



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской
авиации

31.01.2022 № _____ Исх-2756/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полётов № 1¹

18.01.2022 в районе посадочной площадки «Вертодром Арктический» (район Варандея, Ненецкий автономный округ) произошел серьезный авиационный инцидент с вертолетом Ми-8АМТ RA-22459 ООО Авиапредприятие «Газпром авиа».

На борту вертолета находились 3 члена экипажа и 8 пассажиров. Посадка на вертодроме производилась в условиях белизны подстилающей поверхности при метеорологических условиях: ветер 140° 1 м/с; видимость 2100 м; нижняя граница облачности 150 м, 6 октантов; температура минус 21°С.

Выполнялся нерегулярный пассажирский рейс по маршруту: посадочная площадка вертодром «Арктический» – платформа МЛСП «Приразломная» – посадочная площадка вертодром «Арктический». В процессе снижения для посадки, примерно за 1000 м до вертодрома, произошло касание заснеженной поверхности земли хвостовой пятой и лопастями рулевого винта. Вертолет грубо приземлился и развернулся на 180°. В результате серьезного авиационного инцидента произошло разрушение передней опоры шасси. Пассажиры и члены экипажа вертолета не пострадали.

Сведения о вертолете: изготовлен в 2007 году, сертификат летной годности со сроком действия до 13.12.2022. Нарботка с начала эксплуатации – 3631 ч./3935 полетов, наработка после последнего ремонта (13.11.2014) – 1661 ч./2181 полетов.

Сведения об экипаже вертолета:

¹ Информация по безопасности полётов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полётов. В информации по безопасности полётов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

Командир воздушного судна (КВС) – 1989 г.р., образование: Омский ОЛТ ГА в 2009 году, свидетельство линейного пилота выдано 2017 году. Общий налет 4462 ч., из них на Ми-8Т – 2537 ч., на Ми-8АМТ – 1577 ч. В качестве КВС Ми-8Т – 532 ч., Ми-8АМТ – 954 ч. Допущен к полету по минимумам погоды: ПВП (день) 100х1000, ППП взл./пос. 80х800, ПВП (ночь) 450х4000.

Второй пилот – 1969 г.р., образование: Кременчугское ЛУГА в 1991 году, свидетельство линейного пилота выдано 2017 году. Общий налет 6194 ч., из них на Ми-8Т – 3116 ч., на Ми-8АМТ – 780 ч. Допущен к полету по минимумам погоды: ПВП (день) 100х1000, ППП взл./пос. 80х800, ПВП (ночь) 450х4000.

Старший бортмеханик – 1986 г.р., образование: Выборгское АТУГА в 2007 году, свидетельство бортинженера выдано 2016 году. Общий налет 4425 ч., из них на Ми-8Т – 2566 ч., на Ми-8АМТ – 1859 ч.

Расследование серьезного авиационного инцидента проводится комиссией Архангельского МТУ Росавиации.

В рамках расследования серьезного авиационного инцидента комиссией по расследованию проведен анализ авиационных событий, произошедших на территории Ненецкого автономного округа в период с 2005 года по настоящее время. Все авиационные события произошли в осенне-зимний период.

По результатам проведенного анализа Архангельским МТУ Росавиации определены факторы, обусловившие происшедшие авиационные события:

метеоусловия во время посадки не соответствовали минимуму. Экипажи воздушных судов не учитывали информацию об ухудшении метеоусловий по маршруту и в пунктах прилета;

наличие свежевыпавшего снега, условия белизны подстилающей поверхности без наличия характерных наземных ориентиров;

несвоевременное принятие решения об уходе на запасной аэродром при ухудшении метеоусловий в пунктах прилета и на маршруте;

несвоевременные, запоздалые действия экипажа воздушного судна по уходу на второй круг;

отвлечение экипажей воздушных судов от пилотирования и переход на визуальный поиск земных ориентиров в процессе выполнения захода на посадку;

отсутствие у экипажей воздушных судов навыков и опыта перехода с визуального полета на пилотирование по приборам и восстановления пространственного положения;

попадание вертолета в режим вихревого кольца;

неудовлетворительное взаимодействие в экипаже воздушного судна по контролю за выдерживанием режима полета.

На основании проведенного анализа факторов опасности комиссией по расследованию серьезного авиационного инцидента предложены к реализации следующие оперативные рекомендации.

1. Эксплуатантам, выполняющим полеты в Ненецком автономном округе, проанализировать существующие программы подготовки членов летных экипажей воздушных судов на наличие упражнений при наземной и тренажерной подготовке

по формированию навыков перехода с визуального полета на пилотирование по приборам.

2. Командно-летному составу при подготовке к осенне-зимнему периоду эксплуатации воздушных судов обращать особое внимание на такие сопутствующие факторы, приводящие к авиационным событиям, как:

- быстро ухудшающиеся метеорологические условия ниже минимума;
- белизна подстилающей поверхности из-за свежеснегавшего снега;
- отсутствие характерных наземных ориентиров;
- образование снежного вихря при попадании вертолета в режим вихревого кольца.

3. Физическим и юридическим лицам, выполняющим полеты в целях авиации общего назначения, рассмотреть вопрос о целесообразности выполнения полетов в осенне-зимний период экипажами, состоящими из двух пилотов, если это предусмотрено эксплуатационной документацией воздушного судна.

4. Командно-лётному составу предприятий, выполняющих полеты в Ненецком автономном округе:

4.1. при подготовке к сезонной работе обращать внимание на правила принятия решения на вылет по правилам визуальных полетов и действиям при встрече с погодными условиями, не позволяющими продолжать полет по правилам визуальных полетов, с учетом требований пунктов 2.7.1, 2.8, 3.33, 3.69, 3.72, 3.109, 5.37 и 5.45 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128);

4.2. в ходе проведения предварительной и тренажерной подготовки членов летных экипажей воздушных судов обращать более детальное внимание на требования руководства по летной эксплуатации эксплуатируемого типа воздушного судна и руководства по выполнению полетов по действиям при срабатывании системы EGPWS, TAWS и СРПБЗ, соблюдение порядка использования систем воздушного судна, а также взаимодействия членов экипажа;

4.3. планирование графиков работы в осенне-зимний период осуществлять с учетом опыта работы членов летного экипажа воздушного судна.

С целью обеспечения безопасности полётов, поддержания приемлемого уровня риска проявления опасных факторов, приводящих к авиационным событиям, предлагаю:

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации;

2. В ходе проведения подтверждения соответствия эксплуатантов воздушных судов требованиям федеральных авиационных правил предусмотреть обязательный контроль реализации мероприятий по предотвращению авиационных событий, связанных со столкновением исправного воздушного судна с землей в управляемом полете (CFIT).

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

3.1. Принять к реализации оперативные рекомендации комиссии по расследованию;

3.2. С членами летных экипажей воздушных судов, диспетчерами управления воздушным движением провести занятия по изучению настоящей информации, а также по повторному изучению приказов Росавиации от 31.03.2020 № 346-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-22312» и от 26.11.2018 № 981-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22793», а также Окончательных отчетов по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетами Ми-8АМТ RA-22312 и Ми-8Т RA-22793;

3.3. С командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей воздушных судов провести занятия по правилам принятия решения на вылет по правилам визуальных полетов и действиям при встрече с погодными условиями, не позволяющими продолжать полет по правилам визуальных полетов, с учетом требований пунктов 2.7.1, 2.8, 3.33, 3.69, 3.72, 3.109, 5.37 и 5.45 ФАП-128.

3.4. В ходе проведения предварительной подготовки членов летных экипажей воздушных судов обращать внимание на возможность скоротечных изменений метеоусловий по маршруту полета и в местах предполагаемых посадок на площадках, исходя из местных географических и климатических особенностей, а также на своевременность принятия решения о продолжении полета при встрече с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями;

3.5. В рамках функционирования системы управления безопасностью полетов использовать рекомендации по безопасности полетов, изложенные в приказах Росавиации по результатам расследования авиационных происшествий, связанных со столкновением воздушных судов с землей в управляемом полете (размещены в АМРИПП Росавиации, группа «Приказы Росавиации по результатам расследования АС», категория CFIT).



А.В. Нерадько