МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

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

16.12.14 № 02.3-2849

На № _____ от _____

Руководителям территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов

**Информация**
**по безопасности полетов № 23**

07.12.2014 в районе аэропорта «Варандей» Ненецкого автономного округа Архангельской области, произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-06138 ОАО «2-ой Архангельский ОАО».

По предварительной информации, при выполнении рейса АЧ-9131 по маршруту «Колва» - ОБП «Требса» - «Колва» после высадки 2-х пассажиров на ОБП «Требса», выгрузки груза и загрузки без выключения двигателей в 10.03 (UTC) экипаж произвел взлет, направляясь на вертолетную площадку «Колва». На борту находились 3 члена экипажа (КВС-стажер, пилот-инструктор и бортмеханик) и 4 пассажира.

По данным ближайшей к месту авиационного происшествия станции метеонаблюдения аэропорта Варандей (30,6 км от места авиационного события) метеоусловия в 10.00 (UTC) - ветер 246°, 6 м/с, видимость 1700 м, дымка, облачность сплошная 70 м, температура наружного воздуха -4° с, точка росы -5° с, давление аэродрома 742 мм рт.ст..

Через 2-2,5 минуты после взлета, на высоте 215 - 250 м произошло последовательное самовыключение левого и правого двигателей. Экипаж принял меры к выполнению вынужденной посадки и к попытке запуска двигателя.

При выполнении вынужденной посадки с неработающими двигателями в опасном сочетании с условиями ухудшенной видимости и белизны подстилающей поверхности, экипаж не смог осуществить посадку безопасно и в результате на скорости полета 110-120 км/ч, с вертикальной скоростью снижения 6-8 м/с, с правым креном около 20° и с отрицательным углом тангажа около 4° произошло столкновение вертолёта с земной поверхностью.

Воздушное судно в результате авиационного происшествия разрушено. Пожара

не было. Один член экипажа и один из пассажиров погибли.

Пилотирование воздушного судна осуществляли:

КВС-стажер: метеоминимум не присвоен, общий налет 2971 ч, налет на данном типе в качестве 2-го пилота 2677 ч, в качестве 2-го пилота на МИ-8МТВ-1 78 ч, в качестве КВС-стажера МИ-8Т 216 ч.

Пилот-инструктор: метеоминимум ПВП (д) 100х1000х25, ПВП (н) 300х4000х25, ППП (д/н) 100х1000х25, общий налет 6618 ч, налет на данном типе 5927 ч, в качестве КВС на МИ-8Т 3422, в качестве КВС на МИ-8МТВ-1 566 ч.

В период с 2002 года с вертолётами Ми-8 разных модификаций произошло более 1200 событий, подлежавших расследованию в качестве инцидентов и авиационных происшествий, из них более 250 событий связаны с отказом и выключением двигателя при выполнении полёта, что говорит о высокой вероятности проявления данного опасного фактора в общем массиве регистрируемых событий. Примерами данных событий могут являться следующие случаи:

30.06.2014 Ми-8Т RA-24541 эксплуатанта ООО «Дальневосточная вертолетная компания «Аэровир». По предварительной информации, экипаж выполнял полет по заявке Дальневосточной базы охраны лесов от пожаров. По информации экипажа, полет выполнялся в лесисто-горной местности с превышением 300 м. После прибытия в район выполнения авиационных работ экипаж приступил к выбору посадочной площадки для высадки пожарных. В процессе зависания над местом предполагаемой посадки (высота около 20 м, обороты НВ 95%, режим "ВЗЛЕТНЫЙ") экипаж услышал хлопок в районе силовой установки, после чего вертолет начал самопроизвольно снижаться с падением оборотов до 90%. Предпринятые меры экипажа ("ШАГ-ГАЗ" до максимального) не привели к уменьшению вертикальной скорости. Вертолет грубо приземлился, после чего опрокинулся на правый борт. После столкновения ВС с землей возник пожар, в результате которого вертолет полностью сгорел.

22.08.2014 Ми-8Т RA-24451 эксплуатанта ЗАО «Акционерная компания «АЛРОСА». Через 2 минуты полета, на Н=100м, экипаж услышал посторонний шум в районе левой силовой установки, сопровождающийся забросом температуры газов с последующим самовыключением двигателя. Экипаж принял решение о возврате на площадку вылета и произвел благополучную посадку.

29.10.2014 Ми-8Т RA-22697 эксплуатанта ООО «Авиакомпания «Турухан». По информации экипажа, при запуске правого двигателя, после штатной его прокрутки, на оборотах 40 процентов произошел резкий рост температуры газов за турбиной и скрежет. Двигатель был экстренно выключен.

В 2014 году ФАУ «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте» (ГЦ БП ВТ) проведена научно-исследовательская работа по теме: «Проведение исследований и обобщение инцидентов с вертолетами, связанных с ошибками летного состава. Разработка дополнительных рекомендаций инструкторскому и летному составу по их предотвращению».

В отчете по НИР содержатся результаты исследования статистических данных о серьезных инцидентах с вертолетами гражданской авиации Российской Федерации

за период с 2002 по 2013 годы, включая анализ случаев, связанных с потерей экипажем вертолета визуального контакта с наземными ориентирами, потерей управляемости, попаданием в условия обледенения и других событий, характерных для эксплуатации вертолетов. Учитывая значительный объем отчета по НИР, результаты исследований направляются на компакт-диске. Порядок, условия и особенности распространения этой информации изложены в письме Росавиации от 24.11.14 № 4.02-707.

Учитывая полученные оперативные рекомендации комиссии по расследованию авиационного происшествия, с целью обеспечения эффективности функционирования системы защиты лиц и имущества от ущерба при возможном неблагоприятном сочетании проявления опасных факторов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Данную информацию довести до руководителей подконтрольных предприятий гражданской авиации и субъектов АОН.

2. Рекомендовать руководителям подконтрольных предприятий гражданской авиации и субъектов АОН:

Довести информацию до командно-лётного, инспекторского, инструкторского состава, членов лётных экипажей и инженерно-технического персонала.

Провести дополнительные занятия с командно-лётным, инспекторским и инструкторским составом, членами лётных экипажей, эксплуатирующими вертолеты Ми-8, по повторному изучению и контролю уровня знаний следующих процедур:

- Действия экипажа при отказе двигателя в полете на малой высоте;
- Действия экипажа при выполнении аварийной посадки с неработающими двигателями;
- Действия экипажа по принятию решения на выполнение полётов в условиях обледенения;
- Действия экипажа при попадании в полете в условия обледенения при температуре $+5^0$ и ниже и наличии облачности, тумана, снегопада, дождя или мороси.

Повторно ознакомиться с содержанием директивного письма Росавиации от 24.11.14 № 4.02-707.

Приложение: на 3-х листах

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов С.С. Мастеров

Угольников Дмитрий Викторович
(499) 231 62 58

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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (РОСАВИАЦИЯ)**

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ**

Ленинградский проспект, д. 37, Москва, А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

24.11.14 № 4.02-707

На № _____ от _____

Руководителям территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской авиации

В 2014 году ФАУ «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте» (ГЦ БП ВТ) проведена научно-исследовательская работа по теме: «Проведение исследований и обобщение инцидентов с вертолетами, связанных с ошибками летного состава. Разработка дополнительных рекомендаций инструкторскому и летному составу по их предотвращению».

В отчете по НИР содержатся результаты исследования статистических данных о серьезных инцидентах с вертолетами гражданской авиации Российской Федерации за период с 2002 по 2013 годы, включая анализ случаев, связанных с потерей экипажем вертолета визуального контакта с наземными ориентирами, потерей управляемости, попаданием в условия обледенения и других событий, характерных для эксплуатации вертолетов (разделы 2 и 5 отчета по НИР).

В качестве примеров наиболее характерных событий в отчет включено подробное описание, а также результаты исследований записей средств объективного контроля по 7 серьезным инцидентам с вертолетами (раздел 3 отчета).

Для обеспечения наглядности развития особой ситуации и проведения разборов с летным составом разработана визуализация параметров полета вертолета, возможности которой продемонстрированы на примере серьезного инцидента с вертолетом Ми-8МТВ RA-25543, происшедшего 06.08.2013 (раздел 4 отчета).

С учетом результатов исследований статистической информации и обобщения рекомендаций комиссий по расследованию инцидентов с вертолетами, ГЦ БП ВТ предложены профилактические мероприятия,

направленные на предотвращение событий, связанных с ошибками летного состава вертолетов (раздел 6 отчета).

Научно-исследовательская работа по теме: «Проведение исследований и обобщение инцидентов с вертолетами, связанных с ошибками летного состава. Разработка дополнительных рекомендаций инструкторскому и летному составу по их предотвращению» завершает начатую Росавиацией в 2011 году серию научных исследований по обобщению серьезных инцидентов, характеризующих наиболее актуальные проблемы летной эксплуатации воздушных судов коммерческой гражданской авиации.

За период с 2011 по 2013 годы по заданиям Росавиации были проведены и распространены среди территориальных органов Росавиации и организаций гражданской авиации результаты исследований по проблемам:

потери управляемости в полете (письмо Росавиации от 05.10.2011 № 02.3-997);

выкатываний при посадке (письмо Росавиации от 08.11.2012 № 4.02-300);

грубых посадок, касаний земли крылом/фюзеляжем/двигателем, преждевременных снижений при заходе на посадку, а также посадок до ВПП (письмо Росавиации от 06.12.2013 № 4.02-824).

В 2014 году проведено обобщение перечисленных выше исследований, а также дополнительно рассмотрены события, не включенные в предыдущие отчеты (например, случаи продольных и боковых выкатываний за пределы ВПП, а также грубые посадки, происшедшие в 2012 – 2014 годах).

Кроме того, как сообщалось в письме Росавиации от 06.12.2013 № 4.02-824, ГЦ БП ВТ проведена доработка ранее выпущенных визуализаций особых ситуаций по случаям потери управляемости в полете и выкатываний при посадке для обеспечения возможности просмотра не только 3-D модели, но и показаний основных приборов в кабине, характеризующих пространственное положение самолета, режим работы двигателей, отклонение управляющих поверхностей.

Таким образом, по итогам исследований в 2011 – 2014 годах сформирован массив информации по ключевым направлениям предотвращения авиационных происшествий, который, с учетом регулярно публикуемых сведений о тенденциях изменения показателей безопасности полетов (см. выпускаемые Росавиацией годовые и полугодовые анализы состояния безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации), позволяет планировать и реализовывать соответствующие профилактические мероприятия.

Учитывая значительный объем отчета по НИР, результаты исследований направляются на компакт-диске.

П р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. довести настоящее письмо до подконтрольных организаций гражданской авиации и принять меры по распространению среди них материалов (в электронном виде), содержащихся на прилагаемом компакт-диске.

При передаче организациям гражданской авиации электронных копий видео-демонстрации обращать их внимание на недопустимость ее последующей передачи в сторонние организации, не связанные с подготовкой, обеспечением и выполнением полетов, или ее бесконтрольного тиражирования, а также на необходимость ответственного отношения авиационных специалистов к соблюдению ограничений по использованию информации по безопасности полетов, как это предусмотрено дополнением Е «Правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов» Приложения 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации (дополнение В к Приложению 19 «Управление безопасностью полетов» к Конвенции о международной гражданской авиации).

1.2. изучить результаты исследований, содержащиеся в отчете по НИР, со специалистами, занимающимися вопросами расследований авиационных событий.

2. Руководителям организаций гражданской авиации использовать результаты исследований с целью разработки дополнительных профилактических мероприятий в рамках системы управления безопасностью полетов предприятия и проведения занятий с летным составом.

Приложение: 1 компакт-диск.

О.Г. Сторчевой

Лучинин Валерий Владимирович
(499) 231 59 14