



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**РУКОВОДИТЕЛЬ**

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,  
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35  
e-mail: Neradko\_AV@scaa.ru

*25.04.2011 № АИ.1.02-1523*

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям  
территориальных органов  
Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

### Информация по безопасности полетов № 7

17.04.2011 в аэропорту Минеральные Воды произошел инцидент с самолетом Ан-148-100 RA-61706, связанный с посадкой на строящуюся ВПП, находящуюся в 150 метрах правее ВПП-30.

Проведенный анализ аналогичных событий в Российской Федерации (см. приложение) свидетельствует о том, что в последние годы частота случаев использования незаданных ВПП увеличилась.

Проблема ошибочных заходов на посадку и посадок ВС на закрытую (реконструируемую либо строящуюся) ИВПП (или на МРД), расположенную параллельно назначенной ВПП для посадки, является одной из наиболее актуальных в мировой авиационной практике. Инциденты, связанные с использованием незаданной ВПП связаны, как правило, с ошибками экипажей, персонала ОВД, а также с особенностями элементов летного поля аэродрома.

Чаще всего вышеуказанные ошибки допускаются экипажами при заходе на посадку по неточным системам захода в аэропортах, имеющих несколько параллельных ВПП и МРД. Практически все ошибочные заходы на посадку были выполнены в простых метеоусловиях экипажами, имеющими достаточные квалификации и опыт выполнения полетов.

С целью реализации дополнительных профилактических мероприятий по обеспечению безопасности полетов **п р е д л а г а ю :**

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. настоящую информацию с приложением довести до руководителей подконтрольных организаций гражданской авиации;

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

- изучить данную информацию с командно-летным, инспекторским,

инструкторским составом и членами летных экипажей, персоналом по ОВД и специалистами аэродромных служб;

- при проведении предварительной подготовки, обращать внимание экипажей на взаимное расположение ВПП, МРД (особенно широких) и их маркировку, близко расположенных автострад и других характерных линейных ориентиров, которые ошибочно могут быть приняты за рабочую ВПП, а также на особенности расположения свето- и радиотехнического оборудования;

- акцентировать внимание экипажей на необходимости при проведении предполетной и предпосадочной подготовок детального изучения (с использованием схем аэродрома) изложенной в NOTAM информации по изменениям в работе радиотехнического и светотехнического оборудования, особенностям маркировки ВПП и РД, расположению на аэродроме зон строительных и ремонтных работ;

- при посадке в условиях ограниченной видимости и/или ночью на аэродромах, имеющих несколько параллельных ВПП и параллельных им РД, при возможности выбора системы захода на посадку, рекомендовать экипажам отдавать предпочтение точным системам захода на посадку;

- при любой системе захода на посадку комплексно использовать средства навигации;

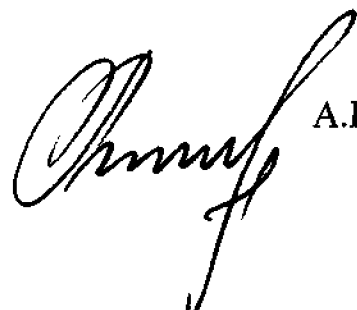
- рекомендовать экипажам снижение ниже MDA (H) или DA (H) выполнять только, если экипаж отчетливо видит и определяет визуальные ориентиры, имеющие отношение к ВПП (световую систему подхода, огни ВПП или осевую линию, маркировку порога ВПП или маркировку зоны приземления);

- повторно изучить с членами летных экипажей положения пунктов 2.7, 3.34.3, 3.77, 5.13, 5.92.1, 9.5 и 9.6 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.08.2009 № 128;

- рассмотреть вопрос о внесении дополнительных изменений в РПП и местные инструктивные и технологические документы с учетом недостатков, влияющих на случаи использования незаданных ВПП (раздел III информации об инцидентах, связанных с использованием незаданной ВПП).

- предусмотреть в планах технической учебы персонала ОВД темы по дополнительному изучению положений типовых технологий работы диспетчеров СДП и ПДП (приказ Росаэронавигации от 14.11.2007 № 108), связанных с особенностями осуществления контроля за траекторией движения воздушных судов на предпосадочной прямой (визуально и с применением имеющихся технических средств).

Приложение: на 20 л.

 А.В. Нерадько