



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

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

*07.06.12 № 08.3-561*

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

### Информация по безопасности полетов № 14

Состояние безопасности полетов в 2011 году характеризовалось увеличением числа авиационных происшествий с вертолетами коммерческой гражданской авиации.

Как известно, в 2011 году произошло 9 авиационных происшествий, в том числе 3 катастрофы, приведшие к гибели 5 человек, и 2 серьезных инцидента. В 2010 году произошло 4 авиационных происшествия, в том числе 3 катастрофы, приведшие к гибели 11 человек, и 15 серьезных инцидентов.

В 2011 году произошло 12 инцидентов, при расследовании которых отмечались ошибки летного состава. К наиболее характерным ошибкам можно отнести:

- полет при погоде ниже минимума (2 инцидента);
- потеря пространственной ориентировки в снежном вихре (2 серьезных инцидента);
- потеря радиосвязи в полете (3 инцидента);
- полет на высоте ниже безопасной (2 инцидента).

По итогам 5 месяцев 2012 года авиационных происшествий с вертолетами коммерческой авиации не было, произошел 1 серьезный инцидент.

**Серьезный инцидент произошел 11.01.2012 в Красноярском крае с вертолетом Ми-8МТВ RA-25101 ОАО «Авиакомпания «Таймыр».**

Сведения об экипаже вертолета:

Командир вертолета – 1963 г.р., окончил Кременчугское ЛУГА в 1983 году. Общий налет – 4749 часов, на вертолете Ми-8 – 2554 часа, в качестве КВС – 932 часа. Допущен к выполнению полетов по ПВП 150×2000×25 (день), 450×4000×25 (ночь), по ППП 150×2000×25.

Командир вертолета (в полете выполнял функции второго пилота) – 1963 г.р., окончил Кировоградское ВЛУГА в 1984 году. Общий налет – 13432 часа, на

вертолете Ми-8 – 2687 часов, в качестве КВС – 1065 часов. Допущен к выполнению полетов по ПВП 150×2000×25 (день), 450×4000×25 (ночь), по ППП 150×2000×25.

Бортмеханик – 1966 г.р., окончил Кировское ВАТУ в 1986 году. Общий налет – 2552 часа (весь на вертолете Ми-8).

Серьезный инцидент произошел ночью, в простых метеоусловиях: ветер неустойчивый 2 м/с, видимость 4000 метров, дымка, снег, облачность значительная с нижней границей 450 метров.

Посадочная площадка Южное Соленое имеет бетонное покрытие размерами 25×25 метров, оборудована огнями по углам площадки, которые на момент события были включены.

На борту вертолета находилось 22 пассажира и 340 кг багажа. Полетная масса вертолета составляла 12920 кг, центровка +118 мм, что не выходило за установленные РЛЭ ограничения.

При производстве посадки на посадочную площадку Южное Соленое, на висении над посадочной площадкой на высоте 10 метров с курсом 360°, образовался снежный вихрь, в результате чего экипажем был потерян визуальный контакт с ориентирами и принято решение об уходе на второй круг.

Повторный заход на посадку производился с курсом 160°. При анализе средств объективного контроля было установлено, что снижение осуществлялось с большой вертикальной скоростью (кратковременно до 5м/с). На высоте около 50 метров, командиром ВС была включена посадочная фара, что привело к образованию светового экрана, в связи с чем фара была выключена. На высоте 10 метров и удалении 330 метров до посадочной площадки экипаж потерял визуальный контакт с землей из-за образования снежного вихря. Небольшое увеличение общего шага винта с 3,8° до 4,4° и угла тангажа с 8 до 9°, не смогли полностью уменьшить вертикальную скорость снижения, в результате чего вертолет с вертикальной скоростью 1,5 м/с при путевой скорости 14 м/с грубо приземлился за 260 метров до посадочной площадки.

В процессе непреднамеренного приземления экипаж резко, за 1 секунду, увеличил общий шаг винта с 1,8 до 9,6°. При этом произошло уменьшение курса на 20° за 1,5 секунды с креном вертолета влево до 14,5°. После ударного приземления вертолет отделился от земли, а увеличение экипажем режима работы двигателей, практически до взлетного, привело к энергичному набору высоты и скорости.

После грубого приземления командир вертолета принял решение следовать на запасную посадочную площадку «Факел».

При полете на высоте 600 метров на посадочную площадку «Факел» экипаж обнаружил течь топлива с уменьшением количества топлива по топливомеру до 700 л и принял решение о выполнении вынужденной посадки на посадочной площадке «Мессояха».

После посадки было обнаружено повреждение левой основной стойки шасси, шпангоута № 13 в районе узла крепления левой стойки, стрингеров левой стороны грузового пола и левого подвесного бака.

Причиной серьезного авиационного инцидента явилось непринятие экипажем ВС своевременного решения о прекращении снижения и уходе на второй круг при потере визуального контакта с наземными ориентирами, что, в сочетании с запоздалыми действиями по уменьшению вертикальной скорости снижения, привело к грубому приземлению вертолета до посадочной площадки.

Следует также обратить внимание на инцидент с вертолетом Ми-8МТВ RA-25127 ОАО «Нефтеюганский ОАО», происшедшим 10.01.2012 в районе населенного пункта Тифарити (Западная Сахара), также связанный с ошибками экипажа в условиях ограниченной видимости (при попадании в пыльный вихрь).

Инцидент произошел днем, в простых метеоусловиях.

Сведения об экипаже вертолета:

Командир вертолета – 1967 г.р., окончил Кременчугское ЛУГА в 1987 году. Общий налет – 10921 час, на вертолете Ми-8 – 8428 часов, в качестве КВС – 381 час. Допущен к выполнению полетов по ПВП 150×2000×25 (день), 450×4000×25 (ночь), по ППП 150×2000×25.

Второй пилот – 1963 г.р., окончил Сасовское ЛУГА в 1983 году. Общий налет – 7028 часов, на вертолете Ми-8 – 1588 часов.

Бортмеханик – 1976 г.р., окончил Криворожский авиационно-технический колледж в 2000 году. Общий налет – 3208 часов (весь на вертолете Ми-8).

После посадки на посадочной площадке Тифарити, не имеющей искусственного покрытия, экипаж ВС производил руление к заправочной станции. Руление производилось по немаркированному грунтовому перрону, покрытому мелким камнем и песком. При подруливании к заправочной станции на расстояние менее половины диаметра несущего винта от препятствий до концов лопастей несущего винта, что является нарушением требований п. 3.98 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», вертолет попал в пыльный вихрь, в результате чего экипаж потерял визуальный контакт с препятствиями, находящимися с правой стороны от вертолета.

Для прекращения движения вертолета КВС воспользовался системой торможения, но так как скорость руления не соответствовала условиям руления, вертолет по инерции продолжил движение, в результате чего произошло столкновение законцовок лопастей несущего винта с осветительной мачтой.

В результате столкновения вертолета с препятствием были повреждены законцовки пяти лопастей несущего винта.

Инциденту также способствовало отсутствие на посадочной площадке Тифарити маркировок рулежных дорожек и мест стоянок вертолетов.

В течение 2012 года также произошло 2 инцидента, связанных с перевозкой грузов на внешней подвеске вертолетов.

**09.05.2012 по этой причине произошел инцидент с вертолетом Ми-8Т RA-25139 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».**

Выполнялся полет по перевозке на внешней подвеске груза весом 1600 кг, представлявшего собой длинномерную металлическую корзину (пенал длиной 12 метров) с буровым оборудованием в виде двух труб, установленных на ложементах и пристегнутых фиксатором непосредственно к корзине.

На корзине имелось 4 транспортировочных проушины. При подготовке груза к транспортировке не была указана весовая нагрузка отдельно на каждую проушину. Заказчик для перевозки груза предоставил только 2 троса с крюками, длиной 5 метров каждый. Заказчиком инструктаж по порядку транспортировки корзины не проводился, поэтому было принято решение произвести подцепку корзины по диагонали за 2 транспортировочные проушины.

В ходе транспортировки груза экипаж ВС произвел промежуточную посадку на площадке Верхне-Марково с целью дозаправки. После посадки экипаж ВС, по его объяснению, произвёл визуальный осмотр груза, тросов и проушин, при этом замечаний выявлено не было.

После взлета, в наборе высоты, произошел отрыв груза с внешней подвески. При осмотре внешней подвески в ходе расследования инцидента обнаружен обрыв одной из проушин корзины, за которые производилась ее подцепка. На втором крюке троса фиксатор был выдавлен наружу.

По заключению комиссии по расследованию, обрыв груза с внешней подвески произошел из-за разрушения сварочного шва соединения одной проушины корзины (из двух используемых). При падении корзины увеличилась нагрузка на вторую проушину, что привело к выдавливанию фиксатора крюка и сходу груза с внешней подвески.

**21.05.2012 произошел инцидент с Ми-8АМТ RA-22215 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».**

В горизонтальном полете на высоте 200 метров и скорости 130 км/час, при перевозке на внешней подвеске груза (связка труб) весом 2800 кг, произошел обрыв ушка ушкового наконечника троса удлинителя 8АМТ.9610.110.905 (74.9610.01110.905) внешней подвески в районе крепления крюка. Нарботка троса с начал эксплуатации до инцидента составила 235 часов, 468 срабатываний. Расследование инцидента продолжается.

Следует также обратить внимание на то, что в последние годы вертолеты начали интенсивно использоваться в авиации общего назначения. При этом, как показывает практика, авиационные происшествия с вертолетами допускаются пилотами, имеющими профессиональное летное образование и существенный налет в государственной или гражданской авиации. В этой связи, при проведении занятий с летным составом вертолетов следует обращать внимание летного состава на причины авиационных происшествий с вертолетами АОН, содержащиеся в приказах Росавиации, выпускаемых по результатам расследований (публикуются на сайте [www.rosaviация.рф](http://www.rosaviация.рф)), и отчетах МАК по результатам расследований (публикуются на сайте [www.mak.ru](http://www.mak.ru)).

**Предлагаю :**

1. Руководителям межрегиональных территориальных управлений Росавиации довести данную информацию до подконтрольных авиапредприятий и эксплуатантов.

2.Руководителям авиапредприятий, эксплуатирующих вертолёт:

2.1. Организовать изучение данной информации с руководящим, командно-лётным, инспекторским составом, членами летных экипажей и инженерно-

техническим персоналом. Провести проверку достаточности и эффективности принятых в авиакомпании мер по реализации мероприятий, предложенных в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных происшествий с вертолетами коммерческой авиации и АОН.

2.2. Для обеспечения безопасности полетов при перевозке грузов на внешней подвеске вертолетов:

2.2.1. организовать проверку достаточности принятых в авиакомпании правил организации, подготовки и выполнения полетов по транспортировке грузов на внешней подвеске с учетом рекомендаций распоряжения Минтранса России от 08.01.2004 № КР-5-Р «Об Инструкции по транспортированию грузов на внешней подвеске вертолетов».

2.2.2. при заключении договоров на выполнение работ по транспортировке грузов на внешней подвеске вертолетов учитывать требования к заказчику работ, изложенные в Правилах подготовки стропов и грузов заказчиком для транспортировки грузов на внешней подвеске вертолетов от 17.06.1988 № 26.1.7-498.

2.2.3. Обратить внимание летного состава:

- на особенности пилотирования и взаимодействия в случаях внезапной потери визуального контакта с наземными ориентирами при выполнении полета или зависании на малой высоте и близи от препятствий;

- на правила выполнения полетов, ограничения и рекомендации РЛЭ при перевозке грузов на внешней подвеске.

Начальник Управления  
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров