



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

23.09.2021 № _____ Исх-34918/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 15¹

22.09.2021 в районе аэродрома Хабаровск (Новый) произошло авиационное происшествие с самолётом Ан-26КПА RA-26673 ЗАО «Лётные проверки и системы».

Выполнялся облёт радиотехнического оборудования аэродрома Хабаровск (Новый), заходы с уходом по схеме ВПП 05 и ВПП 23, далее полет на высоте 600 м с левым разворотом на удалении не менее 10 км. На борту находился экипаж в составе 6 человек.

Первый вылет был выполнен в 09.30 (здесь и далее время местное) с посадкой на аэродром Хабаровск (Новый) в 13.46 22.09.2021. С целью продолжения работ по облету радиотехнического оборудования аэродрома Хабаровск (Новый) экипаж произвел дозаправку самолёта топливом и вылетел в 14.59 с планируемыми временем посадки в 19.10.

В 18.12 на высоте 600 м азимуте 215° и удалении 38.7 км самолёт пропал с экрана локатора, на неоднократные вызовы на всех имеющихся частотах не отвечал. Последнее местоположение подтверждено радиолокатором в 18.11. По предварительной информации, перед потерей радиосвязи экипаж запросил вместо левого правый разворот на удалении не менее 10 км и сообщил о высоте полёта на 600 м. Диспетчер круга разрешил выполнение правого разворота на высоте 600 м, при этом минимальная безопасная высота по маршруту в районе полета составляет 1600 м.

¹ Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

Метеоусловия на момент авиационного происшествия: температура +13°С, точка росы 10°С, давление 750 мм.рт.ст., ветер 50 градусов, 12 - 17 м/с, облачность кучевая дождевая, нижний край 1040 м.

Данные на самолёт: Ан-26КПА RA-26673, заводской номер 8408, выпущен 30.07.1979 КиАПО, владелец ЗАО «Лётные проверки и системы», СЛГ № 2082210041 выдан 07.04.2021 Центральным МТУ Росавиации, действителен до 18.09.2022.

Данные на экипаж:

КВС: 1966 г.р., общий налёт 11973 ч, свидетельство линейного пилота № 0004812, выдано 25.12.2014 Северо–Западным МТУ Росавиации.

Второй пилот: 1985 г.р., общий налёт 511 ч, свидетельство коммерческого пилота № 0118133, выдано 13.10.2020 Северо–Западным МТУ Росавиации.

Штурман: 1976 г.р., общий налёт 3292 ч, свидетельство штурмана № 0114110, выдано 17.02.2021 Центральным МТУ Росавиации.

Старший штурман: 1970 г.р., общий налёт 4340 ч, свидетельство штурмана № 0014846, выдано 24.04.2015 Центральным МТУ Росавиации.

Бортовой инженер: 1972 г.р., общий налёт 4805 ч, свидетельство бортинженера (бортмеханика) № 0114360, выдано 19.04.2021 Центральным МТУ Росавиации.

Старший бортовой оператор: 1961 г.р., общий налёт 13095 ч, свидетельство бортоператора № 0016924, выдано 23.11.2015 Центральным МТУ Росавиации.

В 18.55 на поиск вылетел поисково-спасательный вертолёт Ми-8 RA-24479. В 19.14 экипаж вертолёта доложил о невозможности проследовать к месту предполагаемого события с воздушным судном Ан-26КПА RA-26673 в связи с неблагоприятными метеоусловиями.

П р е д л а г а ю :

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полётов до подконтрольных организаций гражданской авиации;

2. При проведении проверок эксплуатантов воздушных судов предусмотреть обязательный контроль реализации мероприятий по предотвращению авиационных происшествий, связанных со столкновением исправного воздушного судна с землёй в управляемом полете.

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

3.1. Изучить настоящую информацию с членами летных экипажей и диспетчерами управления воздушным движением;

3.2. Обратить внимание экипажей воздушных судов на положения раздела 5 «Минимальные абсолютные высоты полёта» раздела GEN 3.3 Сборника аэронавигационной информации Российской Федерации;

3.3. Повторно изучить с лётным персоналом требования РЛЭ и РПП по действиям при срабатывании системы EGPWS/TAWS/СРПБЗ, обратив особое внимание на строгое соблюдение порядка использования системы

EGPWS/TAWS/СРПБЗ и на взаимодействие в экипаже при появлении предупреждающей сигнализации;

3.4. Провести дополнительную подготовку членов лётных экипажей по знанию ими района выполнения полётов, в том числе минимальных безопасных высот (эшелонов) полёта, естественных и искусственных препятствий по маршруту полёта и в районе аэродрома посадки (запасного аэродрома);

3.5. Организовать проведение предварительной подготовки под персональную ответственность заместителя руководителя, в обязанности которого входит обеспечение исполнения функций по организации летной работы, с командно-лётным составом и членами лётных экипажей со сдачей зачётов по знанию намеченных маршрутов и аэродромов, которые могут быть использованы для взлёта и посадки включая знания:

особенностей рельефа местности и минимальных безопасных высот;

сезонных метеорологических условий на аэродромах взлёта и посадки (запасных аэродромах);

по применению навигационных средств для осуществления навигации по маршруту полета и комплексному их использованию, а также при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;

особенностей выполнения полётов в зонах с высокой интенсивностью воздушного движения и правил ведения радиосвязи при обслуживании воздушного движения;

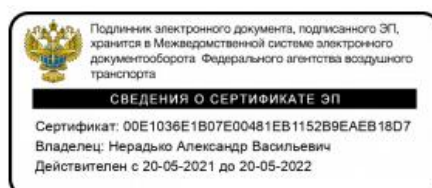
рельефа местности и искусственных препятствий в районе аэродрома и светотехнического оборудования аэродромов взлёта и посадки (запасных аэродромов);

правил полётов в зоне ожидания и применяемых эксплуатационных минимумов. О результатах проведения предварительной подготовки и сдачи зачетов представить подробный доклад в МГУ Росавиации, на территории которого эксплуатант осуществляет свою операционную деятельность;

3.6. Членов лётных экипажей, показавших неудовлетворительные знания, по результатам проведения предварительной подготовки и сдачи зачетов до выполнения производственных полётов не допускать до получения ими положительных оценок и уверенности командно-лётного состава авиапредприятия в их знаниях;

3.7. Организовать контроль за полнотой и качеством выполнения полетных заданий членами лётных экипажей по материалам средств объективного контроля, обратив особое внимание на соблюдение экипажами минимальных безопасных высот (эшелонов) полёта в ходе производственной деятельности;

4. Направить в адрес Росавиации обобщенный доклад о реализации требований настоящей информации по безопасности полётов.



А.В. Нерадько