



МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ
(ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СПРАВКА)
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Вид авиационного происшествия	Авария
Тип воздушного судна	Самолет Ан-26-100
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	RA-26662
Собственник	АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги»
Эксплуатант	АО «ЮТэйр»
Авиационная администрация	Тюменское МТУ Росавиации
Место происшествия	РФ, ЯНАО, аэродром Утренний, координаты: 71°01'19.7" с. ш., 074°17'23.9" в. д.
Дата и время	14.06.2024, 15:39 местного времени (10:39 UTC), день

В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации данный отчет выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий.

Расследование, проведенное в рамках настоящего отчета, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Криминальные аспекты этого происшествия изложены в рамках отдельного уголовного дела.

Промежуточный отчет (предварительная справка) выпущен в соответствии с п. 2.4.12. Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации и п. 7.4. Приложения 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации (ИКАО). Отчет содержит поступившую на данный момент в комиссию по расследованию (далее – комиссия) фактическую информацию.

Комиссия продолжает работу по сбору и анализу информации о подготовке экипажа, оценке его действий в аварийном полете, а также работоспособности систем и агрегатов воздушного судна.

По окончании работ комиссией будет подготовлен окончательный отчет.

Представленная в промежуточном отчете информация является предварительной и может быть уточнена и дополнена по результатам исследований.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ОТЧЕТЕ	4
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	9
1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	10
1.1. ИСТОРИЯ ПОЛЕТА.....	10
1.2. ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ	23
1.3. ПОВРЕЖДЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА	23
1.4. ПРОЧИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ.....	26
1.5. СВЕДЕНИЯ О ЛИЧНОМ СОСТАВЕ.....	26
1.6. СВЕДЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ.....	40
1.6.1. Планер ВС.....	40
1.6.2. Основные данные по двигателям.....	41
1.6.3. Данные по ВСУ	42
1.6.4. Данные по воздушным винтам.....	42
1.7. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ	44
1.8. СРЕДСТВА НАВИГАЦИИ, ПОСАДКИ И УВД.....	46
1.9. СРЕДСТВА СВЯЗИ.....	47
1.10. ДАННЫЕ ОБ АЭРОДРОМЕ	47
1.11. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ	50
1.12. СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ЭЛЕМЕНТОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА И ИХ РАСПОЛОЖЕНИИ НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ.....	51
1.13. МЕДИЦИНСКИЕ СВЕДЕНИЯ И КРАТКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПАТОЛОГО-АНАТОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ...	54
1.14. ДАННЫЕ О ВЫЖИВАЕМОСТИ ПассажиРОВ, ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ПРОЧИХ ЛИЦ ПРИ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ	54
1.15. ДЕЙСТВИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ КОМАНД.....	55
1.16. ИСПЫТАНИЯ И ИССЛЕДОВАНИЯ.....	57
1.16.1. Исследование ГСМ.....	57
1.16.2. Исследования СРПБЗ.....	57
1.17. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИЯХ И АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ИМЕЮЩИХ ОТНОШЕНИЕ К ПРОИСШЕСТВИЮ	57
2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	58

Список сокращений, используемых в настоящем отчете

2П	– второй пилот
АИП	– Сборник аэронавигационной информации
АНО ДПО	– автономная некоммерческая организация дополнительного профессионального образования
АНП	– аэронавигационный паспорт
АО	– акционерное общество
АП	– авиационное происшествие
АПО	– авиационное производственное объединение
АРЗ	– авиационный ремонтный завод
АРЛК	– аэродромный радиолокационный комплекс
АРП	– автоматический радиопеленгатор
БМ	– бортмеханик
в. д.	– восточная долгота
ВВ	– воздушный винт
ВКК	– высшая квалификационная комиссия
ВЛП	– весеннее-летний период
ВЛЭК	– врачебно-летная экспертная комиссия
ВПП	– взлетно-посадочная полоса
ВПр	– высота принятия решения
ВРЛ	– вторичная радиолокация
ВС	– воздушное судно
ВСУ	– вспомогательная силовая установка
г.	– город (при названиях), год (при цифрах)
ГА	– гражданская авиация
ГВС	– гражданское воздушное судно
ГИК	– гирииндукционный компас
ГосНИИ ГА	– Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации
ГПК	– гирополукомпас
ГСМ	– горюче-смазочные материалы
ДОСААФ	– Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту
ЗАО	– закрытое акционерное общество
ЗЧМТ	– закрытая черепно-мозговая травма

ИАС	– инженерная авиационная служба
ИБП	– инспекция по безопасности полетов
ИКАО	– Международная организация гражданской авиации
ИКМ	– измеритель крутящего момента
КАТ	– категория
КВС	– командир воздушного судна
КДП	– командно-диспетчерский пункт
КИ-13	– магнитный компас
кл.	– класс
КОСПАС-САРСАТ	– международная спутниковая поисково-спасательная система (КОСПАС – КОсмическая Система Поиска Аварийных Судов, SARSAТ – Search And Rescue Satellite-Aided Tracking)
КПК	– курсы повышения квалификации
КТА	– контрольная точка аэродрома
КТС	– комплексный тренажер самолета
МАК	– Межгосударственный авиационный комитет
МК	– магнитный курс
МКп	– магнитный курс посадочный
МПО	– моторостроительное производственное объединение
МС	– магнитофон самолетный
МСРП	– магнитная система регистрации параметров
МСЧ	– медицинская санитарная часть
МТ	– Министерство транспорта
МТУ	– межрегиональное территориальное управление
НОУ ДПО	– негосударственное образовательное учреждение дополнительного профессионального образования
ОАО	– открытое акционерное общество/объединенный авиаотряд (по контексту)
ОВИ	– огни высокой интенсивности
ОВЧ	– очень высокая частота
ОГ	– оперативная группа
ОМИ	– огни малой интенсивности
ООО	– общество с ограниченной ответственностью
ОПРС	– отдельная приводная радиостанция

ОрВД	– организация воздушного движения
п.	– пункт
ПВП	– правила визуальных полетов
ПИО	– полетно-информационное обслуживание
ППД	– приемник полного давления
ППП	– правила полетов по приборам
ППР	– после последнего ремонта
ПРЛ	– первичная радиолокация
ПСП	– планки системы посадки
РВ	– радиовысотомер/руль высоты (по контексту)
РЗГА	– Ростовский завод гражданской авиации
РЛЭ	– руководство по летной эксплуатации
РМА/РМД	– радиомаяк азимутальный / радиомаяк дальномерный
РММ	– радиомаяк маркерный
РМП	– радиомаяк приводной
РМС	– радиомаячная система
РПП	– руководство по производству полетов
РУД	– рычаг управления двигателем
РФ	– Российская Федерация
с. ш.	– северная широта
САБ	– служба авиационной безопасности
САХ	– средняя аэродинамическая хорда
СК РФ	– Следственный комитет Российской Федерации
СМПШ	– Ступинское машиностроительное производственное предприятие
СНЭ	– с начала эксплуатации
СПАСОП	– служба поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов
СПУ	– самолетное переговорное устройство
ССМП	– станция скорой медицинской помощи
СРПБЗ	– система раннего предупреждения близости земли
СССР	– Союз Советских Социалистических Республик
ТО	– техническое обслуживание
УВД	– управление воздушным движением

- УПЛГ – управление поддержания летной годности
- ФАП-32 – Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации», утверждены приказом Минтранса России от 10.02.2014 № 32
- ФАП-437 – Федеральные авиационные правила «Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями членов летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, диспетчеров управления воздушным движением и лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением», утверждены приказом Минтранса России от 10.12.2021 № 437
- ФАС – Федеральная авиационная служба
- ФАУ – федеральное автономное учреждение
- ФГАУ ДО (ПК) – федеральное государственное автономное учреждение дополнительного образования (повышения квалификации)
- ФГАУ ДПО – федеральное государственное автономное учреждение дополнительного профессионального образования
- ФГБУ – федеральное государственное бюджетное учреждение
- ФГБУЗ – федеральное государственное бюджетное учреждение здравоохранения
- ФГОУ ВПО – федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования
- ФГУП – федеральное государственное унитарное предприятие

ЦП САП	– центр подготовки и сертификации авиационного персонала
ШТ	– штурман
ЭБН	– эксплуатационный бортовой накопитель
ЯНАО	– Ямало-Ненецкий автономный округ
DME	– всенаправленный дальномерный радиомаяк (англ. Distance Measuring Equipment)
FAF	– точка входа в глиссаду (англ. Final Approach Fix)
QFE	– атмосферное давление на высоте аэродрома или на уровне порога ВПП
QNH	– атмосферное давление, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере
SIGMET	– метеорологическая информация о фактическом или ожидаемом возникновении особых явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность ВС
TAF	– прогноз погоды по аэродрому (в метеорологическом коде) (англ. Terminal Aerodrome Forecast)
UTC	– скоординированное всемирное время (англ. Universal Time Coordinated)
VOR	– всенаправленный азимутальный радиомаяк (англ. VHF Omnidirectional Radio range)
Δh	– превышение земной поверхности

Общие сведения

14.06.2024, в 15:39 местного времени (10:39 UTC)¹, днем, при выполнении захода на посадку на аэродроме Утренний (ЯНАО) произошло АП с самолетом Ан-26-100 RA-26662, эксплуатантом которого является АО «ЮТэйр». На борту ВС находились 5 членов экипажа и 36 взрослых пассажиров (граждане РФ). При АП КВС, второй пилот и пассажир получили телесные повреждения, ВС существенно повреждено.

Информация об АП поступила в МАК в 14:50 UTC 14.06.2024.

Расследование АП проводится комиссией, назначенной приказами Председателя МАК от 14.06.2024 № 9/1082-р, от 17.06.2024 № 9/1082-р/1.

Расследование начато – 14.06.2024.

Сургутским следственным отделом на транспорте Центрального межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ возбуждено уголовное дело.

¹ Далее по тексту, если не указано особо, используется местное время, которое соответствует UTC + 5 ч.

1. Фактическая информация

1.1. История полета

Согласно заданию на полет № 2234, для выполнения 14.06.2024 чартерных пассажирских перевозок были запланированы рейсы на самолете Ан-26-100 RA-26662: ЮЭ-9705 по маршруту Утренний – Сабетта и ЮЭ-9706 по маршруту Сабетта – Утренний, а также назначен экипаж АО «ЮТэйр» (далее – авиакомпания) в составе: КВС, второй пилот, штурман, бортмеханик и бортпроводник. Кроме того, в процессе полетов планировалась подготовка второго пилота к выполнению обязанностей КВС, о чем в задании на полет имеется запись: «*Задача РПП D1.N1. 2.1.3.3.1*»².

Примечание: *Руководство по производству полетов АО «ЮТэйр»:*

Часть D. Подготовка авиационного персонала

Глава 1. Программы подготовки членов летного экипажа

Приложение D1.N1. Программа подготовки членов летного экипажа

многодвигательных самолетов, не оборудованных электронной системой индикации

Задача 2.1.3.3. Подготовка второго пилота к выполнению обязанностей командира ВС

Упражнение 1. Самостоятельная подготовка второго пилота к выполнению обязанностей командира ВС

Цель: закрепить навыки второго пилота по организации и проведению предполетной подготовки, управления самолетом и взаимодействия в экипаже при выполнении производственных полетов, а также выполнению полетов в качестве командира воздушного судна под наблюдением».

Согласно объяснениям КВС³, экипаж в 11:00 14.06.2024 прибыл в аэропорт Утренний и приступил к прохождению медицинского осмотра. Согласно «*Журналу предполетного медицинского осмотра членов экипажей гражданских воздушных судов*», экипаж прошел предполетный медицинский контроль во врачебном здравпункте аэровокзала в следующем порядке: 11:07 – бортпроводник, 11:09 – бортмеханик, 11:11 – второй пилот, 11:13 – штурман, 11:15 – КВС. Все члены экипажа были допущены к выполнению полетов.

² Здесь и далее, если не оговорено особо, в ответах организаций, объяснительных и других цитируемых документах сохранена авторская редакция.

³ Здесь и далее по тексту отчета информация о подготовке и выполнении полетов приводится в соответствии с протоколами опроса КВС и второго пилота.

В 11:40 в комнате брифинга КВС получил задание на полет. После изучения фактических метеоусловий и прогноза на аэродромах вылета и посадки, по маршруту полета Утренний – Сабетта, а также на запасных аэродромах КВС принял решение на вылет.

На предполетном брифинге КВС определил, что он будет пилотирующим пилотом, а второй пилот – контролирующим.

В 13:35, после выполнения предполетной подготовки, экипаж с пассажирами на борту выполнил взлет в аэропорту Утренний.

В процессе захода на посадку в международном аэропорту Сабетта (ВПП 04) КВС выполнил прерванный заход на посадку и уход на второй круг. Согласно объяснениям КВС, прерванный заход на посадку был выполнен по причине ухудшения видимости ниже эксплуатационного минимума аэродрома (800 м).

В 14:12 экипаж выполнил посадку в аэропорту Сабетта. Согласно объяснениям экипажа, замечаний к работе систем ВС не было.

В 14:30 КВС, второй пилот и штурман прибыли в кабинет метеорологической службы международного аэропорта Сабетта. Согласно объяснениям синоптика: *«В процессе предполетной подготовки к выполнению рейса по маршруту Сабетта – Утренний экипаж ознакомился с метеорологической информацией METAR и ТАФ по маршруту полета и с информацией о ежесекундных фактических метеоусловиях на аэродромах Утренний и Сабетта, отображаемых на Метеотабло, размещенном на стойке синоптика. В «Журнале записи о прохождении метеорологической консультации членов экипажей воздушных судов» экипаж запись не делал».* Согласно объяснениям КВС, руководство авиакомпании отменило выполнение отметок в журналах записи о прохождении метеорологической консультации членов экипажей воздушных судов.

После изучения фактических метеоусловий и прогноза погоды⁴ на аэродромах вылета и посадки, по маршруту полета Сабетта – Утренний, а также на запасных аэродромах Ямбург и Новый Уренгой КВС принял решение на вылет.

Примечание: *Из протокола опроса КВС от 21.06.2024:*

«В качестве запасных взял Ямбург и Новый Уренгой, с погодными условиями ознакомился на сайте MetAvia 2. В Ямбурге и Новом Уренгое и прогноз, и фактическая были SAVOK⁵».

⁴ Информация о фактических и прогнозируемых метеоусловиях приведена в разделе 1.7 настоящего отчета.

⁵ SAVOK – (англ. Ceiling And Visibility OK) используется, когда одновременно наблюдаются следующие условия погоды: видимость – 10 км и более и минимальная видимость не указывается; облачность – отсутствие ниже 1500 м (5000 футов) или ниже верхнего предела минимальной высоты в секторе, в зависимости от того, какая величина больше, а также кучево-дождевых и мощных кучевых облаков; отсутствие особых явлений погоды.

После прибытия на ВС экипаж приступил к предполетной подготовке. Замечаний не было.

Перед взлетом ВС заправка топливом составляла 4200 кг, на борту ВС находились 36 взрослых пассажиров, вес багажа составлял 535 кг, груза и почты не было. Центровка составляла 28.3 % САХ и находилась в разрешенном диапазоне (15-33% САХ), установленном РЛЭ ВС. Взлетная масса составляла 24710 кг.

Согласно РЛЭ, максимальная взлетная масса самолета составляет 24000 кг. В соответствии с Решением заместителя генерального директора ФГУП ГосНИИ ГА от 16.02.2010 № М26-10-04/21.2.5-80, разрешена эксплуатация самолета Ан-26-100 RA-26662 в пассажирском, грузопассажирском и грузовом вариантах с максимальной взлетной массой – 25.0 т в пределах назначенных и межремонтных ресурсов и сроков службы.

На предполетном брифинге КВС определил, что он будет пилотирующим пилотом, а второй пилот – контролирующим.

Параметры полета приведены на Рис. 1.

В 15:06 экипаж приступил к запуску двигателей и проверке систем ВС. Замечаний к работе систем ВС и двигателей у экипажа не было.

В 15:14 экипаж приступил к взлету с МК = 216° в аэропорту Сабетта с закрылками, выпущенными в положение 15°.

Полет по маршруту Сабетта – Утренний выполнялся на высоте 1200 м по давлению QNH (759 мм рт. ст.) с приборной скоростью ≈ 340 км/ч с включенным автопилотом.

В 15:21 экипаж приступил к предпосадочной подготовке и выполнению раздела «Перед снижением с эшелона» карты контрольной проверки. Заход на посадку планировалось выполнять по приборам (VOR с FAF, Рис.2) на ВПП 19 аэродрома Утренний.

AD 2.1 УСДМ-112
27 ЯНВ 22

КНИГА 4

АИП
РОССИЯ

**КАРТА ЗАХОДА
НА ПОСАДКУ
ПО ПРИБОРАМ**

УТРЕННИЙ ИНФОРМАЦИЯ 130.500
(129.000)

ТАДЕБЯ-ЯХА, РОССИЯ
УТРЕННИЙ
VOR Y ВПП 19

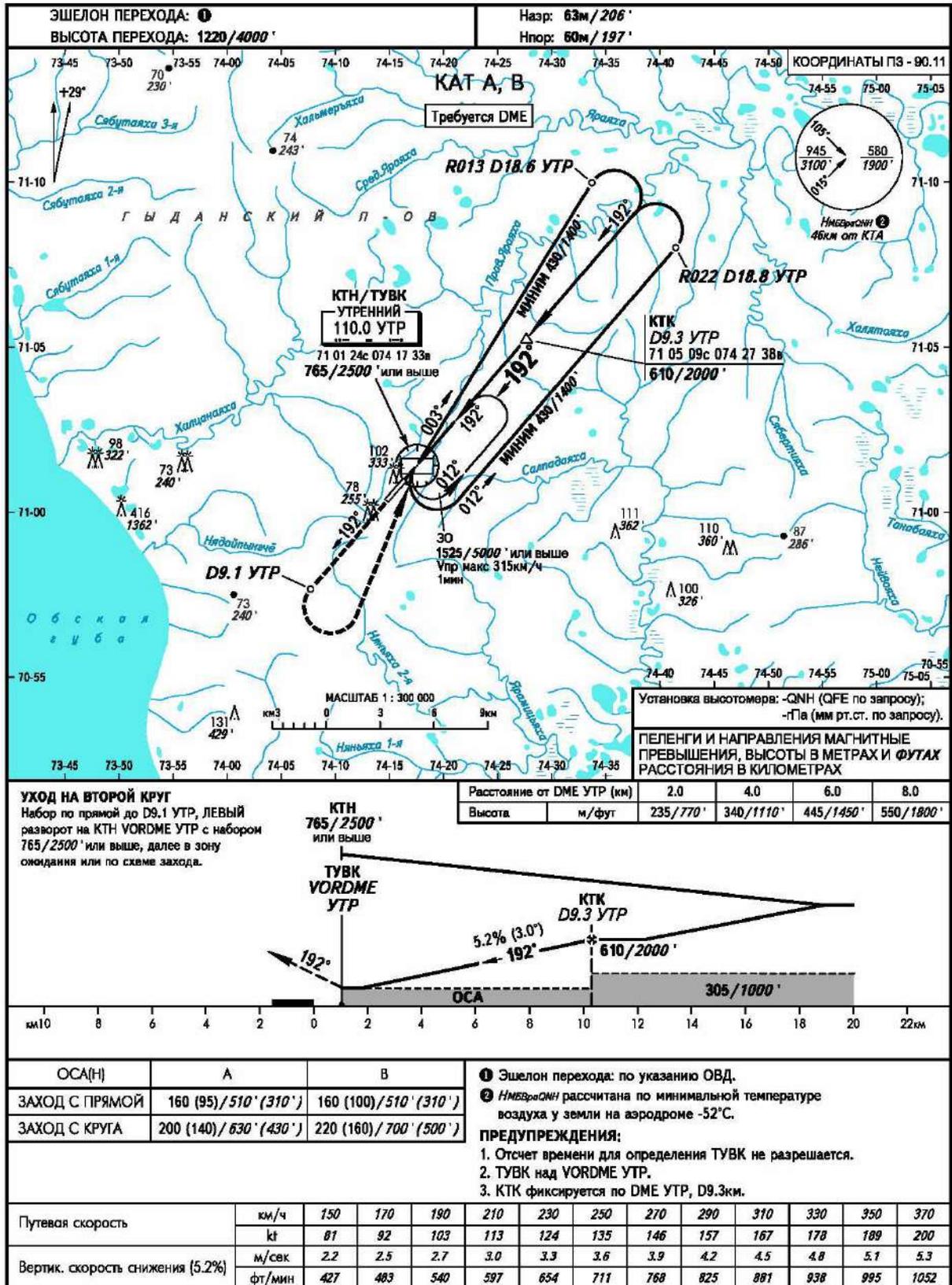


Рис. 2. Схема захода на посадку по приборам (АИП России, аэродром Утренний, VOR, ВПП 19)

«КВС: Внимание экипаж. Полет (менее часа)⁶, предпосадочная (нрзб⁷) на борту. Сабетта⁸, посадочный будет 192, этот, ветер сто девяносто, восемь, 3-800 на 100, минимум 100 на 1500. ВПП 100 метров. Активное слева, связь, контроль справа. QFE 7-5-4. Контроль по карте перед снижением;

ШТ: Схема, посадочный 192;

КВС: 192, просмотрена;

2П: Просмотрены, посадочный 192;

ШТ: Посадочные данные;

БМ: Топлива по расчету должно быть 3-900;

КВС: Рассчитано, доложено;

2П: 23-800, рассчитано, доложено;

ШТ: РВ задатчик на высоту;

КВС: Включен, установлен 600;

2П: РВ включен, задатчик на 600 метров установлен;

ШТ: ГИК, ГПК, КИ-13 согласованы, определена курс 65;

КВС: 65 установлено;

2П: Согласована 65;

ШТ: Система посадки и частота VOR 110 и 0;

2П: 110 и 0, установлен VOR;

ШТ: Защелки РУД;

БМ: По температуре аэродрома (нрзб) плюс 1;

ШТ: Тормоза (нрзб);

БМ: Автомат тормозов включен, давление в норме;

КВС: (Автомат) тормозов включен, давление в норме;

ШТ: Противообледенительная система»;

БМ: Включена;

2П: Включена;

ШТ: Включены, обогрев ППД;

2П: Включен.

В 15:22 штурман доложил диспетчеру ПИО аэродрома Сабетта: «662, ABARE, 1200». Диспетчер ПИО ответил: «662, Сабетта-Информация, вас понял, с Утренним 130 запятая 5. Хорошего вечера вам. До завтра, до свидания».

⁶ Здесь и далее в скобках указано возможное содержание слова (фразы) в радиообмене экипажа.

⁷ нрзб – неразборчивое слово (фраза) в радиообмене экипажа.

⁸ Наиболее вероятно, КВС оговорился. Полет выполнялся на аэродром Утренний.

В 15:23 штурман доложил диспетчеру ПИО аэродрома Утренний: «*Утренний-Информация, 26-6-6-2, далее 1200, QNH 7-5-9, заход VOR на полосу 19*». Диспетчер ПИО ответил: «*26-662, Утренний-Информация понял, продолжайте заход на полосу 19, QNH 7-5-9, выход на посадочный сообщите*».

В 15:24 экипаж приступил к установке давления QFE аэродрома Утренний, затем – к выполнению раздела «После перехода на давление аэродрома» карты контрольной проверки.

КВС: Контроль по карте;

ШТ: Высотомеры 7-5-4 QFE;

КВС: 7-5-4 слева;

БМ: Слева, справа 7-5-4 QFE, 1200;

ШТ: АРК, первый, второй, позывные прослушаны;

КВС: Первый, второй (ОПРС), позывные прослушаны;

2П: Первый, второй (ОПРС), позывные прослушаны;

ШТ: КППМ;

КВС: Курс посадки 192;

2П: МК посадки 192 установлен;

ШТ: (Закончена)».

В 10:28 экипаж приступил к проверке авиагоризонтов, затем – к выполнению раздела «Перед третьим разворотом или на удалении 14-16 км» карты контрольной проверки.

КВС: Проверяем работу авиагоризонтов. Слева – левый пять;

2П: Справа – левый пять;

БМ: Левый, правый (одинаковые), режим 20;

КВС: (20 режим);

БМ: Малый полетный (нрзб) (полосу) начинает закрывать, защелка РУД плюс 1;

КВС: Контроль по карте перед третьим разворотом;

ШТ: Переднее колесо;

КВС: Взлет-посадка;

ШТ: (Ноль ПСП);

КВС: (нрзб);

ШТ: (Задатчик РВ) (нрзб);

КВС: Установлен 60;

2П: Установлен 60;

ШТ: Лед крыло, стабилизатор;

КВС: Отсутствует;

2П: Отсутствует.

Траектория⁹ полета ВС при выходе в район аэродрома и заходе на посадку приведена на Рис. 3.

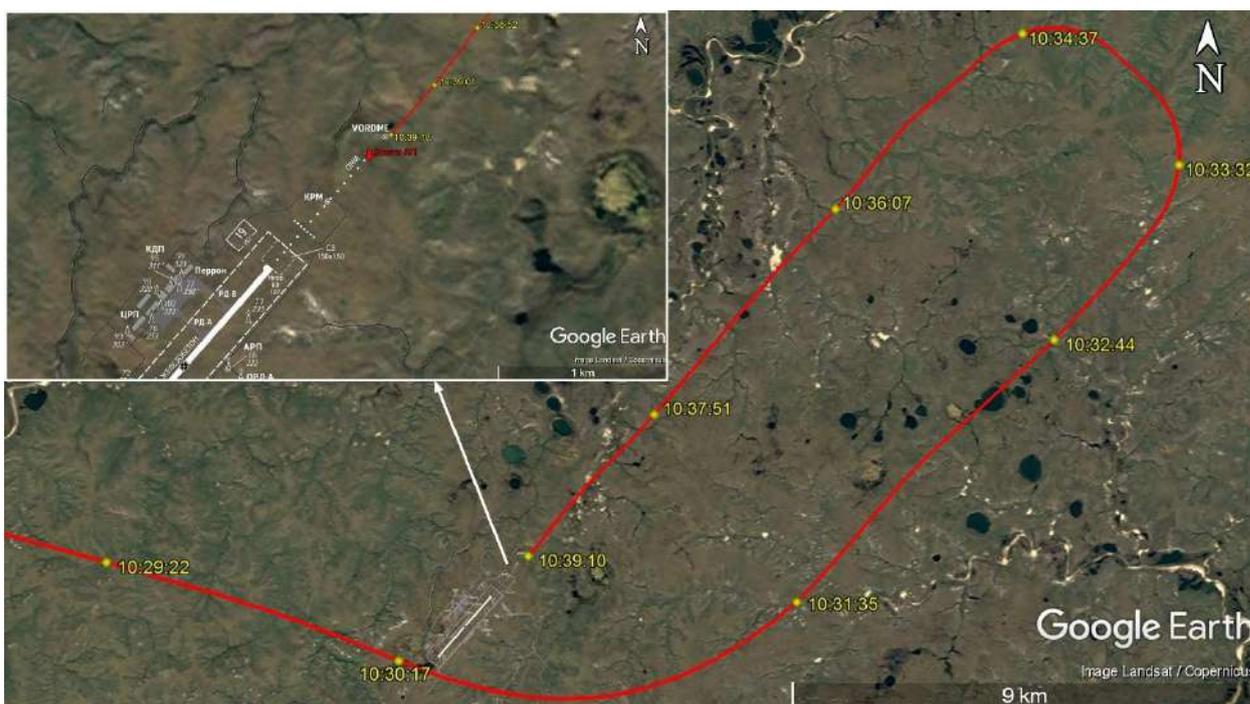


Рис. 3. Траектория полета ВС при входе в район аэродрома и заходе на посадку (указано время UTC)

В 15:32 на высоте¹⁰ 650 м и приборной скорости 300 км/ч бортмеханик по команде КВС выпустил шасси, в 15:33 – закрылки в положение 15°.

В 15:33 КВС приступил к выполнению разворота на посадочный курс.

В 15:34 штурман доложил: «б-б-2, выход на посадочный, полоса 19». Диспетчер ПИО проинформировал экипаж о метеоусловиях в районе аэродрома: «26662, ветер у земли 190 градусов, 7 метров, видимость 2000 метров, облачность значительная 90, полоса свободна для посадки». Штурман подтвердил получение информации: «662 понял, спасибо».

Параметры захода на посадку приведены на Рис. 4.

⁹ Траектория полета ВС построена с использованием информации, зарегистрированной GPS навигатором.

¹⁰ Здесь и далее по тексту, если не оговорено особо, под высотой будут пониматься значения, рассчитанные как разница между зарегистрированной высотой GPS и превышением порога ВПП 19.

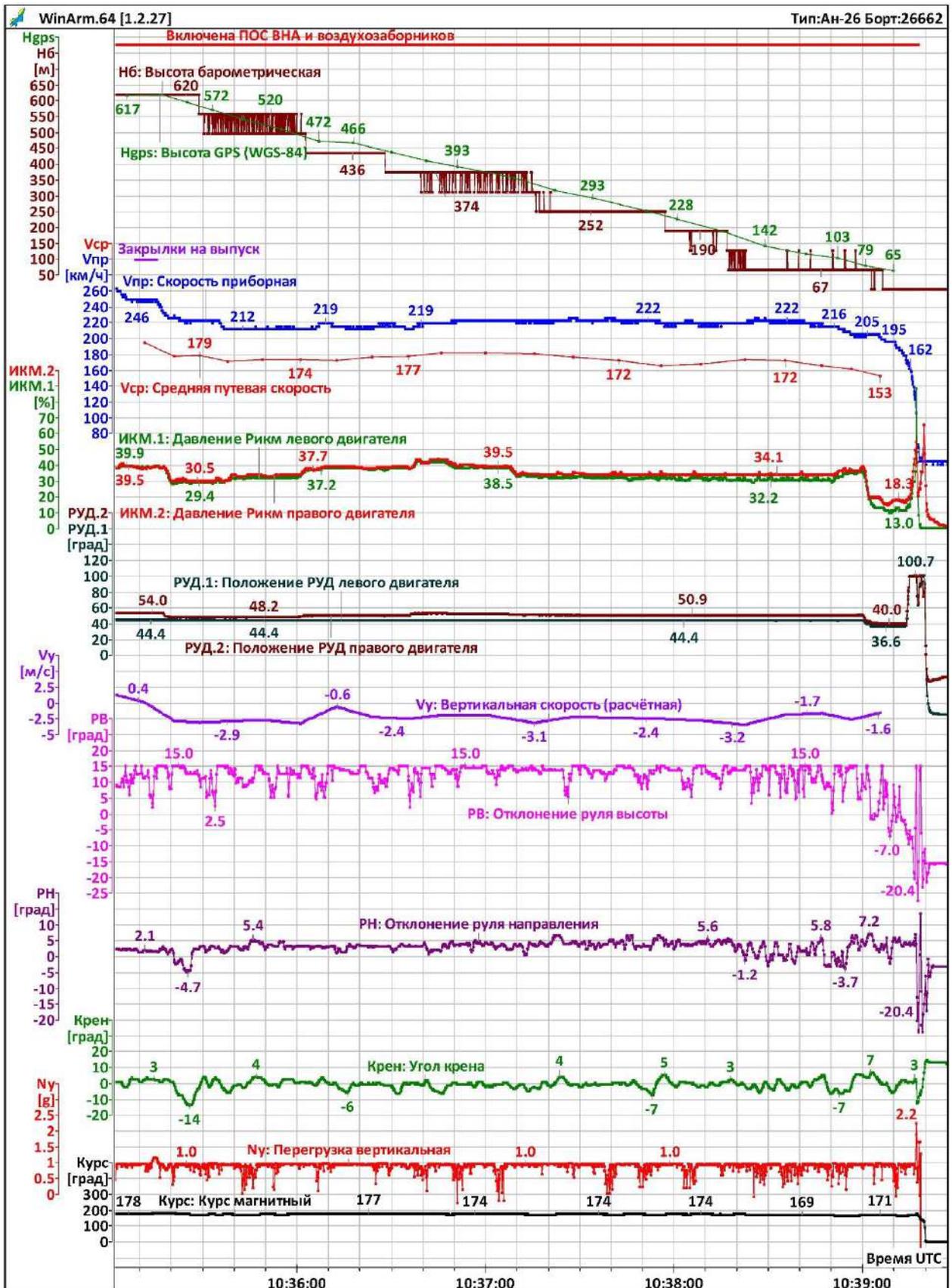


Рис. 4. Параметры захода на посадку (указано время UTC)

В 15:35:08 бортмеханик по команде КВС приступил к выпуску закрылков в положение 30°. После их выпуска КВС подал команду: «28 режим¹¹», бортмеханик подтвердил: «Режим 28». В 15:35:28 КВС приступил к снижению на посадочном курсе.

В 15:35:34 экипаж приступил к выполнению раздела «Перед входом в глиссаду» карты контрольной проверки.

«КВС: Контроль по карте;

БМ: Шасси выпущены, зеленые горят, в тормозах ноль, фиксатор нейтрально;

ШТ: Закрылки;

БМ: Выпущены на 30 градусов;

КВС: Выпущены 30;

ШТ: Фары;

БМ: Выпущены фары;

КВС: Выпущены;

ШТ: (Фары);

БМ: Малый свет;

ШТ: Путьевая 170, вертикальная пока 2 метра».

В 15:35:59 на высоте 500 м бортмеханик доложил: «Режим 3б», КВС подтвердил: «3б режим», штурман проинформировал: «Удаление 10, на курсе, скорость 220».

В процессе снижения штурман подавал команды о внесении поправок для выдерживания посадочного курса и установленной глиссады снижения.

Параметры конечного этапа полета с радиообменом внутри экипажа приведены на Рис. 5.

¹¹ Здесь и далее по тексту, под термином «Режим...» (при ведении внутрикабинных переговоров экипажа), будут пониматься значения давления масла по ИКМ, выраженные в процентах.

В 15:37:03 КВС подал команду: «32», второй пилот доложил: «300 метров, заход стабилизированный», штурман проинформировал: «Удаление 6, скорость 230».

В 15:37:41 на высоте 215 м штурман доложил: «Путевая (170), удаление 5, вертикальная 2», в 15:38:18 на высоте 150 м: «Удаление 3, скорость 225, вертикальная 2».

В 15:38:34 на высоте 80 м штурман доложил: «Оценка», КВС проинформировал: «Наблюдаю полосу».

Согласно объяснениям второго пилота: «С высоты ≈ 80 м, по моим ощущениям, КВС стал уходить слегка под глиссаду».

В 15:38:37 на высоте 70 м штурман доложил: «100 метров (ВПП)», КВС проинформировал: «Садимся».

В 15:38:43 на высоте 60 м штурман доложил: «Удаление 2, скорость 220».

В 15:38:47 на высоте 50 м и удалении 2150 м от входного порога ВПП 19 сработал сигнализатор радиовысотомера длительностью ≈ 5 сек.

В 15:38:54 на высоте 40 м и удалении 1750 м от входного порога ВПП 19 штурман доложил: «Чуть-чуть (правее)», КВС проинформировал: «(Да, я наблюдаю)».

В 15:38:56 на высоте 30 м и удалении 1650 м от входного порога ВПП 19 КВС подал команду: «20 режим», бортмеханик ответил: «(Уже) 20».

В 15:38:59 на высоте 20 м и удалении 1500 м от входного порога ВПП 19 КВС дал команду: «17», бортмеханик подтвердил: «17». Режим работы обоих двигателей был уменьшен (смотри Рис. 5). Приборная скорость начала снижаться.

В 15:39:03 на высоте 10 м на удалении 1350 м от входного порога ВПП 19 штурман доложил: «20 (метров), скорость 200».

Согласно объяснениям второго пилота, в это время он обратился к КВС: «Я сказал (без СПУ): «Скорость 200 км/ч, мала» и показал ему, где полоса (впереди – метров 700)».

В 15:39:09 на удалении 1100 м от входного порога ВПП 19 КВС подал команду: «Не понял. Взлетный!». Второй пилот продублировал: «Взлетный!», бортмеханик подтвердил: «Взлетный, взлетный!». Штурман проинформировал: «Скорость!».

В 15:39:15 на приборной скорости ≈ 165 км/ч РУД были переведены в положение взлетного режима, РВ был отклонен на кабрирование на угол 9° . Приборная скорость начала интенсивно падать.

В 15:39:17 на приборной скорости ≈ 120 км/ч на удалении ≈ 960 м до входного порога ВПП 19 произошло столкновение ВС со снежным бруствером левой основной стойкой шасси (Рис. 6).



Рис. 6. Столкновение Ан-26-100 RA-26662 со снежным бруствером (фотосъемка выполнена камерой, установленной на маяке VOR/DME)

После этого произошло приземление ВС на заснеженную земную поверхность с вертикальной перегрузкой $\approx 2.2 g$ с одновременным столкновением со снежным бруствером левой консолью крыла.

В дальнейшем, при движении по земной поверхности и снежному брустверу, ВС получило существенные повреждения.

В 15:40:33 диспетчер ПИО объявил на аэродроме сигнал «Тревога».

Пожара на борту ВС не было. Пассажиры были эвакуированы членами экипажа через разлом в фюзеляже ВС. КВС, второй пилот и пассажир получили телесные повреждения.

1.2. Телесные повреждения

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	0	0	0
Серьезные	1	0	0
Незначительные/отсутствуют	1/3	1/35	0/0

1.3. Повреждения воздушного судна

В результате АП ВС получило существенные повреждения.

Повреждения и положение ВС на месте АП¹² представлены на Рис. 7 – 10.

¹² Фотосъемка выполнена 16.06.2024.



Рис. 7. Повреждения ВС (вид со стороны правого борта)



Рис. 8. Повреждения ВС (вид со стороны левого борта)



Рис. 9. Повреждения ВС (вид спереди справа)



Рис. 10. Повреждения носовой части ВС



Рис. 11. Повреждения левой основной стойки шасси

1.4. Прочие повреждения

Прочие повреждения отсутствуют.

1.5. Сведения о личном составе

1.5.1. КВС

Должность	Командир ВС Ан-24, Ан-26 (приказ АО «ЮТэйр» от 17.05.2022 № 156-л/36.01)
Пол	Мужской
Возраст	53 года
Образование	Запорожское авиационное училище летчиков ДОСААФ СССР в 1991 г., специальность - «летная эксплуатация воздушных судов», присвоена квалификация «летчик-инструктор», диплом НТ № 739225, выдан 24.08.1991; ФГОУ ВПО «Ульяновское высшее авиационное училище ГА (институт)» в 2010 г., специальность: «летная эксплуатация воздушных судов»,

	присвоена квалификация: «инженер», диплом ВСГ № 4780881, выдан 25.11.2010
Переучивание на Ан-26	Центр подготовки авиационного персонала (г. Тюмень) в 2008 г., курсы подготовки по программе: «Переучивание пилотов ВС Ан-24/26», свидетельство от 26.08.2008 № 1374
Свидетельство авиационного персонала	Свидетельство линейного пилота № 0029953, выдано 24.04.2015 Тюменским МТУ Росавиации, срок действия: «свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство», квалификационные отметки: «самолет (airplane) AN24, AN26»
Медицинское заключение	ВЛЭК «Сургутская больница ФГБУЗ Западно-Сибирский медицинский центр Федерального медико-биологического агентства России», медицинское заключение 1 класса RA № 0037615 от 16.04.2024: «Признан годным к выполнению функций линейного пилота», действительно до 16.04.2025
Минимум погоды на ВС Ан-24, Ан-26	Посадка: нижняя граница облачности – 60 м, видимость – 800 м; взлет: видимость – 400 м (приказ командира летного отряда № 1 000 «Авиакомпания «Турухан» от 04.08.2015 № 69)
Налет на 14.06.2024:	
– общий	13397 ч (Ан-2, Ан-24/26)
– на Ан-24/26	10188 ч
– на Ан-24/26 в качестве КВС	6436 ч
– за май всего	39 ч 50 мин
– за июнь всего	20 ч 15 мин
– за последние трое суток	02 ч 45 мин
– в день происшествия	01 ч 10 мин
Рабочее время (до момента АП) ¹³	04 ч 24 мин

¹³ Для всех членов экипажа ВС рабочее время рассчитано от времени прохождения медицинского осмотра.

Тренажер	14.03.2024, КТС Ан-24/Ан-26 (г. Ульяновск), под руководством инженера-методиста, общая оценка – «пять», заключение: <i>«Может выполнять полеты в качестве КВС»</i> , вывод командира подразделения: <i>«Может выполнять полеты на ВС Ан-24/26»</i>
Дата последней проверки техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в полете	14.02.2024, пилотом-инструктором-экзаменатором АО «ЮТэйр», вывод: <i>«Квалификации линейного пилота и квалификационной отметке «самолет Ан-26» соответствует. Обладает навыками управления ресурсами кабины экипажа. Может выполнять функции командира ВС Ан-26»</i>
Допуск к полетам в незакрепленном составе экипажа	Приказ командира летного отряда № 1 ООО «Авиакомпания «Турухан» от 04.08.2015 № 69
Предварительная подготовка к ВЛП 2024 г.	14.03.2024, под руководством инженера-методиста АО «ЮТэйр»
Допуск к полетам в ВЛП	Допущен к полетам в ВЛП 2024 г., приказ и. о. начальника летной службы АО «ЮТэйр» от 22.05.2024 № ДПЮТ-145/24-1
КПК	19.02.2024, АО «ЮТэйр», ведомость от 19.02.2024 № 1-109
Предполетная подготовка	В аэропорту Сабетта перед вылетом
Предполетный отдых	В условиях гостиницы, более 12 ч
Предполетный медицинский осмотр	Медицинским работником врачебного здравпункта аэровокзала Утренний
Перерывы в полетах в течение последнего года	Отпуска: 26.08.2023-09.09.2023 (15 календарных дней) 14.10.2023-27.10.2023 (14 календарных дней) 28.10.2023-31.10.2023 (4 календарных дня) 01.04.2024-10.04.2024 (10 календарных дней)
Инциденты в прошлом	31.12.2021 при выполнении рейса ЮЭ 9799 по маршруту Сургут – Тюмень (Рошино) на самолете Ан-24РВ RA-47264 АО «ЮТэйр» экипаж допустил превышение максимально допустимой скорости

	полета при уборке закрылков (300 км/ч). Управление ВС осуществлял КВС, фактическая скорость полета во время уборки закрылков составила 311-319 км/ч
АП в прошлом	Не было

1.5.2. Второй пилот

Должность	Второй пилот Ан-24, Ан-26 (приказ директора АО «ЮТэйр» от 01.04.2023 № 195-л)
Пол	Мужской
Возраст	54 года
Образование	Краснокутское летное училище гражданской авиации в 1992 г., специальность: « <i>летная эксплуатация самолетов</i> », присвоена квалификация: « <i>пилот гражданской авиации 3 кл.</i> », диплом НТ № 770311, выдан 28.09.1992
Переучивание на Ан-24, 26	Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации в 2007 г., курс теоретической подготовки по программе: « <i>Пилот самолета Ан-24, 26</i> », свидетельство № 154, выдано 24.04.2007
Свидетельство авиационного персонала	Свидетельство линейного пилота № 0123289, выдано 30.08.2021 Тюменским МТУ Росавиации, срок действия: « <i>свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство</i> », квалификационные отметки: « <i>самолет (airplane) AN24 Co-pilot, Ан-26/AN-26 Co-pilot</i> »
Медицинское заключение	ВЛЭК «Сургутская больница ФГБУЗ Западно-Сибирский медицинский центр Федерального медико-биологического агентства России», медицинское заключение 1 класса RA № 0037685 от 21.05.2024: « <i>Признан годным к выполнению</i>

	<i>функций линейного пилота»,</i> действительно до 21.05.2025
Налет на 14.06.2024:	
– общий	7731 ч (Як-18Т, Ан-2, Ан-24/26)
– на Ан-24/26	2270 ч
– за май всего	04 ч 05 мин
– за июнь всего	20 ч 15 мин
– за последние трое суток	02 ч 45 мин
– в день происшествия	01 ч 10 мин
Рабочее время (до момента АП)	04 ч 28 мин
Тренажер	06.02.2024, КТС Ан-24/Ан-26 (г. Новосибирск), под руководством инженера-методиста, общая оценка – « <i>пять</i> », заключение: « <i>Может выполнять полеты в качестве второго пилота</i> », вывод командира подразделения: « <i>Может выполнять полеты на ВС Ан-24/26</i> »
Дата последней проверки техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в полете	13.04.2024, пилотом-инструктором-экзаменатором АО «ЮТэйр», вывод: « <i>Квалификации линейного пилота и квалификационной отметке «самолет Ан-26 второй пилот» соответствует. Обладает навыками управления ресурсами кабины экипажа</i> »
Допуск к полетам в незакрепленном составе экипажа	Приказ начальника летной службы ЗАО «ЮТэйр» от 06.10.2010 № 02.1-09
Предварительная подготовка к ВЛП 2024 г.	06.04.2024, под руководством инженера-методиста АО «ЮТэйр»
Допуск к полетам в ВЛП	Допущен к полетам в ВЛП 2024 г., приказ и. о. начальника летной службы АО «ЮТэйр» от 22.05.2024 № ДПЮТ-145/24-1
КПК	11.10.2023, АО «ЮТэйр», ведомость от 11.10.2023 № 245
Предполетная подготовка	Под руководством КВС в аэропорту Сабетта перед вылетом
Предполетный отдых	В условиях гостиницы, более 12 ч

Предполетный медицинский осмотр	Медицинским работником врачебного здравпункта аэровокзала Утренний
Перерывы в полетах в течение последнего года	Отпуска: 24.07.2023-21.08.2023 (29 календарных дней), 13.05.2024-29.05.2024 (7 календарных дней)
Инциденты и АП в прошлом	Нет

1.5.3. Штурман

Должность	Штурман (приказ директора АО «ЮТэйр» от 29.05.2019 № 352-л/36.01)
Пол	Мужской
Возраст	53 года
Образование	Минское АТУ ГА в 1991 г. (согласно записям в трудовой книжке, диплом в комиссию не представлен); Академия гражданской авиации (г. Санкт-Петербург) в 2002 г., специальность: «эксплуатация воздушного транспорта и управление воздушным движением», присвоена квалификация: «инженер - штурман», диплом ДВС № 1008765, выдан 11.12.2002, регистрационный № 72
Переучивание на штурмана	Академия гражданской авиации (г. Санкт-Петербург) в 1996 г., курсы обучения по программе: «Переучивание на ВС Ан-26 с авиадвигателями АИ-24, штурман», свидетельство № 1196, выдано 22.05.1996
Свидетельство авиационного персонала	Свидетельство штурмана № 0160385, выдано 21.12.2023 Тюменским МТУ Росавиации, срок действия: «свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство», квалификационные отметки: «самолет (airplane) AN24, AN74, TU134, Ан-26/АН-26»

Медицинское заключение	ВЛЭК МСЧ ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» филиал «Аэронавигация Севера Сибири», медицинское заключение 2 класса РА № 0048589 от 07.12.2023: <i>«Признан годным к выполнению функций штурмана»</i> , действительно до 07.12.2024
Налет на 14.06.2024: – общий – на Ан-24/26 – за май всего – за июнь всего – за последние трое суток – в день происшествия	9432 ч (Ан-24/26, Ту-134, Ил-18, Ан-74) 2144 ч не летал 17 ч 30 мин не летал 01 ч 10 мин
Рабочее время (до момента АП)	04 ч 26 мин
Тренажер	26.03.2024, КТС Ан-24/Ан-26 (г. Екатеринбург), под руководством инженера-методиста, общая оценка – <i>«пять»</i> , заключение: <i>«Может выполнять полеты в качестве штурмана»</i>
Дата последней проверки практической работы в полете	29.03.2024, штурманом-инструктором-экзаменатором АО «ЮТэйр», вывод: <i>«Может выполнять полеты в качестве штурмана на ВС Ан-26. Квалификации штурмана ГА и квалификационной отметке «самолет Ан-26» соответствует. Обладает навыками управления ресурсами кабины экипажа»</i>
Допуск к полетам в незакрепленном составе экипажа	Приказ начальника летной службы АО «ЮТэйр» от 24.07.2019 № ЦДПКЮТ-160/19
Предварительная подготовка к ВЛП 2024 г.	26.03.2024, под руководством инженера-методиста АО «ЮТэйр»
Допуск к полетам в ВЛП	Допущен к полетам в ВЛП 2024 г., приказ И.о. начальника летной службы АО «ЮТэйр» от 22.05.2024 № ДПЮТ-145/24-1
КПК	20.10.2023, АО «ЮТэйр», ведомость № 229 от 20.10.2023
Предполетная подготовка	Под руководством КВС в аэропорту Сабетта перед вылетом

Предполетный отдых	В условиях гостиницы, более 12 ч
Предполетный медицинский осмотр	Медицинским работником врачебного здравпункта аэровокзала Утренний
Перерывы в полетах в течение последнего года	Отпуск: 12.08.2023-19.08.2023 (8 календарных дней),
Инциденты и АП в прошлом	Нет

1.5.4. Бортмеханик

Должность	Бортмеханик Ан-24, Ан-26 (приказ директора АО «ЮТэйр» от 10.05.2023 № 375-л/36.01)
Пол	Мужской
Возраст	40 лет
Образование	Омский летно-технический колледж ГА в 2005 г., специальность: <i>«техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования»</i> , присвоена квалификация: <i>«техник»</i> , диплом № 4088907 выдан 24.06.2005, регистрационный № 19717; Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники в 2011 г., специальность: <i>«радиотехника»</i> , присуждена квалификация: <i>«инженер»</i>
Переучивание на Ан-26/Ан-24	ФГАОУ ДО (ПК) «Центр подготовки и сертификации авиационного персонала» (г. Обь, Новосибирская область) в 2008 г., курсы подготовки по программе: <i>«Переподготовка летного экипажа ВС Ан-26, Ан-26Б-100»</i> , сертификат № 166-01, дубликат выдан 28.04.2017; ФГАУ ДО (ПК) «Центр подготовки и сертификации авиационного персонала» (г. Обь, Новосибирская область) в 2008 г., курсы подготовки по программе: <i>«Переучивание бортмехаников самолета Ан-24»</i> , свидетельство № 186-01 выдано 20.06.2008
Свидетельство авиационного персонала	Свидетельство бортинженера (бортмеханика) № 0032742, выдано 28.07.2017 Красноярским МТУ

	Росавиации, срок действия: <i>«свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство»</i> , квалификационные отметки: <i>«самолет (airplane) AN24, Ан-26/АН26»</i>
Медицинское заключение	ВЛЭК АО «Авиапредприятие «Ельцовка», медицинское заключение 2 класса ВТ № 186503 от 04.06.2024: <i>«Признан годным к выполнению функций бортмеханика»</i> , действительно до 04.06.2025
Налет на 14.06.2024: – общий – за май – за июнь – за последние трое суток – в день происшествия	7247 ч (Ан-24/26) 11 ч 15 мин 05 ч 25 мин 02 ч 45 мин 01 ч 10 мин
Рабочее время (до момента АП)	04 ч 30 мин
Тренажер	06.02.2024, КТС Ан-24/Ан-26 (г. Новосибирск), под руководством инженера-методиста, общая оценка – <i>«пять»</i> , заключение: <i>«Может выполнять полеты в качестве бортмеханика»</i> , вывод командира подразделения: <i>«Может выполнять полеты на ВС Ан-24/26»</i>
Дата последней проверки практической работы	06.06.2024, бортмехаником-инструктором-экзаменатором АО «ЮТэйр», вывод: <i>«Квалификации бортмеханика и квалификационной отметке «самолет Ан-26» соответствует. Может выполнять функции бортмеханика ВС Ан-26»</i>
Допуск к полетам в незакрепленном составе экипажа	Приказ начальника ЛС АО «ЮТэйр» от 22.05.2023 № 80/23
Предварительная подготовка к ВЛП 2024 г.	06.04.2024, под руководством командира авиационного звена АО «ЮТэйр»

Допуск к полетам в ВЛП	Допущен к полетам в ВЛП 2024 г., приказ и. о. начальника летной службы АО «ЮТэйр» от 22.05.2024 № ДПЮТ-145/24-1
КПК	24.10.2023, АО «ЮТэйр», ведомость от 24.10.2023 № 241
Предполетная подготовка	В аэропорту Сабетта перед вылетом
Предполетный отдых	В условиях гостиницы, более 12 ч
Предполетный медицинский осмотр	Медицинским работником врачебного здравпункта аэровокзала Утренний
Перерывы в полетах в течение последнего года	Отпуска: 04.11.2023-21.11.2023 (17 календарных дней), 28.04.2024-02.05.2024 (4 календарных дня)
Инциденты и АП в прошлом	Нет

1.5.5. Бортпроводник

Должность	Бортпроводник Ан-24, Ан-26 (приказ директора АО «ЮТэйр» от 19.01.2023 № 19-л/36.01)
Пол	Женский
Возраст	29 лет
Образование	Московский государственный университет экономики, статистики и информатики (МЭСИ) в 2013 г., специальность: «менеджмент (по отраслям)», присвоена квалификация: «менеджер», диплом № 90 СПА 0003198, выдан 27.06.2013, регистрационный №13-СПОн/359; НОУ «Школа бортпроводников» в 2014 г., обучение по программе: «Первоначальное обучение бортпроводников на воздушные суда Boeing 737/300/400/500, Boeing 737/600/700/800/900, Airbus 319/320/321, Boeing 757 для выполнения внутренних и международных полетов», свидетельство № 628 от 13.08.2014
Переучивание на Ан-24	АНО ДПО «Центр подготовки персонала» (г. Тюмень) в 2023 г., свидетельство от 13.02.2023 № 279-068221

Переучивание на Ан-26	ФГАУ ДПО «Учебно-тренировочный центр ГА» (г. Екатеринбург) в 2023 г., свидетельство от 20.10.2023 № 6832
Свидетельство авиационного персонала	Свидетельство бортпроводника № 0098877, выдано 30.10.2019 Тюменским МТУ Росавиации, срок действия: <i>«свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство»</i>
Медицинское заключение	ООО «Полимедика» (г. Сургут), заключение периодического медицинского осмотра (обследования) № 532436 от 10.01.2024: <i>«Согласно результатам проведенного периодического медицинского осмотра (обследования) не имеет медицинские противопоказания к работе с вредными и/или опасными веществами и производственными факторами»</i>
Налет на 14.06.2024: – общий – на Ан-24/26 – за апрель – за май – за июнь – за последние трое суток – в день происшествия	1757 ч 50 мин (Boeing 737/500, Airbus 319/320/321, Ми-8, Ан-24/26) 832 ч 55 мин 23 ч 00 мин 02 ч 10 мин 19 ч 10 мин 03 ч 16 мин 01 ч 10 мин
Рабочее время	04 ч 22 мин
Допуск к полетам в ВЛП	Допущена к полетам в ВЛП 2024 г., приказ и. о. начальника летной службы АО «ЮТэйр» от 22.05.2024 № ДПЮТ-145/24-1
КПК	01.08.2023, АНО ДПО «Центр подготовки персонала» (г. Тюмень) по программе: <i>«Повышение квалификации членов кабинного экипажа воздушных судов гражданской авиации»</i> , свидетельство от 01.08.2023 № 279-073758

Дата последней проверки практической работы	24.10.2023, бортпроводником-инструктором АО «ЮТэйр», вывод: «Оценка «четыре». Квалификации бортпроводника ГА РФ соответствует. Может выполнять самостоятельные полеты в качестве бортпроводника на ВС Ан-26-100»
Предполетный отдых	В условиях гостиницы, более 12 ч
Предполетный медицинский осмотр	Медицинским работником врачебного здравпункта аэровокзала Утренний
Перерывы в полетах в течение последнего года	Отпуска: 26.01.2024-14.02.2024 (20 календарных дней) 22.04.2024-28.04.2024 (7 календарных дня) 28.06.2024-11.07.2024 (14 календарных дней)
Инциденты и АП в прошлом	Нет

1.5.6. Старший диспетчер ПИО

Должность	Старший диспетчер ПИО аэропорта Утренний, (приказ генерального директора ООО «Международный аэропорт Сабетта» от 01.12.2021 № ПО/У-0911)
Пол	Мужской
Возраст	54 года
Образование	Рижское летно-техническое училище гражданской авиации в 1991 г., диплом НТ-1 № 279412, выдан 26.06.1991, специальность: «Управление движением воздушного транспорта», присвоена квалификация: «Диспетчер УВД»; Рижский институт аэронавигации в 1997 г., диплом № 995073, выдан 19.04.1997, специальность: «Управление движением воздушного транспорта», присвоена квалификация: «инженер по управлению движением»
Свидетельство авиационного персонала	Отсутствует (ФАП-32 не предусмотрена выдача свидетельств авиационного персонала диспетчерам ПИО)

Медицинское заключение	Отсутствует (ФАП-437 не предусмотрено медицинское освидетельствование ВЛЭК диспетчеров ПИО)
Ранее достигнутый уровень	Диспетчер 1 класса (приказ № 1/У), свидетельство СД № 016069 от 24.01.2001 выдано ФАС России ВКК МТ РФ (г. Ульяновск)
Допуск к работе диспетчером	Старшим диспетчером ПИО центра полетной информации аэропорта Утренний (приказ генерального директора ООО «Международный аэропорт Сабетта» от 01.12.2021 № ПО/У-091)
КПК	29.03.2022, НОУ ДПО «Институт аэронавигации» (г. Москва), дополнительная профессиональная программа (программа повышения квалификации): «Планирование использования воздушного пространства (для персонала планирования воздушного движения и использования воздушного пространства)», удостоверение № 060159, регистрационный номер МСК.2.60159.25797
Дата последней проверки	14.05.2024, заместителем начальника службы аэронавигационной информации ООО «Международный аэропорт Сабетта», вывод: «Подготовлен к работе в ВЛП 2024 г.» (приказ генерального директора ООО «Международный аэропорт Сабетта» от 14.05.2024 № ПО/У-053)
Предсменный отдых	В гостиничных условиях, не менее 12 ч
Предсменный медицинский осмотр	14.06.2024, медицинским работником врачебного здравпункта аэровокзала Утренний
Инциденты и АП в прошлом	Нет

1.5.7. Диспетчер ПИО

Должность	Диспетчер ПИО аэропорта Утренний (приказ генерального директора ООО «Международный аэропорт Сабетта» от 01.06.2023 № 46-к)
Пол	Мужской
Возраст	62 года

Образование	Красноярский авиационный колледж в 1995 г., специальность: «Управление движением воздушного транспорта», присвоена квалификация: «Диспетчер УВД»
Свидетельство авиационного персонала	Отсутствует (ФАП-32 не предусмотрена выдача свидетельств авиационного персонала диспетчерам ПИО)
Медицинское заключение	Отсутствует (ФАП-437 не предусмотрено медицинское освидетельствование ВЛЭК диспетчеров ПИО)
Ранее достигнутый уровень	Диспетчер 1 класса (приказ № 3/У), свидетельство СД № 001799 от 13.02.2002 выдано ФАС России
Допуск к работе диспетчером	Диспетчером отдела ОВД центра полетной информации аэропорта Утренний (приказ генерального директора ООО «Международный аэропорт Сабетта» от 13.06.2023 № ПО/У-062)
КПК	23.08.2022, Международный аэропорт «Сабетта», курсы повышения квалификации диспетчеров ПИО по программе, утвержденной генеральным директором ООО «Международный аэропорт Сабетта» 25.03.2019
Дата последней проверки	14.05.2024, заместителем начальника службы аэронавигационной информации ООО «Международный аэропорт Сабетта», вывод: «Подготовлен к работе в ВЛП 2024 г.» (приказ генерального директора ООО «Международный аэропорт Сабетта» от 14.05.2024 № ПО/У-053)
Предсменный отдых	В условиях гостиницы, не менее 12 ч
Предсменный медицинский осмотр	14.06.2024, медицинским работником врачебного здравпункта аэровокзала Утренний
Инциденты и АП в прошлом	Нет

1.6. Сведения о воздушном судне



Рис. 12. Самолет Ан-26-100 RA-26662 до АП

1.6.1. Планер ВС

Тип ВС	Самолет Ан-26-100
Серийный (заводской) номер	8101
Изготовитель, дата выпуска	Киевское АПО (Украина), 14.05.1979
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	RA-26662
Свидетельство о регистрации	№ 4435, выдано 17.04.2017 Росавиацией
Собственник ВС	АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» (г. Тюмень)
Эксплуатант	АО «ЮТэйр» (г. Тюмень)
Сертификат летной годности	№ 2092230078, выдан 18.08.2023 Тюменским МТУ Росавиации, срок действия до 14.11.2024
Назначенный ресурс, срок службы	39700 летных часов, 18850 полетов, 45 лет 6 месяцев
Наработка СНЭ на 14.06.2024	38913 ч 03 мин, 18124 полета
Остаток назначенного ресурса, срока службы	786 ч 57 мин, 726 полетов, 4 месяца 27 дней
Количество ремонтов	6
Дата и место последнего ремонта	29.08.2007 на Иркутском АРЗ № 403
Межремонтный ресурс и срок службы	10250 летных часов, 5450 полетов, 17 лет 3 месяца

Наработка ППР на 14.08.2024	9485 ч 12 мин, 4755 полетов
Остаток межремонтного ресурса, срока службы	764 ч 48 мин, 695 полетов, 5 месяцев 11 дней
Количество топлива на борту в последнем полете	4200 кг
Последнее периодическое ТО	01.06.2024 по форме Ф-19+ВЛП специалистами ИАС АО «ЮТэйр», карта-наряд № 175 от 21.05.2024, свидетельство № 153 от 01.06.2024
Оперативное ТО	14.06.2024 по форме А1+ОВ, специалистами ИАС АО «ЮТэйр» на аэродроме Утренний, карта-наряд № САБ 1103 от 14.06.2024

1.6.2. Основные данные по двигателям

Тип двигателя	АИ-24ВТ	
Номер силовой установки	1 (левый)	2 (правый)
Заводской номер двигателя	Н482ВТ126	Н474ВТ095
Предприятие-изготовитель	Запорожское МПО (Украина)	
Дата выпуска	13.07.1978	23.12.1977
Назначенный ресурс	15000 ч	15000 ч
Наработка СНЭ	7484 ч 00 мин	8204 ч 55 мин
Остаток назначенного ресурса	7516 ч 00 мин	6795 ч 05 мин
Количество ремонтов	4	3
Предприятие, производившее последний ремонт	ОАО «РЗГА № 412» (г. Ростов-на-Дону)	
Дата последнего ремонта	31.10.2006	28.05.2021
Дата установки на ВС	14.01.2024	15.09.2023
Межремонтный ресурс, срок службы	1750 ч, 18 лет	1750 ч, 7 лет
Наработка ППР	164 ч 06 мин	754 ч 01 мин
Остаток межремонтного ресурса, срока службы	1585 ч 54 мин, 4 месяца 13 дней	995 ч 59 мин, 3 года 11 месяцев 10 дней
Последнее периодическое ТО	01.06.2024 по форме Ф-19+ВЛП специалистами ИАС АО «ЮТэйр», карта-наряд № 175 от 21.05.2024, свидетельство № 153 от 01.06.2024	

Последнее оперативное ТО	14.06.2024 по форме А1+ОВ, специалистами ИАС АО «ЮТэйр» на аэродроме Утренний, карта-наряд № САБ 1103 от 14.06.2024
--------------------------	---

1.6.3. Данные по ВСУ

Тип	РУ19А-300
Заводской номер	Р815527
Предприятие-изготовитель	Тюменское МПО (г. Тюмень)
Дата выпуска	31.05.1988
Дата установки на ВС	31.12.2013
Назначенный ресурс, срок службы	4500 ч, разработчиком не установлен
Наработка СНЭ	896 ч 34 мин
Остаток назначенного ресурса	3603 ч 26 мин
Количество ремонтов	1
Предприятие, производившее последний ремонт	ОАО «РЗГА № 412» (г. Ростов-на-Дону)
Дата последнего ремонта	03.06.2013
Межремонтный ресурс, срок службы	1500 ч, до 03.06.2025
Наработка ППР	341 ч 19 мин
Остаток межремонтного ресурса, срока службы	1158 ч 41 мин, 11 месяцев 16 дней
Последнее периодическое ТО	01.06.2024 по форме Ф-19+ВЛП специалистами ИАС АО «ЮТэйр», карта-наряд № 175 от 21.05.2024, свидетельство № 153 от 01.06.2024
Последнее оперативное ТО	14.06.2024 по форме А1+ОВ, специалистами ИАС АО «ЮТэйр» на аэродроме Утренний, карта-наряд № САБ 1103 от 14.06.2024

1.6.4. Данные по воздушным винтам

Тип ВВ	АВ -72Т, серии 02А	
Место	левый	правый
Заводской номер	С81Л220	СП7Л182
Изготовитель	СМПП (Московская область, г. Ступино)	
Дата выпуска	28.01.1988	26.06.1987

Дата установки на ВС	07.05.2020	31.05.2024
Назначенный ресурс	10000 ч	
Назначенный срок службы	Разработчиком не установлен	
Наработка СНЭ	8497 ч	6190 ч
Остаток назначенного ресурса	1503 ч	3810 ч
Количество ремонтов	2	3
Последний ремонт	Специалистами ИАС АО «Авиакомпания «Ангара»	
Дата последнего ремонта	17.10.2016	22.02.2023
Межремонтный ресурс	2500 ч	2000 ч
Наработка ППР	2246 ч	12 ч
Остаток межремонтного ресурса	254 ч	1988 ч

Самолет эксплуатировался:

- с начала эксплуатации по 04.05.2000 во 2 Тюменском объединенном авиационном отряде Тюменского управления ГА;
- с 04.05.2000 по 14.11.2003 – в ОАО «Тюменские авиалинии» (г. Тюмень) на основании договора аренды от 26.04.2000 № 194;
- с 14.11.2003 по 26.12.2005 – в ОАО «Ижавиа» (г. Ижевск);
- с 26.12.2005 по 08.10.2007 – в ЗАО «Трансавиасервис» (г. Ижевск);
- с 08.10.2007 по 09.10.2012 – в ЗАО «Тюменьспецавиа» (с 18.01.2008 ЗАО «Ютэйр Карго», г. Тюмень) на основании договора № 110/ДЛ/06-189;
- с 09.10.2012 по 21.01.2015 – в ООО «Ютэйр-Экспресс» (г. Сыктывкар);
- с 21.01.2015 по 01.10.2016 – в ООО «Авиакомпания «Турухан» (г. Красноярск) на основании договора аренды от 21.01.2015 № АР/147-15;
- с 01.10.2016 по настоящее время в ЗАО «Ютэйр» (с 10.11.2020 АО «Ютэйр») на основании договора № 04/ДЛ/14.

Техническое обслуживание самолета выполнялось специалистами ИАС АО «ЮТэйр». На момент выполнения ТО АО «ЮТэйр» имело сертификат организации по ТО № 285-21-011, выданный 27.04.2021 Росавиацией. 04.06.2024 Росавиацией выдан сертификат по ТО № 109-24-029, сертификат бессрочный.

После выполнения 01.06.2024 ТО по форме Ф - 19 + ВЛП до 14.06.2024 ВС выполнило 21 полет, 22-й полет закончился АП.

1.7. Метеорологическая информация¹⁴

Метеорологическое обеспечение полетов на аэродроме Утренний осуществляет АМСГ-II Сабетта и ОГ Утренний Северного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» (лицензия от 23.06.2023 № Л039-00117-77/00615675, действует бессрочно).

14.06.2024 синоптическая ситуация на аэродроме Утренний определялась влиянием ложбины циклона, центр которого располагался в районе Земли Франца Иосифа. Фронтальный раздел проходил через Ямало-Ненецкий автономный округ.

Фактические погодные условия на аэродроме Сабетта за 10:00: ветер у земли 230° – 04 м/с, видимость 2400 м, дымка, облачность значительная с высотой нижней границы 120 м, температура воздуха +02 °С, температура точки росы +02 °С, атмосферное давление QNH 112 гПа, коэффициент сцепления на ВПП 0.58, прогноз на посадку – без изменений, инструментальные данные высоты облаков 130 м, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 04 758 мм рт. ст.

Прогноз погоды по аэродрому Утренний в формате TAF с периодом действия с 09:00 до 15:00 14.06.2024:

Ветер приземный 210° – 06 м/с, порывы 11 м/с, видимость 6000 м, облачность значительная с высотой нижней границы 120 м, временами с 09:00 до 12:00: видимость 700 м, туман, вертикальная видимость 60 м, постепенно становится с 12:00 до 14:00: приземный ветер 230° – 06 м/с, порывы 11 м/с.

Фактические погодные условия на аэродроме Утренний за 10:00 (магнитный курс посадки 192°): ветер у земли 220° – 08 м/с, видимость 4200 м, дымка, облачность значительная с высотой нижней границы 90 м, температура воздуха +01 °С, температура точки росы +01 °С, атмосферное давление QNH 1012 гПа, инструментальные данные высоты облаков 100 м, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 19 754 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.55.

Фактические погодные условия на аэродроме Утренний за 10:30 (магнитный курс посадки 192°): ветер у земли 220° – 07 м/с, видимость 2900 м, дымка, облачность значительная с высотой нижней границы 80 м, температура воздуха +01 °С, температура точки росы +01 °С, атмосферное давление QNH 1012 гПа, инструментальные данные высоты облаков 80 м, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 19 754 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.55.

Фактические погодные условия на аэродроме Утренний по сигналу «Тревога» за 10:45: ветер у земли 190° – 08 м/с, видимость 1800 м, дымка, облачность значительная с

¹⁴ В разделе 1.7 указано время UTC.

высотой нижней границы 70 м, температура воздуха +01 °С, температура точки росы +01 °С, атмосферное давление QNH 1012 гПа, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 19 754 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.55.

Фактические погодные условия на аэродроме Утренний за 11:00 (магнитный курс посадки 192°): ветер у земли 220° – 07 м/с, видимость 1800 м, дымка, облачность значительная с высотой нижней границы 60 м, температура воздуха +01 °С, температура точки росы +01 °С, атмосферное давление QNH 1012 гПа, инструментальные данные высоты облаков 70 м, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 19 754 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.55.

Согласно объяснениям КВС, в качестве запасных аэродромов были выбраны Ямбург и Новый Уренгой.

Прогноз погоды по аэродрому Ямбург в формате TAF с периодом действия с 09:00 до 15:00 14.06.2024:

Ветер у земли неустойчивый, 1 м/с, видимость 6000 м, облачность незначительная с высотой нижней границы 150 м, значительная с высотой нижней границы 480 м, временами с 09:00 до 15:00: видимость 1000 м, дымка, облачность значительная с высотой нижней границы 90 м.

Прогноз погоды по аэродрому Ямбург в формате TAF с периодом действия с 12:00 до 18:00 14.06.2024:

Ветер у земли неустойчивый, 1 м/с, видимость 6000 м, облачность незначительная с высотой нижней границы 150 м, значительная с высотой нижней границы 480 м, временами с 12:00 до 18:00: видимость 1000 м, дымка, облачность значительная с высотой нижней границы 90 м.

Фактические погодные условия на аэродроме Ямбург за 10:00: ветер у земли неустойчивый, 1 м/с, видимость более 10 км, облачность незначительная с высотой нижней границы 180 м, температура воздуха +08 °С, температура точки росы +04 °С, атмосферное давление QNH 1015 гПа, инструментальные данные высоты облаков 200 м, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 758 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.60.

Фактические погодные условия на аэродроме Ямбург за 11:00: ветер у земли неустойчивый, 1 м/с, видимость более 10 км, облачность незначительная с высотой нижней границы 480 м, температура воздуха +08 °С, температура точки росы +03 °С, атмосферное давление QNH 1015 гПа, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 759 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.60.

Фактические погодные условия на аэродроме Ямбург за 12:00: ветер у земли 120°, 2 м/с, видимость более 10 км, облачность незначительная с высотой нижней границы 200 м,

температура воздуха +07 °С, температура точки росы +03 °С, атмосферное давление QNH 1015 гПа, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 758 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.60.

Прогноз погоды по аэродрому Новый Уренгой в формате TAF с периодом действия с 09:00 до 18:00 14.06.2024:

Ветер у земли 70° – 3 м/с, порывы 12 м/с, видимость 6000 м, слабый ливневой дождь, облачность частая кучево-дождевая с высотой нижней границы 510 м, временами с 12:00 до 18:00 видимость 5000 м, слабый ливневой дождь, облачность незначительная с высотой нижней границы 150 м, частая кучево-дождевая с высотой нижней границы 480 м.

Фактические погодные условия на аэродроме Новый Уренгой за 10:00: ветер у земли 060° – 4 м/с, условия хорошие, температура воздуха +11 °С, температура точки росы +00 °С, атмосферное давление QNH 1014 гПа, прогноз на посадку без изменений, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 755 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.60.

Фактические погодные условия на аэродроме Новый Уренгой за 11:00: ветер у земли 100° – 4 м/с, условия хорошие, температура воздуха +10 °С, температура точки росы +03 °С, атмосферное давление QNH 1014 гПа, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 755 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.60.

Фактические погодные условия на аэродроме Новый Уренгой за 12:00: ветер у земли 050° – 4 м/с, условия хорошие, температура воздуха +10 °С, температура точки росы +05 °С, атмосферное давление QNH 1014 гПа, атмосферное давление QFE на уровне порога ВПП 755 мм рт. ст., коэффициент сцепления на ВПП 0.60.

На момент АП действующих сообщений SIGMET не было, штормовая информация со станций штормового кольца не поступала.

1.8. Средства навигации, посадки и УВД

При выполнении захода и посадки ВС на аэродроме Утренний работали следующие радиотехнические средства навигации, посадки, УВД и авиационной электросвязи:

- аэродромный радиолокационный комплекс АРЛК «Лира-А10» (ПРЛ, ВРЛ);
- отдельная приводная радиостанция с маркерным радиомаяком с МКп=012°;
- инструментальная система точного захода на посадку с МКп=012° ILS2700 (GP2700, Loc2700) с навигационно-посадочным дальномером (DME-NL2700);
- автоматический радиопеленгатор АРП (DF-200);
- азимутальный и дальномерный радиомаяки (VOR 2700, DME 2700);
- радиоприемник ОВЧ диапазона «ФАЗАН-19ПРМ»;
- радиостанция ОВЧ диапазона «ФАЗАН-19Р5»;
- радиостанция ОВЧ диапазона «ФАЗАН-19Р50»;

- система отображения информации «НОРД»;
- комплекс средств автоматизации планирования использования воздушного пространства «Планета-5»;
- система коммутации речевой связи «Мегафон»;
- система точного времени «Метроном»;
- аппаратура сигнализации занятости ВПП «Полоса 734»;
- комплекс программных средств системы защиты информации «Сфера»;
- магнитофон «Гранит»;
- универсальное пультовое оборудование «Пульт-А».

1.9. Средства связи

Самолет оборудован радиостанциями:

- Баклан-20 с выходной мощностью 16 Вт для обеспечения радиосвязи в диапазоне 118.0–136.975 МГц;
- Микрон-1ВМК с выходной мощностью 400 Вт для обеспечения радиосвязи в диапазоне 2.0–23.9999 МГц;
- P-855УМ с выходной мощностью 0.15 Вт для обеспечения радиосвязи на частоте 121.5 МГц.

Разрешение № 01787 на бортовые радиостанции, используемые на ГВС, выдано 06.12.2011 УПЛГ ВС Росавиации.

При выполнении захода на посадку экипаж ВС вел радиосвязь с диспетчером ПИО аэродрома Утренний (позывной «Утренний-Информация») на частоте 130.5 МГц. Радиосвязь в полете была устойчивой.

1.10. Данные об аэродроме

Аэродром Утренний расположен в ЯНАО, в 70 км севернее поселка Тадебя-Яха, относится к аэродромам класса «Г» и является аэродромом гражданской авиации.

Указатель (индекс) местоположения аэродрома в Российской Федерации – УСДМ.

Свидетельство о государственной регистрации аэродрома № 7/28 выдано 30.08.2021 Тюменским МТУ Росавиации.

АНП аэродрома Утренний разрешен к опубликованию 31.08.2021 Уральским МТУ Росавиации. Поправка № 1 разрешена к опубликованию Уральским МТУ Росавиации 06.09.2022. Поправка № 2 разрешена к опубликованию Тюменским МТУ Росавиации 13.12.2022.

Оператором аэродрома является ООО «Международный аэропорт Сабетта» (юридический адрес: 629003, ЯНАО, г. Салехард, улица Республики, дом 9), сертификат оператора аэродрома ГА № ФАВТ.ОА-065 выдан 09.06.2017 Росавиацией.

Аэродром равнинный. Летная полоса размером 1850 х 300 м. Координаты КТА: 71°00'40" с. ш., 074°15'35" в. д., превышение КТА над уровнем моря составляет 63 м, магнитное склонение – плюс 29°.

Аэродром имеет одну искусственную взлетно-посадочную полосу размером 1550 х 36 м, тип покрытия – ПАГ-18, прочность искусственного покрытия 26/R/A/X/T. Высота порогов ВПП: ВПП 01 – Н = 59.2 м, ВПП 19 – Н = 60.0 м. Полоса свободная от препятствий для ВПП 01: длина – 150 м, ширина – 150 м; для ВПП 19: длина – 150 м, ширина – 150 м. Концевые полосы торможения отсутствуют. Истинные/магнитные путевые углы: ВПП 01 – 041°/012°, ВПП 19 – 221°/192°. Запасных ВПП на аэродроме нет.

ВПП 01 оборудована огнями приближения (ОВИ-1), протяженностью 900 м типа Ара-Ата, ВПП 19 оборудована огнями приближения (ОМИ), протяженностью 900 м.

Вид разрешенных полетов – ППП/ПВП.

Карта аэродрома (АИП России) приведена на Рис. 13.

АИП
РОССИЯ

КНИГА 4

AD 2.1 УСДМ-31
27 ЯНВ 22

КАРТА
АЭРОДРОМА

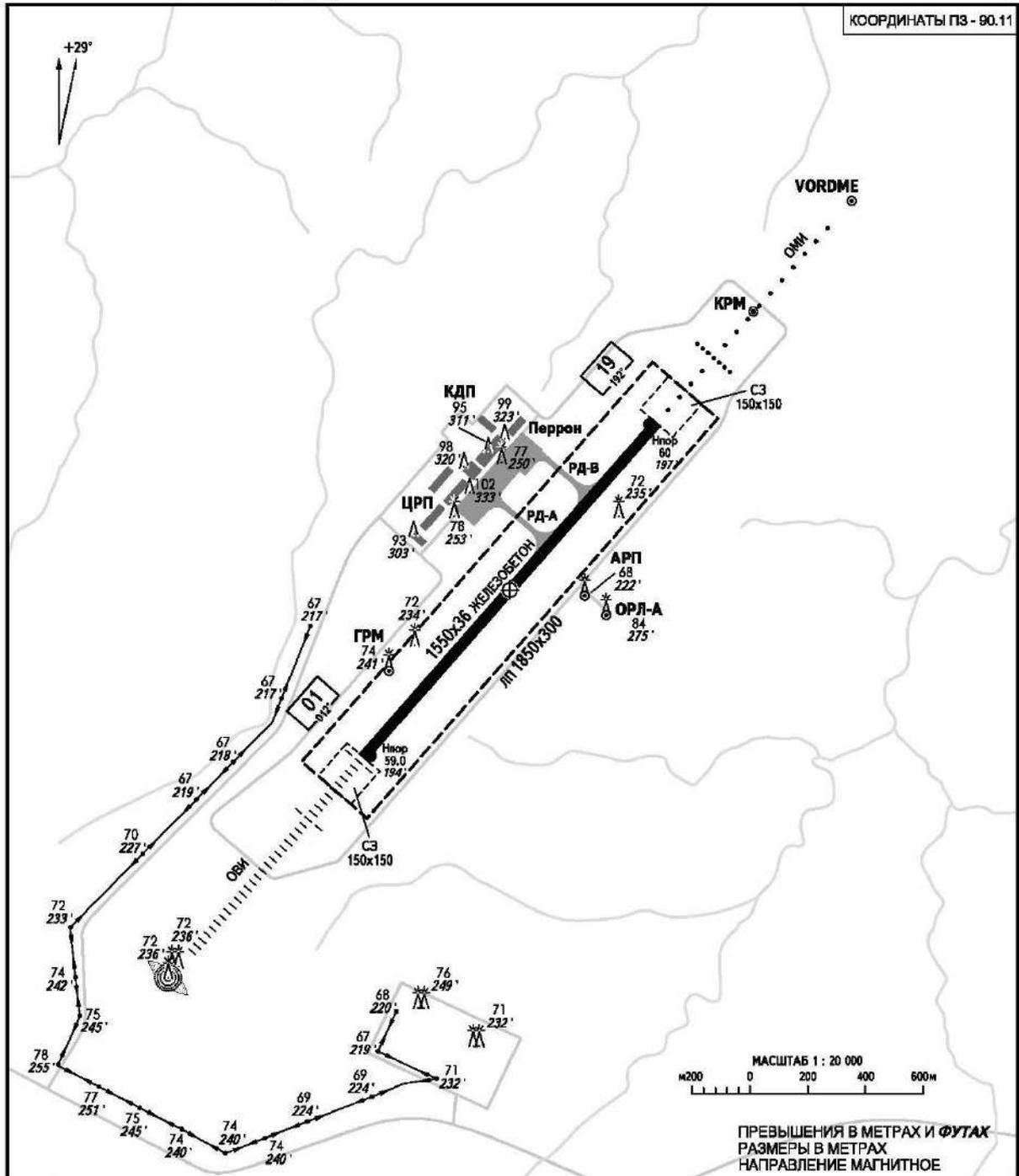
КТА
71° 00' 40"с
074° 15' 35"в

Наэр
63м
206'

УТРЕННИЙ ИНФОРМАЦИЯ 130.500 (129.000)
УТРЕННИЙ ПЕРРОН 118.900
УТРЕННИЙ ТРАНЗИТ 129.500

ТАДЕВЯ-ЯХА, РОССИЯ

УТРЕННИЙ



ВПП	НАПРАВЛЕНИЕ (ИСТИННОЕ)	ПОРОГ ВПП	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ
01	041.05°	71°00'21.37"с 074°14'44.98"в	PCN 26/F/A/X/T
19	221.07°	71°00'59.09"с 074°16'25.91"в	

ИЗМ: Новая карта.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

ПОПРАВКА 01/22

Рис. 13. Карта аэродрома Утренний (АИП России)

Состав и размещение радиотехнического оборудования аэродрома приведены на Рис. 14.



Рис. 14. Состав и размещение радиотехнического оборудования аэродрома

Установленные РПП авиакомпании эксплуатационные минимумы для захода на посадку и взлета приведены на Рис. 15.



Руководство по производству полетов АО «ЮТэйр

Часть С. Районы, маршруты и аэродромы

Приложение С.2. Сборник эксплуатационных минимумов аэродромов для ВС Ан-24/26

УГРЕННИЙ
Категория аэродрома В

- УСДМ - РОССИЯ

Регистр. № 136
Дата редакции: 27.01.2022

И лор. (Ф уты, метры)	ALS, (метры) RL, CL	Минимумы для взлета				Минимумы для посадки								
		С огнями оси ВПП		Без огней оси ВПП		ILS (СП)			LOC GS OUT (КРМ) (1)	YDR (1)	NDB	Circle-to-land		
		День (м)	Ночь (м)	День (м)	Ночь (м)	Др. DA (футы) x L _{взл} , (м)	Др. DA (футы) x L _{пос} , (м)	ПОС DA (футы) x L _{взл} , (м)	MDA (футы) x L _{взл} , (м)	MDA (футы) x L _{пос} , (м)	MDA (футы) x L _{взл} , (м)	MDA (футы) x L _{пос} , (м)		
01	194' 59	OM I 900M, RL			300	400			436x800 131(72)x800	525x1500 160(100)x1500		525x7500 160(100)x7500	855x2500 260(200)x2500	KS, LOC, VCR 694x2500 210(150)x2500 NDB 855x2500 260(200)x2500
10	197' 60	OM I 900M, RL			300	400						525x7500 160(100)x1500	855x2800 260(200)x2800	VOR 694x2500 210(150)x2500 855x2800 260(200)x2800

(1) C FAF

Рис. 15. РПП авиакомпании. Установленные минимумы

1.11. Бортовые самописцы

На самолете были установлены регистраторы полетной параметрической информации: КЗ-63, ЭБН-12 и МСРП-12-96, а также звуковой регистратор МС-61.

Носители информации, снятые с регистраторов, были переданы на исследование в лабораторию МАК. Записи аварийного полета на КЗ-63, ЭБН-12, МСРП-12-96 и МС-61 имеются, используются комиссией при изучении обстоятельств и установлении причин АП.

1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и их расположении на месте происшествия

Район АП представляет собой равнинную местность с редкой растительностью (Рис. 16). Максимальная высота рельефа местности над уровнем моря – 70 м.

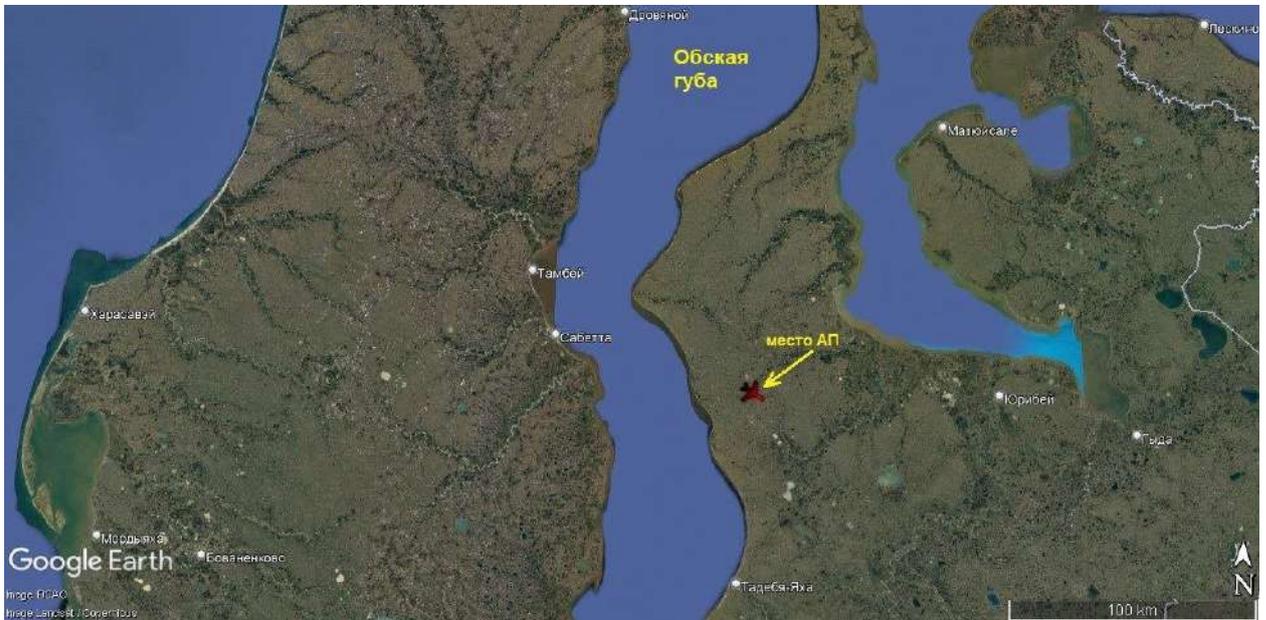


Рис. 16. Район АП на снимке из космоса

Место АП находится на продолженной оси ВПП 01, на удалении 865 м до входного торца ВПП 19 (Рис. 17). ВС на месте АП находилось с МК = 096° (ИК = 125°).



Рис. 17. Место АП относительно ВПП 19 аэродрома Утренний

Первое столкновение ВС со снежным бруствером произошло левой основной стойкой шасси на удалении ≈ 960 м до входного торца ВПП 19. Далее, на удалении ≈ 955 м, произошло столкновение ВС левой консолью крыла со снежный бруствером, в результате чего произошло ее разрушение (Рис. 18).



Рис. 18. Разрушенная отъемная часть левой консоли крыла на месте АП

В это же время произошло касание колесами правой основной стойки шасси заснеженной земной поверхности. В процессе движения по земной поверхности и снежному брустверу ВС получило существенные повреждения (смотри Рис. 7 – 10).

На удалении ≈ 90 м от места приземления самолет развернулся влево на угол $\approx 95^\circ$ и остановился в точке с координатами: $71^\circ 01' 19.7''$ с. ш., $074^\circ 17' 23.9''$ в. д. (место АП).

При осмотре фюзеляжа и силовой установки ВС фрагментов птиц (крови, перьев) не обнаружено.

Расположение ВС и его фрагментов показано на Рис. 19.

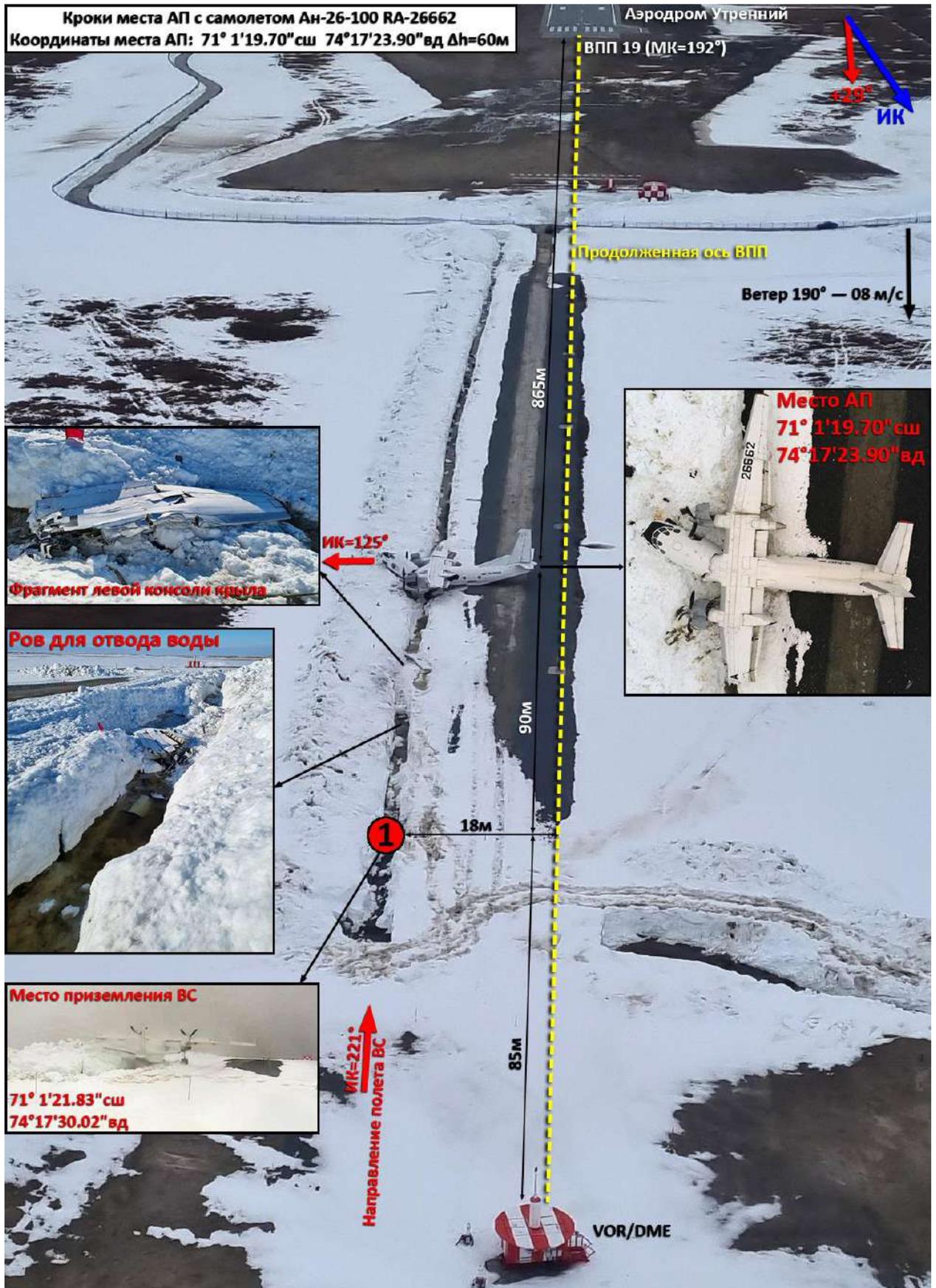


Рис. 19. Расположение ВС и его фрагментов

1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований

После АП во врачебном здравпункте аэровокзала Утренний был проведен медицинский осмотр членов экипажа и пассажиров ВС.

За медицинской помощью обратилось три пассажира. Доставлены в стационар бригадами ССМП один пассажир и один член экипажа (второй пилот). Госпитализирован второй пилот.

Члены летного экипажа были освидетельствованы на состояние алкогольного опьянения. Состояние алкогольного опьянения не выявлено.

1.14. Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии

При выполнении посадки летный экипаж размещался в кабине ВС на штатных рабочих местах, с пристегнутыми ремнями безопасности. Бортпроводник и пассажиры находились в салоне ВС. Все были пристегнуты привязными ремнями безопасности. Схема размещения травмированных членов экипажа и пассажира в кабине ВС приведена на Рис. 20.

После АП пассажиры были эвакуированы через разлом в фюзеляже ВС. Все передвигались самостоятельно.

Примечание: *Из объяснений бортпроводника от 20.06.2024:*

«...После полной остановки воздушного судна я отстегнула свой ремень безопасности и, оценив ситуацию, проследовала к аварийному выходу слева по полету в передней части ВС для его открытия. Но данный выход не представилось возможным открыть, так как пол был деформирован. Возможность проследовать к другим аварийным выходам отсутствовала. В салоне присутствовал резкий запах керосина. Я обратила внимание на то, что с аварийным выходом слева по полету – разлом фюзеляжа, который позволял произвести эвакуацию пассажиров. Убедившись в том, что винты остановлены и выход через разлом безопасен, я начала подавать команды на эвакуацию.... Пассажиры самостоятельно покинули борт ВС».

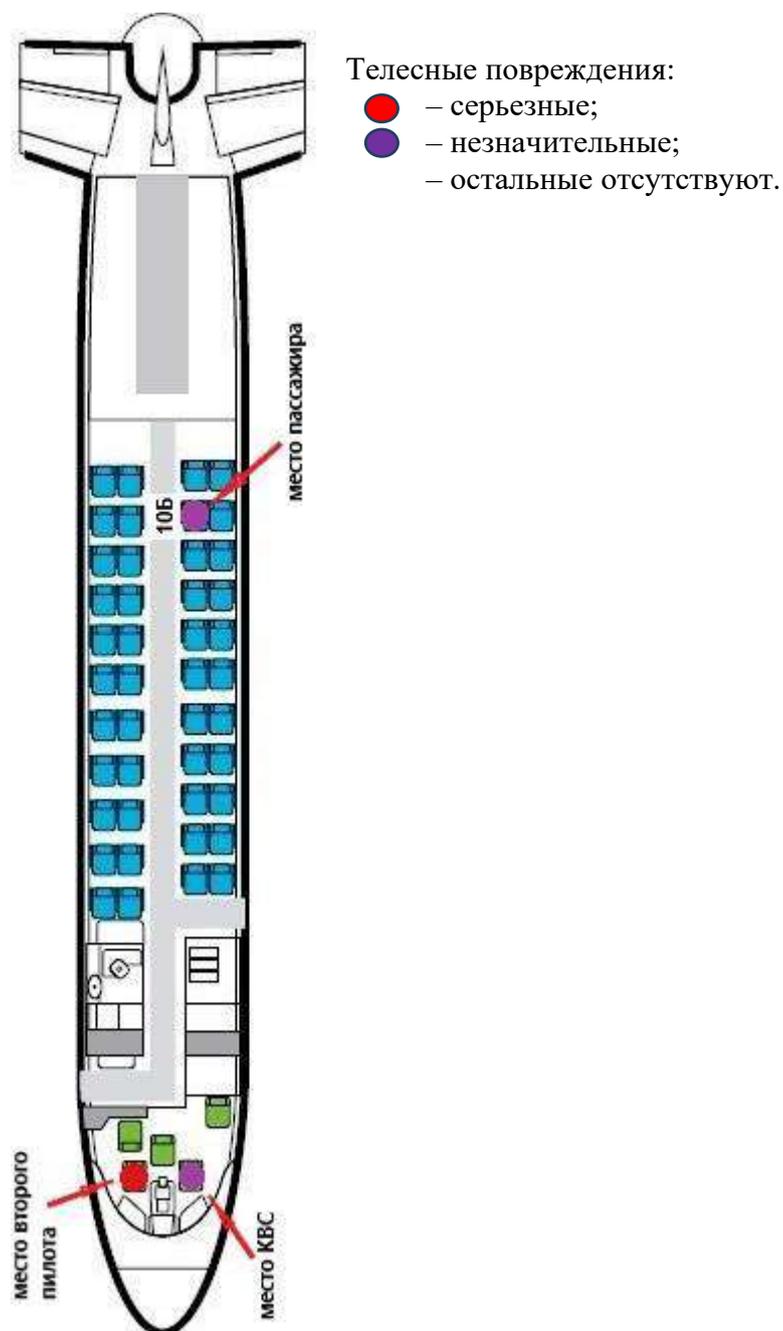


Рис. 20. Схема размещения травмированных членов экипажа и пассажира в кабине ВС

После прибытия аварийно-спасательной команды на место АП медицинская помощь была оказана КВС, второму пилоту и одному пассажиру.

1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Состав аварийно-спасательной команды аэродрома Утренний:

- аварийно-спасательные подразделения – три аварийно-спасательных отряда в составе 4-х специалистов и 1 автомобиля в каждом отряде;
- расчеты, выполняющие неотложные работы:
 - расчет поддержания порядка в составе 4-х специалистов и 1 автомобиля;
 - расчет здравпункта в составе 4-х специалистов и 1 автомобиля;

- расчет службы спецтранспорта и аэродромного обеспечения в составе 5-х специалистов и 3-х автомобилей;
- расчет участка наземного обслуживания в составе 3-х специалистов;
- расчет организации перевозок в составе 4-х специалистов;
- расчет организации связи в составе 1 специалиста;

В 15:40:33 диспетчер ПИО аэродрома Утренний объявил сигнал «Тревога».

В 15:42 аварийно-спасательная команда в составе 3-х аварийно-спасательных отрядов выдвинулась к месту, указанному диспетчером ПИО.

В 15:43 ВС было визуально обнаружено на месте АП.

В 15:45 аварийно-спасательная команда прибыла на место АП и приступила к боевому развертыванию.

В 15:46 на место АП прибыли: расчет здравпункта, расчет поддержания порядка, аварийно-спасательный автомобиль СПАСОП с медицинским фургоном. Расчет здравпункта приступил к оказанию медицинской помощи КВС, второму пилоту и пассажиру.

В период с 15:46 до 16:01 на место АП прибыли: расчет участка наземного обслуживания, расчет организации перевозок, расчет службы спецтранспорта и аэродромного обеспечения, расчет организации связи.

В 15:59 пассажиры на автобусе эвакуированы в зону ожидания (операционный зал аэропорта Утренний).

В 16:37 – отбой Тревоги.

В 16:38 зона происшествия передана под охрану САБ.

Пожара на месте АП не было. Во избежание возгорания ВС пеногасящим составом были обработаны двигатели и зона разлива топлива. Расход воды составил 24000 л, пенообразователя – 1900 л.

Служба ПАСОП обособленного подразделения Утреннее ООО «Международный аэропорт Сабетта» имеет свидетельство об аттестации на право ведения аварийно-спасательных работ № 02565 (регистрационный № 15.ТЮ-504-0018), выданное Росавиацией 17.08.2021, сроком действия до 17.08.2024.

При АП сигналов срабатывания аварийного радиомаяка, находившегося на ВС, Международной спутниковой системой поиска и спасания КОСПАС-САРСАТ не зафиксировано.

1.16. Испытания и исследования

1.16.1. Исследование ГСМ

Исследования проб топлива из расходного топливного бака ВС, моторного масла из левого и правого двигателей, а также проб топлива из топливного резервуара и топливозаправщика международного аэропорта Сабетта проводятся в ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации» (г. Москва).

1.16.2. Исследования СРПБЗ

В связи с отсутствием записей на носителях информации бортовых регистраторов сигналов срабатывания СРПБЗ (EGPWS MARK-VIII), установленной на борту ВС, комиссией по расследованию принято решение об исследовании данного оборудования с целью оценки технического состояния и работоспособности.

1.17. Информация об организациях и административной деятельности, имеющих отношение к происшествию

Собственником самолета Ан-26-100 RA-26662 является АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» (свидетельство о регистрации ВС № 4435, выдано 17.04.2017 Росавиацией). Юридический адрес: ХМАО-Югра, г. Нефтеюганск, улица Ленина, дом 18/1.

Эксплуатантом самолета Ан-26-100 RA-26662 является АО «ЮТэйр» (сертификат эксплуатанта СЭ АОС № 53, выдан 17.12.2020 Росавиацией). Юридический адрес: 626020, Тюменская область, Нижнетавдинский район, село Нижняя Тавда, улица Октябрьская, дом 4. Согласно эксплуатационной спецификации, АО «ЮТэйр» имеет право на самолете Ан-26-100 RA-26662 выполнять коммерческие воздушные перевозки пассажиров и грузов.

Оператором аэродрома Утренний является АО «Международный аэропорт Сабетта» (сертификат оператора аэродрома ГА № ФАВТ.ОА-065 выдан 09.06.2017 Росавиацией). Юридический адрес: 629003, ЯНАО, г. Салехард, улица Республики, дом 9.

Контроль (надзор) за исполнением требований субъектами надзора в сфере ГА осуществляет Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Северо-Западному федеральному округу. Почтовый адрес: 190068, г. Санкт-Петербург, проспект Римского-Корсакова, дом 39.

2. Рекомендации по повышению безопасности полетов

С летным составом по типам ВС провести дополнительные занятия по:

- порядку анализа метеорологической обстановки, принятия решений на вылет и выполнения посадки или ухода на запасной аэродром;
- действиям при несоответствии параметров полета ВС критериям стабилизированного захода на посадку;
- порядку работы с аппаратурой СРПБЗ.