



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

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

*10.08.2011 № ДЛ.3-810*

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

**Информация по безопасности  
полетов №18**

08.08.2011 в аэропорту Благовещенск произошла авария самолёта Ан-24РВ RA-46561 ЗАО «Авиакомпания «ИрАэро» (Восточно-Сибирское МТУ ВТ).

Экипаж ВС выполнял регулярный пассажирский рейс по маршруту Иркутск - Чита - Благовещенск – Хабаровск. Кроме 5 человек летного и кабинного экипажа, на борту самолета находилось 36 пассажиров.

Заход на посадку выполнялся днем, в условиях грозовой деятельности, с магнитным курсом 360° с использованием курсоглиссадной системы. Метеорологические условия при посадке: ветер 180° 3 м/с, сильный ливневой дождь, видимость 1000 метров, нижняя граница облачности 150 метров, температура +23°С, давление 737 мм рт. ст.

По предварительным данным, в районе БПРМ произошло преждевременное снижение с отклонением самолета вправо. В результате преждевременного снижения самолет столкнулся с деревьями за 75 метров до торца и правее осевой линии ВПП на 250 метров. При движении по грунту самолет развернулся вправо на 90° от посадочного курса и остановился на удалении 450 метров от входного торца, правее осевой линии ВПП на 285 метров.

В результате авиационного происшествия травмы различной степени тяжести получили 11 пассажиров и 3 члена экипажа, самолет получил значительные повреждения конструкции.

Принимая во внимание, что авиационное происшествие с самолетом Ан-24РВ RA-46561 произошло в неблагоприятных атмосферных условиях (пункт 3.117 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»), обращаю внимание на происшедшие в течение 2011 года инциденты, связанные с попаданием воздушных судов в опасные метеорологические явления.

Анализ материалов расследования подобных событий показывает, что их причинами являлись:

- недооценка экипажем опасных метеорологических явлений при принятии решения на вылет;
- недостаточный анализ метеообстановки экипажем при выборе маршрута обхода грозо-градовых образований;
- формальное использование экипажем бортового локатора перед взлётом;
- недостаточный контроль за метеообстановкой в полете;
- затрудненный обход грозовых образований в московской воздушной зоне в связи с большим количеством запретных зон для полетов гражданских воздушных судов;
- неучёт экипажем возможности взлета с обратным курсом в сторону с более благоприятными метеорологическими условиями;
- пассивное поведение экипажа при выполнении команд диспетчера ОВД по обходу запретной зоны при наличии опасных метеоявлений в направлении полёта, заданном диспетчером ОВД.

Например, 30.06.2011 самолет Б-737-500 VP-BLG ОАО «Донавиа» после взлёта в аэропорту Ростов-на-Дону в визуальных условиях на высоте 1200 метров кратковременно попал в зону умеренной болтанки с осадками в виде града. По объяснению КВС, перед взлётом он по бортовому локатору определил засветки в зоне взлёта и выхода из района аэродрома, однако визуально зон осадков не наблюдалось и он рассчитывал пройти ниже облаков. Предупреждений и рекомендаций экипажу от службы движения по наличию и обходу грозовой облачности не поступало. Экипаж, в нарушение требований п. 3.116 «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», не проинформировал орган ОВД о попадании ВС в зону опасных для полёта метеоявлений и продолжил полёт. После посадки в Пулково обнаружены многочисленные повреждения передней кромки стабилизатора, киля, разбиты посадочные фары.

Аналогичный инцидент произошел 08.07.2011 с самолетом Як-40 RA-87494 ОАО «АК БАРС АЭРО». При заходе на посадку в аэропорту Казань, выполняя визуальный обход кучево-дождевой облачности, ВС попало в зону сильных ливневых осадков в виде града. Согласно расшифровке СОК, максимальная перегрузка при этом составила от +2,46 до -0,91 ед. в течение 10 секунд. После посадки были обнаружены повреждения обтекателя локатора, правого фонаря АНО, по всей передней кромке крыла имеются многочисленные вмятины.

08.07.2011 самолет Embraer 135 D-AONE (Германия) после взлёта, на удалении 70 км от аэропорта Внуково и на высоте 6000 м, попал в зону сильной турбулентности и града. Командир ВС принял решение вернуться на аэродром вылета Внуково. После посадки было обнаружено значительное растрескивание лобового стекла КВС, полное отслаивание ЛКП носового обтекателя, точечные вмятины на носовой части фюзеляжа, на передней кромке крыла и стабилизатора, значительные повреждения лопаток обоих двигателей.

21.07.2011 самолет Bombardier BD-700 OH-MAL (Финляндия) при заходе на посадку в аэропорту Шереметьево попал в зону сильного града и турбулентности. В результате этого произошло растрескивание лобового стекла КВС. При

послеполётном осмотре также были обнаружены значительные повреждения обтекателя локатора, зализов обшивки крыла, разбиты крыльевые фары.

Предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до подконтрольных организаций гражданской авиации.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Изучить настоящую информацию с командным и летным составом и персоналом по ОВД;

2.2. В 10-дневный срок организовать с летным составом проведение занятий на тему: «Технология работы экипажа и особенности полетов в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков», обратив при этом внимание на требования пунктов 3.89, 3.90 и 3.116 - 3.122 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» и раздела ХХХІІ «Полеты в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Минобороны России, Минтранса России и Росавиакосмоса от 31.03.2002 № 136/42/51.

2.3. Потребовать от членов летных экипажей пунктуального соблюдения изложенных в РПП норм и правил, касающихся вопросов организации, обеспечения и выполнения полетов и исключения при принятии соответствующих решений переоценки возможностей членов летного экипажа в обеспечении безопасного завершения полета.

2.4. В 10-дневный срок провести занятия с персоналом по ОВД по изучению положений раздела «Обслуживание воздушного движения при полетах в особых условиях и особых случаях в полете» технологий работы диспетчеров, разработанных в соответствии с требованиями пункта 1.10 типовых технологий, утвержденных приказом Росаэронавигации от 14.11.2007 № 108, обратив особое внимание на знание схемы действий диспетчеров при полете ВС в зонах обледенения, грозовой деятельности, сильных ливневых осадков, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы.

3. До 26.08.2011 доложить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации об исполнении требований данной информации.

Начальник Управления  
инспекции по безопасности полётов



С.С. Мастеров