



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
(МИНТРАНС РОССИИ)

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**
(РОСАВИАЦИЯ)
РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@favt.gov.ru

Руководителям
территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

18.08.2025 № _____ Исх-29638/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 7¹

24.07.2025, днем (в 12 часов 58 минут местного времени), в районе аэродрома Тында (Амурская область) произошла катастрофа самолета Ан-24РВ RA-47315 АО «Авиакомпания «Ангара».

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту: Хабаровск - Благовещенск - Тында. На борту самолета находились 4 члена экипажа, 2 специалиста по техническому обслуживанию воздушного судна и 42 пассажира.

Снижение для посадки на аэродроме Тында осуществлялось в метеоусловиях (фактические условия по сигналу «Тревога»): ветер у земли 060° 3 м/с, видимость 9000 м, слабый ливневый дождь, облачность разбросанная с высотой нижней границы 225 м, значительная кучеводождевая с высотой нижней границы 600 м, температура воздуха плюс 17°С, точка росы плюс 17°С, QNH 1002 гПа, коэффициент сцепления 0,5, препятствия закрыты, QFE 699 мм рт. ст./932 гПа.

Прибытие на аэродром Тында осуществлялось по схеме БЕЛИМ 2А, заход на посадку на ВПП 06 осуществлялся по схеме ОПРС (БПРМ) X.

Предварительно в ходе расследования установлено, что в процессе снижения экипаж ВС установил на барометрических высотомерах давление QNH – 751 мм рт. ст. При проходе ОПРС экипаж доложил диспетчеру о высоте 1100 м. Согласно карте захода на посадку по приборам аэродрома Тында, проход ОПРС должен осуществляться на высоте 1105 м по давлению QFE. Формуляр сопровождения метки от ВС, включая значения текущей высоты, на экране отображения радиолокационной обстановки на рабочем месте диспетчера отсутствовал. После прохода привода и выполнения правого разворота экипаж следовал на юго-запад, в точку третьего разворота. Полет проходил со снижением. По переговорам экипажа, следующей заданной высотой было значение 745 м. Согласно карте захода на

¹ Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

посадку по приборам аэродрома Тында, высота полета по кругу должна составлять 740 м по давлению QFE. На удалении 15 км от КТА аэродрома произошло столкновение ВС с кронами деревьев на высоте 150 м относительно аэродрома (765 м относительно среднего уровня моря) с последующим столкновением с земной поверхностью. Перед столкновением зафиксированы звуковые сигналы системы раннего предупреждения о приближении земли и радиовысотомера.

В результате авиационного происшествия все находившиеся на борту воздушного судна люди погибли, самолет полностью разрушился и сгорел.

Приведенная выше предварительная информации об обстоятельствах авиационного происшествия с самолетом Ан-24РВ RA-47315 позволяет отнести данное происшествие к событиям категории «Столкновение (угроза столкновения) с землей в управляемом полете» (CFIT).

С учетом предварительной информации о результатах расследования к категории CFIT также относится катастрофа вертолета Ми-8Т RA-25660 ООО «АПК «Взлет», происшедшая 14.07.2025 в районе Охотска. Выполнялся перелет по маршруту: Охотск — Магадан, на борту воздушного судна находились 3 члена экипажа и 2 специалиста по техническому обслуживанию. На удалении 130 км от аэродрома Охотск вертолет столкнулся со склоном горы на высоте 870 м относительно уровня моря. В результате авиационного происшествия все находившие на борту вертолета люди погибли. В районе места авиационного происшествия отмечалось закрытие гор облаками.

Авиационные происшествия категории CFIT являются следствием или сочетанием таких факторов, как полет ниже требуемой траектории при наборе высоты или снижении; полет (снижение) ниже безопасной высоты; отклонения в горизонтальной плоскости от опубликованной траектории захода на посадку (набора высоты после взлета); ошибки при установке давления на барометрических высотомерах; незнание района полета, его особенностей и ограничений; навигационные ошибки и некомплексное использование бортового оборудования и средств ОВД; продолжение снижения при отсутствии надежного визуального контакта с наземными ориентирами; поздние или несоответствующие ситуации действия при срабатывании сигнализации системы об опасном сближении с землей, системы предупреждения о достижении минимальной безопасной высоты; нестабилизированный заход на посадку; невыполнение ухода на второй круг. Для авиационных происшествий категории CFIT характерными являются такие условия выполнения полетов как горная местность (40% авиационных происшествий за период с 2002 года), низкая облачность и (или) ограниченная видимость (60% авиационных происшествий), а также ухудшающие видимость явления погоды, такие как туман, дождь, снег (73% авиационных происшествий). При выполнении маневрирования в районе аэродрома произошло 39% авиационных происшествий категории CFIT, при полете по маршруту 22% авиационных происшествий.

Правила и процедуры, соблюдение которых обеспечивает предотвращение авиационных происшествий категории CFIT, содержатся в Федеральных авиационных правилах «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее — ФАП-128), Федеральных авиационных правилах «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных приказом

Минтранса России от 25.11.2011 № 293 (далее — ФАП-293), эксплуатационно-технической документации воздушных судов, документы организаций гражданской авиации.

С целью профилактики авиационных происшествий категории CFIT поручаю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации, генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

1.1. Довести настоящую информацию до организаций гражданской авиации и органов обслуживания воздушного движения.

1.2. Рекомендовать организациям гражданской авиации:

1.2.1. В рамках СУБП провести самооценку риска столкновения исправных воздушных судов с землей (авиационных происшествий и инцидентов категории CFIT) с использованием «Контрольного перечня CFIT», разработанного Фондом безопасности полетов (FSF)². Особенно объективно подойти к самооценке по пунктам, связанным с человеческим фактором и управлением ресурсами экипажа/команды (CRM/TRM). По результатам оценки разработать, при необходимости, мероприятия по снижению степени риска (изменению/улучшению способности существующих процессов и процедур достигнуть приемлемого уровня безопасности полетов) с учетом выявленных в процессе оценки недостатков.

1.2.2. Провести дополнительные занятия с летным составом и персоналом по ОВД по порядку выполнения полетов с использованием давления аэрдрома QNH и QFE, особенностям отображения заданных высот на схемах захода на посадку и контроля (отсчета) высоты при выполнении захода на посадку. Обратить особое внимание на выполнение полетов на аэродромы, недавно перешедшие на давление QNH.

1.2.3. Провести анализ содержания части А «Общие положения» руководства по производству полетов (подпункт «а» пункта 5.12 ФАП-128) на предмет наличия ясных указаний, инструкций и рекомендаций летному составу, обращающих внимание на особенности подготовки к выполнению полетов на аэродромы, находящиеся в горной местности, в том числе: процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами; указания по выполнению заходов по схемам точного и неточного заходов на посадку по приборам.

1.2.4. Провести ревизию руководства по производству полетов в разделах подготовки и выполнения полетов с целью внесения дополнений и уточнений, при необходимости, в части использования высот в футах (по давлению QNH) и в метрах (по давлению QFE) на предполетной и предпосадочной подготовке, а также правил установки барометрических высотомеров согласно требований действующего законодательства.

1.2.5. Провести занятия с летным составом по действиям при заходе на посадку при срабатывании системы раннего предупреждения о приближении земли, а также по установке сигнализатора радиовысотомера и действиям при срабатывании сигнализатора радиовысотомера до установления надежного визуального контакта с наземными ориентирами. В том числе специальные занятия:

² Размещен на официальном сайте FSF по адресу: <https://flightsafety.org/toolkits-resources/past-safety-initiatives/controlled-flight-into-terrain-cfit/cfit-reduction-products/>.

с летным составом самолетов Ан-24 (Ан-26) по изучению требований подраздела 4.6.1 «Заход на посадку» РЛЭ самолета Ан-24 (подраздела 4.5.1 «Заход на посадку» РЛЭ самолета Ан-26);

с летным составом вертолетов по изучению требований пунктов 3.33.1 — 3.33.4, 3.109 ФАП-128, а также по особенностям полетов в горной местности с учетом прогнозируемых метеорологических условий.

1.2.6. При проведении предусмотренных пунктом 5.84 (подпункты «г» и «е») ФАП-128 занятий (тренировок) по действиям при несоответствии параметров полета ВС критериям стабилизированного захода на посадку и при срабатывании сигнализации опасного сближения с землей обращать внимание на управление ресурсами экипажа, взаимодействие в экипаже и выполнение стандартных эксплуатационных процедур.

2. Генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

2.1. Провести дополнительную оценку допустимости риска выполнения полетов на контролируемые аэродромы при отсутствии формуляра сопровождения метки от воздушного судна на экране отображения радиолокационной обстановки на рабочем месте диспетчера. По результатам оценки, при необходимости, принять дополнительные меры по контролю и снижению соответствующих рисков.

2.2. Обратить внимание персонала по ОВД на выполнение требований:

пунктов 3.6.12, 3.19 и 5.5.4 ФАП-293, в части необходимости информирования летных экипажей воздушных судов о неисправностях или отказах средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, а также их выключении по этой причине.

пунктов 6.5, 6.5.2 ФАП-293, устанавливающих порядок проверки данных о барометрической высоте, выводимой на индикатор диспетчера, и данных о высоте полета по показаниям высотомера, получаемым по каналам радиотелефонной связи от экипажа воздушного судна.



Д.В. Ядров

Лучинин Валерий Владимирович
 (495) 645 85 55, доб. 5232