы.

В результате проведенного анализа установлено, что экипаж ВС Cessna 560XL, регистрационный знак YU-PMK действовал в соответствии с требованиями РЛЭ ВС.

Версия отклонена.

3.2. Версия неисправности системы торможения воздушного судна при посадке.

В процессе выполнения пробега по ВПП после выключения реверса экипаж воздушного судна применил торможение. Нажатием тормозных педалей в кабине пилотов была активирована работа гидравлического клапана с подачей рабочего давления на сервоклапан антиюза, имеющий два гидравлических контура.

Под действием рабочего давления дисковые тормоза основных колес шасси были приведены в действие.

При движении ВС по ВПП датчики угловой скорости вращения основных колес шасси посылают электрические сигналы на цифровой блок управления, который формирует управляющие сигналы и подает их на сервоклапан.

Получив сигналы от цифрового блока управления, сервоклапан начал автоматически регулировать давление в тормозах основных колес шасси через сервомеханизмы правого и левого колес, в минимальные промежутки времени соединяя контур высокого давления с возвратной линией гидравлической системы (схема 4).

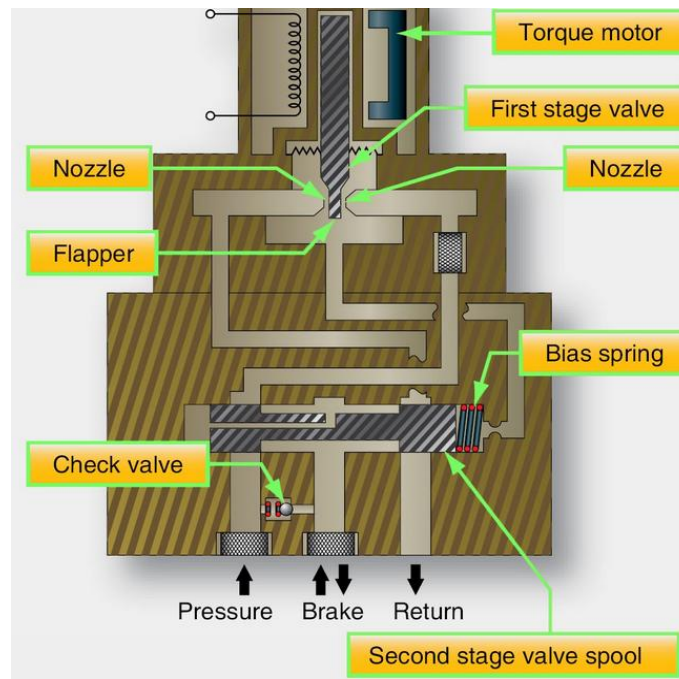


Схема 4. Принцип работы сервомеханизма

Поскольку сервоклапан управляется электрически, функция растормаживания без подачи электроэнергии отсутствовала бы на обоих колесах шасси.

Торможение правого колеса происходило в штатном режиме, что подтверждает поступление электрического тока на сервоклапан и исправное состояние контура сервоклапана, обеспечивающего растормаживание правого колеса.

Торможение левого колеса происходило в нештатном режиме, о чем свидетельствует тормозной след значительной протяженности на ВПП, подтверждающий наличие юза при движении ВС с заторможенным колесом шасси.

Четко различимая зона истирания протектора на одном ограниченном участке поверхности пневматика левого колеса шасси, вследствие скольжения по покрытию ВПП, указывает на его блокировку в заторможенном положении. Результатом скользящего контакта резины левого колеса шасси ВС о покрытие ВПП стало истирание части протектора и местный разрыв (разрушение) пневматика (фото 3).

Разрушение пневматика левого колеса усилило воздействие на ВС разворачивающего момента влево с последующим отклонением траектории движения ВС от осевой линии ВПП.

Аварийная система торможения не применялась и на работоспособность тормозов влияния не оказала.



Фото 3. Истирание протектора и разрушение пневматика.

В процессе осмотра левой опоры шасси видимых признаков негерметичности гидравлической системы не обнаружено.

По запросу, направленному в Авиакомпанию «AIR PINK DOO BEOGRAD», дополнительные сведения в части более полного исследования (поиска неисправности) в системе торможения самолета после перелета в г. Белград в комиссию по расследованию САИ не представлены.

В результате анализа полученных данных установлено, что область локализации неисправности в антиюзовой системе ограничивается цепью взаимодействия между датчиком угловой скорости левого колеса, цифровым блоком управления и сервоклапаном (схема 5).

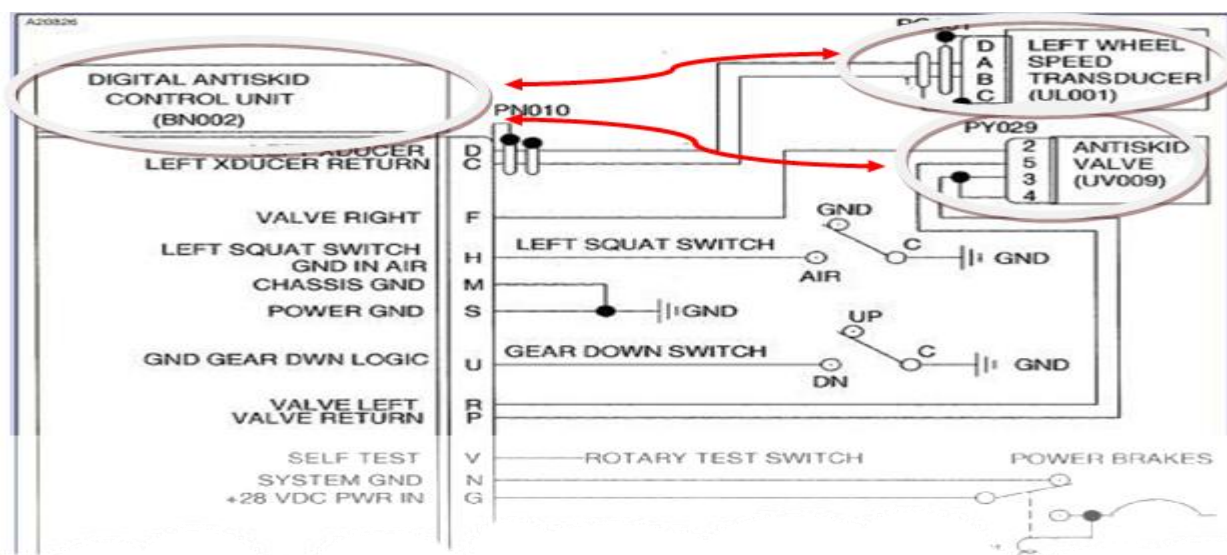


Схема 5. Электрическая схема управления тормозной системой

При взаимодействии трех указанных элементов системы имела место вероятность искажения или блокировки управляющих сигналов из-за возможного нарушения характеристик электрической цепи между указанными элементами и (или) нештатной работы цифрового блока управления. Указанные факторы явились предполагаемыми источниками неисправности системы торможения левого колеса шасси.

В результате этого в сервоклапане произошел сбой системы обратной связи в цепи управляющих воздействий, передаваемых на левое тормозное колесо шасси. Штатная регулировка давления гидравлической смеси в сервоклапане, осуществляемая перемещением заслонки между форсунками, была нарушена. Это привело к блокировке функции растормаживания левого колеса путем перекрытия сервомеханизмом возвратной линии в гидравлическом контуре сервоклапана.

Нарушение функции регулирования давления гидравлической жидкости в левом тормозе привело к жесткой фиксации левого колеса в заторможенном положении при пробеге ВС по ВПП и последующему разрушению пневматика.

Версия неисправности системы торможения ВС при посадке является наиболее вероятной.

4. Заключение

Выкатывание самолета Cessna 560 XL, регистрационный знак YU-PMK, за пределы взлетно-посадочной полосы на пробеге произошло по причине разрушения пневматика левого колеса шасси из-за блокировки колеса в заторможенном положении, вызванной неисправностью в системе торможения самолета.

5. Рекомендации по обеспечению безопасности полетов

5.1. Авиакомпания «AIR PINK DOO BEOGRAD» организовать изучение обстоятельств и причин данного САИ с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим самолеты Cessna 560XL.

5.2. Авиакомпания «AIR PINK DOO BEOGRAD» организовать повторное изучение летным составом Главы 3 «Действия в аварийных ситуациях» раздела «Действия при отказе антиюзовой системы» Руководства по летной эксплуатации самолета Cessna 560XL (англ. SECTION III - OPERATING PROCEDURES ABNORMAL PROCEDURES Airplane Flight Manual «ANTISKID SYSTEM FAILURE»).