**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

14.09.2012 № 4.02-127

На № _____ от _____

Руководителям территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций и эксплуатантам воздушных судов гражданской авиации

**Информация**
**по безопасности полетов № 22**

12.09.2012, днем (12:20 местного времени), в районе аэродрома Палана (Камчатский край), произошла катастрофа самолета Ан-28 RA-28715 Федерального государственного унитарного Петропавловск-Камчатского авиационного предприятия.

Сведения об экипаже:

Командир ВС – 48 лет, общий налет – 9128 часов, на самолете Ан-28 – 6985 часов, в качестве КВС – 4218 часов. Допущен к полетам по метеоминимуму ППП 100×1500, ПВП 200×3000;

Командир ВС (выполнял обязанности второго пилота) – 41 год, общий налет - 6719 часов; на самолете Ан-28 – 6393 часа; в качестве КВС– 2923 часа. Допущен к полетам по метеоминимуму ППП 100×1500, ПВП 200×3000.

Сведения о воздушном судне:

Самолет Ан-28, заводской № 1АЙ006-25, выпущен 08.12.1989, наработка СНЭ 11970 часов, 8903 посадки. Ремонтов не имел. Назначенный ресурс 13000 часов, 9000 посадок.

Двигатель № 281982022 (левый), выпущен 17.06.1988. Наработка СНЭ 3432 часа, 2549 циклов, 2622 запусков. Последний ремонт выполнен 15.10.2009. Наработка ППР 1943 часа, 1093 цикла, 1166 запусков.

Двигатель № К028901031 (правый), выпущен 24.05.1989. Наработка СНЭ 5826 часов, 6564 цикла, 6703 запуска. Последний ремонт выполнен 12.11.2008. Наработка ППР 2528 часов, 1439 циклов, 1529 запусков.

Метеорологическая информация:

По предварительным данным, в момент захода на посадку: ветер 160°, 3 м/с, видимость 6000 метров, слабый ливневой дождь, облачность сплошная, кучево-дождевая облачность высотой 470 метров, температура +11°С,

температура точки росы +11°С, давление 1006 ГПа (QFE 754 мм.рт.ст.), горы закрыты облачностью.

Сведения об аэродроме Палана:

Аэродром горный класса «Е». Абсолютная высота аэродрома +17,22 метра.

Аэродром имеет ИВПП размерами 1440×28 метров, для полетов используется только ее участок - от торца МПУ=111° длиной 650 метров, остальная часть ИВПП непригодна для эксплуатации. Покрытие - асфальтобетон.

Минимум аэродрома для посадки на ИВПП-11 по ОПРС - 400×3000 метров.

Обслуживание воздушного движения осуществляется диспетчером с помощью автоматического наземного ОВЧ радиопеленгатора АРП-80 и по докладам экипажей. Радиолокационный контроль в районе аэродрома Палана не обеспечивается.

Метеорологическое обеспечение аэродрома Палана осуществляет АМСГ 4 разряда. Основной пункт наблюдения за погодой расположен в 780 метрах от торца ВПП и в 330 метрах от оси ВПП. Измерение ВНГО производится с помощью ДВО-2мк, измерение дальности видимости производится визуально по естественным ориентирам видимости.

Обстоятельства авиационного происшествия:

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту Петропавловск-Камчатский (Елизово) – Палана. Кроме двух членов летного экипажа, на борту воздушного судна находилось 12 пассажиров.

При выполнении снижения для посадки в аэропорту Палана связь с экипажем самолета была потеряна. Самолет был обнаружен разрушенным на покрытом лесом склоне сопки, на высоте, примерно, 200 метров (координаты 58°59'45" с.ш., 159°48'20" в.д.; азимут 206°, удаление 10,7 км от аэродрома Палана).

В результате авиационного происшествия самолет полностью разрушился, 8 пассажиров и 2 члена экипажа погибли. Четыре пассажира получили тяжелые травмы.

Проводится расследование авиационного происшествия.

П р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. До 17.09.2012 довести настоящую информацию до эксплуатантов воздушных судов.

1.2. Повторно обратить внимание специалистов территориального органа Росавиации на требования пункта 1.2.2 директивного письма Росавиации от 10.08.2012 № АН 1.02-2636 «Об организации контроля за подготовкой организаций гражданской авиации к выполнению и обеспечению полетов в осенне-зимний период 2012-2013 годов» в части необходимости проведения проверок соблюдения порядка присвоения и подтверждения минимумов членам летных экипажей с целью выявления случаев фальсификаций.

1.3. Провести проверку соблюдения подконтрольными эксплуатантами требований пунктов 4.20, 5.75, 5.76 и 5.78 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 16.11.2011 № 284). О результатах проверок доложить в Росавиацию до 21.09.2012.

1.4. При проведении контроля готовности предприятий к работе в ОЗП 2012 – 2013 годов учитывать рекомендации пункта 2 раздела IV Информации о состоянии безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации в первом квартале 2012 года, в части проверки соблюдения требований нормативных документов, направленных на обеспечение экипажей ВС достоверными сведениями о метеорологических условиях на аэродроме.

2. Руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. С летным составом и персоналом по ОВД изучить настоящую информацию и повторно информации по безопасности полетов № 20 за 2011 год и № 10 и 13 за 2012 год, обратив внимание на потенциальную опасность нарушений схем снижения и захода на посадку, а также использования в полете нештатных приемников GPS в качестве основного средства самолетовождения (вертолетовождения).

2.2. Провести занятия с летным составом по действиям при срабатывании сигнализации систем раннего предупреждения близости земли или преждевременного срабатывания сигнализации достижения высоты принятия решения (минимальной высоты снижения).

2.3. Обратить внимание на то, что формальное проведение анализа записей средств объективного контроля в соответствии с требованиями пункта 5.7 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» не позволяет командно-летному составу своевременно выявлять ошибки и нарушения подчиненного летного состава и разрабатывать по ним необходимые профилактические мероприятия. Подобные нарушения ранее выявлялись по результатам проверок ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ» (авария самолета Ту-204-100 RA-64011 22.03.2012 в районе аэропорта Домодедово), ЗАО Авиакомпания «ЯК СЕРВИС» (катастрофа самолета Як-42Д RA-42434 07.09.2012 в районе аэропорта Туношна (Ярославль)).

О.Г. Сторчевой

Лучинин Валерий Владимирович
(499) 231 59 14