

## **Телеграмма УИБП Росавиации от 18.08.2014 г. № 180600 Информация по безопасности полетов № 17**

13.08.14 и 14.08.14 за период менее чем 24 часа произошли три авиационных события с вертолетами гражданской авиации которые привели к разрушениям и повреждениям воздушных судов и лишь по счастливой случайности обошлось без человеческих жертв.

**13.08.2014 в 10.46(МСК)** в 20км западнее н.п.Тамтор(Республика Саха (Якутия) произошла грубая посадка вертолета МИ-2. Полет выполнялся без заявки или уведомления на использование воздушного пространства.Экипаж вертолета с места события скрылся. Владелец ВС устанавливается пассажиры 7 человек не пострадали. По предварительной информации в полете произошел отказ левого двигателя и при выполнении посадки вертолет опрокинулся и загорелся. Вертолет МИ-2 с нанесенным фальсифицированным бортовым номером в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации не зарегистрирован. Обнаруженный на балке вертолета заводской номер свидетельствует о том что под этим номером в "МАРЗ РОСТО" эксплуатировался МИ-2 RA-14170 который был исключен из госреестра 20.12.2001 и в дальнейшем продан частному лицу.

**13.08.2014 В 12.40(МСК)** в районе н.п.Пионер(Пензенская обл.) произошла авария вертолета R-44-II RA-04368 ООО"Авиакомпания БАРКОЛ" выполнявшего рейс ИР 9341(полет по нефтепроводу). По предварительной информации после завершения работ по осмотру нефтепровода командир вертолета взял на борт пассажиров и произвел несанкционированный взлет. в дальнейшем вертолет был обнаружен частично затонувшим в болотистой местности. пилот и пассажиры получили травмы различной степени тяжести и были госпитализированы.

**14.08.2014 В 04.17(МСК)** произошел серьезный авиационный инцидент с вертолетом МИ-8Т RA-24738 ГП ЧАО "ЧУКОТАВИА". Вертолет выполнял полет по маршруту Кепервеем-Певек-Кепервеем. После посадки в аэропорту Певек при рулении по перрону к зданию аэровокзала произошло столкновение лопастей несущего винта со зданием аэровокзала. В результате столкновения на вертолете разрушились лопасти несущего винта и хвостовая балка между шпангоутами нр 5 и 6. Возросшая частота событий и высокая степерь серьезности последствий проявления опасных факторов угрожающих безопасности полета требуют проведения тщательного анализа уровня организации и функционирования элементов системы управления безопасности полетов в деятельности эксплуатантов. Обстоятельства произошедших событий свидетельствуют о снижении качества подготовки членов летных экипажей к выполнению конкретного полета о недостатках по ведению осмотрительности при рулении воздушного судна а также об ослаблении контроля со стороны командно-летного и командно-руководящего состава за организацией и выполнением работ и обеспечением медицинского контроля экипажей вс на оперативных аэродромах.

Предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести данную информацию до руководителей эксплуатантов воздушного транспорта эксплуатантов выполняющих авиационные работы эксплуатантов аон и частных владельцев ВС.
2. Организовать повторное изучение эксплуатантами информации по безопасности полетов нр 10 от 04.06.2013 изложенных в ней выводов предложений и рекомендаций.
3. Систематизировать и поставить под контроль работу с эксплуатантами и собственниками вс по пропаганде соблюдения ими правил использования воздушного пространства и осознанию ответственности за нарушение этих правил в соответствии с законодательством российской федерации.
4. Предложить эксплуатантам вс в целях повышения безопасности полетов реализовать следующие мероприятия:
  - 4.1. Выполнить анализ функционирования системы управления безопасностью полетов эксплуатанта с оценкой значимости выявляемых системой опасных факторов правильности оценки риска проявления этих факторов полноты и эффективности выполнения корректирующих мероприятий.
  - 4.2. Владельцам вс и эксплуатантам провести оценку качества организации и обеспечения полетов экипажей ВС в отрыве от базы а также контроля за их деятельностью со стороны руководящего и командного состава.
  - 4.3. С летным составом провести дополнительные занятия по соблюдению режима труда и отдыха по изучению действий экипажа при выполнении вынужденной посадки и по ведению осмотрительности при рулении воздушного судна.

Конец телеграммы

Мастеров С.С.