



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

ПРИКАЗ

18 марта 2013 г.

Москва

№ 130

Об авиационном происшествии с самолетом Ан-28 RA-28715

12.09.2012 в районе аэродрома Палана (Камчатский край) произошла катастрофа самолета Ан-28 RA-28715 федерального государственного унитарного Петропавловск-Камчатского авиационного предприятия.

Выполнялся регулярный пассажирский рейс № ДЕ-251 по маршруту Петропавловск-Камчатский (Елизово) – Палана. Кроме 2 членов летного экипажа на борту самолета находилось 12 пассажиров. Взлетный вес и центровка самолета не выходили за ограничения, установленные руководством по летной эксплуатации самолета Ан-28.

При прохождении экипажем воздушного судна предполетного медицинского осмотра замечаний по состоянию их здоровья отмечено не было. После авиационного происшествия, при проведении патологоанатомических исследований, было установлено наличие в организмах пилотов этилового спирта в количестве, соответствующем легкой (командир воздушного судна) и средней (второй пилот) степени алкогольного опьянения. С учетом этого, комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Ан-28 RA-28715 (далее – комиссия по расследованию) было сделано заключение о формальном проведении медицинского осмотра в медпункте аэропорта Петропавловск-Камчатский (Елизово).

В аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) осуществляется предполетное информационно-консультативное обслуживание экипажей воздушных судов (брифинг). Предполетную подготовку в порядке, определенном руководством по производству полетов ФГУ Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие, экипаж самолета Ан-28 RA-28715 не проходил.

При расследовании было установлено, что переговоры, относящиеся к подготовке к выполнению рейса № ДЕ-251, по переговорному громкоговорящему устройству «штурманская – плановая диспетчерская служба предприятия» и «штурманская – аэродромный диспетчерский пункт» по просьбе командира самолета Ан-28 RA-28715 вел командир самолета Ан-28 RA-28714. Информацию о принятом решении на вылет зачитывал второй пилот самолета Ан-28 RA-28714. Метеорологическую документацию и консультацию экипаж самолета Ан-28 RA-28715 не получал. По объяснению командира самолета Ан-28 RA-28714, метеорологическую документацию экипаж самолета Ан-28 RA-28715

получил от него.

Взлет самолета в аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) и полет на эшелоне до выхода из зоны ответственности командного диспетчерского пункта местных воздушных линий (далее – КДП МВЛ) «Тигиль» проходил без особенностей.

Одновременно с выходом из зоны ответственности КДП МВЛ «Тигиль» экипаж воздушного судна приступил к снижению. При установлении связи с КДП МВЛ «Палана» экипаж самолета дезинформировал диспетчера о сохранении эшелона полета 070 (2150 метров) – фактически в этот момент времени самолет находился на высоте 1700 метров и продолжал снижение. Таким образом, экипаж воздушного судна нарушил установленную схему снижения для посадки на аэродроме Палана (расположенном в горной местности), предусматривающую возможность снижения для посадки до высоты 1200 метров только после выхода на отдельную приводную радиостанцию (далее – ОПРС) на аэродроме Палана.

В дальнейшем экипаж самолета вновь передал не соответствующую действительности информацию о пролете ОПРС, фактически находясь на удалении 30 км до аэродрома Палана. При этом полет производился с использованием нештатного приемника спутниковой навигационной системы с отклонением влево от установленного схемой захода на посадку маршрута полета, в направлении повышения рельефа местности – горы Пятибратка. По результатам исследования треков, сохранившихся в приемнике спутниковой навигационной системы, было установлено, что ранее экипажем неоднократно допускались аналогичные нарушения схемы захода на посадку.

По данным метеонаблюдений, за 20 минут до происшествия на аэродроме Палана отмечалось: видимость более 10 км, слабый ливневой дождь, сплошная, кучево-дождевая облачность высотой 450 метров. Метеорологические условия не препятствовали выполнению посадки на аэродроме Палана. Так как органом облуживания воздушного движения на аэродроме Палана команда «Тревога» на авиационную метеостанцию передана не была, внеочередные наблюдения за погодой были проведены только через 20 минут после авиационного происшествия. По заключению комиссии по расследованию, в месте авиационного происшествия нижняя граница облачности была не более 250 метров.

В процессе преждевременного снижения в облаках, вне видимости земли, на удалении 10,7 км до аэродрома Палана и высоте 330 метров, самолет столкнулся с деревьями на склоне горы Пятибратка. За 3 секунды до столкновения с деревьями (на геометрической высоте 60 метров) произошло срабатывание сигнализации радиовысотомера, однако резкое отклонение штурвала на себя не позволило предотвратить развитие катастрофической ситуации. В результате авиационного происшествия 8 пассажиров и 2 члена экипажа погибли, 4 пассажира получили серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы самолета Ан-28 RA-28715 явилось нарушение экипажем установленной схемы захода на посадку в аэропорту Палана, выразившееся в выполнении полета вне маршрута подхода и преждевременном снижении до высоты ниже минимально безопасной при полете в горной местности,

в погодных условиях, исключая устойчивый визуальный контакт с земными ориентирами, что привело к столкновению ВС со склоном горы, его разрушению и гибели экипажа и пассажиров.

В крови обоих членов экипажа был обнаружен алкоголь.

Способствующими факторами явились:

- низкий уровень дисциплины персонала ФГУ ПКАП и неудовлетворительное состояние летно-методической работы в авиапредприятии в части отсутствия контроля за проведением экипажами предполетной подготовки и выполнением схем заходов на посадку;

- бездействие экипажа при срабатывании сигнализации радиовысотомера о достижении опасной высоты.

Наличие на ВС Ан-28 системы предупреждения столкновения с землей (GPWS), возможно, могло бы предотвратить авиационное происшествие».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-28 RA-28715, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-28715.pdf.

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. Исполняющему обязанности начальника Управления летной эксплуатации Росавиации В.В. Самородову, начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову до 15.04.2013 провести обобщение и анализ рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий, по результатам работы которых отмечались недостатки в медицинском обеспечении полетов. По результатам подготовить предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации.

2. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

- 2.1. довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов;

- 2.2. при проведении инспекционных проверок эксплуатантов в соответствии с требованиями пункта 94 Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 04.02.2003 № 11, контролировать соблюдение требований пункта 5.7 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части утверждения и выполнения эксплуатантом программы анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов;

- 2.3. до 22.04.2013 представить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации доклады о принятых мерах по предотвращению авиационных

происшествий с учетом результатов расследования катастрофы самолета Ан-28 RA-28715 и требований настоящего приказа.

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов:

3.1. до 29.03.2013 организовать изучение результатов расследования катастрофы самолета Ан-28 RA-28715 и настоящего приказа с летным составом, персоналом по обслуживанию воздушного движения и специалистами по метеорологическому обеспечению полетов;

3.2. в рамках системы управления безопасностью полетов, введенной в соответствии с требованиями пункта 5.5 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, до 29.03.2013 провести оценку рисков при выполнении полетов по правилам полетов по приборам на аэродромы, расположенные в горной местности, на которых не обеспечивается радиолокационный контроль. По результатам разработать дополнительные профилактические мероприятия;

3.3. обратить внимание летного состава на потенциальную опасность нарушений схем снижения и захода на посадку, а также использования в полете нештатных приемников спутниковых навигационных систем в качестве основного средства самолетовождения (вертолетовождения);

3.4. до 15.04.2013 провести проверки выполнения летным составом требований руководства по производству полетов эксплуатанта, в части соблюдения процедур прохождения предполетного информационно-консультативного обслуживания (брифинга);

3.5. обратить внимание персонала по обслуживанию воздушного движения на порядок взаимодействия с подразделениями по метеорологическому обеспечению полетов при получении информации об авиационном происшествии или авиационном инциденте.

4. Руководителю Камчатского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации Н.П. Симонову обеспечить контроль за представлением в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации докладов о ходе реализации «Плана мероприятий по реализации рекомендаций комиссии МАК по расследованию авиационного происшествия с самолетом Ан-28 RA-28715 ФГУПКАП происшедшего 12.09.2012 г. и выполнения профилактических мер, направленных на предотвращение авиационных событий», утвержденного руководителем Камчатского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации 25.02.2013.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель



А.В. Нерадько