



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**
(РОСАВИАЦИЯ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

04.12.2015 № 4.02 - 1071

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 24

Информирую об обстоятельствах авиационных происшествий и об оперативных рекомендациях комиссий по расследованию.

26.11.2015 в районе аэродрома Игарка (Красноярский край) произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-25361 ООО Авиакомпания «Турухан».

Выполнялся полет по перевозке пассажиров по маршруту Игарка – НПС-2 – Красноселькуп – Игарка. На борту вертолета находилось 22 пассажира и 3 члена экипажа. После взлета в аэропорту Игарка, экипаж воздушного судна в установленное время не вышел на связь. При проведении поисково-спасательных работ вертолет был обнаружен разрушенным на льду реки Енисей. В результате авиационного происшествия погибло 9 пассажиров и 3 члена экипажа.

Сведения о КВС: окончил Сызранское ВВАУЛ в 1982 году, свидетельство линейного пилота от 30.05.2008 выдано Омским ЛТК ГА, метеоминимум ПВП день 100/1000/25, ПВП ночь 450/400/25, ППП 100/1000/25, общий налет 9036 ч., налет на данном типе в качестве КВС 3427 ч.

Фактические метеоусловия по данным АМСГ Игарка на момент АП были следующими: ветер 140° - 5 м/с, видимость 6000 м, облачность 7 октантов, кучево-дождевая, нижняя граница облачности 660 м, ливневой снег, температура воздуха -15° С, температура точки росы -18° С, атмосферное давление 748 мм рт.ст.

Место АП расположено в русле реки Енисей (на удалении 1250 м от правого берега и 1650 м от левого) на ледовой поверхности, толщина которой составляет около 50 см.

По предварительной информации, со слов пассажиров, после взлета на высоте около 100 м вертолет резко накренился вправо и со снижением на пикировании столкнулся с ледовой поверхностью реки. Предварительная расшифровка средств объективного контроля показала, что примерно через 1 минуту 30 секунд после начала полета у вертолета стал развиваться правый крен (до 50° к моменту прекращения записи). Судя по переговорам экипажа, полетная ситуация была идентифицирована как отказ автопилота в канале крена.

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Ведется расследование комиссией МАК с участием представителей Красноярского МТУ Росавиации.

22.11.2015 днем (02 ч. 01 мин. UTC) на аэродроме Ош (Киргизская Республика) произошла авария самолета В-737-300, зарегистрированного в Государственном реестре Киргизской Республики и эксплуатируемого киргизской авиакомпанией. Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту Красноярск – Бишкек – Ош. На борту находилось 5 членов экипажа (2 пилота и 3 бортпроводника), 1 инженер ИАС для наземного обслуживания ВС на внебазовых аэродромах и 153 пассажира.

Метеоусловия при посадке: ветер 270° - 3 м/с, видимость 50 м, дальность видимости на полосе 50 м, туман, вертикальная видимость 100 футов (30 м), температура +5° С, точка росы +4° С, давление 1025 гПа, полоса 12 влажная, сцепление хорошее.

По объяснению экипажа, при заходе на посадку по ГПП по системе ИЛС, после получения информации о метеоусловиях на аэродроме ниже минимума, КВС принял решение продолжить заход до ВПР. После принятия решения об уходе на второй круг произошло грубое касание ИВПП с последующим уходом. После ухода экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Бишкек, однако в наборе высоты круга появились признаки отказа правого двигателя и двух гидросистем. Экипаж выключил двигатель и принял решение производить аварийную посадку на аэродроме Ош, несмотря на полученные данные о метеоусловиях ниже минимума, о чем было доложено диспетчеру «подхода». Кабинный экипаж был предупрежден об аварийной посадке. Диспетчером УВД была объявлена тревога, подготовлены аварийные формирования, пожарные расчеты и технические средства. Повторный заход был обеспечен векторением на курс посадки и далее осуществлялся по ИЛС, по курсу достаточно точно. Приземление произошло практически на двигатели и фюзеляж, так как шасси было повреждено при первом грубом касании ИВПП.

Перелет составил около 1400 м от начала ИВПП. Самолет выкатился по курсу посадки за пределы ИВПП примерно на 500 м. По команде КВС, cabinным экипажам была произведена аварийная высадка пассажиров, травмы различной степени тяжести получили 10 пассажиров, госпитализировано 4 пострадавших.

В результате авиационного происшествия на самолете разрушены шасси, двигатели, имеются многочисленные повреждения силовых элементов фюзеляжа и крыла самолета.

Сведения о КВС: окончил Краснокутское летное училище в 1987 году, метеоминимум САТ ША ICAO, 15x175 взлет 125 м, общий налет 10600 ч., налет на Ан-2 в качестве второго пилота 900 ч., на Ан-24,26 в качестве штурмана 652 ч., на Ил-18 в качестве штурмана 492 ч., на Ту-154 в качестве штурмана 2469 ч., восстановление в качестве пилота уточняется, налет на данном типе В-737(200-300) - 3500 ч., из них в качестве КВС - 2009 ч.

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Настоящую информацию довести до руководителей подконтрольных организаций гражданской авиации и аэропортов.
2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Учитывая рекомендации комиссии по расследованию катастрофы Ми-8 RA-25361, на всем парке вертолетов семейства Ми-8 при первой посадке на базовом аэродроме (площадке) провести разовую проверку:

- гидросистемы согласно пункта 2.10.06 Регламента ТО Ми-8 часть 1;
- автопилота согласно пункта 2.18.00.03 Регламента ТО Ми-8 часть 2.

О результатах проверки доложить в Управление поддержания летной годности воздушных судов Росавиации.

2.2. Учитывая рекомендации комиссии по расследованию аварии В-737-300 EX-37005:

- информацию довести до авиационного персонала, участвующего в подготовке, выполнении и обеспечении полетов;

- обратить внимание на уровень профессиональной подготовки экипажей;

- обратить внимание на соблюдение членами экипажей инструкций по взаимодействию и технологии работ членов экипажей ВС на этапах снижения и захода на посадку по ППП;

- потребовать от экипажей строгого соблюдения порядка действий при заходе ВС на посадку в случае получения информации об ухудшении метеоусловий ниже установленных метеорологических минимумов аэродромов;

- повторно изучить с летным составом действующие правила выполнения полетов, касающиеся точных и неточных заходов на посадку, обратив особое внимание на выполнение посадок по CAT I, CAT II и CAT III ИКАО;

- организовать повторное изучение с диспетчерами УВД органов ОВД, осуществляющих аэродромное диспетчерское обслуживание воздушного движения, положений пунктов 5.4 – 5.6.4 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 25.11.2011 № 293;

- на специальных разборах повторно изучить с летным составом, с персоналом ОВД и работниками АМСГ материалы расследования АП с самолетом Ту-154М авиакомпании «Когалымавиа» в аэропорту Мешхед (Иран) 24.01.2010 и с самолетом Ту-134 авиакомпании «Кыргызстан» в аэропорту Ош 28.12.2011 (подробная информация размещена на официальном сайте МАК в сети Интернет по адресу: <http://www.mak.ru/russian/investigations>).

2.3. В рамках функционирования СУБП провести анализ достаточности и эффективности разработанных и реализованных мероприятий по контролю, с использованием данных по расшифровке средств объективного контроля, за соблюдением экипажами технологии работы членов летного экипажа.

2.4. Командному составу эксплуатантов, руководителям подразделений провести занятия по порядку выполнения полетов в сложных метеорологических условиях. При этом особое внимание уделить своевременности принятия решения о прекращении выполнения задания при встрече с метеоусловиями хуже установленных требований.



О.Г. Сторчевой