

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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

22 июля 2002 г

№ НА-262-р

Москва

О КАТАСТРОФЕ ВЕРТОЛЕТА МИ-8АМТ RA-22158

Двадцать восьмого апреля 2002 г., днем, в сложных метеоусловиях, в 159 км от аэропорта Абакан произошла катастрофа вертолета Ми-8АМТ RA-22158 Дочернего предприятия "Аэропорт "Черемшанка" ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан", подконтрольного Красноярскому МТУ воздушного транспорта Минтранса России.

Экипаж вертолета в составе командира воздушного судна (КВС) А.В. Куриловича, проверяющего - командира звена Т.Ш. Ахмерова и бортмеханика П.Н. Евсеевского выполнял транспортно-связной полет по маршруту аэропорт Черемшанка - посадочная площадка "Сосны" - населенный пункт Ермаковское - район озера Ойского. После взлета в населенном пункте Ермаковское на борту вертолета кроме членов экипажа находилось 17 пассажиров (губернатор Красноярского края А.И. Лебедь и сопровождающие его лица), взлетный вес и центровка вертолета не выходили за ограничения РЛЭ вертолета Ми-8АМТ.

При выполнении полета в горной местности на высоте менее безопасной в условиях ограниченной видимости вертолет столкнулся с проводами линии электропередач.

В результате авиационного происшествия 8 пассажиров погибло, остальные пассажиры и члены экипажа получили травмы различной степени тяжести. Вертолет получил значительные повреждения и восстановлению не подлежит.

Причиной авиационного происшествия явилось сочетание следующих факторов:

неудовлетворительная организация летной работы в звене ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан", базирующегося в аэропорту Черемшанка, в результате чего подготовка и обеспечение выполнения данного рейса были проведены неудовлетворительно;

нарушение экипажем требований п.п. 5.5.1 и 5.3.3 НПП ГА-85, выразившееся в принятии решения на полет в горной местности без анализа метеорологической обстановки и при прогнозе погоды, не соответствующем требованиям для полётов по ПВП;

нарушение экипажем требований п. 5.3.13 НПП ГА-85 о необходимости прекращения выполнения полетного задания при встрече погодных условий, не соответствующих требованиям для полетов по ПВП, и выполнение полета на высоте ниже безопасной, что является нарушением требований п. 5.3.15 НПП ГА-85;

нарушение специалистами служб УВД аэропортов Черемшанка, Шушенское и Абакан требований п. 5.3.16 НПП ГА-85 в части принятия мер по информированию экипажа о метеорологической обстановке в районе полетов, не обеспечивающей безопасность полетов, и по назначению безопасного эшелона;

нарушение АМСГ Абакан требований п. 9.4.2 НМО ГА-95, в результате чего составленный прогноз погоды не имел информации о закрытии гор облаками, составленный прогноз погоды не оправдался.

неудовлетворительная работа по обеспечению безопасности полетов в Красноярском МТУ воздушного транспорта Минтранса России.

Комиссией ГСГА Минтранса России была проведена проверка обеспечения безопасности полетов в Красноярском МТУ воздушного транспорта Минтранса России и в ряде подконтрольных ему авиапредприятий.

По результатам проверки был сделан вывод, что с ноября 2001 года (катастрофа вертолета Ми-2 RA-23656 ООО "Таймыртур-Авиатранс"), состояние безопасности полетов в Красноярском МТУ воздушного транспорта Минтранса России находится на неудовлетворительном уровне. При этом нарушения и недостатки, выявленные при расследовании катастрофы вертолета Ми-8АМТ RA-22158 Дочернего предприятия "Аэропорт "Черемшанка" ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" аналогичны недостаткам, выявленным при расследовании катастрофы вертолета Ми-2 RA-23656 (распоряжение ГСГА Минтранса России от 25.03.02 г. № НА-98-р). Данное обстоятельство свидетельствует о том, что после катастрофы вертолета Ми-2 должные меры по устранению недостатков в деятельности подконтрольных предприятий не были приняты.

Вопросами организации летной работы в управлении практически не занимается никто, в связи с чем был выявлен ряд грубых нарушений процедур поддержания профессиональной подготовки лётно-инспекторского состава. Лётно-методическая работа в аппарате Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России не проводится.

В 2001 г. в связи с выявленными недостатками руководителю Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России приказом Министра транспорта Российской Федерации от 13.02.01 г. № 197/к "О недостатках в осуществлении контроля за безопасностью полётов в организациях гражданской авиации, подконтрольных Красноярскому МТУ воздушного транспорта Минтранса России" был объявлен выговор.

Результаты работы комиссии ГСГА Минтранса России также показали, что, несмотря на неоднократные требования ГСГА Минтранса России, в территориальных органах воздушного транспорта Минтранса России по прежнему отмечаются факты формального контроля за деятельностью авиапредприятий. Предлагаю:

1. Руководителю Департамента летных стандартов Минтранса России:

1.1. В связи с выявленными комиссией ГСГА Минтранса России фактами нарушений правил производства и обеспечения полетов в ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан", влияющих на безопасность полетов, подготовить проект заключения о соответствии ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" сертификационным требованиям.

1.2. До 01.09.02 г. подготовить предложения по разработке типового положения о структурном подразделении территориального органа воздушного транспорта Минтранса России, ответственного за организацию летной работы и контроль летной деятельности.

1.3. Совместно с руководителем Департамента государственного регулирования организации воздушного движения Минтранса России рассмотреть вопрос о целесообразности внесения уточнений в нормативные документы в части необходимости составления экипажем при выполнении полётов вне воздушных трасс по районам авиационных работ схемы полёта, с дополнительно нанесёнными на ней естественными и искусственными препятствиями, и вручения её диспетчеру АДП (КДП МВЛ) аэропорта вылета.

2. Руководителям департаментов, начальникам управлений ГСГА Минтранса России организовать исполнение плана мероприятий по результатам расследования катастрофы вертолёта Ми-8АМТ RA-22158 по направлению своей деятельности.

3. Руководителю Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России:

3.1. Принять меры по устранению выявленных в ходе расследования катастрофы и проверки обеспечения безопасности полетов в Красноярском МТУ воздушного транспорта Минтранса России недостатков в организации и обеспечении безопасности полетов в подконтрольных авиапредприятиях.

3.2. О принятых мерах доложить в Государственную службу гражданской авиации

Минтранса России в 15-дневный срок после получения настоящего распоряжения.

3.3. В связи с выявленными в ходе расследования катастрофы вертолета Ми-8АМТ RA-22158 серьезными недостатками в обеспечении безопасности полетов рассмотреть вопрос о соответствии занимаемым должностям заместителя руководителя Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России А.Т. Кудели, начальника отдела государственного надзора за безопасностью полетов А.В. Родионова и начальника отдела сертификации эксплуатантов ГА и контроля лётной работы Н.И. Полякова.

4. Руководителям территориальных органов воздушного транспорта Минтранса России:

4.1. Обратить внимание на низкое качество сертификационных и инспекторских проверок подконтрольных организаций гражданской авиации, в результате чего серьезные недостатки в их деятельности выявляются только комиссиями ГСГА Минтранса России. Принять меры к повышению качества таких проверок.

4.2. Довести данное распоряжение до всех подконтрольных организаций гражданской авиации.

5. Руководителям организаций гражданской авиации:

5.1. Полеты по перевозке руководителей субъектов Российской Федерации выполнять с обязательным информированием и после разрешения руководителя территориального органа воздушного транспорта Минтранса России, ответственного за контроль деятельности авиапредприятия.

5.2. Восстановить в штурманских комнатах аэропортов стенды с рельефами местности и искусственными препятствиями в районе аэродрома и на территориях выполнения авиационных работ с целью повышения качества проведения предварительной и предполетной подготовки экипажей.

5.3. Проконтролировать выполнение экипажами требований п. 8.1.8.1 НПП ГА-85 при подготовке к выполнению полетов в горной местности в части вычерчивания вертикального разреза рельефа местности по маршруту полета с указанием места и высоты естественных и искусственных препятствий.

5.4. Исключить случаи переоборудования воздушных судов и установки дополнительного оборудования без разрешения или по документации не согласованной с ГСГА Минтранса России.

5.5. Настоящее распоряжение изучить со всем летным составом и специалистами, обеспечивающими полеты.

6. Контроль за выполнением требований настоящего распоряжения возложить на начальника Управления государственного надзора за безопасностью полетов В.А. Рудакова.

Приложение: Анализ обстоятельств и причины катастрофы вертолета Ми-8АМТ RA-22158.

Первый заместитель Министра

А. В. Нерадько

Приложение
к распоряжению Минтранса России
от 22 июля 2002 № НА-262-р

Анализ обстоятельств и причины катастрофы

вертолета Ми-8АМТ RA-22158

Двадцать восьмого апреля 2002 г. экипаж ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" выполнял полет по заявке администрации Красноярского края по маршруту аэропорт Черемшанка - посадочная площадка "Сосны" (г. Красноярск) - населенный пункт Ермаковское - район озера Ойского. Организация данного полета была проведена крайне неудовлетворительно.

Владельцем вертолета Ми-8АМТ RA-22158 является Дочернее предприятие "Аэропорт "Черемшанка" ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан".

23.01.02 г. вертолёт Ми-8АМТ RA-22158 был исключён из сертификата эксплуатанта ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан", но в нарушение требований п. 3.3 раздела II Федеральных авиационных правил по процедурам сертификации эксплуатантов продолжал выполнять полёты, санкционированные руководством Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России, налетав до авиационного происшествия 37 часов 15 минут. При этом по просьбе руководства ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" 10.04.02 г. телеграммой № 100942, подписанной начальником отдела сертификации эксплуатантов ГА и контроля лётной работы Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России, было запрещено планировать этот вертолёт, а уже 12.04.02 г. вновь разрешено.

- Планирование, организация полётов и назначение экипажей противоправно осуществлялось в Дочернем предприятии "Аэропорт "Черемшанка" ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан", не имеющим сертификата эксплуатанта. Полеты осуществлялись под индексом "КИ", принадлежащим ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан".

На основании договора № 23/2002 аренды от 12.04.02 г. вертолёт Ми-8АМТ RA-22158 был передан собственником вертолёта - предприятием "Аэропорт "Черемшанка" в аренду авиакомпании "Скол". В то же время согласно договору № 82/2001 от 26.11.01 г. данный вертолёт до 04.06.02 г. ещё находился и в аренде в ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан". В нарушение условий п. 7.1 данного договора о его расторжении арендатор не был предупреждён, а передача вертолёта арендатором арендодателю не проводилась и документально не оформлялась. Таким образом, фактически вертолёт Ми-8АМТ RA-22158 находился в аренде у двух авиакомпаний.

15.04.02 г. согласно акту проверки технического состояния и определения годности воздушного судна к полётам вертолёт был признан технически исправным и годным к эксплуатации. В тот же день на имя руководителя Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России от авиакомпании "Скол" поступила просьба о внесении вертолёта Ми-8АМТ RA-22158 в сертификат эксплуатанта этой компании. На основании данного запроса 17.04.02г. в ГСГА Минтранса России были направлены документы для внесения изменений в сертификат эксплуатанта авиакомпании "Скол".

23.04.02 г. было переоформлено Свидетельство о регистрации на эксплуатанта - авиакомпанию "Скол".

Данное свидетельство к 28.04.02 г. не было включено в судовую документацию, как того требует п.2.2.9 НПП ГА-85.

Более того, вертолёт Ми-8АМТ RA-22158, был внесён в часть "В" сертификата эксплуатанта авиакомпании "Скол" 28.04.02 г. (в воскресенье) по заявке, направленной Красноярским МТУ воздушного транспорта Минтранса России в тот же день (наиболее вероятно после катастрофы).

Обеспечение специальных полетов в Красноярском МТУ воздушного транспорта Минтранса России не контролировалось ни руководителем управления, ни его заместителями, ни начальником отдела государственного надзора за безопасностью полетов. В результате недостаточной проработанности приказа руководителя Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России от 3.07.2001 г. № 85 управление оказалось

неспособным осуществлять действенный контроль за организацией данных полетов.

Для выполнения полёта 28.04.02 г. был задействован экипаж ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" без учёта особенностей и сложности задания.

КВС А.В. Курилович имел налёт в данной должности всего 9 часов 45 минут и не имел достаточного опыта работы в самостоятельных полётах.

КВС-инструктор (командир отдельного звена ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан", базирующегося в аэропорту Черемшанка) Т.Ш. Ахмеров в прошлом допускал серьёзные инциденты. Так, в 1990 году Т.Ш. Ахмеров допустил повреждение законцовок лопастей несущего винта о кустарник, о чём материалы были направлены в органы транспортной прокуратуры. В 2000 году потерял ориентировку в полете, за что ему был погашен талон нарушений № 1. В июне 2001 года за допущенные нарушения в ведении лётной документации приказом по Красноярскому МГУ воздушного транспорта Минтранса России Т.Ш. Ахмеров отстранялся от лётной работы

- Бортмеханик П.Н. Евсевский был включён в состав экипажа непосредственно после прохождения им программы ввода в строй после длительного перерыва (более 4 лет) и перевода его из ВВС.

Предварительный план полета на 28.04.02г. составлялся командиром отдельного звена ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" Т.Ш. Ахмеровым на основании устной заявки о необходимости перевозки губернатора Красноярского края А.И. Лебеда и сопровождающих его лиц, которая поступила в дирекцию Дочернего предприятия "Аэропорт Черемшанка" ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" накануне дня вылета. Предварительным планом полета предусматривалось выполнение рейса по маршруту аэропорт Черемшанка - посадочная площадка "Сосны" - населенный пункт Ермаковское - радиус 100 км от населенного пункта Ермаковское.

Отсутствие точного маршрута полета от населенного пункта Ермаковское не позволяло провести качественную подготовку к выполнению данного рейса.

Задание на полёт было оформлено на бланке, подписанном ранее заместителем руководителя ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" Г.С. Егоровым, с отступлением от требований инструкции о порядке ведения лётно-штабной документации в лётных подразделениях гражданской авиации (не указана конкретная цель полёта).

Предварительная подготовка к полёту в данном составе экипажа в нарушение требований п. 3.6.2 НПП ГА-85 не была организована, предполётная подготовка экипажа была проведена с нарушением последовательности, установленной п. 3.6.8 НПП ГА-85. Штурманский расчет был выполнен только до площадки "Сосны", до этого же пункта было принято и решение на вылет.

Прогноз погоды по квадратам №№ 13-17 (авиационное происшествие произошло в квадрате № 14) на период полёта предусматривал: облачность частая кучевая, кучево-дождевая, верхняя граница облачности (ВГО) 5000 метров, нижняя (НТО) - 1600 метров; значительная высококучевая, высокостроистая, ВГО - 6000 метров, НТО - 2400 метров от уровня моря.

В нарушение требований п.9.4.2 НМО ГА-95 в прогнозе погоды отсутствовала информации о закрытии гор и перевалов облачностью.

Для района, в котором выполнял полёт экипаж Т.Ш. Ахмерова, и в котором превышения естественных препятствий составляют более 1200 метров от уровня моря, данный прогноз классифицировался как не соответствующий для полётов по ПВП.

В нарушение требований п.5.5.1 НПП ГА-85 решение на вылет экипажем принималось без анализа метеобстановки. В процессе метеоконсультации экипаж получил бланк АВ-5 с прогнозом погоды по району полетов только до населенного пункта Новосельцеве (граница зоны УВД Красноярска).

Диспетчером АДП аэропорта Черемшанка в нарушение п.5.5.2 НПП ГА-85 было

выдано разрешение на вылет при отсутствии у экипажа прогноза по всему планируемому маршруту.

Метеоинформацию о погоде в районе населенного пункта Ермаковское экипаж получил от диспетчера СДП, находясь уже в кабине вертолета в процессе запуска двигателей. При этом ни диспетчером, ни экипажем не было обращено внимание на то, что прогноз по квадратам №№13-17 с учетом рельефа местности был нелетным.

При посадке на посадочной площадке "Сосны" на борт вертолета было принято 13 пассажиров (губернатор Красноярского края А.И. Лебедь и сопровождающие лица), полет был продолжен до населенного пункта Ермаковское.

В н.п. Ермаковское на борт вертолета было принято еще 4 пассажира, которые не были оформлены должным образом. В результате, на борту вертолета, оборудованного только 14 пассажирскими креслами (пассажирский вариант "туристический люкс"), находилось 17 пассажиров, что является нарушением требования РЛЭ Ми-8АМТ и инструкции 66/и 1987г.

После 10 минутной стоянки экипаж продолжил полет в направлении озера Ойского, находящегося в горной местности (1403 метра над уровнем моря). Диспетчер ДПП-МДП Абакана и диспетчер КДП МВЛ Шушенского, несмотря на то, что после взлета в н.п. Ермаковское экипаж принял решение выполнять полет в горную местность, в нарушение п. 5.3.16. НПП ГА-85, а также п.4.2 Технологии работы диспетчера ДПП-МДП Абакана не проинформировали экипаж о несоответствующем для полётов по ПВП прогнозе погоды по маршруту.

После взлета с площадки населенного пункта Ермаковское экипаж доложил диспетчеру о следовании на истинной высоте 300 метров вдоль автомобильной трассы Ермаковское - Кызыл.

По объяснению членов экипажа, они по данному маршруту ранее полеты не выполняли, расположения и состояния посадочной площадки на озере Ойском не знали. При этом в нарушение требований п. 3.4.8.2 НШС ГА-86 и п. 5.5.4 НПП ГА-85 полетная карта по маршруту экипажем не была подготовлена, непосредственно сам маршрут не нанесен, командные высоты и искусственные препятствия не обозначены.

Первоначально полет выполнялся на истинной высоте 300 метров и скорости 200-230 км/час. В дальнейшем экипаж продолжил полет на истинной высоте 100 - 200 метров, что ниже безопасной высоты в данном районе.

По показанием экипажа, до высоты рельефа 900 метров над уровнем моря активное пилотирование осуществлял КВС А. В. Курилович, а в дальнейшем проверяющий Т.Ш. Ахмеров, находящийся на правом пилотском кресле.

Весь дальнейший полет проходил с огибанием рельефа местности, снижением до истинной высоты не более 50 метров и уменьшением путевой скорости до 65 - 100 км/час. При этом, как следует из внутрикабинных переговоров, у экипажа возникли трудности с визуальной ориентировкой, однако в нарушение требований п. 5.3.13 НПП ГА-85 экипаж, встретив погодные условия, не соответствующие правилам визуальных полетов, не прекратил выполнение полетного задания. Необходимо отметить, что согласно внутрикабинным переговорам экипаж знал о пересечении автотрассы линиями ЛЭП, однако это также не повлияло на решение продолжить полет.

Как было установлено в ходе расследования, место бортмеханика занял один из пассажиров, который помогал экипажу осуществлять визуальную ориентировку при полете вдоль автотрассы. Нахождение на рабочем месте бортмеханика постороннего лица является нарушением требований п. 7.1.3 НПП ГА-85.

В ходе расследования был сделан вывод, что на конечном этапе полета нижняя граница облачности могла опускаться до земной поверхности. Так, например, следом за вертолетом Ми-8АМТ RA-22158 летел вертолет Ми-8АМТ RA-27118 ОАО "Сибавиатранс", экипаж которого, встретив погодные условия, не отвечающие правилам полетов по ПВП, произвел

посадку на подобранную с воздуха площадку.

- Продолжая полет в горной местности на высоте ниже безопасной, в условиях ограниченной видимости экипаж поздно заметил провода ЛЭП. При попытке избежать столкновения экипаж резко отклонил ручку циклического шага сначала в крайнее положение "от себя", а затем "на себя", что привело к удару лопастей несущего винта о хвостовую балку.

Одновременно с этим на высоте около 35 метров произошло столкновение вертолета с проводами грозозащиты ЛЭП, в результате которого произошел обрыв одного из проводов и его наматывание на элементы конструкции несущего винта. Потеряв управляемость, вертолет столкнулся с заснеженной поверхностью земли на высоте примерно 1500 метров над уровнем моря, получив при этом значительные повреждения.

В результате авиационного происшествия 8 пассажиров погибли.

Аварийно-спасательные работы в связи с катастрофой были организованы с низким качеством.

В связи с отсутствием в аэропорту Абакан поискового вертолета, приказом Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России данная зона ответственности по поиску и спасанию закреплена за ОАО "Сибавиатранс" (аэропорт Черемшанка). Как было установлено в ходе проверки обеспечения безопасности полетов в Красноярском МТУ воздушного транспорта Минтранса России в нарушение требований п. 11.2.3 НПП ГА авиакомпанией "Сибавиатранс" на дежурство был поставлен неисправный вертолет Ми-8 МТБ RA-25735 (закончился срок действия сертификата летной годности).

На место происшествия вылетел вертолет Ми-8МТ RA-06135 (эксплуатант ОАО "Сибавиатранс", владелец УИН УВД Администрации Красноярского края), на борту которого в нарушение приказа ФАС России от 27.03.1998 № 88 "О проведении совместных поисковых и аварийно-спасательных работ со спасателями других министерств и ведомств" отсутствовали спасатели. Вылет данного вертолета в нарушение требований п. 11.2.5 НПП ГА был произведен с задержкой по времени.

В связи с катастрофой вертолета Ми-8АМТ RA-22158, комиссией ГСГА Минтранса России была проведена проверка обеспечения безопасности полетов в Красноярском МТУ воздушного транспорта Минтранса России и ряде подконтрольных ему авиапредприятий. В ходе проверки было выявлено значительное количество серьезных нарушений, оказывающих влияние на состояние безопасности полетов в регионе.

По результатам проверки был сделан вывод, что организация лётной работы в аппарате управления практически не осуществляется. Положением об управлении не предусмотрены структуры и должностные лица из категории заместителей, ответственные за организацию лётной работы. Лётно-методическая работа не организована. На заместителя руководителя управления возложены лишь контролирующие функции по данным вопросам. При этом выявлено значительное количество нарушений в лётной работе у лётных специалистов аппарата управления:

нарушается порядок ввода в строй при перерывах в лётной работе;

подавляющее большинство квалификационных проверок проведено командно-лётным и даже инструкторским составом подконтрольных авиапредприятий;

при оформлении лётной документации допускались записи с искажением истинной цели полёта.

Отдел государственного надзора за безопасностью полетов Красноярского МТУ воздушного транспорта Минтранса России работает неудовлетворительно:

выявлены многочисленные серьезные недостатки в деятельности подконтрольных авиапредприятий, которые свидетельствуют о недопустимо низком качестве надзора за их работой;

поступающая из авиапредприятий информация о происшедших авиационных событиях изучается неудовлетворительно, в результате чего ряд событий классифицируется с

нарушением требований ПРАПИ-98, информация в ГСГА не направляется;

расследование авиационных событий проводится с низким качеством, из-за чего в некоторых случаях комиссией неверно определяется причина события;

контроль за организацией специальных полётов не осуществляется;

отсутствует должная реакция на случаи нарушений в деятельности органов УВД, нарушения порядка ИВП и УВД не всегда получают необходимую оценку, что влечёт за собой массу жалоб о необъективности расследований и сокрытии авиационных событий;

анализы по безопасности полётов составляются без разработки профилактических мероприятий, сроки их исполнения и ответственные не определяются.

Работа по сертификации эксплуатантов в Красноярском МТУ воздушного транспорта Минтранса России осуществляется с серьёзными недостатками.

При проверке было установлено, что срок действия сертификата эксплуатанта ОАО "Сибавиатранс" № 236 истёк 11 мая 2002 года. В период работы комиссии уведомления о признании продления действия сертификата эксплуатанта в Красноярское МТУ воздушного транспорта Минтранса России не поступало.

В ОАО "Сибавиатранс" эксплуатация арендованных у авиакомпании "Хакасия" самолётов Ан-24 осуществляется без определения в договоре ответственной стороны за безопасность полётов и организацию лётной работы с арендованными экипажами. В авиапредприятии нарушаются требования РОЛР-87 о порядке прохождения специалистами сезонной подготовки, не выполняются требования п. 11.2.2 РОЛР-87 о ежемесячном комплексном контроле каждого КВС.

В деятельности отдела поддержания лётной годности гражданских воздушных судов также имеются недостатки в контроле за авиапредприятиями. Выявлены массовые случаи бесконтрольного переоборудования ВС:

переоборудование самолетов Ил-86 авиакомпании "Красноярские авиалинии" до компоновки 346 пассажирских мест (10 мест бизнес класса и 336 мест туристического класса) с нарушением установленного порядка без согласования с ГосНИИ ГА и утверждения в ГСГА Минтранса России;

вертолет Ми-8МТ RA-06135, эксплуатируемый ОАО "Сибавиатранс", собственником которого является УИН УВД Администрации Красноярского края, переоборудован без согласования в установленном порядке в ГСГА и оформления соответствующих документов;

потерпевший авиационное происшествие вертолет Ми-8АМТ RA-22158 в 1996 г. на ОАО "Новосибирский АРЗ" по договору с предприятием "Черемшанка" был переоборудован в пассажирский вариант "туристический люкс" на 14 мест и установкой на балочных держателях четырех дополнительных топливных баков. Технологическая документация на данное переоборудование с ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля" и ГСГА Минтранса России не согласовывалась.

В ходе проверки были отмечены серьезные недостатки в контроле за внедрением в эксплуатацию новых типов ВС, а также случаи некачественного изучения поступающей в управление информации о деятельности авиационно-технических баз авиапредприятий.

Допускаются серьёзные нарушения в оформлении бортовой документации: в Свидетельстве о государственной регистрации вертолет Ми-8МТ RA-06135 числится как Ми-8, в Сертификате лётной годности - как Ми-8МТВ, а формуляр ВС оформлен на Ми-8МТ.

Состояние авиационной безопасности не соответствует требованиям руководящих документов. Службы авиационной безопасности ОАО "Сибавиатранс", ГУП "Авиакомпания "Енисейский меридиан" не готовы к выполнению своих функций.

Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение организовано с серьёзными недостатками. Из 18 подконтрольных Красноярскому МТУ воздушного транспорта Минтранса России служб ПАСОП в аэропортах - 16 не аттестованы и не сертифицированы.

Органы управления ГУДП "ЦентрСибавиатрансаэронавигация" допускают при управлении

воздушным движением значительное количество нарушений, отрицательно влияющих на безопасность полётов. Некоторые нарушения приводят к серьёзным инцидентам (опасное сближение 21.05.00 г. в зоне ответственности ВРЦ Абакан самолётов А-310 и А-340, 13.06.01 г. в зоне РЦ ЕС ОрВД Туруханск самолётов Боинг-747 французской авиакомпании и Ту-154 RA-85654 и др.). Отсутствие жёсткой позиции по отношению к нарушителям со стороны руководства ГУДП "ЦентрСибавионавигация" вызывает массу жалоб на необъективность расследования и сокрытие некоторых событий.

Заместитель начальника Управления
государственного надзора
за безопасностью полетов

В.В. Лучинин

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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

17 декабря 2002 г.

Москва

№ ПР-32-р

**ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ С
САМОЛЕТОМ АН-28 RA-28932**

Двадцать девятого августа 2002 г. днем, в сложных метеорологических условиях, при заходе на посадку в районе горного аэродрома Аян в результате столкновения со склоном горы (мыс Отвесный) произошла катастрофа самолета Ан-28 RA-28932 авиакомпании "Восток" Дальневосточного ОМТУ ВТ Минтранса России.

Экипаж в составе командира воздушного судна (КВС) А.В. Воеводина и второго пилота А.Н. Бондаря выполнял регулярный пассажирский рейс № ДХ-359 по маршруту Хабаровск - Полина Осипенко - Аян. Полет из Хабаровска до Полины Осипенко выполнялся по ППП и проходил без замечаний экипажа и служб УВД.

При вылете из аэропорта Полина Осипенко на борту самолета находилось 14 пассажиров и 296 кг груза.

Взлетная масса самолета составляла 6458 кг, центровка 32,2% САХ, что не выходило за пределы, установленные РЛЭ самолета Ан-28.

Прогнозируемая погода по пункту посадки аэродрома Аян: ветер 120 - 06 м/с, видимость 10 км, сплошная слоистая облачность, нижняя граница облаков - 300 м, горы закрыты. Прогноз был составлен синоптиком АМСГ Николаевска-на-Амуре.

Фактическая погода на аэродроме Аян: ветер 150 - 05 м/с, видимость 10 км, туман на расстоянии, незначительная облачность, нижняя граница - 300 м, температура +18 С, давление 756 мм.рт.ст. (отсутствует информация - "горы открыты").

Решение на вылет было принято в соответствии с п.5.5.11.1 таблицы 4, варианта 1 НПП ГА-85 по фактической погоде аэродрома Аян при прогнозе, не соответствующем метеоминимуму аэродрома.

Следует отметить, что экипаж в нарушение п. 5.5.11.2 НПП ГА-85 не уточнил фактическую погоду на аэродроме посадки и запасном аэродроме и произвел взлет по данным о фактической погоде, превышающим 1 час с момента наблюдения.

В момент вылета самолета Ан-28 RA-28932 из аэропорта Полина Осипенко синоптик АМСГ Николаевска-на-Амуре получил штормовое оповещение с метеостанции поселка Аян (туман,

видимость 500 м), довёл его до диспетчеров РЦ ЕС ОрВД и МДП Николаевска-на-Амуре, но в нарушение п. 6.2.5 НМО ГА-95 корректив к прогнозу по аэродрому Аян составлен не был. Диспетчеры аэропортов Полина Осипенко, Чумикана, Аян, в зоне ответственности которых проходил полет, штормовую информацию об ухудшении метеоусловий от МДП Николаевска-на-Амуре не получили и соответственно не передали ее экипажу самолета Ан-28 RA-28932.

При подходе к рубежу передачи связи экипаж вышел на связь с диспетчером КДП МВЛ аэродрома Аян и получил информацию о погоде:

видимость 5000 м, туман на расстоянии, температура +16 С, давление 756 мм.рт.ст., при этом диспетчер проинформировал экипаж "закрывает очень быстро". Полученная информация о погоде позволяла экипажу производить заход на посадку на аэродроме Аян.

Фактическая погода в районе аэродрома Аян на момент события (по заключению комиссии по расследованию АП) была следующей: ветер у земли 110-120 - 4 м/с, туман с видимостью 50-100 м, переходящий по высоте в слоистую облачность с верхней границей 300-400 м, температура у земли +12 С.

Метеорологический минимум аэродрома Аян: высота нижней границы облаков - 950 м, видимость - 5000 м.

Данная фактическая погода в районе аэродрома Аян не соответствовала прогнозируемой и была ниже минимума аэродрома как по высоте облачности, так и по видимости.

В нарушение пп. 4.2.1, 4.3.1 НМО ГА-95 и п. 2.3 Инструкции по метеобеспечению на аэродроме Аян наблюдения за погодой через 30 минут в период полетов не производились (официально не зафиксированы), специальные сводки (по высоте, видимости и закрытию гор) не составлялись.

Согласно п. 4.2.5 Технологии работы диспетчера КДП МВЛ Аян до подхода ВС к четвертому развороту диспетчер должен получить от техника-наблюдателя оперативной группы уточненные данные высоты нижней границы облаков и видимости на ВПП и передать их экипажу. В данном случае, не получив этой информации, диспетчер обязан был запросить ее, что сделано не было.

При заходе на посадку экипажем была нарушена схема захода в части соблюдения установленных высот третьего, четвертого разворотов и снижения ниже глассады.

По данным средств полетной информации самописца БУР-1 после выхода из третьего разворота высота полета составляла около 800 м, что ниже высоты, установленной Инструкцией по производству полетов аэродрома Аян (950 м). Средняя вертикальная скорость снижения составляла около 7 м/с. Экипаж после третьего разворота через 20 с начал выполнять четвертый разворот. Для соблюдения схемы захода на посадку при скорости 283 км/час, на которой экипаж выполнял полет от третьего к четвертому развороту, потребное время составляет около 45 с. Преждевременное выполнение четвертого разворота привело к тому, что самолет оказался правее линии посадочного курса. Высота начала четвертого разворота составляла 660 м, вместо установленной 950 м. Разворот выполнялся со снижением. Завершение четвертого разворота с уклонением вправо от посадочного курса на 2,3 км было произведено на высоте 320 м.

В процессе выполнения четвертого разворота самолет вошел в слоистую облачность (верхняя граница которой 300-400 м), переходящую в туман с горизонтальной видимостью около 50 м.

КВС не информировал диспетчера об ухудшении погоды. Экипаж в нарушение требований п. 7.6.15 НПП ГА-85 вместо ухода на второй круг продолжал снижаться.

На высоте 188 м самолет столкнулся со склоном горы (мыс Отвесный) высотой 226,4 м.

В результате столкновения самолет полностью разрушился и частично сторел. Экипаж и находившиеся на борту пассажиры погибли.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

принятие решения на вылет с нарушением требований п. 5.5.11.2-НПП ГА-85;

невыдерживание экипажем установленной схемы захода на посадку;

непринятие экипажем решения о прекращении захода на посадку и уходе на второй круг при попадании самолета на высоте ниже высоты принятия решения (ВПР) в условия, исключаяющие визуальный контакт с наземными ориентирами;

недоведение до экипажа диспетчером КДП МВЛ аэродрома Аян информации об условиях погоды ниже минимума аэродрома при подходе самолета к четвертому развороту, которую он обязан был уточнить у метеонаблюдателя;

невыдача метеонаблюдателем аэродрома Аян очередной фактической погоды (видимость 3000 м,

туман на расстоянии), которая была ниже минимума аэродрома, а следовательно и не информирование экипажа диспетчером о данной фактической погоде;

отсутствие взаимодействия между диспетчером КДП МВЛ и метеонаблюдателем аэродрома Аян при заходе на посадку ВС в сложных метеоусловиях;

не передача диспетчером МДП Николаевска-на-Амуре диспетчерам Полина Осипенко, Чумикан и Аян, в зоне ответственности которых проходил полет, штормовой информации об ухудшении метеоусловий в зоне захода на посадку (более чем за час до катастрофы);

отсутствие на горном аэродроме Аян радиотехнических средств контроля за местонахождением самолета в районе аэродрома, на схеме снижения и в процессе захода на посадку.

Катастрофа самолета Ан-28 RA-28932 произошла в результате столкновения со скалой в процессе захода на посадку в тумане, при метеоусловиях ниже минимума аэродрома, что привело к полному разрушению самолета и гибели членов экипажа и пассажиров.

Авиационное происшествие обусловлено отсутствием взаимодействия между экипажем ВС, органами ОВД и службой метеобеспечения, которое привело к заходу на посадку при метеоусловиях ниже минимума аэродрома.

Невыдерживание экипажем установленной схемы захода на посадку и непринятие экипажем решения о прекращении захода на посадку и уходе на второй круг при попадании самолета на высоте ниже ВПП в условия, исключающие визуальный контакт с наземными ориентирами привело к столкновению со скалой.

Развитию аварийной ситуации способствовало отсутствие на горном аэродроме Аян радиотехнических средств контроля за местонахождением самолета в районе аэродрома, на схеме снижения и в процессе захода на посадку.

ПРЕДЛАГАЮ:

1. Руководителю Департамента государственного регулирования ОрВД с привлечением ФУП ГосНИИ ГА "Аэронавигация" и Федеральной службой России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды принять меры по реализации рекомендаций комиссии по расследованию данного авиационного происшествия:

дополнить типовую технологию работы диспетчеров требованием об обязательности запроса АМСГ о погоде в случае не поступления очередной информации;

изучить возможность установки ОВЧ АРП на горных аэродромах с учетом влияния "горного эффекта", проработать вопрос возможности оборудования горных аэродромов средствами радиолокационного контроля;

рассмотреть вопрос о внесении уточнений в НМО ГА-95 в части технологии производства визуальных наблюдений за видимостью на аэродромах, не оборудованных инструментальными средствами измерения,

уточнить критерии "открытие" и "закрытие" гор при производстве наблюдений за фактической погодой;

2. Руководителю Департамента летных стандартов совместно с АНТК им. О.К. Антонова и ФГУП ГосНИИ ГА рассмотреть рекомендации комиссии по вопросу разработки и внесения уточнения в РЛЭ самолета Ан-28 о значении минимально-допустимой высоты ухода на второй круг с двумя работающими двигателями.

3. Руководителям межрегиональных территориальных и территориальных управлений ВТ Минтранса России настоящие распоряжение довести до руководителей авиапредприятий и государственных унитарных предприятий ФУП "Госкорпорация по ОВД".

4. Руководителю Дальневосточного ОМГУ ВТ Минтранса России проверить устранение недостатков вскрытых при расследовании и выполнение рекомендаций комиссии в подконтрольных предприятиях и о результатах сообщить в УГНБП до 18 января 2003 г.

5. Рекомендовать руководителям авиапредприятий и государственных унитарных предприятий ФУП "Госкорпорация по ОВД":

обстоятельства и причины катастрофы самолета изучить на специальных разборах с летным, инженерно-техническим составом, персоналом службы ОВД и специалистами метеорологического обеспечения полетов;

повысить контроль за полнотой и своевременностью получения всей документации, необходимой для принятия решения экипажем на вылет;

обеспечить систематический контроль за точностью выдерживания схем захода на посадку

(особенно на горных аэродромах) по данным средств объективного контроля и путем прослушивания переговоров экипаж - диспетчер;

командно-летному и инструкторскому составу при выполнении тренировок членов экипажа на комплексных тренажерах и проверочных полетах в реальных условиях принципиально оценивать способность экипажей заходить на посадку по ОПРС и ОСП, производить расчет элементов захода с учетом ветра, выдерживать установленную схему захода и принимать решение при достижении ВПР.

обеспечить взаимодействие служб ОВД и АМСГ в соответствии с требованиями разделов 4.2 и 4.3 НМО ГА-95;

провести разовую проверку и осуществлять постоянный контроль за ведением записи на диспетчерский магнитофон канала ГГС;

провести проверку организации работы по обеспечению безопасности полетов на аэродромах МВЛ, а также оказать методическую помощь в организации метеорологических наблюдений.

Заместитель Министра

П.В. Рожков

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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

11 апреля 2003г.

КР-21-р

Москва

**ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ
С САМОЛЕТОМ АН-2 RA-62587**

Тридцатого сентября 2002 г. произошла авария самолета Ан-2 RA-62587 Государственного Бодайбинского авиапредприятия Восточносибирского МТУ ВТ Минтранса России.

Экипаж воздушного судна (ВС) в составе командира воздушного судна (КВС) А.И. Чупрова, командира звена А.Е. Васильева и проверяющего командира эскадрильи В.И. Савицкого выполнял транспортный полет в горной местности по правилам визуального полета (ПВП) по местной воздушной линии (МВЛ) Ю30: Бодайбо-Светлый-Перевоз-площадка Валюхта.

По объяснению членов экипажа непосредственное управление самолетом осуществляли командир звена А.Е. Васильев (левое сидение) и проверяющий В.И. Савицкий (правое сидение). КВС А.И. Чупров находился в пассажирской кабине.

На борту ВС находились: авиатехник авиационной технической базы и представитель заказчика.

Наличие в районе ответственности аэродрома Бодайбо двух разнесенных МВЛ по маршруту Бодайбо-Перевоз, их незначительная загруженность позволили экипажам заявлять в плане использования воздушного пространства весь в этом направлении район полетов, что создало возможность (в зависимости от метеоусловий) выполнять полет вне трасс, по МВЛ или по заданному маршруту полета.

Окончательный выбор маршрута проведен экипажем в период предполетной подготовки.

При полете по выбранному экипажем маршруту в ширине 4 км максимальное

превышение рельефа местности составляло 1267 м. В задании на полет диспетчером АДП была назначена высота "300 ист.", что противоречит требованиям пп. 84-86 ОПП-85, согласно которым выдерживание высоты полета осуществляется по барометрическому высотомеру, устанавливаемому на давление аэродрома, минимальное давление по маршруту, приведенное к уровню моря (Рприв. мин.) или стандартное давление 760 мм рт.ст.

Диспетчер АДП в задании на полет должен был указать высоту 1700 м по Рприв. мин.=762 мм рт.ст., выдерживание которой обеспечивало выполнение полета по ПВП.

В процессе предполетной подготовки после анализа метеообстановки в районе аэродрома и по районам полетов было принято решение о задержке вылета, так как метеоусловия по маршруту полета не соответствовали условиям полета по ПВП.

Корректив (ориентировочный) прогноза условий погоды по районам полетов, составленный на период полета, предусматривал облачность: мало слоистых с верхней границей 800 м, нижней границей 200 м, частые кучево-дождевые с верхней границей 7000 м, нижней границей 1800 м, сплошные с верхней границей 7000 м, нижней границей 2000 м, минимальное приведенное атмосферное давление (Рприв. мин) - 762 мм рт.ст., умеренная орографическая турбулентность в слое земля - 3000 м, скорость ветра на высотах 1500-2000 м, 260°, 40-50 км/час, горы частично закрыты облаками.

Фактически общий фон нижней границы облаков в Бодайбо и ближайших метеостанциях не превышал 1500 м (Бодайбо-1290, Мама-1290-1300м, Светлый-1000-1500м).

После получения корректива прогноза, повторной метеоконсультации и анализа прогноза погоды командиром эскадрильи В.И. Савицким было принято решение на вылет.

Из объяснений экипажа следует, что так как на удалении 60 км от аэродрома вылета впереди по курсу полета наблюдался снежный заряд, было принято решение по обходу зоны осадков отворотом от заданного маршрута и с выходом на другой. Решение по обходу зоны осадков с диспетчером местного диспетчерского пункта (МДП) согласовано не было, чем было нарушено требование п. 8.1.1.3. НПП ГА-85.

В процессе обхода зоны осадков полет проходил в районе хребта Кропоткина с доминирующей высотой 1649,5 м.

Расчетная безопасная высота полета по маршруту обхода снежного заряда составляла 2041 м, которую экипаж не мог занять из-за наличия облачности на высоте 1800-2000 м. В сложившейся обстановке правильным решением экипажа должно было стать решение о возвращении на аэродром вылета.

По объяснению членов экипажа за 500-1000 м до пересечения хребта началась просадка самолета, которую экипаж предотвратить не смог. Самолет столкнулся со склоном горы на отметке 1520 м.

В связи с тем, что барограф АД-2 уничтожен пожаром фактический профиль полета не установлен.

Экипаж и лица, находившиеся на борту, покинули самолет через аварийный люк. Локализовать возникший на самолете пожар экипажу не удалось.

Авария явилась результатом сочетания следующих факторов:

неправильная оценка экипажем возможности продолжения полета по ПВП в горной местности в сложившейся метеорологической обстановке;

невыполнение экипажем правил визуальных полетов в горной местности в части выдерживания безопасной высоты с учетом рельефа местности, при изменении маршрута полета для обхода зоны снежного заряда без согласования с органом УВД;

неучет экипажем возможности образования нисходящих потоков при пересечении горного хребта, влияния ветрового режима и наличия кучево-дождевой облачности вне заданного маршрута.

При расследовании этого авиационного происшествия выявлены серьезные недостатки в организации и обеспечении летной работы Бодайбинского авиапредприятия.

Десятого августа 2002 г. экипаж самолета Ан-26 RA-26515 с проверяющим (командир эскадрильи В.И. Савицкий) на борту при полете по маршруту самовольно занял высоту выше заданного эшелона. Этому событию должного внимания руководством авиапредприятия придано не было. Расследование проведено на очень низком уровне. Как инцидент это событие классифицировано не было, что говорит о низком уровне чувства ответственности у руководящего состава и сложившейся в авиапредприятии атмосфере пренебрежительного отношения к требованиям документов, регламентирующих летную работу.

Предварительная подготовка проведена не на всю глубину маршрута и без детального изучения высот и горных хребтов по району полетов. Розыгрыш полета проводился не руководителем предварительной подготовки командиром эскадрильи, а командиром звена без привлечения специалистов штурманской и инженерно-авиационной служб.

В плане полета были указаны только привод аэродрома и координаты площадки посадки без указания полного маршрута и его поворотных пунктов, с примечанием: "полет вне МВЛ".

Полетные карты экипажей не обновлены.

Инструкция по организации, управлению, обеспечению полетов по ПАНХ и контролю за их выполнением в Бодайбинском объединенном отряде с 24 апреля 1989 г. также не обновлена.

В РПП Бодайбинского авиапредприятия нет четких указаний по действиям экипажа при обнаружении опасных явлений погоды на маршруте полета.

При составлении прогноза облачности дежурным синоптиком не учитывается высота нижней границы облачности окружающих станций и тенденция развития синоптического процесса.

Должностная инструкция дежурного синоптика АМСГ аэропорта Бодайбо не предусматривает ведение магнитофонной записи метеоконсультаций экипажей.

Редкая сеть наблюдательных метеостанций и пунктов радиозондирования, плохое качество принимаемого аэросиноптического материала, отсутствие связи с ближайшими метеостанциями создает трудности в работе метеоспециалистов, снижает качество прогноза условий погоды по районам полетов и затрудняет принятие экипажем решения на вылет.

Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-62587 свидетельствуют о формальном и безответственном подходе должностных лиц Восточно-Сибирского МГУ ВТ Минтранса России и Бодайбинского авиапредприятия к выполнению требований, содержащихся в распоряжениях Минтранса России от 29 ноября 2001 г. № НА-412-р, от 22 июля 2002 г. № НА-262-р, заключении УГНБП от 9 апреля 2002 г. № 22.15-388 и информации по безопасности полетов УГНБП от 6 сентября 2002 г. № 20.

Решением Департамента летных стандартов от 11 ноября 2002 г. №155/ОСЭ действие свидетельства эксплуатанта Государственного Бодайбинского авиапредприятия приостановлено.

Предлагаю:

1. Руководителю Департамента летных стандартов, начальнику Управления государственного надзора за безопасностью полетов, руководителю Департамента государственного регулирования организации воздушного движения при проведении плановых и внезапных проверок территориальных управлений воздушного транспорта Минтранса России и авиапредприятий в обязательном порядке давать оценку эффективности работы должностных лиц по профилактике авиационных происшествий категории СФИТ (столкновение исправного воздушного судна с землей в управляемом полете).

2. Руководителям территориальных органов воздушного транспорта Минтранса России: настоящее распоряжение довести до руководителей авиапредприятий, аэропортов и

государственных предприятий по ИВП и ОВД;

обратить внимание на низкую эффективность проводимой работы по надзору за деятельностью подконтрольных авиапредприятий по предотвращению столкновений воздушных судов с землей и наземными препятствиями в управляемом полете;

организовать и провести до 15 мая 2003 г. проверки наличия и ход реализации в авиапредприятиях программ по безопасности полетов с учетом выполнения методических указаний Департамента летных стандартов по профилактике авиационных происшествий категории СФИТ. О результатах проверки доложить в УГНБП.

3. Указать руководителю Восточно-Сибирского МТУ ВТ Минтранса России Ю.В. Журавлеву на ненадлежащее выполнение функций контроля за деятельностью Бодайбинского авиапредприятия.

4. Руководителю Восточно-Сибирского МТУ ВТ Минтранса России Ю.В. Журавлеву повторно представить в УГНБП подробный доклад о принятых мерах по выполнению в подконтрольных авиапредприятиях требований, содержащихся в распоряжениях Минтранса России от 29 ноября 2001 г. № НА-412-р, от 22 июля 2002 г. № НА-262-р, заключении УГНБП от 9 апреля 2002 г. № 22.15-388 и информации по безопасности полетов УГНБП от 6 сентября 2002 г. № 20.

5. Рекомендовать руководителям авиапредприятий, аэропортов и государственных предприятий по ИВП и ОВД:

обстоятельства и причины авиационного происшествия изучить с командно-летным, летным и диспетчерским составами;

в полном объеме выполнить рекомендации, изложенные в распоряжениях Минтранса России от 29 ноября 2001 г. № НА-412-р, от 22 июля 2002 г. № НА-262-р, заключении УГНБП от 9 апреля 2002 г. № 22.15-388 и информации по безопасности полетов УГНБП от 6 сентября 2002 г. № 20 и от 8 октября 2002 г. № 22.

Заместитель Министра

К.К. Руппель

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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

18.11.2003 г.

Москва

№ НА-325-р

О КАТАСТРОФЕ ВЕРТОЛЕТА МИ-8Т RA-25194

Двадцатого августа 2003 г., днем, в сложных метеоусловиях, в 108 км юго-западнее аэропорта Елизово (Петропавловск-Камчатский) произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-25194 Государственного предприятия воздушного транспорта - Авиапредприятия "Халактырка" (далее ГПВТ "Халактырка"), подконтрольного Камчатскому МТУ воздушного

транспорта Минтранса России.

Экипаж вертолета в составе командира воздушного судна (КВС) А.А. Гузанова, второго пилота Б.П. Здора и бортмеханика И.А. Осипова выполнял транспортно-связной полет по маршруту: вертодром "Излучина" - населенный пункт Северо-Курильск. На борту вертолета кроме членов экипажа находилось 17 пассажиров (губернатор Сахалинской области И.П. Фархутдинов и сопровождающие его лица), взлетная масса и центровка вертолета не выходили за ограничения РЛЭ вертолета Ми-8Т.

После взлёта по просьбе представителя "заказчика" экипаж без согласования со службой УВД изменил маршрут и выполнял полёт с уклонением вправо.

При выполнении полета в горной местности, на высоте менее безопасной, в условиях ограниченной видимости, при внезапном обнаружении перед вертолетом препятствия (лесного массива) экипаж, пытаясь избежать столкновения, резкими и несоразмерными действиями ручкой управления создал условия, приведшие к отклонению конуса вращения несущего винта (НВ) назад, удару лопастями НВ по хвостовой балке и её разрушению.

Вертолёт потерял управление и столкнулся с землёй.

В результате авиационного происшествия экипаж и пассажиры погибли.

Причиной авиационного происшествия явилось сочетание следующих факторов:

неправомерное принятие решения командиром воздушного судна в нарушение требования п. 10.1.17 НПП ГА-85 на изменение запланированного маршрута полёта;

нарушение экипажем требований п.п. 7.5.4 и 5.3.3 НПП ГА-85, выразившееся в принятии решения на полет по изменённому маршруту в горной местности в метеорологических условиях, не соответствующих требованиям правил визуальных полётов (ГТВП);

нарушение экипажем требований п. 5.3.13 НПП ГА-85 о необходимости прекращения выполнения полетного задания при встрече погодных условий, не соответствующих требованиям для полетов по ПВП;

выполнение полета на высоте ниже безопасной, что является нарушением требований п.п. 5.3.15 и 7.5.3 НПП ГА-85;

резкие и несоразмерные действия ручкой управления при внезапном обнаружении препятствия, что привело к созданию условий, приведших к отклонению конуса вращения несущего винта (НВ) назад, удару лопастями НВ по хвостовой балке и её разрушению.

В ходе расследования катастрофы был выявлен ряд нарушений требований нормативных документов, определяющих организацию; обеспечение и выполнение полётов:

в нарушение требований Руководства по производству досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и "бортовых запасов (утверждено приказом Минтранса России от 22.11.95 г. № 102) семь пассажиров с багажом не проходили предполётный досмотр;

оформление необходимых перевозочных документов и регистрация пассажиров отделом перевозок ООО АТК "Кречет" не проводилась;

список пассажиров и бланки заявок на полёт не были переданы в отдел перевозок и находились на борту самолёта, в списке указано 15 пассажиров - фактически было 17;

в нарушение требований РЛЭ вертолёта Ми-8 багаж в грузовой кабине не был закреплён;

экипаж после изменения запланированного маршрута выдавал органам УВД заведомо недостоверную информацию о местоположении вертолёта и высоте полёта, что является нарушением требований п. 5.3.15 НПП ГА-85 и затруднило выполнение поисково-спасательных работ;

экипажем в нарушение требования п. 4.3.7 РЛЭ вертолёта Ми-8Т не был установлен датчик радиовысотомера на требуемую величину.

Предлагаю:

1. Утвердить план мероприятий по результатам расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-25194, происшедшей 20.08.2003 г. (приложение 1 к настоящему распоряжению).

2. Руководителям департаментов, начальникам управлений ГСГА Минтранса России, руководителя территориальных органов воздушного транспорта Минтранса России обеспечить исполнение плана мероприятий по результатам расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-25194, происшедшей 20.08.2003 г., в соответствии с установленными сроками.

3. Руководителю Камчатского МТУ ВТ Минтранса России принять меры по устранению выявленных в ходе расследования катастрофы недостатков в организации и обеспечении безопасности полетов в подконтрольных авиапредприятиях. О принятых мерах доложить в Государственную службу гражданской авиации Минтранса России в 15-дневный срок после получения настоящего распоряжения.

4. Руководителям территориальных управлений ВТ Минтранса России довести данное распоряжение с приложением до всех подконтрольных организаций гражданской авиации.

5. Руководителям организаций гражданской авиации настоящее распоряжение, обстоятельства и причину катастрофы (приложение 2) изучить со всем командно-руководящим, летным и диспетчерским составом.

6. Контроль за выполнением требований настоящего распоряжения возложить на заместителя Министра транспорта Российской Федерации К.К. Руппеля.

Первый заместитель Министра

А.В. Нерадько

Приложение 1
к распоряжению Минтранса России
от 18.11.2003 № НА-325-р

ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ
по результатам расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-25194, происшедшей
20.08.2003 г. в районе Петропавловск-Камчатского

п/п	Содержание рекомендации	Порядок реализации рекомендации	Ответственные исполнители	Срок исполнения	Состояние выполнения
1.	Минюсту, Минтрансу России с участием МВД, ФСБ и МАК подготовить предложения по внесению дополнений в Уголовный Кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях об	1. Запросить предложения МВД, ФСБ и МАК по выполнению данной рекомендации. 2. Подготовить предложения Минюсту	С.А. Тарасов, В.А. Рудаков	1.12.03г.	

	усилении ответственности должностных и иных лиц и членов экипажей, инициировавших и/или допустивших несанкционированные отступления от установленного порядка и правил полетов.	России, направленные на усиление ответственности должностных лиц, за нарушение правил организации и выполнения полета			
2.	Минтрансу России совместно с ФСБ, МВД и ФСО ввести в действие инструкцию по организации и обеспечению	Разработано и введено в действие распоряжением ГСГА Минтранса России от 20.09.2003 г. №НА-276-р "Положение об организации воздушных перевозок подконтрольными рейсами литеры "ПК".			
	литерных и подконтрольных рейсов, распространив ее действие на организацию перевозок высших должностных лиц субъектов Федерации и полномочных представителей Президента РФ в Федеральных округах, предусмотрев в ней квалификационные требования к экипажам и технические требования к оборудованию воздушных судов, аэродромов и вертолетных площадок.	Руководителям территориальных органов и организаций ГА принять меры по выполнения требований распоряжения ГСГА Минтранса России от 20.09.2003 г. № НА-276-р	руководители территориальных органов ВТ	Постоянно	
3.	Минтрансу России совместно с МАК провести анализ причин авиационных происшествий с воздушными судами в горной местности. По результатам обобщенного анализа разработать мероприятия и при необходимости внести изменения в нормативные документы.	Поручить ГЦ БП ВТ провести анализ авиационных происшествий в горной местности за период с 1991 по 2003 год.	В.А. Рудаков, Г.Л. Лившиц, Е.Н. Лобачёв, Ю.В. Мелешко	1 кв. 2004 г.	
4.	Руководителям субъектов	Подготовить	Ю.В.	1 кв. 2004г.	

	Федерации, Минтрансу России для осуществления пассажирских перевозок в населенные пункты региона, расположенные в горной местности, обеспечить необходимое оснащение и содержание трасс, аэродромов и вертолетных площадок радиотехническими средствами навигации и связи, обеспечивающими полет по трассе, снижение и заход на посадку.	предложения по оснащению и содержанию трасс, аэродромов и вертолетных площадок радиотехническими средствами навигации и связи, обеспечивающими полет по трассе, снижение и заход на посадку.	Мелешко, В.М. Уткин руководители территориальных органов ВТ Минтранса России		
	В горных районах перевозку пассажиров на вертолетах осуществлять на безопасных эшелонах полета по оборудованным местным воздушным линиям 1-й категории на аэродромы и площадки, имеющие необходимое метеорологическое и диспетчерское обслуживание.	Рассмотреть вопрос об учете требований в проекте "Правил полетов". Проконтролировать выполнение исполнителями эксплуатантами требований нормативных документов ГА. О результатах доложить в ГСГА.	Е.Н. Лобачев, руководители территориальных органов ВТ Минтранса России	1.12.03г.	
5.	Минтрансу России завершить разработку и введение в действие Федеральных авиационных правил "Правила полетов", уделив особое внимание жесткой регламентации организации выполнения и обеспечения полетов в горной местности.	Принять к исполнению.	Е.Н. Лобачев С.Н. Тарасов	29.12.03 г.	
6.	Минтрансу России, Росавиакосмосу с участием МАК с целью обеспечения контроля полетов	Принять к исполнению. После получения	А.В. Елистратов, Ю.В. Мелешко	в течение 2004 года	МВЗ им М.Л. Миля проведена предвари-

	<p>вертолетов ГА ниже эшелона со сложным рельефом местности (в том числе в горной местности) разработать мероприятия по поэтапному внедрению на вертолетах ГА системы наблюдения с линией передачи данных через спутники "ИНМАРСАТ" с использованием бортовой системы "МИНИ-М АЭРО" и соответствующим оснащением наземных пунктов УВД, предусмотрев первоочередное оснащение воздушных судов для VIP перевозок.</p>	<p>дополнения к Свидетельству годности комплектующего изделия (СГКИ) о возможности применения станции на вертолетах подготовить решение о порядке оснащения воздушных судов.</p>			<p>тельная работа по размещению бортовой станции "МИНИ-М АЭРО" на вертолете Ми-8Т и проверке ее работоспособности.</p>
7.	<p>МЧС и МАК определить порядок взаимодействия при расследовании авиационных происшествий, в том числе в части финансирования расходов, связанных с расследованием авиационных происшествий. При необходимости внести предложения в Правительство Российской Федерации в установленном порядке.</p>	<p>Принять участие в рассмотрении данного вопроса. Подготовить письмо в МЧС России и МАК</p>	<p>В.А. Рудаков И.Е. Астраханкин а</p>	<p>1.12.03г.</p>	
8.	<p>Росавиакосмосу с участием Минтранса России подготовить предложения по повышению ответственности предприятий авиапромышленности с целью предотвращения использования при ремонте неучтенных деталей, узлов и агрегатов, а также реализации профилактических мероприятий по</p>	<p>Подготовить письмо в Росавиакосмос с предложениями по повышению ответственности предприятий авиапромышленности с целью предотвращения использования при ремонте неучтенных изделий АТ.</p>	<p>А. В. Елистратов</p>	<p>24.11.03г.</p>	

	повышению надежности авиационной техники, разработанных по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов.				
9.	Минтрансу России принять меры по повышению качества сертификационных процедур авиакомпаний, эксплуатирующих вертолеты, считая приоритетными направления при сертификации и лицензировании их деятельности: - организацию обеспечения безопасности полетов; - организацию регулярного контроля и принятия мер по результатам анализа действия экипажа по материалам средств объективного контроля; повышения летной и технической подготовки авиAPERсонала с использованием тренажеров и других необходимых средств; выполнение единых обязательств по страхованию ответственности перед пассажирами и третьими лицами для внутренних и международных авиаперевозок;	Принять к исполнению.	Е.Н. Лобачёв, А.В. Елистратов В.А. Рудаков	Постоянно	
	- наличие у эксплуатанта действенной системы контроля за поддержанием летной годности воздушных судов.	Принять к исполнению.	А.В. Елистратов	Постоянно	С 30.03.2004 г. вступают в силу ФАП "Экземпляр ВС. Требования и процедуры сертифи-

					кации"
10.	<p>Госкомгидромету подготовить предложения в программу государственного финансирования восстановления и расширения сети наблюдательных пунктов и пунктов радиозондирования и атмосферы для повышения достоверности авиационных прогнозов погоды. Метеорологическое обеспечение полетов в горной местности производить в строгом соответствии с действующим Наставлением по метеообеспечению гражданской авиации. Исключить практику выдачи площадных прогнозов погоды при выполнении полетов по установленным маршрутам и трассам.</p>	<p>Подготовить и направить в Госкомгидромет согласованные предложения по данному вопросу.</p>	<p>В. А. Рудаков Ю.В. Мелешко руководители территориальных органов ВТ</p>	24.11.03г.	
11.	<p>Минфину России, Минтрансу России, МАК подготовить изменения ст. 131 и ст. 133 Воздушного Кодекса РФ об обязательном страховании ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна и владельца воздушного судна перед третьими лицами, устанавливающие единый уровень ответственности для внутренних и международных авиaperезовок, определенных Варшавской Конвенцией 1929 года и Гаагским Протоколом 1955</p>	<p>Рассмотреть вопрос, подготовить предложения о целесообразности внесения предложенных изменений в ВК РФ.</p>	<p>С.Н. Овчаренко С.А. Тарасов</p>	15.12.03г.	

	года.				
12.	<p>Минфину России, Минтроду России, Минтрансу России в целях повышения эффективности системы государственного контроля за безопасностью полетов в рамках административной реформы рассмотреть решение следующих вопросов: включения в реестр государственных служащих должностей "пилот-инспектор" и "инженер-инспектор"; повышения заработной платы государственных инспекторов по производству полетов, государственных инспекторов по поддержанию летной годности воздушных судов, специалистов по расследованию авиационных происшествий до размера заработной платы, соответствующих специалистов, работающих в авиакомпаниях; оплаты за налет часов специалистам государственной службы гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации и территориальных управлений воздушного транспорта имеющим действующие свидетельства членов экипажей воздушных судов и выполняющим полеты;</p>	<p>Реализация данных рекомендаций в условиях действующего законодательства о государственной службе Российской Федерации является невозможной. Проработку рекомендаций продолжить в рабочем порядке (во взаимодействии с Минфином России и Минтрудом России).</p>	<p>Руководители структурных подразделений ГСГА</p>	<p>В течение 2004 г.</p>	
	<p>решения социальных вопросов в деятельности государственных</p>				

	инспекторов и специалистов по расследованию авиационных происшествий: обеспечение дополнительных оплачиваемых отпусков специалистам ГСГА Минтранса России и территориальных управлений воздушного транспорта, имеющим действующие свидетельства членов экипажей воздушных судов и выполняющим полеты, оплаты санаторно-курортного лечения этим категориям специалистов.					
13.	Рекомендовать Генеральной прокуратуре Российской Федерации регулярно информировать Минтранс России, Минобороны России, Росавиакосмос, МАК о принятом решении по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов по привлечению к уголовной или административной ответственности лиц, допустивших нарушения в обеспечении безопасности движения.	Принять к сведению.	к	С.А. Тарасов, В.А. Рудаков Е.Н. Лобачев А.В. Елистратов руководитель и территориальных органов ВТ Минтранса России	постоянно	
14.	РАСУ, Росавиакосмосу, МАК, Минфину и Минтрансу России организовать приоритетное выполнение проекта "Внедрение перспективных средств организации воздушного движения с использованием метода автоматического зависимого наблюдения".	Принять к исполнению. Продолжить работы по проведению экспериментального внедрения АЗН-В в Тюменском регионе.	к	Ю.М. Мелешко И.Е. Астраханкин а		

15.	<p>Росавиакосмосу, Минтрансу: ускорить осуществление мероприятий по обязательному оснащению воздушных судов автоматическими радиомаяками системы поиска и спасения "КОСПАС-САРСАТ";</p> <p>- ускорить внедрение бортовых систем раннего предупреждения приближения к земле (СРППЗ, TAWS) в гражданской авиации и установку таких систем на воздушных судах, совершающих полеты в условиях горной местности;</p>	Принять к исполнению	А.В. Елистратов, В.Н. Салеев В.А. Рудаков	1.01.05	<p>утверждено распоряжение Минтранса России от 01.10.03 № НА-290-р, предусматривающее оснащение ВС, осуществляющих полеты в ВП РФ, радиомаяками АРМ-406П и АРМ-406 АС1 до 1 января 2005 г.</p>
	<p>- в соответствии с Правилами расследования авиационных происшествий в Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации завершить разработку и ввести в действие межведомственную инструкцию, определяющую порядок разработки, согласования, утверждения мероприятий по реализации рекомендаций комиссий, их учета и контроля за их реализацией.</p>	Принять к исполнению	В.А. Рудаков, Г.Л. Ливщиц	29.12.03г.	
16.	<p>Минтрансу России:</p> <p>- для своевременного выявления нарушений обеспечить регулярный комплексный контроль выполнения полетов каждым командиром ВС с</p>	Принять к исполнению в части касающейся.	руководители территориальных органов ВТ Минтранса России, Е.Н. Лобачёв,	29.12.03г.	

<p>использованием данных бортовых параметрических и речевых самописцев, а также имеющихся на борту систем спутниковой навигации GPS, обратив особое внимание на выдерживание заданных и безопасных высот полета;</p> <p>- организовать проведение занятий с летным составом по применению процедуры оперативного изменения маршрута в полете "АФИЛ";</p>		Ю.В. Мелешко		
<p>- потребовать от экипажей при полетах по местным воздушным линиям и выполнении различного вида авиационных работ в горной местности при подготовке к полету вычерчивания схемы полета с указанием вертикального разреза местности по маршруту полета и нанесением высот естественных и искусственных препятствий; копию схемы вручать диспетчеру при принятии решения на вылет. Внести соответствующие коррективы в документы, регламентирующие деятельность диспетчеров УВД и экипажей;</p>	<p>Схемы прикладывать к заданию на полет. Копии схем вручать диспетчеру АДП при принятии решения на вылет, а при выполнении авиационных работ оставлять инженерно-техническому составу.</p>	руководители территориальных органов ВТ Минтранса России	постоянно	
<p>- внести необходимые дополнения в правила полетов, исключаящие транспортные полеты с перевозкой пассажиров в горных районах вне трасс;</p> <p>- повторно изучить с ЛС, выполняющим полеты на вертолетах всех типов, разделы 5.2-5.5 и п.8.1.8</p>	Принять к исполнению			

<p>НПП ГА-85;</p> <ul style="list-style-type: none"> - провести дополнительные занятия с ЛС, специалистами службы СОП по инструкции № 66/И от 01.12.86 с принятием зачетов; - при анализе материалов расшифровок носителей полетной информации осуществлять контроль за установкой экипажами задатчика радиовысотомера "опасная высота" согласно РЛЭ; - дополнить программу тренажерной подготовки экипажей тренировкой по внезапному ухудшению видимости на различных этапах полета с отработкой правильных действий и имитацией внезапного ухудшения видимости на различных этапах полета с отработкой правильных действий экипажа; - при перерыве в полетах экипажа в горной местности более 6 месяцев допуск летного состава к полетам осуществлять в соответствии с п. 6.4.1 РОЛР; 				
<ul style="list-style-type: none"> - при замене одного и более членов экипажа ввести обязательное выполнение полетов на слетанность; - обязать эксплуатантов ежегодно издавать приказ о допуске экипажей к полетам в горной местности; предоставлять право издания приказа о первоначальном допуске командира ВС к полетам в горной местности только 				

	руководителю а/к (авиапредприятия); - для более полного анализа выполнения полета, независимо от его продолжительности, выдавать экипажу метеодокументацию, которая должна сохраняться в отчете за полет.				
17.	Росаэронавигации и Госкомгидромету: - привести в соответствие регламенты работы диспетчерского состава, средств связи аэропортов МВЛ и регламентов работы метеоспециалистов и устранить противоречия с действующим НМО ГА-95 в части времени начала работы, обмена метеоинформацией, метеодокументацией;	Подготовить письмо в Госкомгидромет по данному вопросу.	Ю.В. Мелешко, В.А. Рудаков Б.И. Кушнерук	24.11.03г.	
	- обеспечить четкое взаимодействие в работе АМСГ и органа управления воздушным движением в части выдачи рекомендаций, летному экипажу о наиболее благоприятном маршруте полета.	Принять к исполнению;	руководители территориальных органов ВТ	постоянно	
18.	Росавиакосмосу: произвести замену на вертолетах или модернизацию устаревших бортовых самописцев на более современные с целью увеличения объема измеряемой информации и времени регистрации;	Предъявить требование к промышленности и по выпуску бюллетеня по замене САРПП-12 на БУР-1 в процессе очередного ремонта.	А.В. Елистратов	1 кв. 2004г.	
	- рассмотреть вопрос об установке на вертолеты дополнительно высотомера	Подготовить обращение на МВЗ им. М.Л.	А.В. Елистратов	1.12.03.	

	с ответчиком для получения диспетчером ОВД постоянной информации о фактической высоте полета;	Миля о разработке технической документации по установке ответчика СО-94 и высотомера на вертолеты-салоны, эксплуатируемых в гражданской авиации.			
	- рассмотреть вопрос о введении системы GPS отечественного производства в состав штатного оборудования вертолетов, разработке единой методики ее использования с отражением в РЛЭ.	Совместно с МВЗ им. М.Л. Миля и ГосНИИ "Аэронавигация" подготовить техническое решение о порядке оборудования и проведения оценки вертолетов типа Ми-8, оборудованных отечественной системой спутниковой навигации СНС-3.	А.В. Елистратов	1 кв. 2004г.	
19.	Госкомгидромету: при проведении метеоконсультаций экипажей перед полетом в горной местности использовать полный синоптический материал, включая цветные снимки метеорологической обстановки над территорией, по которой проходит маршрут полета; ввести обязательное вычерчивание вертикального разреза погоды относительно рельефа маршрута на	Организовать контроль за выполнением данной рекомендации.	руководители территориальных органов ВТ Минтранса России	постоянно	

	<p>бланках бюллетеня погоды для пилота по форме АВ-5;</p> <p>восстановить работу метеостанций на Курильских островах с организацией радиозондирования атмосферы.</p>	<p>Подготовить предложения по порядку реализации рекомендации.</p>	<p>Ю. В. Мелешко Камчатское МТУ</p>	<p>22.12.03 г.</p>	
20.	<p>Росаэронавигации: в районах ответственности местных диспетчерских пунктов, в которых не обеспечено полное перекрытие зоны радиолокационным контролем, ускорить внедрение автоматизированного рабочего места диспетчера подхода и круга на базе автоматизированной системы процедурного контроля воздушного движения; - в районах МДП, где отсутствуют каналы авиационной воздушной связи ОВЧ-диапазона, на ключевых направлениях установить автономные автоматические ретрансляторы ОВЧ.</p>	<p>Подготовить предложения по порядку реализации рекомендации.</p>	<p>Ю.В. Мелешко, Б. И. Кушнерук</p>	<p>15.12.03г.</p>	
21.	<p>Госкомгидромету с Минтрансом подготовить программ по восстановлению на территории РФ сети наблюдательных пунктов за погодой и пунктов радиозондирования атмосферы для повышения качества метеорологического обеспечения полетов гражданских ВС.</p>	<p>Подготовить предложения по программе восстановления сети наблюдательных пунктов за погодой и пунктов радиозондирования атмосферы.</p>	<p>В.А. Рудаков В.М. Уткин Ю.В. Мелешко руководители территориальных органов ВТ Минтранса России</p>	<p>29.12.03 г.</p>	
22.	<p>Материалы расследования данного АП изучить с</p>	<p>Подготовить распоряжение</p>	<p>В.А. Рудаков</p>	<p>30.10.03 г</p>	

лётным, инженерно-техническим и диспетчерским составом.	по результатам расследования.			
---	-------------------------------	--	--	--

Дополнительные мероприятия

п/п	Содержание мероприятия	Исполнители	Срок выполнения	Состояние выполнения
1.	В соответствии с международными стандартами ИКАО разработать ФАП "Эксплуатация коммерческих вертолетов и вертолетов АОН" по аналогии с объединенными европейскими правилами JAR OPS 3 и JAR OPS 4.	Е.Н. Лобачев А.В. Елистратов	до конца 2004 г.	
2.	Подготовить распоряжение о создании комиссии по проверке всех КТВ МИ-8, эксплуатирующихся в организациях ГА. Проверку выполнить с участием разработчиков ВС, научных организаций гражданской авиации и авиационной промышленности, разработчиков и изготовителей тренажеров.	Е.Н. Лобачев А.В. Елистратов	в течение 2004 года	
3.	Выпустить распоряжение, обязывающее авиакомпанию проводить регулярную тренировку на тренажерах, имеющих соответствующие разрешения на подготовку авиаперсонала по утвержденным программам. Запретить тренаж в кабине по типам вертолетов, имеющих тренажер.	Е.Н. Лобачев	29.12.2003 г.	
4.	При очередных тренировках летных экипажей вертолетов Ми-8 на тренажерах, в развитие программ LOFT и CRM,	Е.Н. Лобачев	1 кв. 2004 г.	

	предусматривать не оговоренные на			
--	-----------------------------------	--	--	--

Приложение 2
к распоряжению Минтранса России
от 18.11.2003 г. № НА-325-р

АНАЛИЗ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ С ВЕРТОЛЕТОМ МИ-8Т RA-25194

Экипаж вертолета в составе КВС А.А. Гузанова, второго пилота Б.П. Здора и бортмеханика И.А. Осипова выполнял пассажирский рейс на основании заявки муниципального предприятия "Авиатор" по маршруту вертодром "Излучина" - Северо-Курильск. В качестве цели полета в задании на полет было указано выполнение авиационных работ, не предусматривающих перевозку пассажиров, что является нарушением требований п. 2.6.2 НПП ГА-85.

Оформления перевозочных документов и регистрации пассажиров на вертодроме "Излучина" не проводилось. Список пассажиров и бланки заявок на полет не были переданы в отдел перевозок вертодрома "Излучина" и находились на борту вертолета. В списке было указано, что на борту вертолета должно находиться 15 человек, в том числе и губернатор Сахалинской области И.П. Фархутдинов, и 300 кг багажа. Фактически на борту вертолета находилось 17 пассажиров и 255 кг багажа.

Предварительная информация о предстоящем полете губернатора Сахалинской области И.П. Фархутдинова в Камчатское МТУ воздушного транспорта Минтранса России и ГП ВТ "Халактырка" от администрации Сахалинской области не поступала, что является не выполнением требований инструкции о порядке организации и выполнении литерных и подконтрольных рейсов экипажами ВС Камчатского региона, введенной в действие приказом Камчатского МТУ воздушного транспорта Минтранса России от 18.07.02 г. № 57.

В ходе расследования было установлено, что перед вылетом с вертодрома "Излучина" предполетный досмотр прошло только 10 пассажиров. Остальные 7 пассажиров на двух автомобилях с багажом, проехали через служебный въезд непосредственно к вертолету, не проходя предполетный досмотр, что является нарушением требований приказа ФАС России от 20.01.98г. № 22 и приказа Минтранса России от 22.11.95 г. № 102.

Взлетная масса вертолета составляла 11820 кг, центровка +210 мм, что не выходило за установленные РЛЭ вертолета Ми-8Т ограничения.

После взлета экипаж вертолета доложил о занятии высоты 1300 метров и следовании в верховье реки Паратунки. При анализе записи информации зарегистрированной магнитофоном МС-61Б установлено, что через три минуты после взлета члены экипажа начали обсуждать просьбу представителя заказчика об изменении маршрута полета для осмотра острова Атласова и вулкана Алайд. Несмотря на то, что изменение указанного в задании на полет маршрута является нарушением установленных требований, КВС согласился с просьбой представителя заказчика.

При этом КВС принял решение не докладывать об изменении маршрута полета и дезинформировать органы УВД о своем фактическом местоположении, что является нарушением п.5.3.15 НПП ГА-85.

При очередном сеансе связи с диспетчером УВД, примерно через час полета, в районе пункта Терминальный экипаж выдал ложную информацию о следовании на высоте 1300 метров. Фактическая высота полета составляла 450 метров, что ниже безопасной высоты

(510 метров) в данном районе.

Выполнение полета на высоте ниже безопасной является нарушением требований п. 5.3.1, 5.3.13 и 5.3.15 НПП ГА-85. Кроме этого, экипаж не установил задатчик радиовысотомера на величину, соответствующую 80% истинной безопасной высоты, определенной НПП ГА-85 для полетов по ПВП, что явилось нарушением требований п.4.3.7 РЛЭ вертолета Ми-8Т.

После пролета верховья реки Паратунка (примерно через 20 минут полета), находясь на высоте 850 метров, экипаж начал отворот вправо (в сторону гор), уклоняясь от заданного маршрута и не информируя об этом диспетчера МДП, что является нарушением п.п. 5.3.1 и 5.3.15 НПП ГА-85. При этом, как было установлено в ходе расследования, прогноз погоды по выбранному экипажем маршруту был нелетным, о чем экипаж был информирован в процессе предполетной подготовки.

После уклонения от заданного маршрута, началось интенсивное уменьшение геометрической высоты полета, которая составляла около 25... 50 метров. При этом полет производится на скорости 180...220 км/час.

В дальнейшем экипаж доложил диспетчеру МДП о пролете верховья реки Толмачева, фактически находясь правее линии пути, занятии высоты 1350 метров и расчетном времени пролета следующего поворотного пункта маршрута "озеро Курильское". Фактическая высота в этот момент была 650 метров, полет происходил со снижением.

Из-за понижения нижней кромки облачности, полет выполнялся на предельно малых высотах. При встрече погоды ниже минимума экипаж не принял решения на возврат, не произвел посадку на площадку подобранную с воздуха, чем нарушил требования п.5.3.11 и 7.7.19 НПП ГА-85.

Необходимо отметить, что в процессе полета бортмехаником было предложено прекратить выполнение полета, однако данное предложение не обсуждалось.

По материалам расшифровки БУР-1-2Ж и анализа внутрикабинных переговоров экипажа, на последнем этапе полета, был сделан вывод, что нижняя граница облачности местами могла опускаться до земной поверхности, а экипаж продолжил снижение до высоты около 5 метров над рельефом местности.

Продолжая полет на предельно малой высоте, в условиях ограниченной видимости, второй пилот обнаружил по курсу препятствия (лесной массив) и резко взял на себя ручку циклического шага практически "до упора". При этом реализовалась перегрузка до 2,57 единицы.

Ручка общего шаг несущего винта сначала одновременно с отклонением ручки циклического шага была отклонена вверх до 11, однако через 0,5 секунды была отклонена вниз до 6,5, что привело к раскрутке несущего винта до 112,7%, тангаж за 2 секунды увеличился до 55,4.

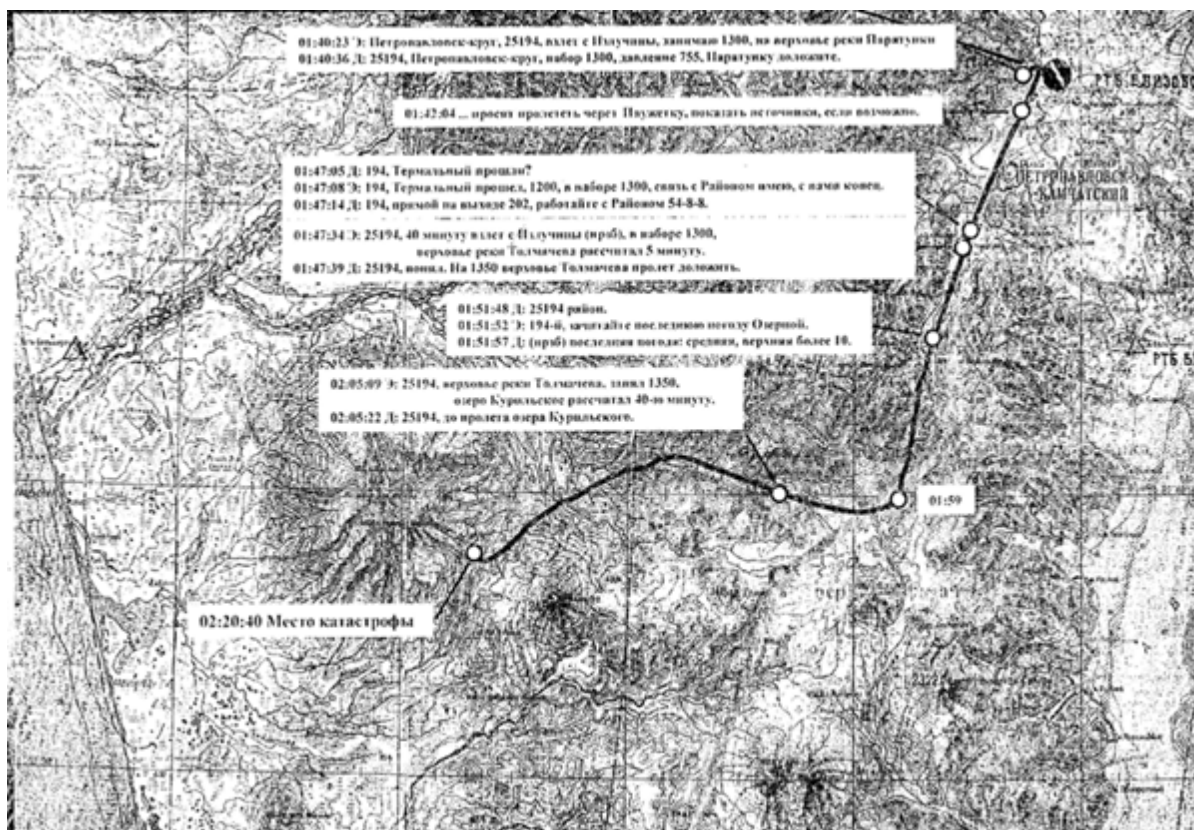
Резкие отклонения органов управления привели к столкновению лопастей несущего винта с хвостовой балкой и, как следствие, к ее разрушению и потере управляемости вертолетом. В процессе неуправляемого вращения вертолет столкнулся с землей, все находившиеся на борту вертолета пассажиры и члены экипажа погибли.

Приложение: схема полета вертолета Ми-8Т RA-25194.

Начальник Управления государственного
надзора за безопасностью полетов

В.А. Рудаков

Траектория полета вертолета



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

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**Руководителям
территориальных органов
ВТ Минтранса России**

**Руководителям
авиапредприятий, аэропортов**

21.04.04г. № 22.15-497

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
о катастрофе вертолѐта
Ка-32С RA-31025

и государственных
унитарных
дочерних предприятий ФУП
"Госкорпорация по ОВД"

04 сентября 2003 года при выполнении полѐта по транспортировке груза на внешней подвеске на строительную площадку "Лунная Поляна" (40 км севернее г. Сочи), расположенную на высоте 1800 м над уровнем моря, произошла катастрофа вертолѐта Ка-32С RA-31025 ОАО "Научно-производственная компания "ПАНХ" (НПК "ПАНХ") Южного ОМТУ ВТ Минтранса России.

Экипаж в составе КВС В.В. Попова, КВС С.А. Иванова (выполнявшего функции второго пилота) и бортмеханика С.И. Лося выполнял полѐт по маршруту: площадка, расположенная у н.п. Солох-Аул - площадка "Лунная Поляна". Расстояние между площадками - 23 км.

Обе площадки не имели средств связи с органами УВД аэропорта Сочи, кроме того на площадке "Лунная Поляна" не было ни метеонаблюдателя, ни диспетчера-информатора.

При принятии решения на вылет КВС руководствовался прогнозом, который предусматривал: видимость более 10 км, горные волны, облачность 3-4 октанта слоисто-кучевая в слое 1200 - 1500 м, изолированная кучево-дождевая с нижней границей 1300 м, верхней - 9000 м; горы частично закрыты.

За 12 минут до взлѐта дежурный синоптик АМСГ Сочи ознакомил командира ВС с коррективом прогноза, согласно которому предусматривалась облачность 5-7 октантов с нижней границей облаков 1800 м, горы частично закрыты.

При таком прогнозе и его коррективе по нижней границе облаков КВС принял решение на вылет с нарушением требований п. 5.5.12.1 НПП ГА-85. При расположении посадочной площадки в 3-км от горы Фишт, имеющей высоту 2867 м над уровнем моря, нижняя граница облачности (согласно требованиям п.п. 5.5.12.1 и 5.3.3. табл. 2 НПП ГА-85) должна быть не менее 3567 м.

В полѐте в транспортной кабине вертолѐта находилось 5 пассажиров "заказчика" и 1 служебный пассажир (авиатехник С.А. Черненко), на внешней подвеске груз весом 1120 кг. Полѐтная масса и центровка воздушного судна не выходили за пределы ограничений, установленных РЛЭ вертолѐта Ка-32. Перевозка людей в транспортной кабине при транспортировке груза на внешней подвеске является нарушением требований п. 4а.2.1.6 РЛЭ вертолѐта Ка-32).

После взлѐта КВС по радиосвязи ВЧ-диапазона передал информацию о погоде: "нижняя граница облаков 3000 м, 1-2 балла 1300 - 1500 м". Старший диспетчер МДП аэропорта Сочи запретил экипажу работу, так как корректив прогноза погоды не соответствовал требованиям для полѐтов по ПВП по значению нижней границы облаков. В процессе переговоров с синоптиком АМСГ было решено исправить в коррективе прогноза (что является нарушением требований п. 6.4.7 НМО ГА) значение нижней границы облачности с 1800 м на 2200 м. После этого старший диспетчер МДП разрешил экипажу дальнейшее выполнение работы.

Продолжая полѐт по маршруту с набором высоты и встретив метеоусловия, не соответствующие требованиям для полѐтов по ПВП, экипаж своевременно не возвратился на площадку вылета (нарушение требования п. 5.3.11 НПП ГА-85). В дальнейшем вертолѐт попал в облачность, о чём свидетельствуют показания очевидцев на строительной площадке,

наблюдавших его в разрыве облаков. Попав в облачность, экипаж не выполнил разворот на 180°, как того требует п. 5.3.13 НПП ГА-85, а предпринял попытку с набором высоты выйти из облаков, выполняя полёт с произвольными курсами.

При полёте в облаках, вне видимости земли, вертолёт на отметке 2570 м над уровнем моря столкнулся с горой Фишт. Экипаж и пассажиры, находящиеся на борту вертолёта погибли.

Причиной катастрофы явилось сочетание следующих факторов:

решение КВС на выполнение полёта при метеоусловиях, не соответствующих требованиям для полётов по ПВП;

выдача старшим диспетчером МДП разрешения экипажу на выполнение задания при метеоусловиях, не соответствующих требованиям для полётов по ПВП;

нарушение экипажем требования п. 5.3.11 НПП ГА-85, предписывающего возвратиться на аэродром вылета при ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полётов по ПВП;

продолжение полёта в сторону горы Фишт при попадании в облака на высоте ниже безопасной, в то время как согласно требованию п. 5.3.13 НПП ГА-85 КВС обязан в этом случае развернуться на 180° и возвратиться на аэродром вылета;

Комиссией было отмечено, что в аэропорту Сочи нет прямой связи диспетчера УВД с экипажами воздушных судов, выполняющих полёты в горной местности. Связь осуществляется только через оператора радиобюро, что отрицательно влияет на оперативность и полноту передачи указаний диспетчера УВД.

Предлагаю:

1. Руководителям территориальных органов ВТ Минтранса России:

1.1. Довести настоящее заключение до подконтрольных авиапредприятий, государственных унитарных дочерних предприятий ФУП "Госкорпорация по ОВД".

1.2. При согласовании инструкций по организации, управлению полётами и выполнению авиационных работ требовать от руководителей авиапредприятий разработки специальных мероприятий по взаимодействию с метеоорганами и органами УВД.

2. Руководителю Южного ОМТУ ВТ Минтранса России проверить устранение недостатков в НПК "ПАНХ", выявленных в ходе расследования этого авиационного происшествия.

3. Руководителям авиапредприятий, государственных унитарных дочерних предприятий ФУП "Госкорпорация по ОВД":

3.1. Обстоятельства и причину катастрофы изучить с командно-руководящим, лётным, инженерно-техническим составом, специалистами УВД и метеоспециалистами.

3.2. При выполнении и обеспечении полетов в горной местности периодически с лётным, диспетчерским составом и метеоспециалистами организовывать изучение обстоятельств и причин АП, связанных со столкновениями ВС с горами. Обращать внимание экипажей на тщательный анализ метеоусловий при принятии решения на вылет и в полете, а также на своевременность принятия решения о продолжении полета в соответствии с пп. 5.3.11 и 5.3.13 НПП ГА-85.

4. Руководителям авиапредприятий при организации авиационных работ с выполнением систематических полётов по постоянным маршрутам принимать меры по оборудованию рабочих мест диспетчера-информатора с каналами связи и средствами УВД в месте временного базирования вертолёта и на площадке производства работ.

Начальник Управления государственного

надзора за безопасностью полётов

Рудаков

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

**Руководителям территориальных
управлений государственного
авиационного надзора**

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ
ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)**

**Руководителям организаций
гражданской авиации**

27.06.2005 г. № 8.15-914

На № _____

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ
о катастрофе вертолета
Ми-8Т RA-22643**

27 ноября 2004 г., днем, при полете в горной местности, произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22643 ООО "Авиакомпания "Камчатские авиалинии", подконтрольного Камчатскому МТУ воздушного транспорта Минтранса России.

Экипаж в составе командира вертолета С.А. Боровкова, второго пилота О.В. Прокудина и бортмеханика В.Г. Коростелева выполнял полет по срочному санитарному заданию по маршруту Елизово - посадочная площадка Асача - Елизово. На борту вертолета находились два врача Камчатского областного Центра медицины катастроф.

Посадочная площадка Асача находится в горной местности, высота рельефа местности в районе полетов 1100 - 1800 метров. При принятии экипажем вертолета решения на вылет прогнозировались метеоявления: видимость 10 км, облачность 1-2 октанта высотой 300 метров, значительная кучево-дождевая облачность на 700 метров, сопки частично закрыты, в облаках умеренное обледенение, умеренная турбулентность. Прогноз не соответствовал требованиям для полетов по ПВП, решение о вылете было принято с нарушением требований п.5.3.3 и 5.5.12.1 НПП ГА-85.

Разрешение на вылет было дано диспетчером АДП при нелетном прогнозе погоды по маршруту полета, что является нарушением требований п. 5.5.2 НПП ГА-85.

Несмотря на особую сложность выполнения данного полета, руководство ООО "Авиакомпания "Камчатские авиалинии" и Камчатского МТУ воздушного транспорта Минтранса России в нарушение требований п. 2.1.9 НПП ГА-85 не участвовало в принятии решения и организации его выполнения.

В процессе полета по маршруту Елизово - посадочная площадка Асача экипаж вертолета наблюдал ухудшение погодных условий по маршруту полета: сплошная облачность высотой 600 метров, дымка. Информацию об ухудшении метеорологических условий на маршруте полета экипаж докладывал диспетчеру производственно-диспетчерской группы авиакомпании (ПДГ), не входящей в ЕС ОрВД.

Диспетчер МДП предупредил экипаж об ухудшении видимости в предполагаемом

районе полетов (снег, видимость 2000 метров) и запросил у экипажа фактическую погоду. Экипаж вертолета сообщил информацию, несоответствующую действительности.

В дальнейшем, по настоянию диспетчера ПДГ, экипаж принял решение продолжить полет по поиску машины с больным при фактических метеоусловиях в районе полета, не соответствовавших требованиям полетов по ПВП в горной местности.

По докладу экипажа ВС стоянка на посадочной площадке Асача должна была составить 30 минут. Фактически взлет был произведен через 3 минуты после посадки. О взлете и продолжении полета по поиску автомобиля с больным экипаж диспетчеру МДП не доложил. К этому моменту у диспетчера МДП уже была информация о значительном ухудшении погодных условий в районе полетов: видимость 2000 метров, снег, дождь, сплошная облачность высотой 300 метров, сопки закрыты, сильное обледенение в облаках, сильная турбулентность. Данная информация экипажу не была передана.

После взлета с посадочной площадки Асача, в нарушение требований п. 7.5.3 НПП ГА-85 полет экипаж выполнял полет на высоте 100 метров, что ниже безопасной в данном районе. Полет продолжался вдоль дороги, в направлении повышения рельефа местности. В процессе полета происходило неоднократное срабатывание сигнализации "Опасная высота", свидетельствующее о полете на отдельных участках на высоте ниже 50 метров.

Примерно через 15 минут после взлета с площадки Асача на МС-61 был зафиксирован доклад второго пилота о необходимости прекращения полета. Командир вертолета подтвердил предложение второго пилота и принял запоздалое решение возвращаться, вертолет был переведен в набор высоты.

Через 30 секунд после начала набора высоты произошло столкновение правой нижней частью фюзеляжа вертолета с заснеженной каменной грядой на высоте 1100 метров над уровнем моря. При столкновении вертолет получил значительные повреждения, которые, тем не менее, не привели к отказам систем управления вертолета и двигателей, а также пилотажно-навигационного оборудования.

Командир вертолета через 20 секунд после столкновения начал выполнять правый разворот с креном 10... 18°.

Последние 30 секунд полета характеризовались изменениями крена от 23° влево до 12° вправо, тангажа от 16° на кабрирование до 48 на пикирование, оборотов несущего винта от 90% до 103%, скорости от 60 до 180 км/час, что свидетельствует о потере экипажем визуального контакта с землей и пространственной ориентировки. Высокое эмоционально-психологическое напряжение, недостаточная подготовка к полетам по приборам и отсутствие запаса высоты не позволили экипажу вывести воздушное судно в горизонтальный полет.

Вертолет столкнулся со склоном вулкана Горелый на высоте 1100 метров с правым креном и углом тангажа на пикирование около 40°, на скорости 150 км/час. Экипаж вертолета и пассажиры погибли.

Причиной катастрофы явилось сочетание следующих факторов:

- неудовлетворительная, с нарушением требований п. 2.1.9 НПП ГА-85, организация выполнения срочного санитарного задания со стороны руководства ООО "Авиакомпания "Камчатские авиалинии" и Камчатского МТУ воздушного транспорта Минтранса России;
- нарушение экипажем требований п.5.3.3 и 5.5.12.1 НПП ГА-85, выразившееся в принятии решения на выполнение полета при погоде ниже установленного минимума;
- нарушение диспетчером АДП требований п.5.5.2 НПП ГА-85, связанное с выдачей разрешения на вылет при прогнозе погоды, несоответствующем требованиям полетов по ПВП;
- нарушение экипажем вертолета требований п. 5.3.11 и 7.5.3 НПП ГА-85, выразившееся в выполнении полета в горной местности на высоте ниже безопасной при метеорологических условиях не соответствующих установленному минимуму;
- нарушение экипажем вертолета требований п. 7.7.19 НПП ГА-85, обусловленное

запоздалым решением о прекращении выполнения полетного задания, и некачественное взаимодействие членов экипажа, что привело к потере визуального контакта с наземными ориентирами при входе в облачность;

- повышенное эмоционально-психологическое напряжение и недостаточная подготовка к полетам по приборам, что не позволило экипажу вывести вертолет в горизонтальный полет после первого столкновения с горой.

За период с 2000 г. по 2004 г. в Камчатском МТУ воздушного транспорта Минтранса России произошло 6 авиационных происшествий, в том числе 3 катастрофы. Несмотря на незначительные объемы выполняемых работ, авиационные происшествия в этом управлении происходят ежегодно. Состояние безопасности полетов в Камчатском МТУ воздушного транспорта Минтранса России являлось наихудшим среди других территориальных органов и свидетельствовало о недостаточной эффективности деятельности его руководства.

В 2003 году комиссией государственной службы гражданской авиации Минтранса России проводилась проверка авиакомпании "Камчатские авиалинии", в ходе которой уже указывалось на недостатки в организации летной работы и поддержании профессиональной подготовки летного состава. О неудовлетворительной работе руководства авиакомпании по предотвращению серьезных инцидентов свидетельствует тот факт, что за период с 2000 по 2004 год с воздушными судами авиакомпании произошла катастрофа и три серьезных инцидента.

В 2002 - 2004 г. неоднократно обращалось внимание на серьезные недостатки в организации работы по предотвращению авиационных происшествий в горной местности. Однако, проводимая профилактическая работа по-прежнему не достигает положительных результатов. За указанный период по аналогичным причинам произошли 3 катастрофы, приведшие к гибели 42 человек:

- катастрофа вертолета Ми-8АМТ RA-22158, происшедшая 28.04.2002 г. в районе Абакана, приведшая к гибели руководителей Красноярского края (распоряжение Минтранса России от 22.07.2002 г. № НА-262-р);

- катастрофа вертолета Ка-32 RA-31025 ОАО "НПК ПАНХ", происшедшая 04.09.2003 г. (заключение Управления государственного надзора за безопасностью полетов от 21.04.2004 г. № 22.15-497);

- катастрофа вертолета Ми-8Т RA-25194, происшедшая 20.08.2003г. на Камчатке, и приведшая к гибели руководства Сахалинской области (распоряжение Минтранса России от 18.11.2003 г. № НА-325-р).

Все указанные выше авиационные происшествия были связаны с нарушением экипажами вертолетов минимума погоды и правил организации и выполнения полетов в горной местности.

Предлагаю:

1. Руководителям территориальных управлений государственного авиационного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта:

1.1. Довести настоящее заключение до подконтрольных авиапредприятий.

1.2. Совместно с руководством подконтрольных организаций гражданской авиации принять меры по выполнению требований п.2.1.9 НПП ГА-85.

1.3. Проконтролировать выполнение требований настоящего заключения. В месячный срок после его получения доложить в Управление инспекции по безопасности полетов о принятых территориальным органом и подконтрольными авиапредприятиями мерах по выполнению требований настоящего распоряжения.

2. Руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. При комплексном контроле полетов экипажей вертолетов по материалам бортовых самописцев и бортовых магнитофонов обращать внимание на выдерживание безопасных

высот полета.

2.2. Провести специальные занятия с летным составом и специалистами УВД по правилам взаимодействия при выполнении полетов по ПВП и видам авиационных работ.

2.3. Обратить внимание летного состава на неоднократно выявляемые в ходе расследований авиационных происшествий факты сознательной дезинформации диспетчерских служб УВД о фактическом местонахождении воздушного судна и погодных условиях по маршруту полета и в пунктах посадок.

2.4. С целью исключения случаев постановки экипажам ВС задач, противоречащих требованиям правил полетов, направить заказчикам авиационных работ информацию о действующих в гражданской авиации требованиях, определяющих порядок принятия решений на выполнение полета, изменения ранее согласованного плана полета, организации предполетного отдыха летного состава, организации перевозки пассажиров и грузов.

2.5. Совместно с "заказчиками" авиационных работ рассмотреть вопрос о радиофикации постоянно действующих посадочных площадок и подготовке метеоинформаторов из числа специалистов "заказчиков". Рассмотреть вопрос о включении данных требований в договора на выполнение воздушных перевозок.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов

В.А. Рудаков

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

**Руководителям территориальных
управлений государственного
авиационного надзора**

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)**

**Руководителям организаций
гражданской авиации**

05.06.2006 № 8.15-754

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ
об аварии самолета Ан-2 RA-02252
ГУП "Авиакомпания "Полярные
авиалинии"**

18 ноября 2005 года при выполнении полета по санитарному заданию по маршруту Сангар-Себян-Кюель произошла авария самолета Ан-2 RA-02252, принадлежащего ГУП "Авиакомпания "Полярные авиалинии", подконтрольного Саха (Якутскому) управлению государственного авиационного надзора Ространснадзора.

Заявка на выполнение санитарного задания по маршруту: Сангар-Себян-Кюель-Сангар поступила 17.11.2005 г. и была перенесена на 18.11.2005 г. по метеоусловиям на маршруте

полета.

Экипаж ВС, пройдя предполетный медицинский контроль и контроль штурманской подготовки 18.11.2005 г. в 00 час. 00 мин. (здесь и далее время UTC), был допущен к полетам. В период ожидания вылета, время которого по погодным условиям на маршруте полета было назначено на 03 час. 00 мин., экипажу дважды меняли полетное задание (по маршруту Сангар-Маган-Сангар с вылетом в 02 час. 30 мин. и вновь по маршруту Сангар-Себян-Кюель с вылетом в 04 час. 00 мин.), в связи с чем экипаж повторно прошел контроль штурманской подготовки и метеоконсультацию на АМСГ аэропорта Сангар, а также получил прогноз погоды по маршруту: Сангар-Сеген-Себян-Кюель-Сангар, так как в перечне маршрутов, обслуживаемых АМЦ Якутск, маршрут Сангар-Себян-Кюель-Сангар отсутствовал.

Прогноз погоды с 04.00 час. до 10.00 час. предусматривал: полет в ложбине, ветер у земли неустойчивый 2 м/с, температура наружного воздуха минус 25°; на высотах 100-500 метров ветер 160°, 30 км/час, температура наружного воздуха минус 15°; в слое 1000-1500 метров ветер 170°, 50 км/час; на высоте 2000 метров ветер 170°, 40 км/час, температура воздуха минус 19°. Видимость 10 км, слабый снег, незначительная слоисто-кучевая облачность с высотой верхней границы 1700 метров, нижней границей 1400 метров и значительная высоко-слоистая облачность с высотой верхней границы 3500 метров, нижней границей 2700 метров. Горы открыты. Давление минимальное 776 мм.рт.ст.

Расчеты, проведенные комиссией, показали на наличие условий для умеренной орографической турбулентности в слое от 900 до 1700 метров, а также на возможность образования нисходящих потоков с подветренной стороны хребта в том же диапазоне высот. Однако, вопреки п. 9.4.1. и 9.4.2. Наставления по метеорологическому обеспечению гражданской авиации России, в прогноз погоды не были включены данные об орографической турбулентности и возможности образования нисходящих потоков, отсутствовала также информация о температуре воздуха по высотам в диапазоне от 1000 до 1500 метров.

Фактическая погода в аэропорту Сангар на 04 час. 00 мин. была: тихо, видимость более 10 км, разбросанная облачность на высоте 800 метров, сплошная на высоте 3000 метров, температура воздуха минус 22°, температура точки росы минус 23°, давление 765 мм.рт.ст. Фактическая погода на площадке Себян-Кюель не поступала в связи с отсутствием метеонаблюдения.

Ожидая прибытия заказчика, экипаж дал задержку вылета до 04 час. 30 мин.

Медицинское оборудование весом 400 кг и пассажиры были доставлены в 04 час. 20 мин. При этом автомашина, в нарушение приказа Минтранса России от 21.11.1995 г. № 102 и п. 1.1. должностной инструкции сотрудника службы авиационной безопасности аэропорта Сангар, была пропущена на территорию аэродрома без проведения досмотра и проверки документов, в результате чего вместо 4 взрослых и 3 детей, указанных в списке, на машине скорой помощи было привезено 10 пассажиров (7 взрослых и 3 детей).

Командир воздушного судна, мотивируя свое решение дефицитом светлого времени для выполнения задания, в нарушение статьи 105 Воздушного кодекса Российской Федерации, предусматривающей обеспечение пассажиров перевозочными документами и п. 3.1.1. "Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях СССР", утвержденных приказом МГА от 16.01.1985 г. № 19, самостоятельно дописал в список троих пассажиров, которые не имели билетов, дав при этом команду второму пилоту взять у них паспорта и деньги для их оформления по прилету в аэропорт Сангар.

При подготовке самолета к вылету служба организации перевозок аэропорта Сангар в нарушение п. 12 "Инструкции о порядке оформления перевозки пассажиров, багажа и грузов на ВС, выполняющих авиационные работы в народном хозяйстве", утвержденной МГА 01.12.1986 г. № 66/И, оформление пассажиров, ручной клади и грузов не осуществляла, вследствие чего двое пассажиров, в нарушение п. 13 указанной Инструкции, были

размещены экипажем не на креслах, оборудованных привязными ремнями, а на ручной клади между креслами.

Получив в 04 час. 46 мин. разрешение диспетчера, КВС выполнил взлет и по установленной схеме отошел на ППМ река Муни.

Диспетчер УВД, получив доклад КВС о выполнении взлета, не сообщил экипажу условия набора высоты, ограничившись фразой: "Набирайте высоту, минимальная 776", чем нарушил п. 6.3.1.1 "Правил и фразеологии радиообмена при выполнении полетов и УВД" и требование Инструкции по производству полетов на аэродроме Сангар, где имелось предупреждение: "Высота выхода на рубеж 10 км от КТА не ниже Н прив. без.". В дальнейшем контроль движения самолета по трассе диспетчером не производился из-за демонтажа РЛС и отсутствия указаний по его выполнению в случаях отсутствия локационной информации.

Уровень подготовки экипажа, состояние авиационной техники и полученный прогноз погоды по маршруту не препятствовали выполнению задания. Взлетная масса ВС составляла 5492 кг, центровка 31,4% САХ, что не выходило за пределы, установленные Руководством по летной эксплуатации самолета Ан-2.

Воздушная трасса проходила в горной местности с максимальным превышением рельефа местности в пределах ширины трассы 1976 метров. Расчетная приведенная безопасная высота, по атмосферному давлению 776 мм.рт.ст. составляла 2515 метров. Расчетная заданная высота по приведенному давлению 776 мм.рт.ст. составляла 2550 метров.

По информации КВС, дальнейший набор высоты экипаж производил по маршруту следования по правилам визуального полета с выдерживанием безопасной истинной высоты.

На рубеже 10 км от КТА КВС, вопреки требованиям п. 7.4.5. НПП ГА-85, не доложил диспетчеру о невозможности занятия приведенной безопасной высоты и, в нарушение требования п. 8.1.8.2. НПП ГА-85, продолжил набор высоты по маршруту в горной местности.

По объяснениям экипажа, при подлете к горному хребту на удалении 2 км на абсолютной высоте 1300 метров, началась сильная болтанка с одновременным интенсивным снижением самолета без изменения угла атаки, что свидетельствовало о попадании в зону орографической турбулентности с нисходящими потоками, и не исключалось анализом метеообстановки и расположением отрогов хребта на данной высоте по направлению полета самолета. Абсолютная высота рельефа местности в ширине трассы в этом районе достигала 1363 метра.

Сложность ведения визуальной ориентировки в заснеженной горной местности могла не позволить КВС своевременно оценить опасность создавшейся ситуации.

Пытаясь прекратить снижение самолета, КВС, по его объяснению, увеличил режим работы двигателя до номинального, затем до взлетного, и осознав, что безопасный полет далее невозможен, принял запоздалое решение о выходе из зоны турбулентности левым разворотом на 180° в сторону понижения рельефа местности.

Разворот выполнялся не против ветра, а по ветру с увеличением крена до 30°, вместо рекомендованного 20°, что привело к увеличению вертикальной скорости снижения в процессе разворота по причине возможного несоответствия мощности двигателя углу крена.

Скоротечность ситуации и малый запас высоты не позволили экипажу завершить разворот. Развернувшись на 120° самолет столкнулся левым нижним крылом с выступом скалы, потерял скорость и, пролетев около 20 метров, приземлился на склон горы в ложбине между валунами, получив при этом значительные повреждения конструкции ВС.

Экипаж покинул самолет и эвакуировал пассажиров.

Авиационное происшествие стало следствием сочетания следующих факторов:

- выполнение экипажем полета на высоте ниже минимальной безопасной;
- неправильная оценка экипажем сложившейся ситуации, что привело к позднему

принятию решения о возврате на аэродром вылета в условиях орографической турбулентности и ограниченного горами воздушного пространства;

- недостатки Инструкции по производству полетов аэропорта Сангар, что выразилось в отсутствии на схеме выхода маркированного рубежа 10 км и схемы набора заданной высоты по маршруту следования при невозможности ВС, по его летно-техническим характеристикам, набрать требуемую высоту до удаления 10 км от КТА;

- не оправдавшийся прогноз погоды по маршруту полета, в котором не была предусмотрена орографическая турбулентность;

- ошибочные действия экипажа в процессе разворота по ветру с углом крена 30° при реализации принятого с опозданием решения по возврату на аэродром вылета, что привело к увеличению вертикальной скорости снижения.

Предлагаю:

1. Руководителям территориальных управлений государственного авиационного надзора Ространснадзора настоящее заключение довести до руководителей подконтрольных организаций.

2. Исполняющему обязанности руководителя Саха (Якутского) управления государственного авиационного надзора Ространснадзора проконтролировать устранение недостатков, выявленных в ходе расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-02252, о чем до 10.07.2006 г. доложить в Управление инспекции по безопасности полетов и расследования авиационных событий.

3. Руководителям авиапредприятий:

3.1. Организовать изучение настоящего заключения с командно-руководящим, командно-летным, инспекторским составом и членами экипажей.

3.2. С командно-летным, инспекторским составом и членами экипажей провести занятия на тему "Факторы, влияющие на характеристики набора высоты самолета". Повторно изучить п. 8.1.4 "Полеты в зоне сильной болтанки" и п. 8.1.8 НПП ГА-85 "Полеты в горной местности". С летным составом, выполняющим полеты на самолетах Ан-2 повторно изучить гл. 5 РЛЭ самолета Ан-2 "Действия экипажа при непреднамеренном попадании в зону интенсивной турбулентности".

3.3. При составлении инструкций по производству полетов на аэродромах учитывать необходимость определения и нанесения рубежей и схем набора безопасной высоты при отсутствии возможности, по летно-техническим данным ВС, набрать заданную высоту по маршруту следования.

Заместитель начальника Управления
инспекции по безопасности полетов и
расследования авиационных событий

С.С. Мастеров

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

**Руководителям
территориальных управлений
государственного авиационного**

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ
ТРАНСПОРТА
(РОСТР АНСНАДЗОР)**

надзора

**Руководителям организаций
гражданской авиации**

01.11.2007 № 8.10-1434

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ
об авиационном происшествии
с вертолетом МИ-8Т RA-22670**

10 мая 2007 года днем, в сложных метеоусловиях в районе н.п. Б.Подкагерская Камчатской области произошло авиационное происшествие без человеческих жертв (АПЧЖ) с вертолетом Ми-8Т RA-22670 ФГУП «Корякское авиапредприятие», подконтрольного Камчатскому Управлению государственного авиационного надзора Ространснадзора.

Экипаж вертолета в составе командира воздушного судна С.В. Шабанова, второго пилота М.В. Васильева и бортмеханика А.В. Кононенко выполнял полет по срочному санитарному заданию по маршруту аэропорт Телички - п. Седанка. На борту вертолета находился один пассажир.

Предполетная подготовка была проведена под руководством КВС С.В. Шабанова в полном объеме. Прогноз погоды по маршруту полета соответствовал минимуму КВС для полетов по правилам визуальных полетов. Однако в прогнозе погоды по маршруту полета не были указаны уточненные данные наличия облачности в горных массивах (горы «местами» закрыты), а также районы с возможным ухудшением видимости. (НМО ГА-93 п. 6.4.6 п. 9.4.2).

В 22ч 10 мин UTC, экипаж произвел взлет из аэропорта Телички. По объяснению членов экипажа через 35-40 минут полета воздушное судно попало в турбулентность, выразившуюся в изменении скорости полета, курса и высоты. Для выхода из зоны болтанки экипаж, без доклада диспетчеру, приступил к снижению и занял высоту ниже минимальной безопасной высоты по маршруту полета на данном участке.

Несмотря на понижение облачности и ухудшения видимости за счет дождя и снега, экипаж продолжал полет по маршруту. При попадании в условия обледенения экипаж включил противообледенительную систему и продолжал снижаться. В сложившейся ситуации КВС не предпринял попытки к возврату на аэродром вылета и, увидев впереди по курсу полета темное пятно на местности, принял решение произвести посадку на подобранную с воздуха площадку, для ожидания улучшения погоды. О принятом решении КВС не доложил органам управления воздушного движения и не проинформировал экипаж.

Необоснованное решение о продолжении полета в условиях плохой видимости и белизны подстилающей поверхности привело к потере визуального контакта с земной поверхностью. Боясь потерять намеченное место для вынужденной посадки, КВС сконцентрировал свое внимание на месте предполагаемой посадки. Отсутствие контрастных наземных ориентиров не дало возможности экипажу визуально оценить высоту полета и расстояние до намеченной площадки.

Недостаточная подготовка к полетам по приборам не позволила экипажу вывести вертолет из создавшейся ситуации. На этом участке полета экипаж полностью потерял контакт с земными ориентирами и не определил момента столкновения со снежным

покровом. Вертолет постепенно начал погружаться стойками шасси в снежный покров и одновременно продолжал движение по поверхности восходящего пологого склона. В результате не координированных действий органами управления, под воздействием реактивного момента, вертолет начал разворачиваться влево, продолжая движение вверх по склону. В этот момент произошло соударение лопастей несущего винта с подстилающей поверхностью. После их деформации, произошло разрушение хвостовой балки. Вертолет по инерции продолжил движение и опрокинулся на правый борт.

В результате авиационного происшествия никто из членов экипажа и пассажир не пострадали.

Причиной авиационного происшествия явилось сочетание следующих факторов:

- необоснованное решение КВС о продолжение полета в сложных метеорологических условиях с нарушением минимально безопасной высоты полета;

- попытка произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха при отсутствии надежного визуального контакта с земной поверхностью, что привело к потере пространственного положения. Нарушением требований п. 7.7.13 НПП ГА-85 и РЛЭ вертолета Ми-8;

- нарушение «инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа», выразившееся в отсутствие контроля за высотой, вертикальной скоростью и скоростью полета.

27 ноября 2004 года при выполнении полета по санитарному заданию произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22643 ООО «Авиакомпания «Камчатские авиалинии» по причинам, связанным с нарушением экипажем минимума погоды при полете по маршруту.

15 сентября 2007 года в районе н.п. Сеймчан Магаданской области произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22913 принадлежащего ФГУ «Авиалесоохрана». По предварительным данным выполнялся несанкционированный полет с площадки у реки Бургали (охотничий лагерь). После взлета в нарушении полетного задания (без разрешения органов УВД) экипаж направил вертолет в северном направлении. В ухудшающихся метеоусловиях вертолет столкнулся с горой.

ПРЕДЛАГАЮ:

1. Руководителям территориальных управлений государственного авиационного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта довести настоящее заключение до подконтрольных авиапредприятий.

1.1. Руководителю Камчатского УГАН, совместно с руководством ФГУП «Коряжское авиапредприятие», по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22670 определить возможность дальнейшего использования пилота СВ. Шабанова в качестве командира воздушного судна. О принятых мерах доложить в УНБП ГА.

2. Руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Принять меры по повышению качества отбора кандидатов на должность командиров воздушных судов. При обсуждении кандидатов на должность КВС учитывать моральные и деловые качества, способность принимать грамотные решения, организовать работу экипажа. Умения анализировать свои действия и предвидеть их последствия.

2.2. Формирование экипажей для работы на оперативных точках проводить с учетом уровня профессиональной подготовки и психологической совместимости.

2.3. При комплексном контроле полетов экипажей вертолетов по материалам бортовых самописцев и бортовых магнитофонов обращать внимание на соответствие времени полета, согласно полетной документации и СОК.

2.4. С летным составом, выполняющим полеты на воздушных судах четвертого класса и на вертолетах повторно изучить заключение от 27.06.05 № 8.15-914 о катастрофе вертолета

Ми-8Т RA-22643 ООО «Авиакомпания «Камчатские авиалинии», происшедшей 27.11.2004 г. в районе вулкана Горелый (Камчатская область).

Начальник Управления надзора
за безопасностью полетов
в гражданской авиации

В.И. Бугай

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (РОСАВИАЦИИ)

ПРИКАЗ

29.04.2011г.

№ 221

Москва

ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ С ВЕРТОЛЕТОМ R-44 CLIPPER II RA-04228

23.09.2010 в районе посадочной площадки «Шумак» (Республика Бурятия), произошла авария вертолета R-44 Clipper II RA-04228, принадлежащего ООО «ТЛК-Трейд».

Посадочная площадка «Шумак» находится в горной местности, на высоте 1600 метров над уровнем моря. Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета R-44 Clipper II RA-04228 (далее - комиссия по расследованию) было установлено, что командир воздушного судна (далее - КВС) не имел допуска к полетам с подбором площадки в горной местности и, следовательно, не имел права выполнять полеты на данную площадку.

Перед взлетом с посадочной площадки «Шумак» на борту вертолета, кроме пилота, находилось три пассажира. В ходе расследования было установлено, что взлетная масса вертолета составляла 1100 кг, центровка 94 дюйма, что было близко к предельно-допустимым значениям (соответственно 1120 кг, 92 - 102 дюйма) и требовало от пилота особой осторожности при пилотировании.

После взлета, в процессе выполнения левого разворота, на высоте 10-15 метров, в наборе высоты над склоном горы, поросшей деревьями, на скорости полета не более 50 км/час, одним из пассажиров была замечена стая птиц. В процессе дальнейшего увеличения скорости до 150 км/час началась вибрация вертолета, связанная с попаданием птицы в

рулевой винт.

Командир вертолета принял решение о возврате на площадку вылета. При выполнении вынужденной посадки, примерно за 120 метров до посадочной площадки, при взятии рычага «шаг - газа» для торможения вертолета, вибрация вертолета, по объяснению КВС, усилилась, при этом началось срабатывание сигнализации «Малы обороты несущего винта».

Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что при выполнении вынужденной посадки КВС, наиболее вероятно, не справился с управлением вертолетом: при торможении для посадки допустил «перезатяжеление» несущего винта, что вызвало падение оборотов несущего винта ниже допустимых и грубое приземление на каменистую поверхность берега реки за 120 метров до посадочной площадки.

В результате грубой посадки пассажиры и КВС не пострадали, вертолет опрокинулся на левый борт и получил значительные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом R-44 Clipper II RA-04228 произошло в результате грубого приземления с большой вертикальной скоростью на каменистую неровную поверхность берега реки в горной местности при выполнении вынужденной посадки. Выполнение вынужденной посадки было вызвано возникновением вибрации вертолета из-за столкновения лопастей рулевого винта с птицей.

Грубое приземление, наиболее вероятно, явилось следствием сочетания следующих факторов:

- отсутствие навыков и допуска КВС к полетам с подбором площадки в горной местности;
- вибрации вертолета из-за столкновения лопасти рулевого винта с птицей;
- полетная масса и продольная центровка вертолета, близкие к предельным значениям;
- при выполнении посадки пилотом было допущено падение оборотов несущего винта ниже допустимых;
- возможная орографическая турбулентность в горной местности».

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396,

приказываю:

1. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

- 1.1. довести настоящий приказ до эксплуатантов авиации общего назначения;

1.2. рекомендовать эксплуатантам авиации общего назначения изучить результаты расследования аварии вертолета R-44 Clipper II RA-04228 с летным составом.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Врио руководителя

К.А. Махов

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

ПРИКАЗ

**06.11.2012г. № 753
Москва**

Об авиационных происшествиях с вертолетами R-44 Raven I RA-04331 и R-44 Raven I RA-04332

09.06.2011 в районе ледника Уллучиран (Кабардино-Балкарская Республика, гора Эльбрус) произошла авария вертолета R-44 Raven I RA-04331, принадлежащего физическому лицу.

В день авиационного происшествия был запланирован полет группы из 5 вертолетов типа R-44 в район горы Эльбрус.

Вертолетом R-44 Raven I RA-04331 управлял пилот-любитель в возрасте 49 лет, не имевший авиационного образования. Общий налет пилота составлял 550 часов, из них на вертолете R-44 - 200 часов, в качестве командира воздушного судна (далее - КВС) - 180 часов.

Кроме пилота на борту вертолета R-44 Raven I RA-04331 находилось 2 пассажира. Взлетный вес вертолета составлял 990 кг, что не выходило за ограничения руководства по летной эксплуатации (далее - РЛЭ) вертолета R-44.

Решение о выполнении полета на высоте более 2400 метров с пассажирами на борту воздушного судна без установленного кислородного оборудования было принято с нарушением ограничений раздела 9 РЛЭ вертолета R-44, пункта 2.16 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, и специальных обязательных условий Карты данных Сертификата типа № СТ206-R44, выданного Межгосударственным авиационным комитетом 22.01.2002.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета R-44 Raven I RA-04331 (далее комиссия по расследованию аварии вертолета R-44 Raven I RA-04331) было установлено, что полет проходил на дистанции 200 - 400 метров между вертолетами с постоянным набором высоты на скорости 60 - 70 узлов.

Особая ситуация начала развиваться после набора высоты 3700 метров.

Согласно РЛЭ вертолета R-44 на высоте 3700 метров при температуре наружного воздуха близкой к 0°C высота по плотности составляет 4115 метров. Максимальная эксплуатационная высота по плотности, согласно ограничениям РЛЭ вертолета R-44, составляет 4267 метров. Таким образом, непосредственно перед аварийной ситуацией полет проходил на высоте, близкой к максимально допустимой.

В ходе расследования также было установлено, что вертолет R-44 Raven I RA-04331 (летевший в группе третьим) имел наибольший полетный вес и наименьшую располагаемую мощность.

Для сохранения места в группе пилот вертолета R-44 Raven I RA-04331, наиболее вероятно, увеличил вертикальную скорость набора высоты, что привело к падению приборной скорости. Кроме того, по объяснению пилота вертолета R-44 Raven I RA-04331, его внимание в этот момент было отвлечено наблюдением за температурой смеси (стрелка находилась в желтом секторе) и выполнением управляющих действий ручкой подогрева смеси с целью увеличения подогрева воздуха.

Допущенная потеря скорости привела к непреднамеренному снижению вертолета. Пилот, пытаясь предотвратить потерю высоты, увеличил шаг несущего винта, что привело к уменьшению оборотов несущего винта со срабатыванием аварийной световой и звуковой сигнализации минимальных оборотов и дальнейшему увеличению вертикальной скорости снижения.

В данной ситуации пилот перевел вертолет в режим авторотации и принял решение о посадке на подобранную площадку. После приземления произошло проваливание левой лыжи в снег и опрокидывание вертолета на левый борт. Вертолет получил значительные повреждения, пилот и пассажиры не пострадали.

По заключению комиссии по расследованию аварии вертолета R-44 Raven I RA-04331: «Авиационное происшествие с вертолетом R-44 Raven I RA-04331 произошло в горной местности на абсолютной высоте 3300 метров в результате вынужденной посадки на заснеженную поверхность ледника с последующим опрокидыванием вертолета на левый борт.

Вынужденная посадка, наиболее вероятно, была вызвана потерей приборной скорости с последующим самопроизвольным снижением вертолета.

Потеря приборной скорости, наиболее вероятно, явилась следствием сочетания следующих факторов:

отсутствием у КВС опыта полетов на вертолетах в горной местности, на больших высотах и в группе, при небольшом общем налете на данном типе.

неудовлетворительным планированием полета группы из 5 вертолетов, при которой не были учтены отличия в располагаемой мощности и полетной массе вертолетов, что существенно ограничивало возможности пилотирования вертолета RA-04331».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 Raven I RA-04331, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-04331.pdf.

15.10.2011 в районе населенного пункта Ерзовка (Волгоградская область) произошла авария вертолета R-44 Raven I RA-04332, принадлежащего ООО «Кагальник-Агро» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Выполнялся демонстрационный полет с тремя пассажирами на борту.

Взлетный вес вертолета составлял 1074 кг, что не выходило за пределы, установленные РЛЭ вертолета R-44 для фактических условий (максимальный взлетный вес 1089 кг), однако был близким к максимальному. Центровка вертолета составляла 92,49 дюйма и также не выходила за пределы, установленные РЛЭ вертолета R-44 (92-102 дюйма).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета R-44 Raven I RA-04332 (далее - комиссия по расследованию аварии вертолета R-44 Raven I RA-04332) было установлено, что после выхода на посадочный курс КВС увидел справа впереди другой вертолет, производивший заход на посадку. Для соблюдения безопасной дистанции до впереди летящего вертолета КВС было принято решение о развороте влево. После выполнения разворота впереди по курсу полета находилось препятствие в виде линий электропередач (далее - ЛЭП) высотой 30 метров.

Для предотвращения столкновения с ЛЭП КВС выполнил энергичное гашение скорости отклонением ручки управления (рычага циклического шага) на себя. Эти действия привели к падению скорости полета, увеличению тангажа на кабрирование и набору высоты.

В дальнейшем КВС уменьшил общий шаг несущего винта с целью предотвращения набора высоты. При этом произошло падение оборотов несущего винта ниже 97% и срабатывание соответствующей предупреждающей сигнализации. Не сумев восстановить обороты несущего винта, КВС перевел вертолет на снижение для выполнения вынужденной посадки.

После приземления произошло опрокидывание вертолета на левый борт. В результате аварии один пассажир получил серьезные телесные повреждения, КВС и остальные пассажиры не пострадали.

По заключению комиссии по расследованию аварии вертолета R-44 Raven I RA-04332:

«Авиационное происшествие с вертолетом R-44 RA-04332 произошло в результате потери оборотов несущего винта ниже минимально-допустимых, при выполнении полета на

малой высоте, что было вызвано ошибочными энергичными управляющими действиями пилота по увеличению общего шага несущего винта для гашения поступательной скорости с целью предотвращения столкновения с препятствиями по курсу полета.

Потеря оборотов несущего винта привела к потере высоты и необходимости выполнения вынужденной посадки.

Зарывание носка левой лыжи в неоднородный по своему составу грунт привело к динамическому вращению вертолета, опрокидыванию на левый борт и разрушению его конструкции».

Также комиссией по расследованию аварии вертолета R-44 Raven I RA-04332 было установлено, что в нарушение специальных обязательных условий Карты данных Сертификата типа № СТ206-R44, выданного Межгосударственным авиационным комитетом 22.01.2002, в кабине вертолета не были нанесены предупреждающие надписи на русском языке, в том числе порядок действий на открытие дверей при покидании вертолета.

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 Raven I RA-04332, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-04332.pdf.

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396,

приказываю:

1. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

1.1. до 19.11.2012 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения;

1.2. рекомендовать организациям гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения:

изучить настоящий приказ и результаты расследований авиационных происшествий с вертолетами R-44 Raven I RA-04331 и R-44 Raven I RA-04332 с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах;

при планировании полетов в горной местности обращать внимание летного состава, выполняющего полеты на вертолетах, на требования РЛЭ, в части ограничений полетной массы в зависимости от высоты, и пункта 2.13 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах типа R-44, провести занятия по изучению рекомендаций, изложенных в извещении по безопасности SN-10 РЛЭ вертолета R-44;

провести проверку соблюдения и, при необходимости, в установленном порядке принять меры по выполнению требований специальных обязательных условий Карты данных Сертификата типа № СТ206-R44, выданного Межгосударственным авиационным комитетом 22.01.2002.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель
А.В. Нерадько

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

18.03.2013 № 139
Москва

Об авиационном происшествии с самолетом Ан-28 RA-28715

12.09.2012 в районе аэродрома Палана (Камчатский край) произошла катастрофа самолета Ан-28 RA-28715 федерального государственного унитарного Петропавловск-Камчатского авиационного предприятия.

Выполнялся регулярный пассажирский рейс № ДЕ-251 по маршруту Петропавловск-Камчатский (Елизово) - Палана. Кроме 2 членов летного экипажа на борту самолета находилось 12 пассажиров. Взлетный вес и центровка самолета не выходили за ограничения, установленные руководством по летной эксплуатации самолета Ан-28.

При прохождении экипажем воздушного судна предполетного медицинского осмотра замечаний по состоянию их здоровья отмечено не было. После авиационного происшествия, при проведении патологоанатомических исследований, было установлено наличие в организмах пилотов этилового спирта в количестве, соответствующем легкой (командир воздушного судна) и средней (второй пилот) степени алкогольного опьянения. С учетом этого, комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Ан-28 RA-28715 (далее - комиссия по расследованию) было сделано заключение о формальном проведении медицинского осмотра в медпункте аэропорта Петропавловск-Камчатский (Елизово).

В аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) осуществляется предполетное информационно-консультативное обслуживание экипажей воздушных судов (брифинг). Предполетную подготовку в порядке, определенном руководством по производству полетов

ФГУ Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие, экипаж самолета Ан-28 RA-28715 не проходил.

При расследовании было установлено, что переговоры, относящиеся к подготовке к выполнению рейса № ДЕ-251, по переговорному громкоговорящему устройству «штурманская - плановая диспетчерская служба предприятия» и «штурманская - аэродромный диспетчерский пункт» по просьбе командира самолета Ан-28 RA-28715 вел командир самолета Ан-28 RA-28714. Информацию о принятом решении на вылет зачитывал второй пилот самолета Ан-28 RA-28714. Метеорологическую документацию и консультацию экипаж самолета Ан-28 RA-28715 не получал. По объяснению командира самолета Ан-28 RA-28714, метеорологическую документацию экипаж самолета Ан-28 RA-28715 получил от него.

Взлет самолета в аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) и полет на эшелоне до выхода из зоны ответственности командного диспетчерского пункта местных воздушных линий (далее - КДП МВЛ) «Тигиль» проходил без особенностей.

Одновременно с выходом из зоны ответственности КДП МВЛ «Тигиль» экипаж воздушного судна приступил к снижению. При установлении связи с КДП МВЛ «Палана» экипаж самолета дезинформировал диспетчера о сохранении эшелона полета 070 (2150 метров) - фактически в этот момент времени самолет находился на высоте 1700 метров и продолжал снижение. Таким образом, экипаж воздушного судна нарушил установленную схему снижения для посадки на аэродроме Палана (расположенном в горной местности), предусматривающую возможность снижения для посадки до высоты 1200 метров только после выхода на отдельную приводную радиостанцию (далее - ОПРС) на аэродроме Палана.

В дальнейшем экипаж самолета вновь передал не соответствующую действительности информацию о пролете ОПРС, фактически находясь на удалении 30 км до аэродрома Палана. При этом полет производился с использованием нештатного приемника спутниковой навигационной системы с отклонением влево от установленного схемой захода на посадку маршрута полета, в направлении повышения рельефа местности - горы Пятибратка. По результатам исследования треков, сохранившихся в приемнике спутниковой навигационной системы, было установлено, что ранее экипажем неоднократно допускались аналогичные нарушения схемы захода на посадку.

По данным метеонаблюдений, за 20 минут до происшествия на аэродроме Палана отмечалось: видимость более 10 км, слабый ливневой дождь, сплошная, кучево-дождевая облачность высотой 450 метров. Метеорологические условия не препятствовали выполнению посадки на аэродроме Палана. Так как органом обслуживания воздушного движения на аэродроме Палана команда «Тревога» на авиационную метеостанцию передана не была, внеочередные наблюдения за погодой были проведены только через 20 минут после авиационного происшествия. По заключению комиссии по расследованию, в месте авиационного происшествия нижняя граница облачности была не более 250 метров.

В процессе преждевременного снижения в облаках, вне видимости земли, на удалении 10,7 км до аэродрома Палана и высоте 330 метров, самолет столкнулся с деревьями на склоне горы Пятибратка. За 3 секунды до столкновения с деревьями (на геометрической высоте 60 метров) произошло срабатывание сигнализации радиовысотомера, однако резкое отклонение штурвала на себя не позволило предотвратить развитие катастрофической ситуации. В результате авиационного происшествия 8 пассажиров и 2 члена экипажа погибли, 4

пассажира получили серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы самолета Ан-28 RA-28715 явилось нарушение экипажем установленной схемы захода на посадку в аэропорту Палана, выразившееся в выполнении полета вне маршрута подхода и преждевременном снижении до высоты ниже минимально безопасной при полете в горной местности, в погодных условиях, исключающих устойчивый визуальный контакт с земными ориентирами, что привело к столкновению ВС со склоном горы, его разрушению и гибели экипажа и пассажиров.

В крови обоих членов экипажа был обнаружен алкоголь.

Способствующими факторами явились:

- низкий уровень дисциплины персонала ФГУ ПКАП и неудовлетворительное состояние летно-методической работы в авиапредприятии в части отсутствия контроля за проведением экипажами предполетной подготовки и выполнением схем заходов на посадку;

- бездействие экипажа при срабатывании сигнализации радиовысотомера о достижении опасной высоты.

Наличие на ВС Ан-28 системы предупреждения столкновения с землей (GPWS), возможно, могло бы предотвратить авиационное происшествие».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-28 RA-28715, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-28715.pdf.

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396,

приказываю:

1. Исполняющему обязанности начальника Управления летной эксплуатации Росавиации В.В. Самородову, начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову до 15.04.2013 провести обобщение и анализ рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий, по результатам работы которых отмечались недостатки в медицинском обеспечении полетов. По результатам подготовить предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации.

2. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

2.1. довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов;

2.2. при проведении инспекционных проверок эксплуатантов в соответствии с

требованиями пункта 94 Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 04.02.2003 № 11, контролировать соблюдение требований пункта 5.7 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части утверждения и выполнения эксплуатантом программы анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов;

2.3. до 22.04.2013 представить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации доклады о принятых мерах по предотвращению авиационных происшествий с учетом результатов расследования катастрофы самолета Ан-28 RA-28715 и требований настоящего приказа.

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов:

3.1. до 29.03.2013 организовать изучение результатов расследования катастрофы самолета Ан-28 RA-28715 и настоящего приказа с летным составом, персоналом по обслуживанию воздушного движения и специалистами по метеорологическому обеспечению полетов;

3.2. в рамках системы управления безопасностью полетов, введенной в соответствии с требованиями пункта 5.5 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, до 29.03.2013 провести оценку рисков при выполнении полетов по правилам полетов по приборам на аэродромы, расположенные в горной местности, на которых не обеспечивается радиолокационный контроль. По результатам разработать дополнительные профилактические мероприятия;

3.3. обратить внимание летного состава на потенциальную опасность нарушений схем снижения и захода на посадку, а также использования в полете нештатных приемников спутниковых навигационных систем в качестве основного средства самолетовождения (вертолетовождения);

3.4. до 15.04.2013 провести проверки выполнения летным составом требований руководства по производству полетов эксплуатанта, в части соблюдения процедур прохождения предполетного информационно-консультативного обслуживания (брифинга);

3.5. обратить внимание персонала по обслуживанию воздушного движения на порядок взаимодействия с подразделениями по метеорологическому обеспечению полетов при получении информации об авиационном происшествии или авиационном инциденте.

4. Руководителю Камчатского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации Н.П. Симонову обеспечить контроль за представлением в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации докладов о ходе реализации «Плана мероприятий по реализации рекомендаций комиссии МАК по расследованию авиационного происшествия с самолетом Ан-28 RA-28715 ФГУПКАП происшедшего 12.09.2012 г. и выполнения профилактических мер, направленных на предотвращение авиационных событий», утвержденного руководителем Камчатского межрегионального

территориального управления воздушного транспорта Росавиации 25.02.2013.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя

Руководитель
А.В. Нерадько