



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

17.02.14 № 02.3-2903

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций и
эксплуатантам воздушных судов
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 24

Осенне-зимний период эксплуатации воздушных судов характеризуется возрастанием числа авиационных событий, связанных с нарушением метеорологического минимума при выполнении посадки.

Нарушение эксплуатационного минимума аэродрома при посадке является одним из наиболее распространенных факторов, обуславливающих авиационные происшествия, связанные со столкновением воздушных судов с землей в управляемом полете.

За период с 1990 по 2014 годы с воздушными судами коммерческой авиации гражданской авиации Российской Федерации произошло 63 авиационных происшествия, в том числе 39 катастроф, связанных с нарушением метеорологического минимума. В осенне-зимний период (с сентября по март) произошло 45 авиационных происшествий (69%).

Наибольшее влияние на число авиационных происшествий, связанных с нарушением метеорологического минимума, оказывают происшествия с вертолетами (66% от общего числа авиационных происшествий вследствие нарушения метеорологического минимума), что обусловлено особенностями обеспечения и выполнения полетов на вертолетах (внегородовые полеты на малых высотах; полеты в регионах со слабым обеспечением полетов в части предоставления качественной метеоинформации; менее совершенное (по сравнению с самолетами) пилотажно-навигационное оборудование).

Так, 03.02.2014 в Ямalo-Ненецком автономном округе экипаж вертолета Ми-8Т RA-25655 ОАО «Комиавиатранс» при заходе на посадку попал в приземный туман. При уходе на второй круг произошло столкновение колесом левой опоры шасси с землей.

Следует также обратить внимание на то, что с этой же группой типов событий было связано наиболее тяжелое авиационное происшествие, произшедшее в первом полугодии 2014 года – 31.05.2014 катастрофа вертолета Ми-8АМТ RA-22423 ЗАО «Авиакомпания «СПАРК авиа» (столкновение с водной поверхностью (озеро) при полете по маршруту на высоте ниже безопасной).

Анализ причин авиационных происшествий, происходивших в Российской Федерации, позволяет сделать следующие выводы:

- все авиационные происшествия происходили в условиях, когда остаток топлива на борту воздушного судна был более чем достаточный для выполнения полета на запасной аэродром;

- во всех случаях экипаж продолжал снижение ниже высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) не имея визуального контакта с наземными ориентирами;

- недостатки во взаимодействии членов экипажа ВС не позволили предотвратить отклонение от курса посадки и преждевременное снижение при наличии на аэродроме системы захода, в том числе системы точного захода на посадку;

- одним из факторов, способствующих авиационному происшествию, является недостаточная профессиональная подготовка командира и второго пилота для выполнения посадки по предельному метеоминимуму, а также нарушения процедур присвоения, подтверждении и понижении метеоминимума командира ВС;

- в ряде случаев авиационным происшествиям способствовали недостатки в организации воздушного движения и недостоверная информация о погодных условиях;

- регулярно отмечаются случаи, когда для полета по маршруту или снижения для посадки в условиях ограниченной видимости экипаж воздушного судна, в нарушение правил полетов, пользовался нештатными приемниками спутниковой навигационной системы. В сочетании с другими ошибками и нарушениями это приводило к полету на высоте ниже безопасной или преждевременному снижению.

Как показывают результаты расследований, основой предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, связанных с нарушением метеоминимумов, является пунктуальное соблюдение правил полетов всеми участниками авиатранспортной системы, обоснованность которых неоднократно подтверждалась практикой полетов, а также надлежащее реагирование на инциденты, как правило, предшествующие подобным авиационным происшествиями. Проблема не может быть полностью решена только за счет оборудования воздушных судов современными системами предупреждения опасного сближения с землей. Риск таких происшествий может быть существенно уменьшен качественной подготовкой, в первую очередь летного состава и персонала ОВД.

02.07.2013 при выполнении полета по маршруту аэропорт Депутатский - посадочная площадка Усть-Янск (Республика Саха (Якутия)) произошла катастрофа с вертолетом Ми-8Т RA-22657 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии».

В процессе снижения ниже безопасной высоты в условиях ограниченной видимости вертолет столкнулся со склоном горы, разрушился и сгорел. В результате авиационного происшествия 24 пассажира погибли, 1 пассажир и 3 члена экипажа получили серьезные телесные повреждения.

Катастрофа произошла в результате не принятия командиром воздушного судна своевременного решения о возврате на аэродром вылета при ухудшении метеоусловий и преднамеренного снижения ниже безопасной высоты, установленной для полетов в горной местности. Установленная на борту вертолета система раннего предупреждения близости земли (далее - СРПБЗ) даже не была включена в данном полете. В случае использования СРПБЗ, экипажу воздушного судна была бы выдана предупреждающая визуальная и речевая информация об угрозе столкновения с землей, что могло предотвратить авиационное происшествие.

Только за 2014 год произошло 13 инцидентов, связанных с нарушением метеорологического метеоминимума. По результатам расследований подобных инцидентов были сделаны выводы о нарушении экипажем требований пункта 3.89 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» и соответствующих положений руководства по производству полетов авиакомпании. Нарушения требований указанных документов были связаны с принятием экипажем ВС решения о продолжении захода на посадку при получении информации о контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума до установленной в документах аeronавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку. Подобные ошибки (нарушения) являются характерными для выполнения посадок в быстровременяющихся метеорологических условиях.

Практика показывает, что эффективность предотвращения подобных инцидентов характеризуется качеством разработанной в авиакомпании СУБП и эффективностью деятельности руководства авиакомпании (в первую очередь, летного руководителя и руководителя инспекции по безопасности полетов).

В этой связи обращает на себя внимание то обстоятельство, что все без исключения произошедшие в течение 2014 года инциденты, связанные с нарушением правил принятия решения о посадке в сложных метеоусловиях, с причинами которых согласились участвующие в расследовании представители авиакомпании, были выявлены исключительно благодаря отправке органами ОВД первичных сообщений о событии.

В соответствии с требованиями ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», на эксплуатанта, выполняющего коммерческие воздушные перевозки, возложена ответственность за определение и утверждение эксплуатационных минимумов. При определении эксплуатационного минимума должны учитываться не только характеристики аэродрома, но и ограничения типа или экземпляра воздушного судна, а также уровень подготовки

Предлагаю:

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

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Организовать изучение настоящей информации с руководящим, командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов под роспись.

2.2. Обратить внимание персонала летных служб и инспекций по безопасности полетов на требования соответствующих разделов руководства по производству полетов авиакомпании, устанавливающих порядок определения и применения эксплуатационных минимумов.

2.3. С руководящим, командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов в недельный срок провести теоретические занятия, на которых повторно изучить требования раздела III ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», обратив особое внимание на необходимость повышения качества анализа метеоинформации при подготовке к выполнению полета и непосредственно в полете, а также на значимость непрерывной профилактики авиационных событий, в том числе инцидентов, связанных с нарушением метеорологического минимума.

2.4. С летным составом провести занятия по изучению требований РГП эксплуатанта в части, определяющей порядок выполнения полетов по категориям II/III (пункты 5.6.3 и 5.6.4 Руководства по всепогодным полетам (документ ИКАО № 9365-AN/910)).

2.5. Обратить внимание персонала по ОВД и летного состава на требования пунктов 5.12.1 и 5.12.4 ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации», определяющих порядок обеспечения точных заходов на посадку по категориям II/III.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов

С.С. Мастеров