



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

06.06.14 № 02.3-1495

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 12

31.05.2014 в районе Мунозеро (Мурманская область) произошла катастрофа вертолета Ми-8АМТ RA-22423 ЗАО «Авиакомпания «СПАРК авиа».

Сведения об экипаже:

Командир вертолета – 40 лет, окончил Бугурусланское ЛУГА в 1995 году. Общий налет – 4570 часов, налет на вертолете Ми-8 – 4376 часов. В качестве командира ВС – 472 часа. Минимум ПВП 150×2000×25

Второй пилот – 35 лет, окончил Сызранское военное АУЛ в 2001 году. Общий налет – 832 часа, налет на вертолете Ми-8 – 811 часов. В качестве второго пилота – 811 часов.

Бортмеханик – 55 лет, окончил Иркутское высшее военное авиационное инженерное училище в 1980 году. Общий налет – 5299 часов, налет на вертолете Ми-8 – 2938 часов. В качестве бортмеханика – 2938 часов.

Сведения о вертолете:

Вертолет Ми-8Т RA-22423, заводской № 8АМТ00643083601U, выпущен Улан-Удинским заводом 29.09.2008, ремонтов не имел. Нарботка СНЭ – 1924 часа. Межремонтный ресурс – 2000 часов, остаток межремонтного ресурса – 76 часов.

Левый двигатель ТВ3-117ВМ № 3877882802005 выпуска 23.04.2008, ремонтов не имел. Нарботка СНЭ – 1924 часа. Межремонтный ресурс – 2000 часов, остаток межремонтного ресурса – 76 часов.

Правый двигатель ТВ3-117ВМ № 3877882802052 выпуска 10.06.2008, ремонтов не имел. Нарботка СНЭ – 1924 часа. Межремонтный ресурс – 2000 часов, остаток межремонтного ресурса – 76 часов.

Редуктор ВР-14 № 10401428 выпуска 11.07.2008, ремонтов не имел.

Наработка СНЭ – 1924 часа. Межремонтный ресурс – 2000 часов, остаток межремонтного ресурса – 76 часов.

Лопастей несущего винта – наработка 871 час.

Последнее периодическое ТО вертолета выполнено 25.03.2014 по форме Ф-1 + ДФ-2 + подготовка к ВЛП.

Метеорологические условия:

Туман, ветер у земли не установившийся 0-2 м/с; температура +15°C.

31.05.2014 выполнялся полет по перевозке пассажиров из рыбацкого лагеря п.п. Пятка на п.п. Конозеро. По предварительным данным, на борту находилось 3 члена экипажа, 1 авиационный техник и 14 пассажиров (данные уточняются).

В 20.20 (мск) экипаж вертолета Ми-8АМТ RA-22423 «СПАРК авиа» не доложил о посадке вертолета. Вертолет обнаружен 01.06.2014 в 11.10 (мск) в результате поисково-спасательных работ в 200 м от береговой черты Мунозера, вблизи устья р. Щучья, на глубине около 2 м в разрушенном состоянии.

В настоящее время обнаружены 15 тел погибших, поиски еще одного погибшего продолжаются. Опасных грузов на борту не было.

Несмотря на все проводимые профилактические мероприятия, продолжают авиационные происшествия с вертолетами гражданской авиации Российской Федерации.

Только за период с 2010 года с вертолетами гражданской авиации Российской Федерации произошло 9 авиационных происшествий, связанных с попаданием в метеоусловия, не обеспечивающих полет по ПВП и непринятием экипажем своевременного решения о прекращении выполнения полетного задания, возврате на аэродром вылета или производстве вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха. Причем, из 9 авиационных происшествий, 4 произошло с вертолетами коммерческой авиации (4 катастрофы, приведшие к гибели 30 человек).

09.03.2013 в Демократической Республике Конго потерпел катастрофу вертолет Ми-8АМТ RA-22472 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр». Полет проходил в горной местности, днем, в условиях ливневого дождя. В расчетное время в пункт назначения вертолет не прибыл. Организованными поисково-спасательными работами вертолет был обнаружен разрушенным и частично сгоревшим на склоне горы на высоте 3700 футов в 15 км от намеченного пункта посадки. Расследование катастрофы продолжается.

02.07.2013 в районе н.п. Депутатский (Республика Саха (Якутия)) произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22657 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии». По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию данной катастрофы: «Наиболее вероятной причиной катастрофы вертолета Ми-8Т RA-22657 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» явилось несоблюдение командиром ВС

правил визуальных полетов, установленных ФАП полетов в воздушном пространстве РФ, утвержденных приказом Министра обороны, Минтранса, Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51 и ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных Приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 № 128, выразившееся в несвоевременном решении о возврате на аэродром вылета при ухудшении метеоусловий в полете ниже установленных для ПВП, снижении ниже безопасной высоты полета в горной местности. Отсутствие опыта и навыков полетов по приборам и несоответствие фактического уровня подготовки КВС ФАП «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам гражданской авиации», утвержденным Приказом Минтранса РФ от 12.09.2008 № 147, не были учтены ВКК Росавиации при выдаче КВС свидетельства линейного пилота.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

Неудовлетворительная подготовка экипажа к полету (предварительная подготовка к полету в полном составе экипажа не проводилась, в рабочем плане полета не отражены профиль полета в горной местности, рельеф местности, не указана безопасная высота полета по маршруту).

Авиакомпания не довела до экипажа информацию о маршруте и высоте полета, поданных в плане полета и имеющихся в разрешении центра ЕС ОрВД на использование воздушного пространства.

Неудовлетворительный уровень выполнения технологии работы и взаимодействия в экипаже.

Получению телесных повреждений и гибели пассажиров могли способствовать:

наличие в грузовой кабине незакрепленного багажа, перевозимой почты и груза;

неиспользование ремней безопасности пассажирами;

непродуманное размещение пассажиров и перевозимых детей на сиденьях.

При включенной системе СРПБЗ, она обеспечила бы предупреждение экипажа об опасности. При соответствующей подготовке экипажа по использованию системы СРПБЗ в полете, катастрофу, возможно, можно было бы предотвратить».

С целью реализации дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности полетов при попадании в метеоусловия, не обеспечивающих полет по ПВП, п р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. довести данную информацию до руководителей базирующихся на подконтрольной территории эксплуатантов гражданской авиации, а также собственников воздушных судов;

1.2. проверить наличие в руководствах по производству полетов авиапредприятий (авиакомпаний), намеревающихся выполнять спецрейсы по

обслуживанию глав администраций субъектов Российской Федерации, полномочных представителей Президента Российской Федерации в федеральных округах, специального раздела, определяющего порядок подготовки и выполнения таких полетов.

2. Руководителям организаций гражданской авиации, а также собственникам воздушных судов:

2.1. изучить настоящую информацию с летным и инженерно-техническим персоналом;

2.2. повторно изучить с экипажами вертолетов причины авиационных происшествий с вертолетами, произошедшими 28.04.2002 на вертолете Ми-8АМТ RA-22158, 09.01.2009 на вертолете Ми-171 RA-22463 и 02.07.2013 Ми-8Т RA-22657;

2.3. повторно изучить с экипажами вертолетов приказы Росавиации от 22.06.2012 № 386 «Об авиационном происшествии с вертолетом Bell-407 RA-01899» и от 21.02.2013 № 84 «Об авиационном происшествии с вертолетом Ми-8Т RA-22387», а также информации по безопасности полетов за 2013 год № 4 и № 12;

2.4. с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей воздушных судов провести занятия по правилам принятия решения на вылет по ПВП и действиям при встрече с погодными условиями, не позволяющими продолжать полет по ПВП, с учетом требований пунктов 2.7.1, 2.8, 2.15, 2.17, 3.33, 3.69, 3.72, 3.109, 5.37 и 5.45 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

2.5. при проведении предварительной подготовки с экипажами вертолетов обращать внимание на возможность скоротечных изменений метеоусловий по маршруту и в местах предполагаемых посадок на площадках, исходя из местных географических и климатических особенностей, а также на своевременность принятия решения о продолжении полета при встрече с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями.

Начальник Управления инспекции
по безопасности полетов



С.С. Мастеров