



**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

16.06.16 № 02.3-2395

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 10

**05.06.2016 в районе аэропорта Нерюнгри (Республика Саха (Якутия))
произошла авария самолета ВАе-125-800А RA-02773 ООО «Аэролимузин».**

Выполнялся полет по маршруту Краснодар – Тюмень (Рощино) - Нерюнгри.

Посадка производилась ночью в метеоусловиях: ветер 350°, 2 м/с, видимость более 10000 м, слабый ливневой дождь, облачность значительная с высотой нижней границы на 190 м, сплошная кучево-дождевая с высотой нижней границы на 510 м, температура воздуха +4° С, температура точки росы +4° С, давление QFE 685 мм рт.ст., 913 гПа, прогноз на посадку - без изменения, горы закрыты.

Аэродром Нерюнгри находится в горной местности: абсолютные высоты рельефа от 600 до 1000 метров.

По предварительной информации, при выполнении захода на посадку на аэродроме Нерюнгри с посадочным курсом 83°, на удалении 18 км от КТА аэродрома в результате преждевременного снижения произошло столкновение самолета с деревьями.

Повторный заход и посадка были выполнены благополучно, экипаж самостоятельно зарулил на стоянку. При послеполетном осмотре было обнаружены повреждения передних кромок крыла, отсутствует законцовка левого полукрыла (≈ 2 м) и винглет, вмятины на ВНА правого двигателя, вмятины на передней части закрылков слева и справа, небольшие вмятины на стабилизаторе с правой стороны. В нескольких местах пробита обшивка крыльевых топливных баков. Пассажиры (5 человек) и члены экипажа (3 человека) не пострадали.

Сведения о КВС: пол мужской, окончил Кировоградское высшее летное училище ГА в 1988 году, метеоминимум 60×550 м, видимость для взлета 200 м, общий налет 10026 ч, налет на данном типе/из них в качестве КВС 6843 ч/2861 ч.

Расследование авиационного происшествия продолжается.

В 2010 – 2015 годах в результате столкновения с землей в управляемом

полете (CFIT) в российской гражданской авиации произошло 29 % авиационных происшествий с самолетами коммерческой авиации. К числу авиационных происшествий категории CFIT (окончательные отчеты размещены на официальном сайте МАК) относятся:

катастрофа самолета ВАе-125-800В RA-02807, происшедшая 26.10.2009 в районе аэропорта Минск-2;

авария самолета Ту-204-100 RA-64011, происшедшая 23.03.2010 в районе аэропорта Домодедово;

катастрофа самолета Ан-24РВ RA-46524, происшедшая 02.08.2010 в районе аэропорта Игарка;

катастрофа самолета Ан-28 RA-28715, происшедшая 12.09.2012 в районе аэродрома Палана.

В 2015 - 2016 годах с самолетами гражданской авиации при выполнении коммерческих перевозок пассажиров и грузов произошло 16 инцидентов (в 2014 году – 18 инцидентов, в том числе 1 серьезный инцидент), связанных с угрозой столкновения с землей в управляемом полете (CFIT), в том числе:

-нарушение эксплуатационного минимума при посадке – 5 событий (в 2014 году – 11 событий);

-преждевременное снижение при заходе на посадку – 5 событий (в 2014 году – 7 инцидентов, в том числе 1 серьезный инцидент).

Информацию о результатах расследований инцидентов, связанных с преждевременным снижением при заходе на посадку и нарушениями эксплуатационного минимума, можно получить в АМРИПП Росавиации (категория CFIT).

Рекомендации по предотвращению авиационных происшествий категории CFIT содержатся в Руководстве по сокращению количества авиационных происшествий при заходе на посадку и посадке (ALAR TOOL KIT, документ Всемирного фонда безопасности полетов (FSF)) .

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Настоящую информацию довести до руководителей подконтрольных организаций гражданской авиации и аэропортов.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Проверить наличие на борту воздушных судов документации, позволяющей летному экипажу производить пересчет величин давления выраженных в миллиметрах ртутного столба в величины, выраженные в гектопаскалях или дюймах ртутного столба, а также величин высот, выраженных в метрах, в значения в футах.

2.2. Обратить внимание летного состава:

-на требования РПП авиакомпании по установке давления на шкалах барометрических высотомеров, а также положения пунктов 3.19 – 3.29 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»;

-на положения раздела 5 «Минимальные абсолютные высоты полета»

раздела GEN 3.3 Сборника аэронавигационной информации Российской Федерации;

-на требования стандартных эксплуатационных процедур (технологий работы членов экипажа) и распределение обязанностей в экипаже при получении и использовании в целях пилотирования значений высоты (давления), выраженных в различных единицах измерения;

-на особенности выполнения снижения и захода на посадку с использованием давления QFE и QNH.

2.3. Обратить внимание диспетчеров УВД на требования об информировании экипажа воздушного судна при отклонении значений высоты полета за пределы установленных допустимых значений, как это установлено пунктом 6.5.2 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации».

Начальник Управления инспекции
по безопасности полетов



С.С. Мастеров