



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

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

26.02.2016 № *Н.02-84*

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 1

06.01.2016 в аэропорту Ургенч (Республика Узбекистан) произошел инцидент с самолетом А-319 VP-BHK (посадка при метеоусловиях, не соответствующих государственному минимуму).

Согласно информации пункта 3.2 раздела AD1.1-1 Сборника аэронавигационной информации (AIP) Республики Узбекистан:

«Республика Узбекистан публикует государственные минимумы (ВПП × Видимость или МВС × Видимость или ВНГО × МВС × Видимость) для всех гражданских аэродромов. Когда фактическая вертикальная видимость или ВНГО при количестве облаков VKN, OVC становится ниже опубликованного значения ВПП, МВС или ВНГО, и/или фактическая видимость становится ниже опубликованного значения видимости, взлеты и посадки воздушных судов не разрешаются. Опубликованные значения видимости для посадки 550 и 300 метров, а также 200 метров для взлёта необходимо принимать за дальность видимости на ВПП (RVR). Органы ОВД аэродромов вправе запретить любому воздушному судну взлет или посадку на гражданском аэродроме Республики Узбекистан при погоде хуже установленного минимума. Государственные минимумы публикуются в разделе AD2 настоящего AIP».

Кроме того, в ноябре 2012 года авиационные власти Республики Узбекистан специальным письмом проинформировали российские авиакомпании об ограничениях, содержащихся в пункте 3.2 раздела AD1.1-1 AIP Республики Узбекистан.

Схемой захода на посадку на аэродроме Ургенч на ВПП-32 по ИЛС, опубликованной в AIP Республики Узбекистан, установлен государственный минимум для посадки 60×800 метров.

Прогнозируемые ко времени прилета 06.01.2016 самолета А-319 VP-BHK метеорологические условия на аэродроме назначения Ургенч и запасном аэродроме Ашхабад соответствовали требованиям, предъявляемым к аэродрому

назначения и запасным при принятии решения на вылет. Однако, перед началом снижения экипаж ВС получил информацию о фактической погоде на аэродроме Ургенч, согласно которой дальность видимости на ВПП была 1600/1900/1900 метров, облачность 160 футов. Значение ВНГО не соответствовало опубликованному государственному минимуму аэродрома (60 метров, 200 футов) и не менялось на протяжении всего этапа снижения и посадки.

При принятии решения о посадке экипаж ВС использовал сведения, опубликованные в сборнике аэронавигационной информации (издание фирмы Jeppesen), в котором содержалась информация о том, что Республикой Узбекистан публикуются государственные эксплуатационные минимумы для взлета и посадки. Однако предупреждение о запрете выполнения посадки в условиях, аналогичных указанным в пункте 3.2 раздела AD1.1-1 AIP Республики Узбекистан, в сборнике Jeppesen опубликовано не было. Эксплуатант воздушного судна также не предусмотрел включение в информацию для экипажей сведения об обязательных для соблюдения ограничениях в связи с публикацией государственных эксплуатационных минимумов, содержащихся в AIP Республики Узбекистан.

В процессе посадки между диспетчером и экипажем ВС состоялся следующий радиообмен:

Абонент	Содержание переговоров
Экипаж	Заход ИЛС разрешили, захват курсового доложим ВПП 31, Сибирь 965.
Диспетчер	Сибирь 965, для информации: за 22:30 ветер 100 градусов 10 узлов, поправка 100 градусов 7 узлов, видимость 900 на полосе 1300, туман, вертикальная на 160 футов.
Экипаж	Погоду записали, Сибирь 965, спасибо.
Диспетчер	Сибирь 965, для информации: у нас минимум для посадки CAT I 200 футов на 800 метров.
Экипаж	Мы в курсе, Сибирь 965. По нашим правилам мы можем следовать до ВПР, видимость проходит.
Диспетчер	Сибирь 965, принял.
Экипаж	И на ВПР принимать решение.
Экипаж	Сибирь 965, есть захват курсового, ВПП 31.
Диспетчер	Сибирь 965, вас понял. Удаление 7 миль, продолжайте заход ИЛС на полосу 31.
Экипаж	Продолжаем заход ИЛС ВПП31, Сибирь 965.
Диспетчер	Сибирь 965, для информации за 33 минуты, нижний край 160 футов.
Экипаж	Приняли информацию.
Диспетчер	Сибирь 965, за 35 минут нижний край 160 футов, без

Абонент	Содержание переговоров
	изменений.
Экипаж	Понял, Сибирь 965.
Диспетчер	Сибирь 965, за 36 минут нижний край 160 футов, ваше решение?
Диспетчер	Сибирь 965, Ургенч-Вышка.
Экипаж	Сибирь 965, посадка. У вас вертикальная 250 футов.

Как следует из приведенного выше радиообмена, диспетчер не разрешал выполнение посадки, что в соответствии с положениями пункта 3.90 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» требовало от экипажа ВС прекратить снижение и на высоте 60 метров выполнить уход на второй круг.

Причиной инцидента явилось не доведение эксплуатантом до сведения экипажа воздушного судна опубликованных в AIP Республики Узбекистан ограничений, касающихся запрета выполнения посадки при метеоусловиях, несоответствующих государственному минимуму, а также нарушение экипажем требований пункта 3.90 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (выполнение посадки при отсутствии разрешения на посадку). Инциденту способствовало отсутствие в сборнике аэронавигационной информации издания фирмы Jeppesen предупреждения, аналогичного опубликованному в пункте 3.2 раздела AD1.1-1 AIP Республики Узбекистан.

07.01.2016 в аэропорту Чита произошел инцидент с самолетом А-320 VP-BJV (посадка при метеоусловиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму).

На момент принятия решения на вылет по аэродрому Чита действовал НОТАМ следующего содержания:

«НОТАМ Б0052/16 ОТ 08:35 07/01/2016 ДО 22:00 01/06/2016 ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ILS ВПП 29: УСТАНОВЛЕН МИНИМУМ 200×2000М, ОСА(Н) 871 (200)М ДЛЯ ВСЕХ КАТ ВС, В СВЯЗИ С НЕИСПРАВНОСТЬЮ АППАРАТУРЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ СИСТЕМОЙ ОВИ».

Предпосадочная подготовка проводилась экипажем воздушного судна с учетом эксплуатационного минимума авиакомпания (видимость на ВПП (RVR) 600 метров), без учета ограничений НОТАМ.

Перед началом снижения экипаж воздушного судна получил информацию о погоде (видимость 5 км, дымка), которая не препятствовала выполнению захода на посадку. В информации АТИС за 22:30 UTC, которую прослушал экипаж, прогноз на посадку был указан «без изменений». Фактически, в процессе снижения происходило ухудшение видимости (22:48 – в начале ВПП 2200 метров, 22:51 – 150 метров).

В процессе снижения (до высоты начала конечного этапа захода на посадку) экипаж был проинформирован об ухудшении метеоусловий: видимость в точке

приземления 450 метров (22:55 UTC). В нарушение требований пункта 3.89 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» снижение было продолжено без учета эксплуатационного минимума и ограничений НОТАМ.

Посадка была произведена при видимости в точке приземления 550 метров.

Инцидент явился следствием нарушения экипажем ВС требований пункта 3.89 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» при принятии решения о снижении ниже высоты начала конечного этапа захода на посадку при метеоусловиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму.

Информацию о результатах расследований других инцидентов, связанных с нарушениями эксплуатационного минимума, можно получить в АМРИПП Росавиации (категория CFIT).

П р е д л а г а ю :

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

2. Руководителям организаций гражданской авиации, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

2.1. Изучить настоящую информацию с летным составом и диспетчерами управления воздушным движением.

2.2. Провести проверку соответствия указанных в РПП авиакомпании эксплуатационных минимумов, а также правил их применения, каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов, требованиям, содержащимся в АПР соответствующих государств.

2.3. Обратить внимание экипажей воздушных судов на требования пунктов 3.89 и 3.90 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», в том числе на влияние отказов или ухудшения характеристик оборудования аэродрома на посадочные минимумы.

2.4. Обратить внимание диспетчеров управления воздушным движением на требования пунктов 5.12.1 – 5.12.5 ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации», касающиеся начала и продолжения точных заходов на посадку по категориям II/III, а также вылетов в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 метров.



О.Г. Сторчевой