



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ПРИКАЗ**

30.12.2010

Москва

№ 592

**Об авиационном происшествии с самолетом Ан-24РВ RA-46524**

02.08.2010 в районе аэродрома Игарка произошла катастрофа самолета Ан-24РВ RA-46524 Общества с ограниченной ответственностью «Производственно-коммерческая фирма «КАТЭКАВИА» (далее – ООО «ПКФ «КАТЭКАВИА»).

Выполнялся полет по маршруту Красноярск – Игарка – Красноярск. Кроме трех членов летного экипажа и бортпроводника, на борту самолета находилось 11 пассажиров, 206 кг багажа и 2426 кг груза. Взлетная масса и центровка самолета не выходили за ограничения, установленные руководством по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета Ан-24.

Экипаж воздушного судна имел необходимую информацию о фактических и прогнозируемых метеоусловиях аэродрома вылета Красноярск, по маршруту полета, на аэродроме посадки Игарка и запасном аэродроме Туруханск, которая была получена при прохождении метеоконсультации перед вылетом.

Ко времени прилета самолета Ан-24РВ RA-46524 на аэродроме Игарка действовал прогноз погоды, составленный дежурным синоптиком в 14:00 (далее – всемирное координированное время) сроком действия от 15:00 до 24:00: ветер 200° 5м/с, порывы 10 м/с, видимость 10 км, значительная кучево-дождевая облачность высотой 390 метров, сплошная облачность высотой 3000 метров.

За 18 минут до авиационного происшествия на аэродроме Игарка наблюдались метеоусловия: ветер 170° 3 м/с, видимость 3500 метров, слабый ливневый дождь, 6 октантов нижней облачности высотой 270 метров, 8 октантов кучево-дождевой облачности высотой 500 метров, температура воздуха +15°С, температура точки росы + 13°С, относительная влажность 91%, давление 746 мм рт. ст.

Переданные на борт воздушного судна метеоусловия аэропорта назначения Игарка и запасного аэропорта Туруханск соответствовали требованиям Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП ПВП ГА), и руководства по производству полетов ООО «ПКФ «КАТЭКАВИА» и не препятствовали принятию решения о снижении и заходе на посадку.

При проведении предпосадочной подготовки командир воздушного судна принял решение о выполнении захода на посадку по приводным радиостанциям (далее - ОСП), заход на посадку до высоты принятия решения должен был выполнять второй пилот. Задатчик радиовысотомера был установлен на высоту 60 метров, как этого требует пункт 4.6.1 РЛЭ самолета Ан-24.

В 16:56 экипаж доложил о начале снижения с эшелона 5400 м.

В 17:11 диспетчер проинформировал экипаж о том, что курсо-глиссадная система на аэродроме Игарка с магнитным курсом посадки  $117^\circ$  исключена из регламента, огни приближения работают. Минимум для захода на посадку по приводным радиостанциям для аэродрома Игарка с магнитным курсом  $117^\circ$  составлял  $100 \times 1500$  метров.

В процессе дальнейшего снижения и захода на посадку информация о фактических метеоусловиях на аэродроме Игарка экипажу воздушного судна не передавалась.

Пролет дальней приводной радиостанции с маркером (далее - ДПРМ) был произведен в 17:17:16 на высоте 300 метров. По объяснению членов экипажа самолета, после пролета ДПРМ огней приближения (подхода) и взлетно-посадочной полосы они не наблюдали, так как полет выполнялся в облаках.

Снижение самолета от ДПРМ до ближней приводной радиостанции с маркером (далее - БПРМ) осуществлялось со средней вертикальной скоростью примерно 5 м/с.

На высоте принятия решения 100 метров командир воздушного судна дал команду «Садимся», при отсутствии надежного визуального контакта с огнями взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) и уверенности в безопасном исходе посадки. По объяснению командира и второго пилота, они наблюдали отдельные огни слева по курсу, однако огней приближения и огней ВПП не наблюдали.

В нарушение требования пункта 3.90 ФАП ПВП ГА, командир воздушного судна не прекратил снижение и не выполнил уход на второй круг с высоты принятия решения.

При анализе средств объективного контроля было установлено, что самолет в процессе снижения до удаления 1500 метров от торца ВПП находился на посадочном курсе. В дальнейшем у самолета начал медленно развиваться правый крен до  $7^\circ$  с постепенным уклонением самолета от посадочного курса.

Пролет БПРМ был осуществлен в 17:18:11 на высоте 30 метров (вместо 55 метров по схеме) со скоростью 210 км/ч и курсом  $123^\circ$  (правее БПРМ). После пролета БПРМ самолет продолжал снижаться и уклоняться вправо. На этом же участке приборная скорость уменьшилась с 210 км/ч до 190 км/ч.

В процессе дальнейшего снижения началось столкновение самолета с деревьями. Запоздалые действия экипажа самолета по уходу на второй круг взятием штурвала на себя на полный ход и увеличением режима работы двигателей не предотвратили столкновения самолета с землей. Движение самолета по земле прекратилось на удалении 350 метров до торца ВПП и при боковом уклонении вправо 280 метров.

Повреждения конструкции воздушного судна привели к возникновению пожара. В результате авиационного происшествия погибли 11 пассажиров и

бортпроводник, члены летного экипажа получили травмы различной степени тяжести.

Через 4 минуты после авиационного происшествия был проведен контрольный замер по видимости и высоте нижней границы облаков, в результате которого были зафиксированы: ветер  $160^{\circ}$  3 м/с, видимость 3500 метров, слабый ливневый дождь, 6 октантов нижней облачности высотой 220 метров, 8 октантов кучево-дождевой облачности высотой 500 метров. Через 9 минут видимость на аэродроме составляла 1500 метров, 6 октантов нижней облачности высотой 180 метров, 8 октантов кучево-дождевой облачности высотой 500 метров.

Таким образом, высота нижней границы облаков, измеренная инструментально по приборам ДВО-2, установленным на основном пункте наблюдения, до и после авиационного происшествия и зафиксированная в журнале метеонаблюдений, была не ниже 180 метров. Однако, это противоречило показаниям экипажей самолетов Ан-24 RA-46524 и Ан-24 RA-46683.

Экипаж самолета Ан-24 RA-46683 ООО «ПКФ «КАТЭКАВИА», который выполнял заход на посадку через 10 минут после авиационного происшествия, принял решение об уходе на второй круг (с последующим уходом на запасной аэродром) на высоте ниже ста метров, пролетая над БПРМ, в связи с отсутствием контакта с наземными ориентирами, огнями приближения и ВПП.

С учетом анализа метеобстановки в районе аэродрома и опроса свидетелей комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Ан-24РВ RA-46524 (далее - комиссия по расследованию) был сделан вывод о том, что фактически метеоусловия на аэродроме не соответствовали переданным экипажу воздушного судна. При этом прогноз погоды по аэродрому Игарка не оправдался по высоте нижней границы облаков, видимости и опасному явлению погоды (туману).

По заключению комиссии по расследованию, причиной катастрофы самолета Ан-24РВ RA-46524 при выполнении захода на посадку в условиях, хуже метеорологических минимумов аэродрома, самолета и командира воздушного судна для захода на посадку по системе ОСП, явилось непринятие экипажем своевременного решения об уходе на второй круг и снижение самолета ниже установленной минимально безопасной высоты (100 метров) при отсутствии надежного визуального контакта с огнями приближения и огнями ВПП, что привело к столкновению самолета с деревьями и землей в управляемом полете.

Авиационному происшествию способствовали недостатки в метеорологическом обеспечении данного полета:

неоправдавшийся прогноз погоды по высоте нижней границы облаков, видимости и опасному явлению погоды - туману;

неточная информация о фактической погоде на глиссаде снижения в районе БПРМ с магнитным курсом  $117^{\circ}$ , переданная экипажу за 40 минут до авиационного происшествия.

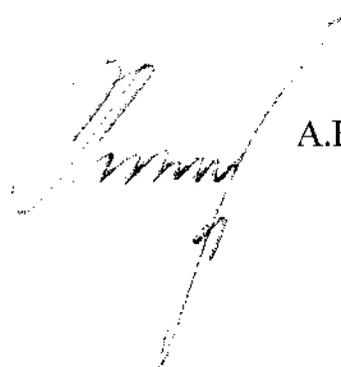
Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю :

1. Руководителю Красноярского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта С.В. Родькину организовать 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, проведение внеплановой инспекционной проверки ООО «ПКФ «КАТЭКАВИА» и представить проект акта по результатам инспекционной проверки на утверждение в Росавиацию.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации повторно изучить обстоятельства авиационного происшествия с самолетом Ту-134А RA-65021, происшедшего 17.03.2007 на аэродроме Самара (Курумоч).

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации В.И. Дмитриева.

Руководитель



А.В. Нерадько