



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

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

21.06.2011 № АН 1.02-2234
На № _____ от _____

Руководителям
территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

**Информация
по безопасности полетов № 14**

20.06.2011 в 23 часа 40 минут (19 часов 40 минут UTC) при посадке в аэропорту Петрозаводск (Бесовец) произошла катастрофа самолета Ту-134А-2 RA-65691 ЗАО «Авиационная компания РусЭйр».

Экипаж самолета выполнял пассажирский рейс по маршруту Домодедово – Петрозаводск. На борту воздушного судна находилось 4 члена летного экипажа, 3 бортпроводника, 2 специалиста по техническому обслуживанию и 43 пассажира.

Сведения о летном экипаже ВС:

Командир ВС – Федоров А.И., 1966 г.р., окончил Сасовское ЛУГА в 1990 году, общий налет – 8500 часов, на самолете Ту-134 – 3100 часов, в том числе в качестве КВС – 1600 часов. Допущен к выполнению полетов по минимуму 60×550 метров, взлет 200 метров.

Второй пилот – Карякин С.Н., 1970 г.р., окончил Краснокутское ЛУГА в 1991 году, общий налет 2580 часов, на самолете Ту-134 – 813 часов;

Штурман-инструктор – Атаев А.Б., 1961 г.р., окончил Кировоградское ЛШУГА в 1981 году, общий налет – 13303 часов, на самолете Ту-134 – 12000 часов.

Старший бортмеханик – Тимошенко В.Е., 1954 г.р., окончил Кирсановское АТУ в 1976 году, общий налет – 9459 часов, на самолете Ту-134 – 1700 часов.

Посадка производилась в сумерках, в сложных метеоусловиях (нижняя граница облачности 170 метров, видимость 2100 метров). По предварительным данным, при заходе на посадку по системе ОСП с магнитным курсом 12°, самолет столкнулся с деревьями в районе БПРМ, примерно в 200 метрах правее осевой линии ВПП.

После первого столкновения с деревьями самолет, разрушаясь в воздухе, оборвал провода линии электропитания аэропорта (ЛЭП), в результате чего были

обесточены потребители аэропорта, которые впоследствии перешли на питание от аварийных автономных источников. Вследствие дальнейшего столкновения с землей самолет полностью разрушился и сгорел. В катастрофе погибло 44 человека, 8 человек получили травмы различной степени тяжести.

До момента первого столкновения самолета с деревьями признаков его разрушения в воздухе, следов пожара или взрыва не имеется.

Расследование обстоятельств и причин катастрофы продолжается.

В течение 2010 года Федеральным агентством воздушного транспорта неоднократно обращалось внимание авиакомпаний на возрастание частоты авиационных происшествий, связанных с преждевременным снижением и нарушением метеорологического минимума при посадке. С 2007 года по этим причинам произошло 5 авиационных происшествий, при этом только в течение 2010 года произошло три авиационных происшествия:

- 17.03.2007 катастрофа самолета Ту-134 RA-65021 в аэропорту Самара (Курумоч);

- 26.10.2009 катастрофа самолета Бое-125 RA-02807 в аэропорту Минск;

- 24.01.2010 авария самолета Ту-154М RA-85787 в аэропорту Мешхед (Иран);

- 22.03.2010 авария самолета Ту-204 RA-64011 в аэропорту Домодедово;

- 02.08.2010 катастрофа самолета Ан-24РВ RA-46524 в аэропорту Игарка.

Обращает на себя внимание тот факт, что все указанные авиационные происшествия произошли с экипажами под руководством командиров ВС, имеющих значительный опыт полетов, в том числе по предельным метеоминимумам.

По результатам расследований этих авиационных происшествий не выявлялось новых, ранее не встречавшихся недостатков и нарушений в организации и обеспечении полетов. Причины указанных авиационных происшествий были обусловлены неудовлетворительным взаимодействием членов экипажа, некомплексным использованием средств навигации и посадки, неготовностью экипажа принять и правильно реализовать решение об уходе на второй круг, самонадеянностью и недооценкой членами экипажа метеорологических условий, в которых выполнялась посадка. Указанным нарушениям в ряде случаев также способствовали недостатки в обслуживании воздушного движения и метеорологического обеспечения полетов.

Для предотвращения случаев столкновения воздушных судов с землей в управляемом полете разработаны все необходимые профилактические мероприятия, требования и рекомендации, которые являются составной частью таких нормативных и технических документов, как Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», ФАП «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», Типовые технологии работы диспетчеров органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при аэронавигационном обслуживании пользователей воздушного пространства Российской Федерации, а также

руководств по летной эксплуатации типов воздушных судов. Однако, повторяемость авиационных происшествий, связанных с нарушением метеоминимума и преждевременным снижением, свидетельствует том, что эти требования не исполняются неукоснительным образом.

Т р е б у ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

2.1. довести настоящую информацию до подконтрольных организаций гражданской авиации, организовать контроль за выполнением требований пункта 3.2 настоящей информации. Об исполнении данной информации до 10.07.2011 доложить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации.

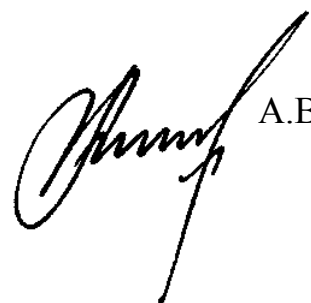
2.2. повторно обратить внимание руководителей авиакомпаний на требования пункта 5.76 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», в соответствии с которыми с 1 января 2012 года будет запрещена эксплуатация самолетов с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 человек, не оборудованных системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

3. Руководителям организаций гражданской авиации:

3.1. изучить настоящую информацию с летным составом и персоналом по ОВД;

3.2. до 01.07.2011 провести проверку реализации в авиакомпаниях и организациях по ОрВД мероприятий, направленных на предотвращение случаев столкновения воздушных судов с землей в управляемом полете, по результатам которой дать оценку эффективности деятельности руководителей подразделений, отвечающих за вопросы обеспечения безопасности полетов и организации летной работы. О результатах доложить в соответствующий территориальный орган Росавиации.

4. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации В.В. Солдатову в срок до 10.07.2011 организовать и провести в соответствии с Федеральным законом от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» и Федеральными авиационными правилами «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации», утвержденными приказом Минтранса России от 04.02.2003 № 11, внеплановую инспекционную проверку ЗАО «Авиационная компания РусЭйр».

 А.В. Нерадько