



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

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

02.02.2014 № 100-1949/02

На № _____ от _____

Руководителям (начальникам)
территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 1

16.01.2017 в районе аэродрома Манас (г. Бишкек, Киргизия) произошла катастрофа самолета Boeing 747-412F TC-MCL турецкой авиакомпании.

Выполнялся рейс по перевозке коммерческого груза по маршруту Гонконг – Бишкек (Манас) – Стамбул без пассажиров на борту.

Посадка производилась ночью в метеоусловиях: ветер 60°, 01 м/с, видимость: начало ВПП 100/RVR 400 м, середина ВПП 100/RVR 350 м, конец ВПП 100/RVR 400 м, вертикальная видимость 50 м, температура воздуха минус 09°C, температура точки росы минус 10°C, давление QNH 1023,9 Гпа.

По предварительной информации, в процессе выполнения захода на посадку на аэродром Манас, допущенный к эксплуатации по САТ II ИКАО, экипаж самолета Boeing 747-412F TC-MCL вышел в торец ВПП 26 на высоте значительно выше расчетной. Продолжая снижение самолет пролетел над всей ВПП и приземлился на грунт в 900 м от дальнего по заходу торца полосы (торец ВПП 08). После приземления самолет столкнулся с бетонным ограждением аэродрома, пробил его и выкатился в дачный поселок, расположенный на удалении 1000 м от ВПП, практически на продолжении ее оси. После столкновения с бетонным ограждением аэродрома и строениями дачного поселка самолет начал разрушаться, вследствие чего произошел разлив топлива с последующим его возгоранием. В результате авиационного происшествия находившиеся на борту три члена экипажа погибли на месте, четвертый скончался по дороге в больницу. На земле разрушено и повреждено 38 домов, погибли 35 жителей поселка, воздушное судно полностью разрушено.

Сведения о КВС: мужчина, 10.11.1958 г.р., общий налет 10821 ч., налет на данном типе/из них в качестве КВС 833 ч./833 ч., метеоминимум САТ IIIА.

Расследование авиационного происшествия продолжается.

Комиссия МАК по расследованию данного авиационного происшествия

предлагает к реализации следующие оперативные рекомендации:

1. При заходах на посадку по ILS, особенно при заходах по CAT II и III ИКАО, обратить внимание экипажей на соблюдение схем захода, контроль пролета контрольных точек по дальности и высоте.

2. Обратить внимание экипажей, что уход на второй круг при отсутствии видимости наземных ориентиров должен начинаться на установленной высоте принятия решения.

3. Диспетчерскому составу, при наличии технических средств, информировать экипаж о существенном отклонении от установленной схемы захода на посадку.

4. Диспетчерскому составу Центров обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики, особенно при заходах по CAT II и III ИКАО и в условиях действия процедур при низкой видимости (Low Visibility Procedure), информировать экипажи о существенном отклонении от установленной схемы захода на посадку.

За период с 1991 года по 2016 год при воздушных перевозках пассажиров и грузов на самолетах массой более 10 тонн произошло 56 авиационных событий (6 авиационных происшествий, 2 из которых закончились катастрофами, и 50 инцидентов, в том числе 9 серьезных инцидентов), связанных с посадкой за намеченной зоной на ВПП (перелетом). Вследствие перелета зоны посадки в 93% всех авиационных событий происходило выкатывание воздушного судна за пределы ВПП. 37,5% всех указанных авиационных событий происходило в сложных метеословиях.

В 2016 году с воздушными судами гражданской авиации при перевозке пассажиров и грузов вследствие посадки с перелетом и последующим выкатыванием произошло 4 авиационных события:

инцидент с самолетом B737 VP-BPY в а/п Екатеринбург 09.06.2016;

инцидент с самолетом B757 VP-BLT в а/п Сочи 01.07.2016;

серьезный инцидент с самолетом Ан-24РВ RA-47697 в а/п Псков 27.09.2016;

серьезный инцидент с самолетом B737 VP-BQI в а/п Мурманск 07.12.2016.

Авиационным событиям, связанным с посадкой ВС за намеченной зоной на ВПП, способствуют:

повышенная скорость захода на посадку;

неправильная оценка параметров движения и высоты ВС;

непринятие своевременного решения об уходе на второй круг;

невыполнение экипажем процедур комплексного самолетовождения (использование показаний ПРС (NDB) и маркерных маяков системы посадки).

Информацию о результатах расследований инцидентов, связанных с посадкой ВС за намеченной зоной на ВПП, можно получить в АМРИПП Росавиации (категория USOS).

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю:

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

2. Руководителям организаций гражданской авиации, ФГУП «Госкорпорация

по ОрВД»:

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

2.2. Принять к реализации оперативные рекомендации комиссии по расследованию катастрофы Boeing 747-412F TC-MCL.

2.3. Обратить внимание диспетчеров УВД на требования об информировании экипажа воздушного судна при отклонении значений высоты полета за пределы установленных допустимых значений, как это установлено пунктом 6.5.2 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации».

2.4. 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 АИР соответствующих государств.

Начальник Управления инспекции
по безопасности полетов



С.С. Мастеров