



**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

11.11.2021 № _____ Исх-41198/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 19¹

03.11.2021 в районе аэродрома Иркутск произошла катастрофа самолета Ан-12 EW518TI ОАО «Авиакомпания «Гродно» (государство регистрации и эксплуатанта воздушного судна – Республика Беларусь).

В соответствии с поступившим в Росавиацию последующим донесением комиссии по расследованию катастрофы самолета Ан-12 EW518TI информируем об обстоятельствах авиационного происшествия и об оперативных рекомендациях, предложенных комиссией по расследованию.

Выполнялся нерегулярный рейс по перевозке груза из Кепервеема в Иркутск с технической посадкой в Якутске (с целью дозаправки). На борту воздушного судна находились 5 членов экипажа и 4 служебных пассажира.

Заход на посадку на ВПП-30 аэропорта Иркутск выполнялся ночью. В период времени, близкий к моменту авиационного происшествия, фактическая погода на аэродроме Иркутск составляла: ветер у земли 300° 07 м/с, порывы 10 м/с; видимость 800 м, дальность видимости на ВПП-30 1700 м; сильный ливневой снег; облачность 8 октантов, высота нижней границы облаков 210 м, кучево-дождевая, температура воздуха минус 07 °С, температура точки росы минус 08 °С, давление QNH 1009 гПа (QFE 712 мм рт. ст. / 950 гПа), 26-50% ВПП-30 покрыто сухим снегом слоем 2 мм, коэффициент сцепления 0,50.

Командир самолета (по состоянию на 30.06.2021) имел налет 14625 ч, из них 11182 ч на самолете Ан-12, в качестве командира воздушного судна – 7403 ч.

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.

Допущен к выполнению полетов по метеоминимуму 60×800 м. Второй пилот имел общий налет 5168 ч, штурман – 1526 ч, бортмеханик – 16876 ч, бортрадист – 3550 ч.

Согласно предварительной информации, экипаж самолета согласовал с диспетчером заход на посадку на аэродром Иркутск на ВПП-30 (магнитный курс посадки 297°) по системе ИЛС. Фактически, снижение по глиссаде выполнялось с переменным профилем. Согласно выписке переговоров, экипаж самолета постоянно контролировал положение самолета по удалению, наиболее вероятно, с использованием GPS, и высоте, в том числе по радиовысотомеру. После доклада о высоте 30 м, экипаж самолета принял решение об уходе на второй круг с докладом диспетчеру. Экипаж начал действия по увеличению режима работы двигателей, действий по переводу самолета в набор высоты не зарегистрировано. Срабатывание звуковой сигнализации системы предупреждения о приближении земли (EGPWS) на записи бортового магнитофона не прослушивается. Самолет столкнулся с деревьями, а затем с земной поверхностью. В ходе проведения поисково-спасательных работ самолет обнаружен на удалении 4 км от аэродрома в лесистой местности полностью сгоревшим, все находившиеся на борту самолета члены экипажа и пассажиры погибли.

Проводится расследование катастрофы.

Комиссией по расследованию предложены к реализации следующие оперативные рекомендации:

1. Обстоятельства авиационного происшествия довести до членов летного экипажа воздушных судов.

2. С членами летных экипажей провести дополнительные занятия по:

порядку контроля местоположения самолета относительно глиссады и критериям принятия решения по уходу на второй круг в зависимости от выбранной системы захода на посадку, а также по порядку использования барометрического и радио высотометров на различных этапах захода;

порядку использования EGPWS/TAWS.

Росавиация считает необходимым отметить катастрофу самолета Ан-12 UR-САН, произошедшую в 2019 году при заходе на посадку в аэропорту Львов (Украина) ночью в условиях плохой видимости.

Заход на посадку осуществлялся в следующих метеоусловиях: ветер у земли 230° 01 м/с; видимость 250 м, дальность видимости на ВПП-31 800 м; туман; высота нижней границы облаков 60 м; температура воздуха минус 03 °С, температура точки росы 03 °С; давление QNH 1013 гПа (QFE 974 гПа). По результатам расследования авиационного происшествия наиболее вероятной причиной столкновения исправного самолета с землей при заходе на посадку в густом тумане явились ошибки экипажа самолета из-за возможного физического переутомления, что привело к снижению самолета ниже глиссады с последующим столкновением с землей. Авиационному происшествию, вероятно, могло способствовать превышение взлетной массы самолета при вылете из аэропорта Виго, что могло привести к увеличению расхода топлива, остаток которого не позволил выполнить полет на запасной аэродром.

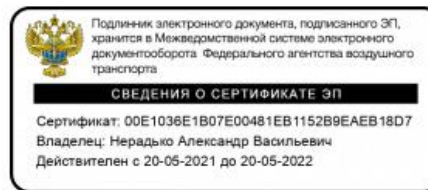
С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

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

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, осуществляющих свою деятельность на территории, подконтрольной территориальному органу Росавиации, принять к реализации оперативные рекомендации комиссии по расследованию.

3. Организовать и провести тщательный контроль выполнения организациями гражданской авиации, осуществляющими свою деятельность на территории, подконтрольной территориальному органу Росавиации, рекомендаций, изложенных в Информациях по безопасности полетов Росавиации № 7 (письмо Росавиации от 16.07.2021 № Исх-25803/02), № 13 (письмо Росавиации от 20.08.2021 № Исх-30339/02), № 14 (письмо Росавиации от 14.09.2021 № Исх-33462/02), № 15 (письмо Росавиации от 23.09.2021 № Исх-34918/02), направленных на профилактику авиационных происшествий, связанных со столкновением исправного воздушного судна с земной (водной) поверхностью в управляемом полете.

4. Направить в адрес Росавиации обобщенный доклад о реализации требований настоящей Информации по безопасности полетов, а также Информации по безопасности полетов № 17 (письмо Росавиации от 28.10.2021 № Исх-39522/02).



А.В. Нерадько