МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

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

04.07.13 № 02.3-702

На № _____ от _____

Руководителям территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов

Информация
по безопасности полетов № 12

02.07.2013 в районе н.п. Депутатский (Республика Саха (Якутия)) произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22657 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии».

Сведения об экипаже:

Командир вертолета – 49 лет, окончил Кременчугское ЛУ ГА в 1985 году. Общий налет 4842 часа (весь на вертолете Ми-8), в качестве командира воздушного судна – 143 часа. Допущен к выполнению полетов по минимуму ПВП (день) 150×2000 метров, ветер 25 м/с. Налет за 2012 год – 280 часов; налет за месяц 76 часов 30 минут.

Второй пилот – 40 лет, окончил Кременчугское ЛУ ГА в 1993 году. Общий налет 4720 часов (весь на вертолете Ми-8). Налет за 2012 год – 208 часов; налет за месяц: 18 часов.

Бортмеханик – 49 лет, окончил Выборгское АТУ ГА в 1985 году, КИИ ГА – МГТУ ГА в 1995 году. Общий налет 3719 часов (весь на вертолете Ми-8). Налет за 2012 год – 272 часа, налет за месяц: 21 час 15 минут.

Сведения о вертолете:

Вертолет Ми-8Т RA-22657, заводской номер 8107, выпущен 29.10.1980. Имеет сертификат летной годности №2112120251 со сроком действия до 17.07.2013.

Имел 14 ремонтов, последний ремонт выполнен 17.07.2008 Омским заводом гражданской авиации. Наработка с начала эксплуатации 22648 часов, 49717 посадок, после последнего ремонта 2235 часов, 2875 посадок. Вертолету

установлен назначенный ресурс 26000 часов в течение 35 лет, межремонтный ресурс 2500 часов в течение 5 лет.

Двигатель ТВ2-117А № С97311010, выпущен 19.08.1987. Имел 1 ремонт на Уральском заводе гражданской авиации 01.03.2012. Установлен на вертолет 06.07.2012. Наработал с начала эксплуатации 580 часов, 588 циклов; после последнего ремонта 580 часов, 588 циклов. Двигателю установлен назначенный ресурс 12000 часов, межремонтный ресурс 1500 часов в течение 12 лет.

Двигатель ТВ2-117АГ № С95211196, выпущен 28.06.1985. Имел 3 ремонта, последний ремонт выполнен Уральским заводом гражданской авиации 26.02.2012. Установлен на вертолет 26.12.2012. Наработал с начала эксплуатации 6687 часов, 4411 циклов; после последнего ремонта 224 часа, 234 цикла. Двигателю установлен назначенный ресурс 12000 часов, межремонтный ресурс 1500 часов в течение 12 лет.

Главный редуктор ВР-8А № СР85401044, выпущен 25.10.1975. Имел 7 ремонтов, последний ремонт выполнен Уральским заводом гражданской авиации 05.03.2012. Установлен на вертолет 27.07.2012. Наработал с начала эксплуатации 10940 часов, после последнего ремонта 580 часов. Редуктору установлен назначенный ресурс 12000 часов, межремонтный ресурс 1500 часов в течение 12 лет.

Последнее периодическое техническое обслуживание вертолета выполнено 01.06.2013 по форме Ф-9.

Метеорологическая информация:

По предварительным данным, в период близкий к моменту авиационного происшествия, в районе аэродрома Депутатский погода характеризовалась следующими параметрами: ветер 290° 2 м/с, видимость 10 км, сплошная облачность на 1800 метров, температура +13°С, точка росы +10°С, давление QNH 1004, давление QFE 725.

Выполнялся пассажирский рейс по маршруту Депутатский – Усть-Янск – Казачье. На борту вертолета, кроме трех членов экипажа, находилось 14 взрослых пассажиров, 8 детей до 12 лет и 3 ребенка до 2 лет, а также 426 кг багажа, почты и груза.

Полет выполнялся в горной местности (высота гор до 1500 метров). Взлет в аэропорту Депутатский был произведен в 23:51 UTC. В 00:01 UTC экипаж доложил о занятии высоты 1300 метров. В установленное время (00:20 UTC) экипаж вертолета на связь не вышел.

В дальнейшем, в 00:42 командир вертолета вышел на связь по спутниковому телефону с информацией о падении вертолета, возникшем при этом пожаре, а также о наличии погибших и травмированных среди пассажиров и членов экипажа. Поисково-спасательные работы усложнялись сложными погодными условиями и труднопроходимой местностью в предполагаемом месте авиационного происшествия. Сигнал аварийного маяка системы КОСПАС-САРСАТ не поступил.

03.07.2013 вертолет был обнаружен на маршруте полета (на удалении, примерно, 45 км от н.п. Депутатский), на склоне горы, полностью разрушенным. В результате авиационного происшествия погибло 24 человека из числа пассажиров, один пассажир и три члена экипажа получили травмы.

Катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22657 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» является вторым авиационным происшествием, происшедшим в горной местности в течение 2013 года. Как указывалось в информации по безопасности полетов № 4 за 2013 год (письмо Росавиации от 21.03.2013 № 02.3-265) в Демократической Республике Конго, в результате столкновения с горой, 09.03.2013 потерпел катастрофу вертолет Ми-8АМТ RA-22472 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Следует также обратить внимание на то, что 12.09.2012 в результате нарушения схемы снижения для захода на посадку на аэродром Палана (Камчатский край), расположенного в горной местности, произошла катастрофа самолета Ан-28 RA-28715. Информация об обстоятельствах и причинах катастрофы приводилась в приказе Росавиации от 18.03.2013 № 139 «Об авиационном происшествии с самолетом Ан-28 RA-28715».

Проводившиеся в 2003 году (после катастрофы вертолета Ми-8 RA-25194, происшедшей 20.08.2003 в Камчатском крае) исследования проблем обеспечения безопасности полетов в горной местности показали, что за период с 1991 по 2003 годы в гражданской авиации Российской Федерации произошло 56 авиационных происшествий, связанных с особенностями полетов ВС в горной местности, из них 28 катастроф, в которых погибло 511 человек.

Авиационные происшествия в горной местности, несмотря на небольшую их долю (8,7%) от общего количества авиационных происшествий, оказывали существенное влияние на состояние безопасности полетов, увеличив долю происшествий с наиболее тяжелыми последствиями – катастрофы с большим количеством жертв. Каждая пятая катастрофа самолетов и каждая шестая катастрофа вертолетов за этот период произошли в горной местности. При этом в среднем в одной катастрофе, происшедшей в горной местности, погибало в 1,65 раза больше людей, чем в катастрофе, происшедшей не в горной местности.

За период 1991 – 2003 годов наблюдалась четкая тенденция к возрастанию доли катастроф от числа авиационных происшествий, происшедших в горной местности, особенно на самолетах 1 – 3 классов и вертолетах. Доля катастроф в горной местности для самолетов 1 – 3 классов составляла 72,7%, для самолетов 4 класса – 40% и для вертолетов – 45,7%, при средних значениях этих соотношений по отношению ко всем АП по классам ВС – 26,9%; 12% и 27,5% соответственно.

Практически все авиационные происшествия в горной местности были связаны с ошибками и нарушениями, допущенными экипажами ВС, а также с недостатками в деятельности службы ОВД, метеослужб и командно-руководящего состава авиакомпаний.

Все катастрофы самолетов и 13 из 16 катастроф вертолетов за период 1991 – 2003 годов произошли в сложных метеоусловиях или ночью, т.е. в условиях ограниченной видимости для экипажа.

Наиболее аварийными этапами полета в горной местности являются: для самолетов 1-3 классов – заход на посадку (81,8% - АП и 100% - катастроф); для самолетов 4 класса полет – по маршруту (70% - АП и 75% - катастроф); на вертолетах полет – по маршруту (42,9% - АП и 68,8% - катастроф), а также маневрирование (25,7% - АП и 18,8% - катастроф).

На самолетах 1 – 3 классов из 11 авиационных происшествий в горной местности в 7-ми (64%) – местом происшествия явились зарубежные аэродромы. Такая высокая доля авиационных происшествий, происшедших на зарубежных аэродромах, свидетельствовала о недостаточном опыте экипажей по производству посадок самолетов этих классов на горные аэродромы, о неудовлетворительной подготовке экипажей к выполнению международных полетов и выполнению посадок на указанных аэродромах, а также о недостатках взаимодействия экипажей с зарубежными диспетчерами ОВД.

Столкновение ВС со склоном горы, возвышенностью в управляемом полете является основным, наиболее опасным, типом события при полетах в горной местности (от 40 до 70% АП, которые в 85,7 – 100% случаев завершились катастрофами). Другими характерными для горной местности типами событий, завершившимися авиационными происшествиями, являются: неуправляемое вращение вертолета (14,3% АП), потеря высоты (просадка) самолетов 4 класса (30% АП) и вертолетов (28,6% АП), а также вынужденная посадка вертолета на склон горы с последующим опрокидыванием вертолета (17,1% АП) и другие.

Большинство столкновений ВС со склоном горы, возвышенностью за период 1991 – 2003 годов были связаны со следующими нарушениями:

- полет на высоте ниже безопасной (79,% АП);
- полет при погоде хуже установленного минимума (50% АП);
- полет вне заданного маршрута (32% АП);
- нарушение схемы захода на посадку (29% АП);
- потеря ориентировки (25% АП) и другие.

Основными факторами, обусловившими авиационные происшествия в горной местности по всем классам воздушных судов, являются недостатки и нарушения в деятельности экипажей воздушных судов (58 – 67%), командно-руководящего состава (10 – 13%), управления воздушным движение (4 – 21%) и метеорологического обеспечения полетов (до 9%). Определяющими факторами экипажа являются: неправильные решения (33 – 44%) и неправильные действия при пилотировании и навигации (23 – 37%).

Проведенные в 2003 году исследования также показали, что основное число (более 80%) командиров ВС, потерпевших авиационное происшествие в горной местности, были пилотами 1 – 2 класса со стажем работы более 10 лет, при общем налете более 4000 часов.

В приложении к настоящей информации также приведен перечень приказов (распоряжений, заключений), выпущенных по результатам расследований

авиационных происшествий с воздушными судами коммерческой авиации и АОН, связанных с недостатками обеспечения безопасности полетов в горной местности.

П р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящую информацию до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов. Проконтролировать состояние реализации рекомендаций, содержащихся в приказе Росавиации от 18.03.2013 № 139 «Об авиационном происшествии с самолетом Ан-28 RA-28715» и информации по безопасности полетов № 4 за 2013 год (письмо Росавиации от 21.03.2013 № 02.3-265).

2. Руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. довести настоящую информацию до летного состава, персонала по ОВД и метеорологическому обеспечению полетов;

2.2. с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах типа Ми-8, провести занятия по изучению требований раздела РЛЭ, описывающего особенности полетов в горах (раздел 4.8 РЛЭ вертолета Ми-8, раздел 4а.2 РЛЭ вертолета Ми-8МТВ, Ми-8АМТ и Ми-171). Провести аналогичные занятия с летным составом вертолетов других типов;

2.3. провести анализ наличия и реализации мероприятий по предотвращению авиационных происшествий, связанных со столкновением воздушных судов с землей (CFIT) при выполнении полетов в горной местности, с учетом рекомендаций, содержащихся в приказах (распоряжениях, заключениях) по результатам расследований авиационных происшествий (приложение к настоящей информации).

2.4. обратить внимание персонала, занятого в подготовке и выполнении полетов, на то, что с учетом международной и российской практики, большинства авиационных происшествий в горной местности из-за столкновения с землей в управляемом полете (CFIT) можно было избежать при условии тщательного планирования (учет уровня подготовленности летного состава; определение дополнительных ограничений на полеты в районах с особо сложными климатическими и географическим особенностями; учет характеристик воздушного судна, исходя из условий предстоящего полета и т.п.) и технологической дисциплины (соблюдение и последовательное выполнение стандартных процедур при подготовке и выполнении полетов; правильное распределение обязанностей в экипаже).

Приложение: на 1 л.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов С.С. Мастеров

Лучинин Валерий Владимирович
(499) 231 59 14

Приложение
к письму Росавиации

от 04.07.13 № 02.3-702

Приказы (распоряжения, заключения), выпущенные по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с недостатками обеспечения безопасности полетов в горной местности

1. Распоряжение Минтранса России от 22.07.2002 № НА-262-р «О катастрофе вертолета Ми-8АМТ RA-22158».

2. Распоряжение Минтранса России от 17.12.2002 № ПР-32-р «Об авиационном происшествии с самолетом Ан-28 RA-28932 ».

3. Распоряжение Минтранса России от 11.04.2003 № КР-21-р «Об авиационном происшествии с самолетом Ан-2 RA 62587».

4. Распоряжение Минтранса России от 18.11.2003 № НА-325-р «О катастрофе вертолета Ми-8Т RA-25194».

5. Заключение о катастрофе вертолета Ка-32С RA-31025 (письмо Минтранса России от 21.04.2004 № 22.15-497).

6. Заключение о катастрофе вертолета Ми-8Т RA-22643 (письмо Ространснадзора от 27.06.2005 № 8.15-914).

7. Заключение об аварии самолета Ан-2 RA-02252 ГУП «Авиакомпания «Полярные авиалинии» (письмо Ространснадзора от 05.06.2006 № 8.15-754).

8. Заключение об авиационном происшествии с вертолетом Ми-8Т RA-22670 (письмо Ространснадзора от 01.11.2007 № 8.10.1434).

9. Приказ Росавиации от 29.04.2011 № 221 «Об авиационном происшествии с вертолетом R-44 Clipper II RA-04228».

10. Приказ Росавиации от 06.11.2012 № 753 «Об авиационных происшествиях с вертолетами R-44 Raven I RA-04331 и R-44 Raven I RA-04332» (см. авиационное происшествие с вертелом R-44 Raven I RA-04331).

11. Приказ Росавиации от 18.03.2013 № 139 «Об авиационном происшествии с самолетом Ан-28 RA-28715».

12. Приказ Росавиации от 21.05.2013 № 285 «Об авиационном происшествии с вертолетом R-44-II RA-04142».