



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**  
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,  
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям (начальникам)  
территориальных органов Росавиации

Руководителям  
организаций гражданской авиации

18.04.2018 № \_\_\_\_\_ Исх-9412/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

### **Информация по безопасности полетов № 8**

Информирую об обстоятельствах авиационного происшествия (катастрофы) с вертолетом Ми-8ПС-9 RA-24640 АО «Авиационная компания «Восток», происшедшего 11.04.2018 в районе города Хабаровска.

11.04.2018 экипаж вертолета в составе КВС-инструктора, второго пилота и бортмеханика, а также четырех, выполняющих поочередно тренировки, командиров воздушных судов выполнял полеты по кругу посадочной площадки «Хабаровск-МВЛ» с  $MK_{\text{пос}}=60^\circ$ , на высоте 150 м по ПВП. Полеты выполнялись по задаче «Тренировочные полеты и посадки с коротким пробегом при одном выключенном (задросселированном) двигателе» с целью тренировки командиров воздушных судов АО «Авиакомпания «Восток» к выполнению полетов в весенне-летний период.

После выполнения тренировки первым тренирующимся КВС, место командира воздушного судна занял второй КВС (первый КВС при пересадке вышел из вертолета) и выполнил взлет. После взлета и разворота на курс, обратный посадочному ( $240^\circ$ ), экипаж в районе 3 разворота, на высоте около 140 м, попал в облачность с нижней границей около 120 м, ливневыми осадками и ухудшением видимости.

По предварительным данным, в результате отклонения от схемы полета по кругу в условиях ограниченной видимости, началось опасное приближение вертолета к антенне высотой 173 метра, расположенной на удалении 2130 м от торца ВПП, в азимуте  $242^\circ$ . По объяснению очевидцев авиационного происшествия вышка была наполовину скрыта в облаках.

Комиссией по расследованию отмечается, что при наличии на борту ВС системы раннего предупреждения близости земли (далее - СРПБЗ) и наличии в ней действующей базы данных о препятствиях в районе полетов, звукового предупреждения экипажу при сближении с вышкой не поступило.

Столкновение с антенной произошло на высоте 140 м, на скорости 144 км/ч.

Вследствие столкновения ВС с антенной из-за ударов лопастями несущего винта по хвостовой балке произошло ее отделение в воздухе. Вертолет потерял управление и столкнулся с землей. После падения на землю возник пожар. Находившиеся на борту вертолета три члена экипажа и три тренируемых КВС погибли.

Расследование продолжается.

Следует обратить внимание на следующие примеры авиационных происшествий и серьезных инцидентов с вертолетами, связанных со столкновением с высокими искусственными препятствиями и эксплуатацией СРПБЗ.

**03.04.1997, днем, в сложных метеоусловиях, в районе города Очер (Пермская область) произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-24555.**

Выполнялось санитарное задание по маршруту аэропорт Бахаревка – площадка «Компрессорная» (район города Очер) – населенный пункт Губаха. Кроме трех членов экипажа на борту вертолета находилось три врача.

Прогноз погоды по маршруту полета и пунктам посадки предусматривал видимость 10 км, кучево-дождевую облачность высотой 300 метров, временами видимость 3000 метров, ливневый снег, дождь. Прогнозируемая погода не препятствовала выполнению задания.

Через 32 минуты полета произошло ухудшение метеорологических условий. Командир вертолета принял решение продолжить полет, не отреагировав на предложение второго пилота развернуться на 180°. Ввиду ограниченной видимости, вероятно имея сомнения в возможности обнаружения площадки «Компрессорная», было принято решение произвести не предусмотренную планом полета посадку на стадионе города Очер. После приземления на стадион и высадки одного врача экипаж все же продолжил полет.

При наборе высоты экипаж начал разворот для выхода на линию пути Очер – населенный пункт Губаха. В процессе выхода на линию пути экипаж вертолета не учел, что по курсу полета на удалении 3,5 км от стадиона располагается мачта радиопередающей станции (РПС) высотой 253 метра.

Погодные условия, исключающие выполнение визуального полета, не дали возможности командиру воздушного судна своевременно обнаружить препятствие. В результате, через 5 минут после взлета, на высоте около 230 метров вертолет столкнулся с мачтой РПС. При столкновении вертолет частично разрушился, загорелся и упал в 350 метрах от мачты. Все находившиеся на борту пассажиры и члены экипажа погибли.

**02.10.2008, днем, в сложных метеоусловиях, в районе Сургута (Тюменская область) произошел серьезный инцидент с вертолетом Ми-8Т RA-22609.**

На борту вертолета находилось 3 члена экипажа и 3 пассажира.

Фактическая погода аэродрома Сургут была: нижняя граница облачности 110 метров, горизонтальная видимость 3000 метров.

После взлета с аэродрома «Победит» вертолет следовал на коридор выхода из зоны круга № 9. При пролете контрольной точки коридора № 9 экипаж получил разрешение на выполнение полета на высоте 120 метров и взял расчетный магнитный курс 226°.

Однако, по показаниям экипажа, в направлении полета облачность начала понижаться в связи с чем полет был продолжен с курсом 190°. При этом в направлении полета вертолета располагалась группа искусственных препятствий:

с магнитным азимутом 188° на удалении 7,7 км от контрольной точки коридора № 9 мачта высотой 260 метров от уровня земли;

с магнитным азимутом 181° на удалении 7,2 км от контрольной точки коридора № 9 мачта высотой 125 метров от уровня земли.

В ходе расследования было установлено, что при вертолетовождении экипажем использовался переносной прибор спутниковой навигации «Garmin GPSMAP 276C». Мачта высотой 260 метров на экране прибора GPS позиционировалась, по объяснительным экипажа, левее новой (предполагаемой) линии пути на расстоянии от нее 2 км. Однако, в ходе расследования было установлено, что географические координаты мачты высотой 260 метров были введены с ошибкой от ее фактического месторасположения.

Экипаж ВС, вместо возврата на аэродром вылета, продолжал полет на высоте ниже безопасной, без учета направления ветра и угла сноса вертолета, не контролируя место вертолета визуально по наземным ориентирам (по докладу КВС облачность ниже 100 метров), полностью доверяясь недостоверным показаниям приемника GPS. Как следствие, экипаж поздно увидел мачту высотой 260 метров. В процессе отворота вертолет лопастями несущего винта на высоте около 90 метров столкнулся с оттяжкой соседней мачты высотой 125 метров.

В результате столкновения три лопасти несущего винта получили значительные повреждения, что привело к сильной вибрации вертолета, однако экипаж ВС смог произвел благополучную вынужденную посадку на подобранную с воздуха площадку. По счастливой случайности данное авиационное событие не закончилось более тяжёлыми последствиями.

**02.07.2013 при выполнении полета по маршруту аэропорт Депутатский - посадочная площадка Усть-Янск произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22657.**

Вследствие снижения ниже безопасной высоты в условиях ограниченной видимости вертолет столкнулся со склоном горы, разрушился и сгорел. В результате авиационного происшествия 24 пассажира погибли, один пассажир и три члена экипажа получили серьезные телесные повреждения.

Катастрофа произошла из-за непринятия командиром воздушного судна своевременного решения о возврате на аэродром вылета при ухудшении метеоусловий и преднамеренного снижения ниже безопасной высоты, установленной для полетов в горной местности. Установленная на борту вертолета СРПБЗ не была включена в данном полете. В случае использования СРПБЗ экипажу воздушного судна была бы выдана предупреждающая визуальная и речевая информация об угрозе столкновения с землей, что могло предотвратить авиационное происшествие.

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до организаций гражданской авиации, эксплуатантов и владельцев воздушных судов гражданской авиации.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты со взлетной массой менее 10 тонн и вертолеты, а также эксплуатантам (собственникам) воздушных судов АОН:

2.1. С командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей воздушных судов провести занятия по правилам принятия решения на вылет по ПВП и действиям при встрече с погодными условиями, не позволяющими продолжать полет по ПВП, 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;

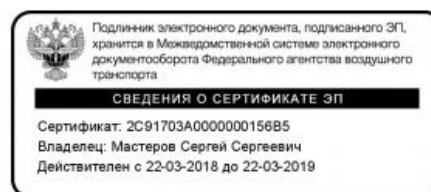
2.2. Повторно изучить с летным составом правила выполнения визуальных полетов на малой высоте, в условиях, близких к установленному метеоминимуму, а также правила эксплуатации СРПБЗ;

2.3. При проведении предварительной подготовки обращать внимание экипажей ВС на возможность скоротечных изменений метеоусловий по маршруту 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;

2.4. Обратить внимание на результаты расследований авиационных происшествий и мероприятия по предотвращению случаев столкновений воздушных судов с землей в управляемом полете, указанные в приказах Росавиации, размещенных в АМРИПП Росавиации (группа «Приказы Росавиации по результатам расследования АС»), категория «СФИТ»).

2.5. В рамках функционирования СУБП проанализировать изложенные в РПП положения в части принятия решения на вылет в сложных метеоусловиях, мониторинга метеорологической и аэронавигационной обстановки в течение всего полета с целью своевременного принятия решения о прекращении задания на полет в условиях, не отвечающих требованиям по обеспечению безопасности полетов.

Начальник Управления  
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров

Лист согласования к документу № Исх-9412/02 от 18.04.2018

Инициатор согласования: Студеникин Н.И.

Согласование инициировано: 18.04.2018 09:26

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ**

Тип согласования: **последовательное**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
1	Шайкамалов А.М.		Согласовано 18.04.2018 13:48	-
2	Мастеров С.С.		Подписано 18.04.2018 15:02	-