

Эх, «Ельцовка».....!

Краткая справка:

В эксплуатации ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» находится 23 воздушных судна (в том числе Ми-8Т и его модификации, R-44 Raven I).

-Юридический и фактический адрес ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка»: 630051, г. Новосибирск, улица Ползунова, 15.

-ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» имеет собственную производственно-ремонтную базу, что позволяет выполнять ТО и регламентные работы на эксплуатируемых воздушных судах.

-Инженерно-авиационная служба ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» сертифицирована на все формы технического обслуживания авиационной техники и имеет сертификат организации по техническому обслуживанию от 03.05.2017 № 285-17-055.

-Надзор за организацией авиационной деятельности осуществляет УГАН НОТБ СФО Ространснадзора. Почтовый адрес: 630091, г. Новосибирск, улица Красный проспект, 44.

-Примечателен тот факт, что на сайте авиакомпании «Ельцовка» сообщается, что она осуществляет воздушные перевозки «в интересах предприятий нефтегазовой промышленности Западно-Сибирского региона» и сотрудничает с такими компаниями как «Томскнефть», «Газпром авиа», «Новосибирскнефтегаз», Сибирская сервисная компания, «СГК-бурение», «Газпромтрансгаз Томск».

Однако, посмотрев и внимательно изучив обстоятельства авиапроисшествий/авиакатастроф, случившихся с ВС этой компании ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» приходится обратить внимание на причины их возникновения.

Причем, все эти компании, работающие в Красноярском крае, насыщенном нефтяными и газовыми полями, которые должны были ежедневно и ежечасно подвергаться разной степени контроля, проверки и т.д. Но об этом мы еще будем писать.

И Т А К:

I. НОВОСИБИРСК, 16 дек – РИА Новости.

16.12.2018г вертолет Ми-8Т RA-22649 авиакомпании "Ельцовка". совершил жесткую посадку в районе посадочной площадки города Кедровый в Томской области. При заходе на посадку вертолет, который перевозил вахтовиков с Майского месторождения (Каргасокский район Томской области), упал на бок.



© Фото : предоставлено Западно-сибирской транспортной прокуратурой



© Фото : предоставлено Западно-сибирской транспортной прокуратурой

В аварии пострадали пять человек: двое из Томска, а также жители Новосибирска, Колпашева и Кедрового, в том числе одна женщина. Четверо из них получили легкие травмы, один томич — средней степени тяжести", - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что большинство вахтовиков, летевших на вертолете - сотрудники "Рус Империял груп" - дочерней структуры "Норд Империял". Они летели с месторождения "Майское", расположенного в западной части Томской области и принадлежащего группе компаний Imperial Energy, которая входит в состав индийской государственной корпорации ONGC «Videsh Limited» (OVL). **Итого: погибших нет, ранено -/5, вертолет поврежден.**

МАК начал расследование

«>>>

II. Катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22330 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» 12.02.2018

Из Приказа Росавиации №904-П от 01.11.2018г

«О реализации мероприятий по результатам расследования АП с вертолетом Ми-8Т RA-22330».

12.02.2018г. при выполнении днем санитарного рейса по маршруту н.п. Октябрьское (Прохоркино) - н.п. Александровское (Томская область) (3 чел. экипаж + 3 пасс.) произошло авиационное происшествие-катастрофа с вертолетом Ми-8Т RA-22330 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка».

Обстоятельства: примерно через 25 минут полета, на высоте 200 метров, при отсутствии управляющих действий со стороны экипажа вертолет начал самопроизвольно крениться вправо (за 3 секунды до 13.3°). При попытке КВС восстановить нормальный режим полета вертолет реагировал на управляющие действия нештатно. В дальнейшем, вертолет перешел на пикирование с углом до 70° и правым креном более 70° с поступательной скоростью 210 км/час и столкнулся с землей.

В результате катастрофы: **второй пилот и бортмеханик погибли, КВС и пассажиры получили травмы различной степени тяжести. Воздушное судно уничтожено.**

Потери: **погибло 2 (1-й пилот и б/механик), КВС 1 ранен, пасс. - 3 ранены**

Опыт экипажа:

КВС - 58 лет, 1 класс, общий налет 11398 час, на Ми-8 общ.5962, в качестве **КВС 815 час.**

2П - 23 года, налет общий 731 час. все на Ми-8Т

БМ - 53 года, налет общий 9397 час. весь налет на Ми-8Т – 9397 час.

Примечание АЦОР:

По стандарту IOGP 590 (International Oil- & Gas Product), применяемого международными нефтяными и газодобывающими компаниями при перевозке своего персонала на месторождениях, требования к налету КВС: общий/КВС должны быть 3000час./2000час. Этими же требованиями руководствуется и ЗАО «Аудиторский Центр «Оценка Рисков» при выполнении аудитов по просьбе своих заказчиков.

Как видно из условий стандарта IOGP-590, требования к КВС по общему налету соблюдены, а по налету на типе Ми-8 нет (только 800 час., вместо требуемых 2000час.).

Однако в конкретной ситуации указанный налет вряд ли помог бы любому КВС.

Вертолет:

Вертолет Ми-8Т сер. №8548 выпущен 31.01.1984, Казанским вертолетным заводом.

Назначенный ресурс 30000 ч, 37 лет, налет СНЭ – 3029 час.

М/р ресурс: 2000 ч, 8 лет, имел 3 ремонта, последний ремонт 24.07.2014, ЗАО «МАРЗ» ДОСААФ, налет ППР 1590 час.

Остаток м/р ресурса и срока службы: 410 ч, 4 года 5 месяцев (до 23.07.2022)

При осмотре вертолета на месте авиационного происшествия было **выявлено отсутствие болта КАУ30Б-022 на штатном месте гидроусилителя КАУ-30Б №Н 122521637 системы поперечного управления.** Указанный болт является передающим звеном от ручки управления на управляющий золотник КАУ-30Б поперечного управления. Отсутствие болта КАУ30Б-022 приводит к **рассоединению системы поперечного управления и невозможности управления по крену.**

Из акта комиссии по расследованию: при изучении комиссией по расследованию технической документации было установлено, что **06.02.2018** в системе поперечного управления была выполнена замена гидроусилителя КАУ-30Б № Н056450806 на КАУ-30Б № Н122521637 по причине течи гидрожидкости по штоку силового цилиндра. После установки на вертолет и до момента АП агрегат наработал 14 часов.

В ходе расследования «отклонения от технологии ремонта и замены КАУ-30Б на № Н122521637 не выявлены» (по данным МАК).

Вопрос: Ну и как комиссия может утверждать, что нарушения технологии замены КАУ-30Б не было? Со слов участника(ов) этого процесса? Но они люди заинтересованные и на себя наговаривать не будут.

Из заключения комиссии по расследованию:

«Причиной АП с вертолетом Ми-8Т RA-22330 явилось рассоединение системы поперечного управления в полете *из-за выхода болта КАУ30Б-022 со штатного места на гидроусилителе КАУ-30Б системы поперечного управления.* **Организованными поисками болт обнаружен не был, в связи с чем, однозначно установить причину его отсутствия на штатном месте не представилось возможным.** Отказ системы поперечного управления привел к столкновению вертолета с земной поверхностью».

Примечание АЦОР:

Приведенный выше абзац из акта комиссии по расследованию вызывает вопросы:

- Сначала комиссия однозначно пишет причину «..из-за выхода болта со штатного места на гидроусилителе КАУ-30Б». Т.е. дает **понять, что болт был, но он вышел со своего штатного места!!!**

- Однако, ниже комиссия пишет: «Организованными поисками **болт обнаружен не был**, в связи с чем, **однозначно установить причину его отсутствия на штатном месте не представилось возможным**».

Это уже деградация мозгов.... Это же очень просто, **раз уж он был, значит был и гайка его крепления в проушине не была установлена, либо установлена, но слабо затянута и не законтрена!!!**

И чтобы ни утверждал техник-исполнитель (который, ясное дело, не будет на себя наговаривать), но должен же быть инженер ОТК обязанный все проконтролировать (и ясное дело, он тоже будет утверждать, что проконтролировал), но увы, **крепежа и болта нет и точка.** Тут уж вероятно третьи руки вмешались - тот, «грамотный» техперсонал, который

прибыл на место катастрофы и который нашел и болт и крепеж, но скрыл (спрятал) их, а это уже преступление!

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22330 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет».



Фото разрушенного вертолета - из Окончательного отчета комиссии МАК по расследованию катастрофы, размещенном на официальном сайте МАК в сети Интернет.

Анализ дешифровки средств объективного контроля, показаний КВС и технического состояния ВС свидетельствует о том, что причина АП техническая и связана с рассоединением системы поперечного управления вертолетом из-за отсутствия болта КАУ30Б-022 на штатном месте на КАУ-30Б.

Организованными поисками болт, элементы его пакета и крепежа (корончатая гайка, шайба под гайку, две подпружиненные шайбы, шплинт и контровка с заводской пломбой) обнаружены не были!!!.

Вопросы эксперта АЦОР:

1. История вертолета неполно (неудовлетворительно) отражена в Отчете МАК:
Вертолет Ми-8Т сер. №8548 выпущен 31.01.1984г Казанским вертолетным заводом.
При назначенном ресурсе 30000 ч, 37 лет, налет СНЭ (т.е. за 33 года) составил – 3029 час.
Т.е. за 33 года эксплуатации вертолет налетал всего 3029 часов (!). Где же он стоял, как хранился и обслуживался все эти годы?
2. Настораживает факт замены КАУ-30Б, после которой вертолет пролетал всего 14 час.
Непреложное правило расследователей авиационных происшествий – в первую очередь лезть туда, где побывали руки исполнителей. А исполнители за неделю до полета поменяли этот злополучный КАУ-30Б!
3. И опять же, не просто сняли один и поставили другой, а именно сняли и переставили КАУ-30Б с одного вертолета на другой. Сколько уже катастроф произошло в ГА СССР и РФ из-за перестановки агрегатов с одного ВС на другое. **Для исключения таких случаев – специально введён был в НТЭРАТ ГА 93 пункт, запрещающий перестановку агрегатов, в т.ч. и на ВС, направляемых в ремонт, да и ряд более поздних документов ФАВТ также запрещает это делать.**

1. **В Отчете МАК ни слова не говорится о том, когда прибыли расследователи МАК на место катастрофы. Но именно два вертолета АК «Ельцовка» со спасательными командами прибыли первыми на место катастрофы:**

В 10:33 на место АП приземлился поисковый вертолет Ми-8 RA-22601 из Стрежевого.

В 10:37 на место АП приземлился поисковый вертолет Ми-8 RA-24545.из Каргасока.

Таким образом, первыми на место катастрофы прибыли вертолеты а/к Ельцовка и, естественно, с техперсоналом а/к Ельцовка.

Примечание АЦОР:

Был ли на борту технический персонал а/к Ельцовка неизвестно, но по применяемой практике ИАС подразделений обязательно включается в состав аварийных команд.

13.02.2018 в 06:14, т.е. на следующие сутки оперативная группа Александровского ПСГ прибыла к месту крушения вертолета, а в 06:30 оперативная группа Стрежевского ПСГ в составе 6 человек со снаряжением убыли к месту АП вертолетом Ми-8 RA-22601.

Последнее ТО – было выполнено 08.02.2018 ИАС ЗАО «Авиапредприятие Ельцовка», по форме Ф1, карта-наряд № 674, однако в Акте о расследовании не указано, каким подразделением ИАС авиакомпании «Ельцовка» выполнялось последнее периодическое ТО, т.е. на какой точке – Стрежевой, Каргосок?

Из опыта работы, уверен, что к участию в поисковых работах привлекали специалистов ИАС авиакомпании –собственника вертолета, у которых было время до вылета на место АП изучить документацию последнего ТО и понять, что катастрофа произошла именно из-за вновь установленного КАУ-30Б.

Могу только предположить, что ИТС авиакомпании был направлен на место катастрофы также и с целью первыми обнаружить КАУ-30Б и его крепеж. Повторяю, это только предположение. Но именно оно и может объяснить отсутствие крепежа на месте происшествия. Видимо он был в некомплектном состоянии (техник, менявший КАУ-30Б, отвлекся и не установил гайку и крепеж, или просто не законтрировал установленную гайку), что и привело под воздействием вибрации деталей в полете к постепенному выходу (через 14 час. налета) крепежного болта из проушин тяги управления. А инженер ОТК, если он был, просто не глядя подписал пункт контроля за действиями авиатехника.

2. Из Отчета МАК: «Организованными поисками болт, элементы его пакета и крепежа (корончатая гайка, шайба под гайку, две подпружиненные шайбы, шплинт и контровка с заводской пломбой) обнаружены не были».

Примечание АЦОР:

Вот это уже не смешно – **ни единого элемента крепежа не было найдено!** И это, учитывая тот факт что КАУ-30Б и его крепеж находятся в замкнутом и ограниченном пространстве фюзеляжа, контур фюзеляжа сохранен. Просеять землю, пыль под контуром фюзеляжа не составляет труда, тем более, что прошли весна, лето и снова настала осень – болт и крепёж могли и **должны быть** найдены.

Вопрос только в том **кому было выгодно не найти болт и крепёж?** Правильно - нет болта и крепежа –нет виновных, нет дела. И авиакомпания «Ельцовка» здесь как бы и не причём.

Трагично и печально всё это – погибли 2 члена экипажа, ранены еще 4 человека, в т.ч. и КВС, уничтожена дорогостоящая авиатехника.

И в данном случае, какой бы опыт у экипажа бы ни был, выйти из этой ситуации он не мог...

Реакция Росавиации на катастрофу:

«Росавиация проверит авиакомпанию, которой принадлежал разбившийся вертолет»
13.02.2018, 16:06.

Как сообщил и.о. начальника Западно-Сибирского межрегионального территориального управления Росавиации Вячеслав Сороговец, ведомство инициировало проверку в отношении



компании «Ельцовка», который принадлежал разбившийся под Стрежевым вертолёт Ми-8Т. **«Нами будет произведён целый комплекс мероприятий. Проверяться будет и инженерно-технический состав, и лётный состав, и допуска, которые были**

осуществлены. У них были ранее авиа-инциденты. В парке находятся 25 вертолетов. При этом компания очень помогает Томской области», — рассказал Сороговец.

Примечание АЦОР:

Вот этой своей последней фразой г-н Сороговец как бы дает понять, компания-то хорошая и «очень помогает Томской области». Вообще, находясь на таком посту, г-н Сороговец должен язык за зубами держать до окончания расследования. А то наговорил сам на себя – «У них были ранее авиа-инциденты». А теперь «Нами будет произведён целый комплекс мероприятий. Проверяться будет и инженерно-технический состав, и лётный состав, и допуска, которые были осуществлены».

А где ж Вы раньше были г-н Сороговец, со своей командой и что проверяли раньше??!

А то «погибли люди», но «при этом компания очень помогает Томской области»!...

Кстати, результатов проверки комиссией г-на Сороговца мы не нашли на сайте ЗС МТУ! Но, видимо г-н Сороговец со своей командой не очень-то помог «Ельцовке», потому что авиакомпания «Ельцовка» в прошедшем, 2018г. снова «отличилась» ещё не раз. (см. п.1)

III. ГРУБОЕ ПРИЗЕМЛЕНИЕ, КАСАНИЕ ЗЕМЛИ (ЛОС-I)

19.07.2018 при выполнении полета на вертолете Ми-8Т RA-24284 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» по маршруту п.п. Майское – район р. Озерная, при выполнении посадки в районе р. Озерная в простых метеоусловиях экипаж допустил касание земной поверхности рулевым винтом с большим углом тангажа на кабрирование с последующим приземлением на основные стойки шасси и грузовые створки. В процессе посадки произошло разрушение хвостовой балки и рулевого винта с образованием гофра на грузовых створках и фюзеляже воздушного судна (фото 2.1, 2.2).

Причиной грубой посадки, в результате которой, вертолет получил повреждения, явилось допущенное КВС превышение скорости снижения вертолета более 1,5-2 м/с после прохождения высоты 40-50 м. над намеченной точкой зависания, предусмотренной п.п. 4.7.2.1, п. 4.7.2 РЛЭ Ми-8.



Фото 2.1.



Фото 2.2



Сопутствующими факторами серьезного авиационного инцидента явились:

- неправильный расчет захода на посадку;
- незнание фактической скорости и направления ветра на посадочной площадке из-за отсутствия ее осмотра перед посадкой;
- создание непосадочного положения вертолета по тангажу перед приземлением.

31 октября 2018:

Авария вертолета Ми-8 на Камчатке в июле произошла по вине экипажа
01 ноября 2018, 08:10 (отметим, что авария случалась 19.07.2018г!)

Москва. 31 октября. INTERFAX.RU - Расследование аварии вертолета Ми-8 авиапредприятия "Ельцовка", которая произошла летом (19.07.2018г) на Камчатке, **установило вину экипажа**, следует из материалов Западно-Сибирского теруправления Росавиации.

19 июля вертолет с 10 туристами на борту во время воздушной прогулки **совершил жесткую посадку** в районе реки Озерной. В результате инцидента туристы и трое членов экипажа не пострадали, однако **хвостовая балка Ми-8 и рулевой винт были разрушены**. Следственное управление на транспорте СКР возбудило по факту инцидента уголовное дело, оперативное сопровождение по которому оказывали сотрудники ФСБ.

"Причиной грубой посадки (...) явилось допущенное командиром воздушного судна превышение скорости снижения вертолета более 1,5-2 м/с после прохождения высоты 40-50 м над намеченной точкой зависания", - говорится в отчете по итогам расследования происшествия.

В ходе расследования было установлено, что экипаж во время полета докладывал службе ОВД (*организации воздушного движения - ИФ*) о выполнении полета на высоте 1 тыс. 350 м, при том, что в действительности высота полета не превышала 600 м.

"Экипаж передал заведомо ложные координаты места и время грубой посадки воздушного судна. **Экипаж преднамеренно, без разрешения, вошел и выполнил приземление вертолета в запретной зоне УНР302**", - говорится в отчете.

Зона УНР302, как следует из материалов российских и зарубежных интернет-ресурсов для планирования полетов, покрывает территорию ракетного испытательного полигона Космических войск РФ "Кура". Основное предназначение полигона - прием головных частей баллистических ракет после испытательных и тренировочных запусков. Над полигоном действует полный запрет на полеты на всех высотах.

Комиссия по расследованию аварии рекомендовала ЗАО "Авиапредприятие "Ельцовка" изучить материалы с летным и инженерно-техническим составом, организовать эффективный контроль за соблюдением экипажами требований по летной эксплуатации вертолетов.

Недостатки, выявленные при расследовании:

1. Доклад экипажа службе ОВД о выполнении полета на высоте 1350 метров по барометрическому высотомеру не соответствовал действительности, полет выполнялся на высотах не более 600 м, по несогласованному с ОрВД маршруту.
2. Экипаж передал заведомо ложные координаты места и время грубой посадки ВС (серьезного авиационного инцидента), что не соответствует требованию п. 3.1.10 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» от 25.11.2011 №293.
3. Экипаж преднамеренно, без разрешения, вошел и выполнил приземление вертолета в запретной зоне УНР302, чем нарушил требования п.п. ж), п. 147 ФП ИВП от 11.03.2010 №138.
4. Командир вертолета не давал команды на выполнение операций по установлению давления на шкале барометрических высотомеров (не выставлялось минимальное давление, приведенное к уровню моря, при выполнении полета по маршруту), что не соответствует требованиям п. 6 и п.7 раздела «Общие положения» «Инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа вертолета Ми-8», утвержденной Глав. УЛС МГА от 10.06.1988 №14.3.4 (п. 6 «Команды на выполнение операций по Карте контрольной проверки и на установление давления на шкалах барометрических высотомеров дает только командир вертолета»; п. 7 «Члены экипажа обязаны осуществлять взаимный контроль за действиями и операциями, соблюдением режима полета»).
5. В начале рабочего дня экипаж не выполнил отдельное опробование двигателей, что не соответствует требованиям п. 7.5, лист 18 РЛЭ Ми-8.
6. Не в полном объеме выполнены требования карт контрольных проверок вертолета на этапах 9.7.2.2 «После запуска двигателей» РЛЭ Ми-8, т.к. не выполнен весь перечень контролируемых операций – не проверены режимы двигателей.
7. При выполнении взлета бортмеханик не докладывал о высоте, на которой находится вертолет и далее в наборе высоты и скорости, что не соответствует требованиям п. 1 «Взлет производит командир вертолета» раздела «Полеты по ПВП» Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа вертолета Ми-8.
8. При выполнении посадки бортмеханик не выполнял предписанные «Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа вертолета Ми-8» доклады на этапе «Посадка» при выполнении полетов по ПВП о высоте каждые 10 м с высоты 50м, частоту вращения несущего винта, вертикальную скорость снижения более 2,5 м/с.
9. Не выполнен осмотр площадки (места грубой посадки) перед посадкой, таким образом, не определены скорость и направление ветра у земли.
10. Перед заходом на посадку (в крайнем полете) не выполнена карта «Перед посадкой на площадку, подобранную с воздуха» предусмотренную п. 9.7.2.6, главы 9 РЛЭ Ми-8.
11. КВС допустил повышенную скорость снижения вертолета на посадке более 1,5-2 м/с после прохождения высоты 40-50м. над намеченной точкой зависания, предусмотренной подпунктом 4.7.2.1 п. 4.7.2 РЛЭ Ми-8.
12. Второй пилот, при выполнении контролирующего управления при заходе на посадку, при отклонении установленных параметров снижения от указанных в разделе 4.7.2 «Техника выполнения посадки» в п.п. 4.7.2.1 «Посадка по вертолетному без использования влияния «воздушной подушки» РЛЭ Ми-8 равными не более 1,5-2 м/с, при допущенном снижении вертолета более 3 м/с, не доложил о них и не воздействовал на органы управления, не помогал устранить эти отклонения, чем не

выполнил предписанные в Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа вертолета Ми-8 (в разделе «Общие положения») действия для устранения этих отклонений.

13. В нарушении требований ФАП-285 записи в карте-наряде от 27.06.2018 №01п/284 и в Свидетельстве от 29.06.2018 №01а/284 о выполнении периодического технического обслуживания по Ф2 **один и тот же человек выполняет функции и подписывает документ за четырех сотрудников** - диспетчер, инженер смены по эксплуатации, инженер ОТК по эксплуатации, начальник ОТК, что свидетельствует о не укомплектованности инженерно-техническим персоналом ЗАО "Авиапредприятие "Ельцовка".

Рекомендации комиссии по расследованию:

1. Материалы расследования изучить с летным и инженерно-техническим составом ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка».
2. Руководству ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» организовать эффективный контроль за соблюдением экипажами требований РЛЭ ВС типа Ми-8. Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа вертолета Ми-8, утвержденной Глав. УЛС МГА 10.06.88 №14.3.4 на основе средств объективного контроля с разработкой профилактических мер по их предупреждению.
3. Эксплуатантам, выполняющим коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, оборудовать воздушные суда системой спутникового контроля местоположения (ССКМ).
4. Руководству ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» выработать механизм по принятию действенных мер к нарушителям требований вышеуказанных документов.

IV. Завершено расследование авиационного события, произошедшего 08-15.01.2018г .

Причиной авиационного инцидента (повреждение НОШ) наиболее вероятно произошло в результате кратковременного приземления вертолета с опережением на переднюю стойку шасси в процессе разворота на висении в а/п Новый Уренгой 08.01.2018, из-за ошибки экипажа в технике пилотирования, заключающееся в неадекватном (завышенном) отклонении АП в продольном канале на пикирование при парировании переменного ветрового возмущения. (фото №3.1.)

На возникновение ошибки в технике пилотирования могли также повлиять такие факторы, как создание экипажем недопустимо большой угловой скорости разворота, а также отсутствие приборного контроля за высотой полета (радиовысотомер был выключен).

08.01.2018 при выполнении полета по маршруту Новый Уренгой – п.п. БКЕ (район Нового Уренгоя) – п.п. ВЖК (Новый порт, ЯНАО) на ВС Ми-8Т RA-22649 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка», после приземления на п.п. ВЖК и заруливания на стоянку, в процессе уменьшения общего шага несущего винта КВС заметил опускание кабины вертолета ниже привычного положения, приостановил уменьшение общего шага несущего винта, дал команду бортмеханику на внешний осмотр вертолета. При осмотре вертолета, со слов бортмеханика экипажа, была обнаружена просадка передней амортизационной стойки шасси. КВС принял решение на выключение двигателей.

«Причиной авиационного инцидента (повреждение НОШ) наиболее вероятно произошло в результате кратковременного приземления вертолета с опережением на переднюю стойку шасси в процессе разворота на висении в а/п Новый Уренгой 08.01.2018, из-за ошибки экипажа в технике пилотирования, заключающееся в неадекватном (завышенном) отклонении АП в продольном канале на пикирование при парировании переменного ветрового возмущения. (фото №3.1.)

На возникновение ошибки в технике пилотирования могли также повлиять такие факторы, как создание экипажем недопустимо большой угловой скорости разворота, а также отсутствие приборного контроля за высотой полета (радиовысотомер был выключен).»

09.01.2018 ВС перелетело для дозаправки с п.п. ВЖК на п.п. БКЕ.

10.01.2018 с п.п. БКЕ выполнило перелет на п.п. Колтогорский причал – 9 км. (район г. Стрежевой Томской области) для устранения неисправности (фото №3.1-3.2). Фото 3.2.

Комиссия пришла к выводу, что при выполнении перелетов ВС с п.п. ВЖК и БКЕ экипаж проигнорировал допустимый перечень отказов, с которыми разрешен перелет с внебазового аэродрома на базовый аэродром вертолетов Ми-8, который включен в раздел РПП эксплуатанта и РЛЭ Ми-8, так как КВС посчитал, что просадка передней стойки не угрожала безопасному выполнению полетов.

В данном случае члены экипажа не оказали помощь КВС в объективной оценке ситуации, что **фактически привело к сокрытию события о состоянии ВС после посадки на п.п. ВЖК и дальнейших ошибочных принятий решений на вылет.**

Причиной авиационного инцидента явилось несогласование разрешения на вылет с заместителем по ИАС ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка», с отказом не входящем в перечень отказов РПП АР эксплуатанта.

Вылет при наличии отказа (просадка передней амортизационной стойки шасси), выполнен в результате **неудовлетворительной профессиональной подготовки членов экипажа** при использовании «Перечня неисправностей...», а также **неграмотное взаимодействие членов экипажа в сложившейся ситуации.** Недостатки, выявленные при расследовании:

1. Отсутствие записи в бортовом журнале при наличии дефекта на посадочной площадке ВЖК.
2. Отсутствие записи в графе замечаний экипажа в карте-наряде на оперативное техническое обслуживание от 10.01.2018 №10545 при наличии записи в бортовом журнале о просадке амортизатора передней стойки.

Рекомендации комиссии по расследованию:

1. Довести материалы расследования до летного и технического персонала ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка».
2. Дополнительно провести занятия с летным составом ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» по использованию «Перечня неисправностей, допустимых для перелета вертолетов Ми-8 ЗАО «Ельцовка» с внебазового до базового аэродрома.
3. Провести разбор с летным составом о недопустимости сокрытия технического состояния ВС (??) при работе с внебазового аэродрома и координации взаимодействия с ИАС ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка».
4. Данное авиационное событие включить в СУБП ЗАО «Авиакомпания «Ельцовка»

Примечание АЦОР:

На этом приключения вертолета не окончились:

Завершено расследование авиационного события, произошедшего 15.01.2018г.:

При попытке буксировки с места стоянки вертолета Ми-8Т RA-22649 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» в ангар на п.п. «Колтогорский причал – 9 км» (Томская область) произошло повреждение нижней части фюзеляжа.

Комиссия по расследованию окончательно классифицировала данное событие как **авиационный инцидент.**

Недостатки, выявленные при расследовании:

1. **Отсутствует специальная инструкция по буксировке воздушного судна.**
2. **Отсутствуют радиостанции для обеспечения двухсторонней радиосвязи между членами буксировочной бригады.**
3. **К буксировке воздушного судна привлекаются водители, не прошедшие подготовку по буксировке воздушного судна (отсутствует приказ на допуск к данным видам работ).**
4. **Путевой лист ООО «Спец Авиа» выдан водителю на автомобиль ХМС 70ТК 1704 без расшифровки подписи врача.**
5. **Не указан номер путевого листа.**
6. **На предприятии отсутствует приказ об ответственных за буксировку ВС.**

Рекомендации комиссии по расследованию:

1. Разработать инструкцию по буксировке ВС в ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка».
2. Приобрести радиостанции для обеспечения двухсторонней связи с водителем буксировочной машины.
3. Включать в буксировочную бригаду водителей спецтранспорта, имеющих соответствующий допуск для буксирования ВС.
4. Изучить отчет с летным и инженерно-техническим составом ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка».
5. Данное авиационное событие включить в СУБП.
6. Провести занятие с летным составом по п.п. 2.5, 4.2.3.4, 2.5.5.1 РЛЭ Ми-8.

01.11.2016 в районе г. Сочи потерпел катастрофу вертолет AS-350 ВЗ RA-07275 ЗАО «АП Ельцовка».

Выполнялся прогулочный полет. На борту ВС находились пилот и 5 пассажиров.

После взлета с п.п. «Сочинская авиагруппа», при выполнении полета по маршруту, при подходе к береговой черте вертолет резко отвернул вправо с потерей высоты и упал во двор частного дома.

В результате АП ВС разрушено, на земле – разрушение наземных построек и 2-х автомобилей, 2 пассажира погибли, пилот и 3 получили серьезные травмы.

Раздел 7. Выводы

7.1. Сравнительный анализ состояния безопасности полётов за первое полугодие 2018 года, в сравнении с аналогичным периодом 2017 года с воздушными судами эксплуатантов, подведомственных ЗС МТУ Росавиации и осуществляющих коммерческие воздушные перевозки и выполняющих авиационные работы, показывает:

1. Зафиксировано одно авиационное происшествие (катастрофа) с воздушным судном Ми-8Т ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» при выполнении авиационных работ.

В аналогичном периоде 2017 года с воздушными судами эксплуатантов выполняющих авиационные работы, как и с воздушными судами эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки авиационных происшествий не было.

2. Общее количество авиационных инцидентов возросло на 18,2 % с 22 до 26 инцидентов.

3. Количество инцидентов, связанных с недостатками в работе лётных экипажей возросло с одного до 6 (4 инцидента – эксплуатанты КВП и 2 инцидента АР).

4. Количество инцидентов, связанных с отказами авиационной техники снизилось на 22,2% с 18 до 14 инцидентов (включая один инцидент АР).

5. Количество инцидентов, связанных с активным воздействием внешней среды снизилось на 55,6% с 9 до 4 инцидента.

6. Количество инцидентов, связанных с недостатками в работе сторонних организаций в отчетный период 2018-2017 годов по одному соответственно.

7. За первое полугодие 2018 года зафиксирован инцидент, связанный с эксплуатацией аэродрома (отказ системы захода на посадку ILS), расположенного на территории ЗС МТУ Росавиации. В аналогичном периоде 2017 года подобных инцидентов не зафиксировано.

8. Произошло увеличение числа авиационных событий, связанных с повреждением воздушных судов на земле с 3 в первом полугодии 2017 года до 4 в первом полугодии 2018 года.

9. Налёт парка воздушных судов эксплуатантов вырос на 13,5% по сравнению с 2017 годом.

10. С самолётами гражданской авиации произошло 23 инцидента (88,46% от общего количества).

11. 88,46% авиационных инцидентов от общего числа произошли с воздушными судами иностранного

12. Средний налёт на один инцидент составил 6 049 часов, что на 3,77% меньше, чем в аналогичном периоде 2017 года.

7.2 Сравнительный анализ состояния безопасности полётов в первом полугодии 2018 года, в сравнении с первым полугодием 2017 года с воздушными судами частных владельцев, пилотов и эксплуатантов авиации общего назначения, показывает:

1. В первом полугодии 2018 года, как и в аналогичном периоде 2017 года, зафиксировано одно авиационное происшествие (катастрофа) с воздушным судном частных владельцев авиации общего назначения.
2. Кроме того, в первом полугодии 2018 года, как и в аналогичном периоде 2017 года, зафиксировано одно авиационное происшествие (катастрофа) с воздушным судном частных владельцев авиации общего назначения, которые в нарушение требований Воздушного кодекса Российской Федерации не прошли процедуры государственной регистрации и получения необходимых разрешений на право выполнения полётов.
3. Количество авиационных инцидентов снизилось с 5 до одного инцидента.

Раздел 8. Рекомендации

1. Руководителям организаций гражданской авиации, частным владельцам и пилотам воздушных судов АОН:

1.1. Организовать изучение анализа состояния безопасности полётов с авиационным персоналом, задействованным в подготовке, организации, обеспечении и выполнении полётов.

1.2. Для предотвращения повторения авиационных событий, принять действенные меры по исполнению рекомендаций комиссий по результатам расследований и мероприятий по обеспечению безопасности полётов, разрабатываемых Федеральным агентством воздушного транспорта (приказы по результатам расследований и информации по безопасности полётов). Информация размещена на сайте ЗС МТУ Росавиации http://sibfana.ru/Informazija_po_BP.html.

1.3. В обязательном порядке осуществлять реализацию мероприятий по результатам расследования авиационных событий, с учетом выявленных недостатков. Об исполнении рекомендаций комиссий по результатам расследования авиационных инцидентов и производственных происшествий докладывать в отдел инспекции по безопасности полётов ЗС МТУ Росавиации на электронную почту: oibp1@zsmtu.ru, korzhakova@zsmtu.ru.

1.4. В целях управления рисками, т.е. наиболее оптимального распределения организационных и финансовых ресурсов, направленных на снижение вероятности возникновения неблагоприятного результата и минимизации возможных потерь, осуществлять получение информации о факторах опасности в результате отклонений от нормального процесса функционирования, авиационного события, а также путем целенаправленных действий по выявлению факторов опасности в рамках собственных СУБП. Осуществлять оценку риска, разработку и принятие корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов, и оценку эффективности принимаемых мер.

1.5. Для получения информации о состоянии безопасности полётов, с целью осуществления профилактических мероприятий, в том числе по разработке и осуществлению мероприятий по предотвращению авиационных происшествий, в рамках системы управления безопасностью полётов использовать доступ к электронному информационному ресурсу «Архив материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации (АМРИПП Росавиации)».

Руководство пользователя АМРИПП Росавиации (издание 1.1), а также Справочник «Категории авиационных событий» размещен на официальном сайте ЗС МТУ Росавиации, в разделе «Безопасность полетов» <http://sibfana.ru/security.html>.

1.6. В целях недопущения случаев неоправданных задержек при организации первоначальных действий по расследованию авиационных событий, предлагаю работы по оценке технического состояния воздушного судна и допуска его к дальнейшей эксплуатации, проводимые персоналом эксплуатанта (контрактной организации), допущенным к техническому обслуживанию данного типа, обязательно оформлять техническим актом.

1.7. В случае авиационного события незамедлительно проводить оповещение должностных лиц и для осуществления дальнейших действий руководствоваться «Инструкцией, определяющей порядок действий, обязанностей и ответственности должностных лиц» организации.

Обращать внимание на актуальность сведений, приведенных в «Инструкции, определяющей порядок действий, обязанностей и ответственности должностных лиц» и при необходимости проводить верификацию с обязательным согласованием с ЗС МТУ Росавиации (п. 2.3.1. ПРАПИ-98).

1.8. Обратить внимание на практическую работу групп по обеспечению безопасности на ВПП, разработку мероприятий, обеспечение необходимыми ресурсами для их реализации и оценку эффективности предложенных мероприятий.

1.9. Инженерно-техническому персоналу строго соблюдать технологию и порядок выполнения работ по промывке компрессоров двигателей водой или специальной жидкостью (моющим средством) в соответствии с Руководством по технической эксплуатации ВС.

2. Операторам аэродромов принять к исполнению на постоянной основе рекомендации директивного письма Росавиации от 04.06.2018 №Исх-13636/02 «О контроле состояния орнитологического обеспечения полетов аэропортах Российской Федерации».

3. Эксплуатантам АОН, частным владельцам и пилотам воздушных судов АОН:

3.1. Напоминаем о необходимости строгого соблюдения требований:

- статей 35 и 36 Воздушного кодекса Российской Федерации:

Статья 35. Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации

Статья 36. Допуск к эксплуатации гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов

- пунктов 4, 5, 16 и 17 Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 23.12.2009 № 249:

4. В заявлении указываются:

для юридического лица - полное и, если имеется сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, юридического лица, организационно-правовая форма юридического лица, его юридический адрес, государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица и номер документа, подтверждающего факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц;

для физического лица - фамилия, имя и отчество физического лица, адрес его места жительства, данные документа, удостоверяющего личность физического лица; фактический (почтовый) адрес заявителя; контактные телефоны, факс заявителя; цель проведения сертификации (получение сертификата эксплуатанта, внесение изменений в сертификат эксплуатанта); аэродром (посадочная площадка) базирования воздушных судов заявителя; заявляемые виды авиационных работ; заявляемые к использованию воздушные суда с указанием их типа (наименования), государственного и регистрационного опознавательных знаков; авиационный персонал заявителя с указанием фамилий, имен и отчеств, а также квалификаций и видов работ, выполнение которых разрешено квалификационными отметками.

5. Для получения сертификата эксплуатанта к заявлению прилагаются заверенные надлежащим образом копии:

для юридического лица - документов о государственной регистрации; для физического лица - документа, удостоверяющего личность;

свидетельств о регистрации гражданских воздушных судов;

сертификатов летной годности (удостоверений о годности к полетам) воздушных судов;

документов, подтверждающих страхование, предусмотренное статьями 131, 132 и 135 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации»;

руководства по производству полетов;

сертификатов (свидетельств) членов экипажей воздушных судов и лиц инженерно-технического персонала с квалификационными отметками, подтверждающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении заявленных видов работ.

16. Эксплуатант имеет воздушные суда на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании, оборудованные для выполнения заявленных видов работ и имеющие сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), обеспечивает поддержание летной годности, выполнение правил подготовки и выполнения полетов воздушных судов.

17. Эксплуатант принимает на работу авиационный персонал, имеющий свидетельства с квалификационными отметками, дающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении конкретных видов авиационных работ, осуществляет подготовку и переподготовку указанного авиационного персонала, формирует экипажи воздушных судов. - пунктов 1.3 и 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской

авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147, в части выполнения технического обслуживания ВС специалистами, имеющими свидетельство с соответствующими квалификационными отметками, а также недопустимости фальсификации документов, подтверждающих прохождение квалификационных проверок пилотом-инструктором:

1.3. Выполнение функций члена экипажа воздушных судов, специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера гражданской авиации осуществляется лицом, удовлетворяющим требованиям настоящих Правил и имеющим действующее свидетельство с соответствующими квалификационными отметками.

2.22 Владелец свидетельства пилота не выполняет функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна:

на воздушном судне, сертифицированном для полетов с одним пилотом, только если он в течение предшествующих 24 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором;

на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется второй пилот, только если он в течение предшествующих 12 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором.

В ходе проверки владелец свидетельства демонстрирует пилоту-инструктору:

а) необходимый уровень теоретических знаний и знаний воздушного законодательства Российской Федерации в области деятельности в течение не менее часа; и

б) в течение не менее часа навыки (умения) управления воздушным судном в полете или на комплексном тренажере, допущенном уполномоченным органом к эксплуатации (использованию) для подготовки авиационного персонала.

При положительных результатах указанных проверок пилот-инструктор делает соответствующую запись в летную книжку.

3.2. Провести занятия с авиационным персоналом по повторному изучению руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета ограничений, изменений тяговых характеристик силовой установки ВС в зависимости от внешних условий, изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении угла крена, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания, а также по действиям при отказе двигателя в полете и предотвращению выхода ВС на режим сваливания.

3.3. Исключить выполнение не предусмотренных эксплуатационной документацией на ВС фигур (элементов) высшего и сложного пилотажа, полетов на легких либо сверхлегких ВС незарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, не имеющих документа, подтверждающего летную годность ВС, а также в отсутствие представленного плана полета и уведомления органа ЕС ОрВД.

3.4. Строго придерживаться требований, установленных Приложением 1 к приказу Минтранса России от 17.04.2003 № 118 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», в части соблюдения ограничений на выполнение акробатических полетов на ЕЭВС.

13.04.2017 экипаж Ми-8 RA-22874 ООО «Авиа-Сибирь» вышел на связь с диспетчером ЦПИ-3 Томского Центра ОВД и доложил, что произвел взлет с п.п. Пашня и сообщил о начале работы по маршруту п.п. Пашня – п.п. Мыльджино (Томская область). Уведомление об использовании воздушного пространства экипажем ВС Ми-8 RA-22874 в органы ОВД на 13.04.2017 не предоставлялось. На основании собранной информации, комиссия считает авиационное событие – полет воздушного судна в границах Томского региона полетной информации (воздушного пространства класса G) без поданного уведомления, установленным. Данное событие, в соответствии с п. 147 м) и абзацем 2 п. 109 ФП ИВП, является нарушением порядка использования воздушного пространства. В ЗС МТУ РОСАВИАЦИИ Отдел инспекции по безопасности полётов в соответствии с п. 24 Приложения 1 ПРАПИ-98 классифицируется как авиационный инцидент.

Недостатки, выявленные при расследовании:

1. Слабые навыки при составлении планов полетов (уведомлений ИВП) воздушных судов специалистом, ответственным за планирование использования воздушного пространства в ООО «Авиа-Сибирь».

2. Отсутствие контроля специалистом по планированию использования воздушного пространства за прохождением представленных планов полетов (уведомлений ИВП) воздушных судов ООО «Авиа-Сибирь».

3. Отсутствие контроля со стороны руководящего состава ООО «АвиаСибирь» за планированием использования воздушного пространства экипажами воздушных судов.

Рекомендации комиссии по расследованию (приведены выборочно):

1. Информацию о расследовании довести до владельцев легких и сверхлегких ВС, эксплуатантов АОН, АСК ДОСААФ.

2. Пользователям воздушного пространства (владельцам легких и сверхлегких ВС, эксплуатантам АОН) повторно изучить постановление Правительства от 14.02.2017 №182 «О внесении поправок в Правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 №138». 3. В авиакомпаниях организовать проверку внесения, а при отсутствии внести изменения касающиеся планирования использования воздушного пространства в РПП авиакомпании, должностные регламенты (инструкции) соответствующих специалистов.

20.06.2017 при выполнении полета по маршруту п.п. «Кедровый РТК» – п.п. «Шингинское 8» на ВС Ми-8Т RA-25547 ООО «Алтайские авиалинии» в процессе набора высоты произошла просадка вертолета с падением скорости и оборотов НВ. Уходя от столкновения с препятствием, КВС отвернул влево и произвел жесткую посадку (фото 4.4-4.5).

В процессе разворота на обратный курс происходит дальнейшая просадка вертолета. Далее происходит столкновение правым бортом с ограждением площадки (деревянные столбы высотой 1,5м с колючей проволокой). Перед столкновением КВС выровнял вертолет в посадочное положение. В момент касания КВС дал команду на выключение двигателей. Своевременное выключение двигателей позволило избежать существенных повреждений ВС и пожара. При дальнейшем поступательном движении вертолета на основных стойках сначала произошло опускание носа и проваливание передней стойки в болото, а затем правый (по часовой стрелке) динамический разворот вертолета практически на 180°.

Из-за резкого торможения фюзеляжа при динамическом развороте относительно носовой стойки, произошло смятие хвостовой балки в районе 10 шпангоута, с её разворотом относительно оси и последующим разрушением лопастей РВ. Наиболее вероятной причиной серьезного инцидента с вертолетом Ми-8Т RA-25547 **явилось попадание вертолета, при взлете с массой, близкой к предельно-допустимой для данных условий, в сдвиг ветра.** В данном случае, сдвиг ветра был вызван орографическими особенностями площадки, при взлете с данным курсом. При переходе из зоны затенения (лесной массив) в открытую зону. Способствующими факторами явились:
- при выполнении взлета экипаж не учел особенностей местных атмосферных условий п.п. «Кедровый РТК» и летно-технических характеристик ВС (пункт 4.17 (б) ФАП-128) при подготовке к выполнению взлета;
- недостоверные показания ветроуказателя, размещенного в зоне затенения естественными препятствиями (лесным массивом), в нарушение ФАП-69. Рекомендации комиссии по расследованию:

1. Результаты расследования серьезного авиационного инцидента с вертолетом Ми-8Т RA-25547 довести до летного, инженерно-технического состава, авиационных учебных центров и организаций.

2. Привести в соответствие расположение ветроуказателя на п.п. «Кедровый РТК» требованиям п.16 ФАП-69.

3. Провести разовую проверку посадочных площадок на предмет изменения высоты естественных препятствий и «привязки» к геодезическим координатам и расположению ветроуказателей.

4. С летным составом, эксплуатирующим вертолеты типа Ми-8, провести занятия на предмет учета при взлете особенностей местных атмосферных условий посадочных площадок и летно-технических характеристик ВС. ЗС МТУ

15.10.2017 при выполнении полета на вертолете Ми-8Т RA-22874 ООО «Авиа-Сибирь» по маршруту п.п. Панычево – п.п. Казанское УТП – п.п. Панычево, через 23 минуты после взлета с п.п. Казанское УТП экипаж доложил диспетчеру Томского Центра ОВД о вынужденной посадке на площадку, подобранную с воздуха на удалении 70 км. от п.п. Панычево по причине повышения температуры масла редуктора, двигателей. После посадки, по команде КВС, бортмеханик выключил двигатели и приступил к внешнему осмотру ВС. При осмотре входных устройств двигателей и устройства вентилятора охлаждения радиаторов двигателей и редуктора была обнаружена прозрачная целлофановая пленка, плотно прижатая к вентилятору, полностью закрывавшая поступление воздуха (фото 4.8). По заключению комиссии по расследованию причиной увеличения температуры масла и падения давления в главном редукторе, а также увеличение температуры масла в двигателях явилось попадание постороннего предмета (полиэтиленовая пленка размером $\approx 1300 \times 750$ мм.) во входное устройство вентилятора охлаждения радиаторов двигателей и редуктора при выполнении взлета с п.п. Казанское УТП.

Недостатки, выявленные при расследовании:

1. На п.п. Казанское УТП:

- наличие посторонних предметов (фото 4.9), нарушение п. 24 ФАП-69 от 04.03.2011;
- расположены два МС ВС, что не соответствует сведениям, опубликованным в АНП, нарушение п. 4 приказа Минтранса России от 13.01.2011 №14.

2. Диспетчер ПИО службы движения Томского Центра ОВД при аварийном оповещении руководителя полетов выдал ошибочную информацию о номере борта ВС и координатах места вынужденной посадки.

3. Авиационный персонал ООО «Авиа-Сибирь» не обеспечен в полном объеме спецодеждой для выполнения работ в осенне-зимний период.

Рекомендации комиссии по расследованию:

1. Результаты расследования авиационного инцидента с вертолетом Ми8Т RA-22874 довести до организаций, эксплуатирующих вертолеты и эксплуатантов АОН.

2. С летным составом ООО «Авиа-Сибирь» провести дополнительные занятия по действиям экипажа в случае вынужденной посадки. Данное авиационное событие включить в базу данных СУБП ООО «Авиа-Сибирь».

3. ОАО «Томскгазпром» провести разовые проверки посадочных площадок, находящихся в собственности, на соответствие требованиям ФАП-69.

4. Старшему авиационному начальнику посадочной площадки Казанское УТП привести в соответствие аэронавигационные данные АНП Казанское УТП.

5. Руководству ООО «Авиа-Сибирь» обеспечить авиационный персонал спецодеждой.