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

23.12.15 № 02.3-3953

На № _____ от _____

Руководителям территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 25

13.12.2015 в 11 ч 26 мин (08 ч 26 мин UTC, далее по тексту указано время UTC) в Ставропольском крае при выполнении полета в целях АОН по маршруту Бузулук – Волгоград – п/п «Мирный» (г. Кисловодск) - Волгоград - Бузулук произошла катастрофа самолета А36ТС «Bonanza» RA-2587G, принадлежащего частному лицу.

Сведения о ВС: ЕЭВС.03.3128 на базе «Hawker Beechcraft». Фактически изготовлен корпорацией «Raytheon» (США) 16.10.1980, заводской № ЕА-162. Сертификата летной годности не имеет. По наработке СНЭ, ресурсу и срокам службы, количеству ремонтов – данные устанавливаются. Бортовые самописцы на данном самолете не установлены.

Двигатель: Continental TSIO-520UB, изготовитель Continental Motors Inc (США), заводской № 515731, по наработке СНЭ, количеству ремонтов, межремонтным срокам службы и ресурсам – данные устанавливаются.

Сведения о КВС: Пол мужской, свидетельства пилота не имеет.

Метеоусловия: Фактическая погода, зафиксированная автоматизированными метеостанциями и данными систем видеонаблюдения в районе г. Кисловодск в период 08 ч 00 мин – 08 ч 30 мин: ветер 60-70°, 1 м/с, видимость 10000 м, облачность значительная кучево-дождевая с нижней границей 400-600 м, горы закрыты, температура +1,3° С, давление 1018 гПа, влажность 73%.

По предварительной информации, КВС выполнял полет по ПВП. Маршрут полета проходил в воздушном пространстве класса «С», однако заявка на использование воздушного пространства в ЗЦ ЕС ОрВД не подавалась. После взлета полет выполнялся с набором высоты в направлении Боргустанского горного хребта, окаймляющего г. Кисловодск с севера. Высота хребта составляет 1200 м над уровнем моря (превышение посадочной площадки «Мирный» над уровнем моря составляет 825 м). По видеозаписи с одной из систем видеонаблюдения видно, что в период взлета самолета Боргустанский хребет был закрыт сплошной облачностью,

смещающейся в направлении с северо-востока на юго-запад (навстречу полету ВС). После входа в облачность КВС не принял решения о возврате на площадку вылета, продолжив полет в направлении г. Волгограда. На 14 минуте полета, на удалении 28 км, в азимуте 12° от п/п «Мирный», по показаниям очевидца АП, самолет «вывалился» из облаков с большим углом тангажа на пикирование и столкнулся с землей. Звук работающего двигателя был слышен до момента падения самолета. При осмотре места АП установлено, что столкновение самолета с землей произошло с левым креном и углом тангажа на пикирование около 30°, что подтверждается небольшим разбросом элементов конструкции ВС. На месте падения и впереди по курсу траектории движения присутствуют следы интенсивного пожара. В результате столкновения с землей и возникшего затем пожара воздушное судно практически полностью уничтожено. Находившиеся на борту пилот и 3 пассажира погибли. Место АП расположено на склоне холма, на удалении 600 м от южной окраины станицы Суворовская Предгорного района Ставропольского края.

Комиссия по расследованию предлагает к реализации следующие оперативные рекомендации: руководителям организаций АОН и частным пилотам повторно изучить порядок принятия решения на выполнение полета в соответствующих метеоусловиях, а также действия при попадании в метеоусловия, к полетам в которых КВС не подготовлен.

16.12.2015 при выполнении рейса с целью перевозки пассажиров по маршруту п.п. Николаевка – п.п. ВЖК – п.п. Николаевка в 02 ч 22 мин в 32 км от н.п. Крутогорово Камчатского края произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-24402 ООО АК «ВИТЯЗЬ-АЭРО».

Сведения о ВС: Изготовитель Улан-Удэнский вертолетный завод, дата 06.03.1986, срок действия сертификата летной годности до 27.02.2017, наработка СНЭ 13003 ч, назначенный срок службы 35 лет, назначенный ресурс 26000 ч.

Двигатель левый: ТВ2-117А, изготовитель Пермский моторостроительный завод, дата 21.05.1973, наработка СНЭ 5541, кол-во ремонтов 3, последний ремонт на ОАО «УЗГА», наработка ППР 1900 ч, межремонтный ресурс/срок службы 2000 ч/12 лет, остаток ресурса 100 ч, срок службы не ограничен.

Двигатель правый: ТВ2-117А, изготовитель Пермский моторостроительный завод, дата 04.05.1980, наработка СНЭ 11268, кол-во ремонтов 6, последний ремонт на ОАО «УЗГА», наработка ППР 1900 ч, межремонтный ресурс/срок службы 2000 ч/12 лет, остаток ресурса 100 ч, срок службы не ограничен.

Сведения о КВС: Пол мужской, класс первый, метеоминимум ПВП 150Х2000Х25, общий налет 11351 ч, налет на данном типе/из них в качестве КВС 10938 ч/4978 ч.

Метеоусловия: Прогноз погоды по району 1 от 00 ч 00 мин до 06 ч 00 мин 16.12.15 видимость: локально 1000-2000 м ливневый снег вдоль побережья, горы закрыты. Облачность: локально 100-600 м над уровнем моря вдоль побережья и в долине района 1, изолированная кучево-дождевая 300-1000 м над уровнем моря, умеренное обледенение в облаках и осадках. Турбулентность: умеренная от земли до эшелона полета 160. Фактическая погода а/п Соболево: видимость 10000 м, слабый ливневый снег, облачность значительная, кучево-дождевая, нижняя граница на 570 м, температура воздуха -7° С, температура точки росы -8° С.

По предварительной информации, при взлете с п.п. ВЖК, после контрольного висения на высоте около 5 м экипаж приступил к выполнению взлета. Разгон скорости и набор высоты выполнялись с плавным непрерывным изменением угла тангажа на пикирование и увеличением левого крена. После набора высоты 17 – 20 м вертолет перешел в снижение с вертикальной скоростью до 5 м/с. На удалении около 220 м от места взлета произошло столкновение вертолета с земной поверхностью с левым креном 12° и тангажом 16° на пикирование. В процессе движения по заснеженной поверхности вертолет разрушился и опрокинулся на левый борт. Конструкция фюзеляжа повреждена, разрушены: передняя стойка шасси, лопасти несущего винта, хвостовая балка. На борту находилось 3 члена экипажа и 22 пассажира. В результате АП один пассажир погиб, получили травмы еще 7 пассажиров и 2 члена экипажа.

Комиссия по расследованию предлагает к реализации следующие оперативные рекомендации: повторно изучить с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах, разделы РЛЭ: «Особенности полетов на заснеженных площадках», «Особенности полетов на площадки, подобранные с воздуха».

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести данную информацию до сведения руководителей эксплуатантов воздушного транспорта, эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, эксплуатантов АОН с предложением о реализации рекомендуемых комиссиями по расследованию оперативных мероприятий.
2. Рекомендовать подконтрольным эксплуатантам повторно изучить с лётным составом правила принятия решения на вылет с анализом метеоусловий по маршруту полета, в пункте назначения и на запасных аэродромах. При этом особое внимание уделить своевременности принятия решения о прекращении выполнения задания при встрече с метеоусловиями хуже установленных требований.
3. Руководителям организаций гражданской авиации обратить внимание на персональную административную и уголовную ответственность пилотов за нарушение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов С.С. Мастеров

Огарков Михаил Анатольевич
(495) 645 85 55 доб. 5235