



**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 территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

09.11.2018 № _____ Исх-28664/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 21

В связи с наступлением осенне-зимнего периода выполнения полетов возрос риск авиационных происшествий, связанных со столкновением воздушных судов (далее – ВС) с землей в управляемом полете, попаданием в зону опасных для полета метеорологических явлений, в том числе – в условия обледенения. В наибольшей степени этому риску подвержены полеты, выполняемые по правилам визуальных полетов (ПВП) на высоте ниже нижнего эшелона. Как правило, авиационные происшествия указанных категорий обусловлены недостаточным анализом прогнозируемой и фактической метеорологической информации при принятии решения на вылет, несвоевременным принятием решения о возврате на аэродром вылета при встрече неблагоприятных погодных условий, а также конструктивными особенностями ВС (отсутствие или неэффективность противообледенительной системы двигателей или остекления кабины экипажа).

08.11.2018 в Архангельской области произошла авария самолета Ан-2 RA-84674. Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту: Архангельск (Васьково) – аэропорт Мезень. На борту самолета находились 2 члена экипажа и 12 пассажиров (в том числе один маленький ребенок).

По предварительным данным, при выполнении полета на высоте 150 м, на удалении 50 км от аэродрома Архангельск (Васьково), самолет попал в условия обледенения, после чего экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. В дальнейшем началось падение мощности двигателя. Экипаж ВС произвел вынужденную посадку на лес. Самолет получил значительные повреждения, один пассажир травмирован. Ведется расследование.

08.11.2018 в Тверской области при выполнении облета нефтепровода произошла катастрофа вертолета Ми-8 RA-25600. Полет выполнялся в условиях низкой облачности и условий, способствующих обледенению. В установленное время экипаж ВС не вышел на связь. Вертолет был обнаружен в лесном массиве разрушенным, пожара на месте происшествия не было. КВС погиб, остальные члены экипажа и пассажир (представитель заказчика) получили травмы различной степени тяжести. По предварительным данным, в полете произошел отказ обоих двигателей. Ведется расследование.

03.10.2018 в Костромской области произошла катастрофа вертолета AS 350 В3 RA-07272. После взлета в сложных метеоусловиях с площадки, подобранной с воздуха, произошло столкновение вертолета с деревьями и земной поверхностью. Находившиеся на борту КВС и три пассажира погибли. Расследование продолжается.

29.09.2018 в Республике Саха (Якутия) произошла авария вертолета R-44 RA-04392. При выполнении полета в целях авиации общего назначения по ПВП, при подлете к горной гряде, КВС увидел, что перевал закрывается плотной облачностью и принял решение обойти горный массив слева по ущелью. После выполнения отворота влево ВС попало в сильный снежный заряд. Для выхода из снежного заряда КВС стал выполнять разворот на обратный курс следования. Увидев перед собой склон горы, пилот предпринял попытку выполнить энергичный разворот вертолета вправо, увеличил общий шаг несущего винта (НВ), что привело к падению оборотов НВ до 80%. Чтобы не допустить дальнейшего падения оборотов НВ вертолет был переведен на режим авторотации, после чего вертолет столкнулся со склоном горы.

В ходе расследования обстоятельств и причин данного авиационного происшествия предварительно установлено, что КВС за метеорологической информацией в АМСГ аэропорта Зырянка не обращался, переданную диспетчером ОВД аэропорта Зырянка информацию об ухудшении метеорологических условий не учел. Только на четвертый день (03.10.2018) в ходе проведения поисково-спасательных работ пилот вертолётa был обнаружен и в состоянии средней степени тяжести доставлен на аэродром Мома. Расследование продолжается.

Следует обратить внимание на то, что в осенне-зимний период (с 15 октября 2017 г. по 15 апреля 2018 г.) произошло 16 авиационных происшествий, в том числе 14 катастроф, связанных со столкновением ВС с землей в управляемом полете, и 3 авиационных происшествия, в том числе 2 катастрофы, связанные с обледенением.

К наиболее характерным авиационным происшествиям прошлых лет относятся:

катастрофа вертолета Ми-8Т RA-24267, происшедшая 17.10.2012 в Красноярском крае. При посадке в условиях снежного вихря произошла потеря путевой управляемости вертолета из-за попадания хвостового винта в режим «вихревого кольца». Неуправляемое вращение вертолета стало следствием неправильного восприятия КВС пространственного положения вертолета относительно линейного ориентира на площадке (комингса). Авиационному происшествию также способствовали несвоевременное принятие решения об уходе на второй круг в условиях снежного вихря, неудовлетворительная подготовка посадочной площадки, отсутствие контроля за ее состоянием со стороны владельца посадочной площадки. Окончательный отчет по результатам расследования размещен по адресу: https://mak-iac.org/upload/iblock/e61/report_ra-24267.pdf;

катастрофа вертолета Ми-8Т RA-06138, происшедшая 07.12.2014 в районе Варандея. Авиационное происшествие было связано с конструктивным несовершенством двигателей ТВ2-117: снижением газодинамической устойчивости и погасанием камер сгорания при выполнении полета в метеоусловиях, приводящих

к попаданию в проточную часть льда и воды. Окончательный отчет по результатам расследования размещен по адресу: https://mak-iac.org/upload/iblock/f5d/report_ra-06138.pdf;

катастрофа вертолета AS-350B3 RA-04037, происшедшая 29.11.2015 в Ханты-Мансийском автономном округе. Причиной авиационного происшествия явилась потеря командиром вертолета пространственной ориентировки в условиях ограниченной видимости и «белизны» подстилающей поверхности, что привело к неконтролируемому снижению с креном и столкновению вертолета с покрытой льдом поверхностью реки. Сопутствующим фактором явилось выполнение полета по ПВП на высоте ниже безопасной. Окончательный отчет по результатам расследования размещен по адресу: https://mak-iac.org/upload/iblock/e8d/report_ra-04037.pdf;

авария вертолета R-44 RA-04179, происшедшая 14.03.2016 в Республике Башкортостан. В полете вертолет попал в зону с сильными ливневыми осадками, что привело к обледенению остекления пилотской кабины. При выполнении вынужденной посадки в условиях белизны, снегопада и обледенения остекления кабины пилот потерял контакт с наземными ориентирами, что привело к опрокидыванию вертолета. Окончательный отчет по результатам расследования размещен по адресу: https://mak-iac.org/upload/iblock/a7b/report_ra-04179.pdf.

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

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

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты (с 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 ВС провести дополнительные занятия по правилам выполнения визуальных полетов на малой высоте в условиях, близких к установленному метеоминимуму, а также 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. Обратить внимание членов летных экипажей на:

возможность скоротечных изменений метеоусловий по маршруту и в местах предполагаемых посадок на площадках, исходя из местных географических и климатических особенностей;

своевременность принятия решения о продолжении полета при встрече с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями;

взаимодействие между членами экипажа и распределение внимания для контроля пространственного положения воздушного судна с помощью приборов

при маневрировании на малой высоте, выполнении захода на посадку и посадки на подобранную с воздуха площадку в условиях ограниченной видимости.

Применительно к типам эксплуатируемых ВС обратить внимание членов летных экипажей:

самолетов Ан-2 – на рекомендации главы 9 РЛЭ в части правил эксплуатации системы подогрева воздуха на входе в карбюратор двигателя при выполнении полета в условиях возможного обледенения;

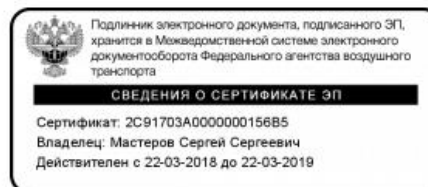
вертолетов Ми-8Т – на рекомендации раздела 7.14 РЛЭ в части эксплуатации противообледенительной системы;

вертолетов R-44 – на то, что данный тип вертолета не сертифицирован для полетов в условиях обледенения (полет в условиях обледенения запрещен), а также на рекомендации извещения по безопасности SN-25 РЛЭ в части действий для предотвращения образования льда в карбюраторе двигателя.

2.3. При организации и проведении предусмотренных нормативными документами наземных видов подготовок членов летных экипажей самолетов и вертолетов, учитывать мероприятия по безопасности полетов, рекомендованные в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных происшествий, связанных со столкновением ВС с землей в управляемом полете или обледенением (размещены в АМРИПП Росавиации, категории CFIT, UIMC, ICE).

2.4. 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

Бывалина Кристина Дмитриевна
(495)645 85 55 доб. 5230