



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА –  
РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО  
АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА

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

26.09.2020 № \_\_\_\_\_ Исх-39362/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

## **Информация по безопасности полетов № 10<sup>1</sup>**

В 2020 году при выполнении воздушных перевозок пассажиров, грузов и почты, а также при выполнении авиационных работ на вертолетах гражданской авиации произошли 4 авиационных происшествия, в том числе 2 катастрофы с гибелью 3 человек, а также 2 серьезных инцидента. С вертолетами, используемыми в целях авиации общего назначения (далее – АОН), за 9 месяцев 2020 года произошло 8 авиационных происшествий, в том числе 3 катастрофы с гибелью 3 человек.

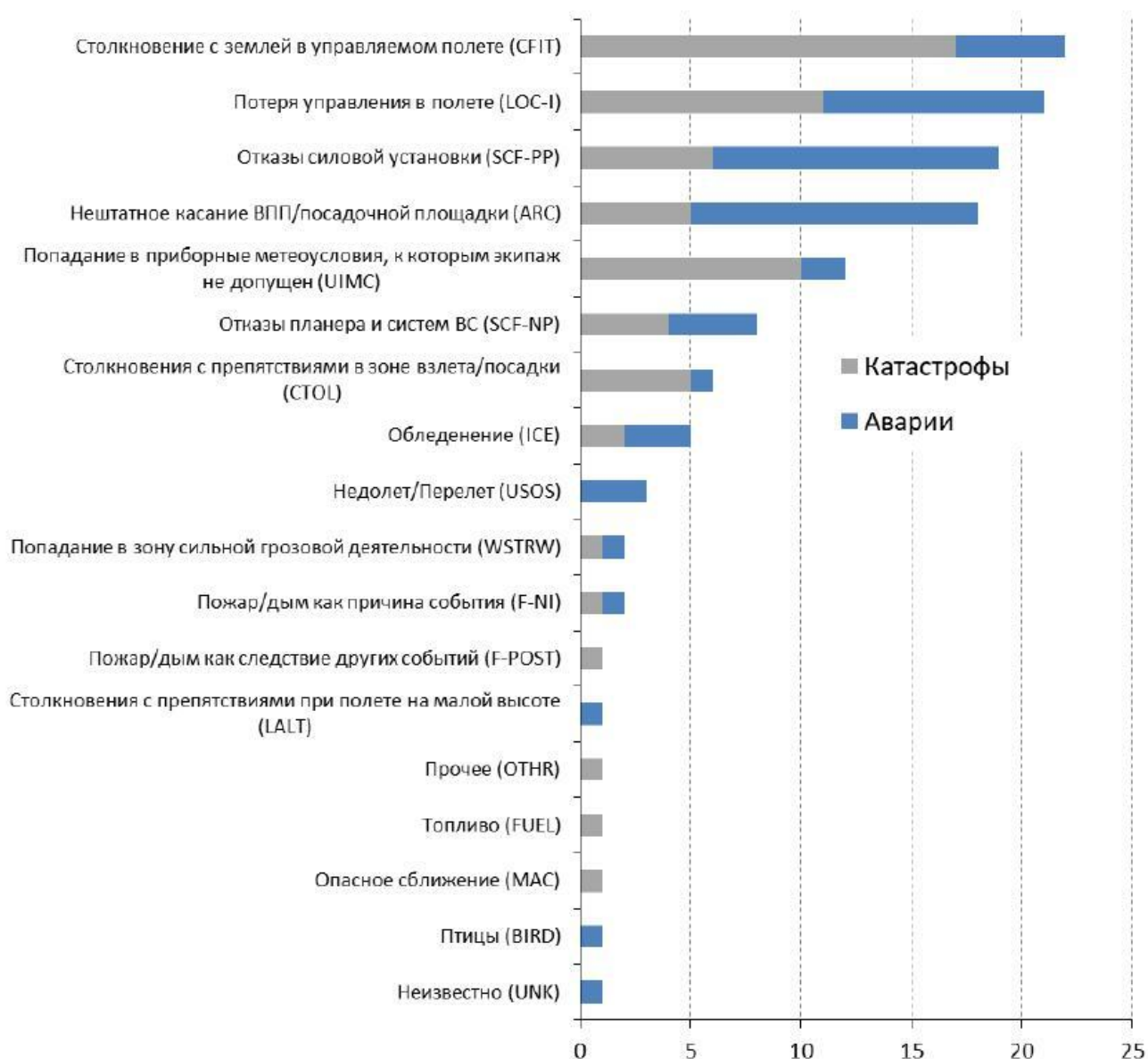
Наибольшее влияние на безопасность полетов вертолетов оказывают такие события, как:

столкновение с землей в управляемом полете из-за попытки выполнения пилотом посадки при отсутствии или при потере визуального контакта с наземными ориентирами (в том числе вследствие возникновения снежного вихря), выполнения полета на высоте ниже безопасной и несвоевременного принятия решения о прекращении выполнения полетного задания. Опасным фактором для этой группы событий также является использование экипажем нештатных приемников системы спутниковой навигации при продолжении полета или при попытке выполнения снижения и захода на посадку в условиях, не соответствующих правилам полетов и эксплуатационному минимуму. Для вертолетов, не допущенных к полетам по правилам полетов по приборам (далее – ППП) (например, R-44, R-66), дополнительным опасным фактором является выполнение полета ночью при отсутствии достаточной освещенности объектов на земле, что может приводить к потере пилотом пространственной ориентировки;

<sup>1</sup> Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов 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.

нештатное касание земли, посадочной площадки из-за ошибок в технике пилотирования, приводящих к грубому приземлению или посадке до предполагаемого места приземления (вследствие неправильного расчета параметров предпосадочного снижения и перетяжеления несущего винта; неправильного определения направления и скорости ветра), столкновению с препятствиями в зоне взлета и посадки (недостаточная осмотрительность членов экипажа; некачественная подготовка посадочной площадки к приему воздушного судна). В ряде случаев грубые посадки происходили в процессе выполнения вынужденной посадки, связанной с отказом двигателя.

На приведенном ниже рисунке представлены типы событий, определившие катастрофы и аварии с вертолетами при выполнении коммерческих воздушных перевозок пассажиров и грузов в 2001 – 2019 годах (в целом, аналогичное распределение типов событий характерно и для вертолетов АОН).





Как следует из приведенных выше статистических данных, авиационные происшествия, связанные со столкновением с землей в управляемом полете (CFIT) и попаданием в приборные метеоусловия, к которым экипаж не подготовлен и не допущен, как правило, в большинстве случаев заканчиваются катастрофами.

С учетом результатов расследований или предварительной информации об обстоятельствах авиационных происшествий, происшедших в течение 9 месяцев 2020 года, можно сделать вывод о том, что им также могли способствовать указанные выше факторы:

14.02.2020 в аэропорту Сабетта произошла катастрофа вертолета Ми-8АМТ RA-24636 (погибли 2 члена экипажа). Столкновение с землей произошло при выполнении посадки в метеоусловиях, не соответствующих правилам визуальных полетов (далее – ПВП);

28.02.2020 в Астраханской области произошла катастрофа вертолета R-44 RA-04246, принадлежащего частному лицу. По заключению комиссии по расследованию, катастрофа, наиболее вероятно, произошла из-за потери управления вертолетом при выполнении полета ночью над безориентирной местностью. Катастрофе могло способствовать принятие пилотом необоснованного решения на вылет в условиях, к которым он не был подготовлен;

21.03.2020 в Ненецком автономном округе произошла катастрофа вертолета Bell-206В-III RA-01917 (погиб 1 член экипажа). При подлете к месту посадки вертолет попал в условия ограниченной видимости (снежный заряд), однако продолжил снижение для посадки;

25.04.2020 в Ямало-Ненецком автономном округе произошла авария вертолета Ми-26Т RA-06268. В полете произошел отказ левого двигателя. При выполнении вынужденной посадки произошло грубое приземление вертолета (промежуточный отчет (справка) МАК: [https://makiac.org/upload/iblock/9fa/pr\\_report\\_ra-06268.pdf](https://makiac.org/upload/iblock/9fa/pr_report_ra-06268.pdf));

17.09.2020 в Магаданской области произошла авария вертолета Ми-8Т RA-24532. При посадке произошло столкновение рулевым винтом с землей с последующим грубым приземлением и опрокидыванием вертолета на правый борт.

Принимая во внимание наступление осенне-зимнего периода эксплуатации воздушных судов следует обратить внимание на то, что повышается вероятность событий, связанных с попаданием в полете в условия ограниченной видимости (низкая облачность, туман, сильный ливневый снег, образование снежного вихря при взлете или посадке). Предотвращение подобных авиационных происшествий обеспечивается соблюдением установленных правил подготовки, выполнения и обеспечения полетов.

Например, 02.07.2013 в районе Депутатского произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22657, в результате которой погибли 24 человека. Катастрофа произошла вследствие несоблюдения командиром вертолета ПВП, установленных Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказами Минобороны России, Минтранса России и Росавиакосмоса от 31.03.2002 № 136/42/51, и Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденными приказом Минтранса России от

31.07.2009 № 128, выразившееся в несвоевременном принятии решения о прекращении выполнения полетного задания (возврате на аэродром вылета) при ухудшении метеоусловий в полете ниже установленных для ПВП, снижении ниже безопасной высоты полета в горной местности. В ходе расследования также было отмечено, что полет выполнялся с выключенной системой раннего предупреждения близости земли (СРПБЗ). Включенная СРПБЗ обеспечила бы предупреждение экипажа об опасности. При соответствующей подготовке экипажа по использованию системы СРПБЗ в полете катастрофу, возможно, можно было бы предотвратить.

Предотвращение аналогичных авиационных происшествий обеспечивается также качественной подготовкой членов летного экипажа.

В связи с этим следует обратить внимание на мероприятия по обеспечению безопасности полетов, изложенные в приказе Росавиации от 13.08.2019 № 627-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25502», в том числе касающиеся методологии проведения тренажерной подготовки по сценарию обстановки реального полета по маршруту (с учетом особенностей предполагаемых районов выполнения полетов) и оценки инструкторским составом действий тренируемого экипажа при встрече с метеорологическими условиями ограниченной видимости (пункт 1.1.1 приказа); оценки техники пилотирования и управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна при выполнении маневров по приборам (пункт 1.1.2 приказа). Кроме того, в этом же приказе (пункт 1.4) обращено внимание на необходимость взаимодействия с основными заказчиками коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ с целью развития культуры безопасности полетов, включая выявление и решение проблем подготовки и обеспечения полетов с учетом географических и климатических особенностей региона.

П р е д л а г а ю :

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до эксплуатантов вертолетов.

2. В ходе подготовки к выполнению полетов в ОЗП 2020 – 2021 годов предусмотреть контроль выполнения мероприятий по безопасности полетов, предусмотренных приказами Росавиации о реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с вертолетами, в том числе приказом Росавиации от 13.08.2019 № 627-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25502».

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации в рамках системы управления безопасностью полетов:

3.1. обратить внимание членов летных экипажей на требования руководства по производству полетов в части принятия решения на вылет, а также анализа метеорологической и аэронавигационной обстановки в течение всего полета с целью своевременного принятия решения о прекращении выполнения полетного задания (возврате на аэродром (посадочную площадку) вылета, полете на запасной



аэродром) или о переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений, ниже установленных;

3.2. обратить внимание на требования пункта 2.7.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части обязательного включения в руководство по производству полетов процедур выполнения посадок на подобранные с воздуха площадки (при осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров на вертолетах) с оценкой возможных рисков и способов их снижения;

3.3. использовать при проведении занятий с членами летных экипажей вертолетов информационные материалы, включенные в отчет по НИР «Проведение исследований и обобщение инцидентов с вертолетами, связанных с ошибками летного состава. Разработка дополнительных рекомендаций инструкторскому и летному составу по их предотвращению. Часть 1. Статистические данные и результаты анализа обстоятельств и причин инцидентов с вертолетами, связанных с ошибками летного состава» (размещен в АМРИПП Росавиации, раздел «Материалы НИР, выполненные ГосЦентром безопасности полетов по заказу Росавиации», категория ICAO-CAST – ARC, STOL, ICE).



А.В. Нерадько