



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

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

28.10.16 № 02.3-4347

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 20

В информации по безопасности полетов № 17 за 2016 год Управлением инспекции по безопасности полетов уже рассматривались основные группы причин авиационных происшествий и инцидентов, происшедших в августе 2016 года и связанных с выкатыванием воздушных судов (далее – ВС) за пределы ВПП.

Вместе с тем, 27.09.2016 при посадке в аэропорту Псков с курсом 09° в ходе выполнения регулярного рейса по перевозке пассажиров по маршруту: Москва (Домодедово) — Псков (Кресты) самолета Ан-24РВ RA-47697 ОАО «Псковавиа» произошел серьезный авиационный инцидент, связанный с продольным выкатыванием самолёта за пределы ВПП на 85 метров от концевого торца ВПП. Пассажиры (24 человека) и экипаж не пострадали.

Расследование серьёзного авиационного инцидента проведено комиссией СЗ МГУ Росавиации.

По заключению комиссии по расследованию, причиной серьёзного авиационного инцидента явилась посадка в метеорологических условиях ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома на повышенной скорости со значительным перелётом, что привело к интенсивному торможению, разрушению левого пневматика правой стойки шасси и выкатыванию ВС за пределы ВПП вследствие невыполнения экипажем ВС требований ФАП-128 и технологии работы членов экипажа самолёта Ан-24 из-за личной недисциплинированности членов летного экипажа и недостатков в организации лётной работы.

Отчет по результатам расследования данного серьёзного инцидента размещен в Архиве материалов расследования инцидентов и производственных происшествий Росавиации (учетный номер АСОБП 165402).

11.10.2016 в районе аэродрома Белая гора (Республика Саха (Якутия)) произошла авария самолета Ан-26-100 RA-26660 АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии».

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту Якутск – Белая гора. На борту самолета находились 27 пассажиров и 6 членов экипажа.

По предварительным данным, при заходе на посадку с магнитным курсом посадки 71° самолет попал в условия ограниченной видимости и сильных ливневых осадков в виде снега (ветер 350° 5 м/с, порывы 10 м/с, видимость 1900 м., облачность значительная с НГО 330 м., температура воздуха минус 1°С, точка росы минус 2°С). Посадка была произведена на лед реки Индигирка на удалении, примерно, 390 м. до торца ГВП07 и 230 м. левее ее оси. Заход на посадку осуществлялся по системе ОПРС, минимум аэродрома при заходе по ОПРС: ВПР 240 м., видимость 4000 м. Минимум для ВС Ан-26 при заходе на посадку по ОПРС: ВПР 200 м., видимость 2500 м. В результате авиационного происшествия самолет получил значительные повреждения, пассажиры и члены экипажа не пострадали.

Экипаж ВС:

КВС-инструктор (проверяющий), общий налет 11439 ч., налет на Ан-24, Ан-26 – 7633 ч., налет на Ан-26 в качестве КВС – 2697 ч. Минимум КВС: НГО 50 м., видимость 700 м., видимость для взлета 300 м;

КВС, общий налет 11142 ч., налет на Ан-24, Ан-26 – 765 ч., налет на Ан-26 в качестве КВС – 123 ч. Минимум КВС: НГО 50 м, видимость 700 м., видимость для взлета 300 м.

В этой связи информирую, что в период с 10 по 12 октября 2016 г. в г. Тюмени прошло расширенное совещание Летно-методического совета Росавиации (далее – ЛМС) по вопросам обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации и рассмотрению наиболее актуальных вопросов подготовки организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимний период 2016 – 2017 годов.

В ходе пленарных заседаний ЛМС Управлением инспекции по безопасности полетов Росавиации было обращено внимание, что происшедшие в течение 9 месяцев 2016 года авиационные происшествия с самолетами со взлетной массой более 10 т. характеризуют основные приоритеты, которых следует придерживаться при обеспечении безопасности полетов:

предотвращение авиационных происшествий, связанных со столкновением с землей в управляемом полете;

обеспечение безопасности на ВПП;

реализация мероприятий, направленных на предотвращение случаев потери управления в полете.

Внимание представителей авиакомпаний на ЛМС было акцентировано на некоторые типы событий, риск возникновения которых особенно велик в осенне-зимний период выполнения полетов:

некачественная противообледенительная обработка ВС (катастрофа самолета АТР-72 02.04.2012 в а/п Тюмень);

авиационные происшествия и инциденты, связанные с обледенением ВС;

столкновение с земной поверхностью в управляемом полете, случаи нарушения метеоминимума при полете по маршруту (для вертолетов) и посадке (для самолетов), а также непринятия своевременного решения о прекращении выполнения полетного задания, уходе на второй круг или запасной аэродром.

выкатывание ВС за пределы ВПП при посадке, а также потеря управления при движении по земле (случаи низкого качества содержания искусственных покрытий – не уборка снега, льда, слякоти, плохая видимость разметки на искусственном покрытии).

П р е д л а г а ю :

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до эксплуатантов ВС.

2. Предложить руководителям эксплуатантов ВС:

2.1. В рамках функционирования системы управления безопасностью полетов авиакомпании оценить достаточность и эффективность проводимой авиакомпаниями профилактической работы в области обеспечения безопасности полетов по предотвращению посадок ВС в метеорологических условиях ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома.

2.2. Довести настоящую информацию до командно-летного, инспекторского состава и членов летных экипажей. При проведении очередных разборов с летным составом провести занятия по повторному изучению процедур и правил выполнения полетов на некатегоризированные аэродромы и выполнению заходов на посадку по неточным системам с действующими при этом ограничениями РЛЭ по типам ВС.

В ходе разбора полетов обратить внимание на:

технологии взаимодействия и распределение обязанностей между членами экипажа на этапах снижения, захода на посадку (в том числе визуального), способность правильно оценить возможные особенности предпосадочного снижения и посадки (попутный ветер, вероятность сдвига ветра, угол наклона глиссады, состояние ВПП и другие), готовность своевременно принять и реализовать решение об уходе на второй круг. Указать на опасность возникновения на этапе снижения «фактора спешки» и стремления завершить выполнение задания по полет при несоответствии аэронавигационной и метеорологической обстановки установленным требованиям;

необходимость объективной оценки экипажем ВС своих потенциальных возможностей по обеспечению безопасности полёта при принятии решения на продолжение захода на посадку в метеоусловиях, соответствующих минимуму, а также исходя из соответствия фактического положения ВС посадочному;

допускаемые при взлете, посадке и рулении характерные ошибки, приводящие к выкатываниям ВС за пределы ВПП и сходу ВС с РД;

качественный анализ метеорологической и аэронавигационной обстановки, анализ состояния поверхности элементов летного поля аэродромов при принятии решения на вылет или посадку, уход на запасной аэродром, а также при получении информации, свидетельствующей о несоответствии состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик ВС с учетом фактической погоды.

Начальник Управления инспекции
по безопасности полетов



С.С. Мастеров