



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

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

16.07.2021 № \_\_\_\_\_ Исх-25803/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

### **Информация по безопасности полетов № 7<sup>1</sup>**

В связи с катастрофой самолета Ан-26Б-100 RA-26085 АО «Камчатское авиапредприятие», произошедшей 06.07.2021 в районе аэродрома Палана (Камчатский край), Росавиацией подготовлена и направлена в адрес территориальных органов Росавиации и организаций гражданской авиации оперативная Информация по безопасности полетов № 6 (письмо Росавиации от 09.07.2021 № Исх-24728/02), содержащая рекомендации по безопасности полетов.

В соответствии с поступившим в Росавиацию последующим донесением комиссии по расследованию катастрофы самолета Ан-26Б-100 RA-26085 АО «Камчатское авиапредприятие» информирую об обстоятельствах авиационного происшествия и об оперативных рекомендациях, предложенных комиссией по расследованию.

Согласно предварительным данным расшифровки бортового параметрического самописца и диспетчерского магнитофона, после пролета точки МАНУБ экипаж самолета планировал выполнить заход на посадку через ОПРС с последующим визуальным маневрированием на ВПП 29. Пролет ОПРС был выполнен примерно в 02:44:30. После доклада экипажа о пролете привода, диспетчер разрешил выполнение захода на посадку по схеме и дал указание доложить занятие высоты 800 м по QFE. После пролета ОПРС самолет уклонился на север от аэродрома на расстояние более 5 км.

Дальнейший маневр на посадку строился левыми разворотами. После доклада экипажа о занятии высоты 800 м, диспетчер информировала его о пеленге 340°. Экипаж принял данную информацию и доложил о снижении до высоты 600 м. Занятие высоты 600 м экипаж не докладывал, дальнейшее снижение не запрашивал.

<sup>1</sup> 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.

После выполнения слитного третьего-четвертого разворотов, примерно в 02:48:30, на удалении более 12 км от ОПРС самолет был выведен на курс 140°.

Полет с этим курсом в сторону аэродрома проходил вплоть до столкновения со скалой на береговой линии, приборная скорость в момент столкновения составила около 340 км/ч. По предварительным данным, на записи бортового параметрического самописца не зарегистрировано разовых команд выпуска шасси и закрылков. Примерно за 1 минуту до столкновения с землей между диспетчером и экипажем состоялся последний радиоконтакт, в ходе которого диспетчер информировала экипаж о пеленге 320°, а экипаж об удалении – 9 км.

Комиссия по расследованию предлагает к реализации следующие оперативные рекомендации:

1. Информацию об авиационном происшествии довести до авиационного персонала гражданской авиации.

2. С членами летных экипажей и специалистами службы УВД повторно изучить материалы расследования катастрофы самолета Ан-28 RA-28715, происшедшей 12.09.2012 в районе аэродрома Палана, оценить степень реализаций рекомендаций по безопасности полетов, при необходимости принять соответствующие меры.

3. С членами летных экипажей изучить вопросы, связанные с особенностями схем захода на посадку на аэродромы, расположенные в горной местности, в том числе с применением процедуры визуального маневрирования (маневр "circle-to-land"), выдерживанием минимальных безопасных высот в районе аэродрома, критериями принятия решения о выполнении прерванного захода на посадку (ухода на второй круг).

4. Со специалистами службы УВД провести занятия по действиям в случае обнаружения значительных отклонений воздушного судна от схемы захода.

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации.

2. Руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Принять к реализации оперативные рекомендации комиссии по расследованию;

2.2. В ходе проведения инструктажа дежурных смен органов ОВД аэродромов доводить особенности контроля за выдерживанием воздушными судами маршрутов прибытия и схем захода на посадку с использованием систем наблюдения и (или) радиопеленгаторов, а также действия при несанкционированном органом ОВД отклонении воздушного судна от заданной траектории полета.

2.3. В рамках исполнения требований пункта 5.24 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» обеспечивать подготовку экипажа воздушного судна к полетам на все аэродромы, используемые для взлета или посадки организацией гражданской авиации в своей операционной деятельности. Особое внимание обращать на аэродромы со сложными и нестандартными схемами захода на посадку и аэродромы

с минимальным составом средств радиотехнического обеспечения полетов для полетов по ППП.

2.4. Рассмотреть возможность, по согласованию с образовательными организациями и организациями, осуществляющими обучение специалистов авиационного персонала, на тренажерных устройствах имитации полета (далее – ТУИП) которых авиационный персонал организаций гражданской авиации проходит периодическую тренажерную подготовку, установки и воспроизведения на ТУИП схем захода на посадку на наиболее сложных аэродромах (горные, с нестандартными схемами захода на посадку и ограниченным пространством для маневрирования воздушного судна), используемых в операционной деятельности эксплуатанта, для тренировки членов летных экипажей.

2.5. Неукоснительно соблюдать требования пункта 9 приложения № 5 Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации» по проведению психологического обследования летного состава при выдвижении на должности командира воздушного судна, пилота-инструктора и при переучивании на новую технику.



О.Г. Сторчевой