

Камчатская вертолётная компания ООО АК «ВИТЯЗЬ-АЭРО» - одна из самых ОПАСНЫХ вертолётных компаний Дальнего Востока России!

Справка:

По имеющимся данным, авиакомпания «Витязь-Аэро» была создана в 2010 году. По данным агентства «Интерфакс», в 2013 году «Витязь-Аэро» выкупил у аффилированного с ней ООО «Камчатские авиалинии» весь вертолётный парк. В новую структуру перешел и весь коллектив авиакомпании. И сегодня, по сути, ее можно считать крупнейшей в сфере вертолётных авиaperевозок на Камчатке. На вертолетах авиакомпании перевозят пассажиров по программе субсидирования перевозок между населенными пунктами Камчатки, тушат лесные пожары, проводят спасательные и поисковые операции и, конечно же, круглый год перевозят туристические группы. Авиакомпания, открывшая в 2011 году свой аэропорт, также обслуживает VIP-пассажиров. Одним из владельцев компании является рыбопромышленник и один из богатейших депутатов Законодательного собрания Камчатского края Игорь Редькин (49,5%). По сведениям из открытых источников, учредителями авиакомпании также являются сенатор Валерий Пономарев, признанный в этом году самым богатым членом Совета Федерации (16,8%), рыбопромышленник и самый богатый депутат краевого Заксобрания Игорь Евтушок (16,9%) и Де Ен Тьяк (16,8%).

23.04.15 в Камчатской области произошло АПБЧЖ с вертолетом **Ми-8Т RA-22919 АК «Витязь-Аэро»**. Выполнялся коммерческий полет. На борту ВС находились 3 члена экипажа и 3 пассажира.

Как следует из объяснения КВС, при выполнении полета ниже безопасной высоты экипаж попал в метеоусловия, не позволяющие продолжать полет по ПВП. Экипаж начал гасить скорость и разворачивать ВС влево для выхода из метеоусловий, не позволяющих выполнять дальнейший полет. В процессе разворота вертолет столкнулся со склоном горы на высоте 1280 м и опрокинулся на правый борт. В результате АП вертолет получил значительные повреждения, экипаж и пассажиры получили травмы различной степени тяжести.

Комментарий АЦОР:

КВС не имел допуска на право полетов по ППП.

На борту: 6 чел (3 эк./ 3 пасс.)

Пострадали 3 эк./ 3 пасс.

ВС: значительные повреждения

Результат расследования комиссией МАК АП вертолета Ми-8 авиакомпании «Витязь-Аэро» у реки Сопочная 23 апреля 2015:

23.04.2015г. вертолёт Ми-8 RA-22919 ОАО АК «Витязь-Аэро» Камчатский край, выполнял полет в интересах частного заказчика по маршруту «47 км» - река Сопочная. В нарушение требований РЛЭ вертолёт и РПП АК «Витязь-Аэро» **экипаж в процессе набора высоты не установил задатчик опасной высоты радиовысотомера на величину, соответствующую 80% истинной безопасной высоты (при полётах в горной местности должно быть установлено 240 м)**. Данное обстоятельство было выявлено при осмотре кабины вертолёт на месте АП. КВС выполнял полет с курсом 290*-300*, со средней скоростью 170 км/час. на истинной высоте менее 300 м в нарушение требований правил полетов по ПВП, согласно которым пролет наивысшей точки рельефа местности по маршруту должен происходить на высоте не менее 300 м. **К полетам по ППП КВС не был допущен.**

В 05:48:59 произошло первое касание вертолёт с поверхностью земли, в дальнейшем вертолёт отделился от склона горы и через 6 сек. повторно столкнулся с земной поверхностью.

Причиной АП явилось не выдерживание экипажем безопасной высоты полета в горной местности, принятие КВС своевременного решения о возврате на запасной аэродром

при попадании в метеоусловия, не соответствующие для полетов по ПВП, с последующей потерей экипажем пространственного положения вертолёта, что привело к столкновению ВС со склоном горы и его последующему разрушению.

На борту: 6 чел (3 экипаж/3 пасс)

Пострадали: 3 / 3 пасс.
Вертолет разрушен

КВС налет на Ми-8: общ./квс. 3384 час./1367 час, допуска к полетам по ППП нет;

Примечание:

В 2009г. при получении свидетельства линейного пилота КВС имел допуск к выполнению полётов по ППП. В связи с отсутствием производственной необходимости по решению руководства ООО АК «ВИТЯЗЬ-АЭРО» установленные проверки в полётах по ППП КВС не проходил, допуска к полётам по ППП не имел. 2П налет -1380 час. БМ налет 550 час.

Из материалов МАК «Состояние безопасности полетов в 2015г.», стр.32-37:

«Полет по маршруту от взлета до АП проходил в горной местности, в непосредственной близости от горы Камень высотой 1685 м и горы Уксичан высотой 1700 м, с отклонением от первоначального маршрута полета и с нарушением правил выполнения полетов по ПВП. Действия экипажа при принятии решения на вылет и при выполнении полета, возникновении и развитии аварийной ситуации не соответствовали требованиям РЛЭ вертолета Ми-8Т, ФАП-136/42/51, ФАП-128 в части выдерживания безопасной высоты полета. В сложившихся условиях полета экипаж должен был либо принять решение о посадке на подобранную с воздуха площадку, либо уйти на запасной аэродром Эссо».

Комментарий АЦОР №1: После АП Комиссия Камчатского МТУ Росавиации на основании приказа руководителя ФАВТ №237 от 27.04.2015г. 29.04-30.04.2015г. провела проверку деятельности авиакомпании после АП и сделала выводы о том, что *состояние организации летной работы и инженерно-авиационного обеспечения полетов в данной авиакомпании соответствует сертификационным требованиям, предъявляемым к эксплуатанту ГА*» (Окончательный отчет МАК по вертолёту Ми-8Т RA-22919, стр. 26-27).

Комментарий АЦОР №2: Как следует из материалов расследования МАК, экипаж, допустивший АП, нарушил все что можно, в плане организации лётной работы от момента принятия решения на вылет до момента столкновения с горой, что **свидетельствует о низком уровне организации летной работы (ОЛР)**, а комиссия Камчатского МТУ за 2 дня провела проверку и **признала состояние ОЛР соответствующим сертификационным требованиям (!!!)**, т.е. хорошим, вопреки фактам, приведённым в официальных документах МАК? И это **через неделю после АП!** Неужели от комиссии КМТУ можно было бы ждать каких-либо других выводов? Разве могут они сами написать о своих упущениях в работе с подконтрольными им авиакомпаниями? А руководитель ФАВТ, как буд-то не знает, что объективного расследования не будет. Кстати, а почему не ФСНСТ проводило проверку ОЛР в данной компании?

Эксперты АЦОР оценивают такие действия комиссии Камчатского МТУ как **повышающие риски возникновения в авиакомпании инцидентов и авиапроисшествий**. Работа утверждений экспертов АЦОР будет доказана в последующем анализе безопасности полетов в той же АК «Витязь-Аэро» в декабре 2015г.

Примечание АЦОР №2:

- Если бы экспертами АЦОР проводился авиационно-технический аудит АК «Витязь-

Аэро», то, в соответствии с нормативами международного стандарта производителей нефти и газа «OGP – Aircraft management Guidelines», КВС из-за нехватки налета в качестве КВС, а также по отсутствию допуска к полетам по ППП не был бы рекомендован Заказчику. БМ по значительной нехватке налета также не мог быть рекомендован экспертами АЦОР для полетов Заказчика.

- Проведение авиационно-технического аудита с акцентом на выявленные несоответствия позволили бы существенно уменьшить риск использования данной (да и любой другой) авиакомпании потенциальными Заказчиками.

16.12.15 в Камчатском крае в 32 км от нп Крутогорово произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-24402 ООО АК «Витязь-Аэро». Расследование не закончено.

Экипаж в составе 3-х человек выполнял коммерческую перевозку 22-х сотрудников компании «Газпром добыча Ноябрьск» по маршруту п.п. ВЖК – п.п. Николаевка.

После контрольного висения на высоте ~5 м экипаж приступил к выполнению взлета. Разгон скорости и набор высоты выполнялись с плавным непрерывным изменением угла тангажа на пикирование и увеличением левого крена. После набора высоты 17-20 м вертолет перешел в снижение с вертикальной скоростью до 5 м/с. На удалении около 220 м от места взлета произошло столкновение вертолета с земной поверхностью с левым креном 12° и тангажом 16° на пикирование.

В процессе движения по заснеженной поверхности глубиной 0,5 м вертолет опрокинулся на левый борт. В результате АП вертолет получил значительные повреждения, **один пассажир погиб, 2 члена экипажа и 7 пассажиров получили травмы.**

КВС Олег Пашков - заслуженный пилот РФ, налет общ/квс 10938/4978 час., допуск только к полетам по ПВП 150х2000х25. Налет 2П и БМ не указан.

На борту: 25 чел (3 экипаж/22 пасс)

**1 пасс. погиб, пострадали 2 эк./7 пасс
ВС: значительные повреждения**



Справка: По данным РАИ «Камчатка-Информ», с начала 2015 года это уже пятое авиационное происшествие с участием вертолетов на Камчатке. В конце марта в долине реки Паратунка разбился вертолет Ми-2 «РОСТО» (ДОСААФ), погибли два человека. **23 апреля при жесткой посадке вертолета Ми-8 авиакомпании «Витязь-Аэро» у реки Сопочная в центральной части полуострова получили телесные повреждения три пассажира и три члена экипажа.** (см. инфо ниже). В июле в районе Курильского озера упал вертолет частной рыбной компании, задевший рулевым винтом ветки деревьев. Никто тогда не пострадал. 30 ноября при жесткой посадке вертолета Ми-2 туристической компании в центре города Елизово погиб сотрудник турфирмы и получили тяжелые травмы два члена экипажа.

25.06.2016г. На Камчатке закончено расследование уголовного дела против командира вертолета, из-за которого в процессе тушения лесного пожара летом следующего года умер огнеборец в Тигильском районе. Установлено, что 25.06.2016 вертолет Ми-8Т, эксплуатируемый ООО АК «ВИТЯЗЬ-АЭРО», выполнял работы по тушению пожара в Тигильском муниципальном районе Камчатского края. Вертолет Ми-8Т с водосливным устройством, принадлежащий авиакомпании «Витязь-Аэро», выполнял работы по тушению крупного природного пожара. Командир вертолета Ми-8Т, авиакомпании «ВИТЯЗЬ-АЭРО», обвиняется в несоблюдении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного

транспорта, повлекшем по неосторожности смерть человека. Командир воздушного судна, пилотируя с закреплённым на внешней подвеске водосливным устройством, наполненным водой массой около 1500 кг, осуществлял перелёт к месту пожара, **нарушил правила безопасности движения, не выдержал установленную безопасную высоту полёта, допустив снижение воздушного судна ниже минимально допустимой высоты полёта, гарантирующей от столкновения с земной поверхностью, произвёл заход вертолёта с водосливным устройством на слив воды на расстоянии ближе 50 метров от предполагаемой границы зоны падения воды, вследствие чего перемещаемое на внешней подвеске водосливное устройство совершило удар по находящемуся на земле десантнику-пожарному, от полученных повреждений пожарник погиб.** Командир вертолета Ми-8Т, принадлежащего авиакомпании «ВИТЯЗЬ-АЭРО», обвиняется в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшем по неосторожности смерть человека. Об этом РАИ «КАМЧАТКА-ИНФОРМ» сообщили в Камчатской транспортной прокуратуре. Уголовное дело направлено для рассмотрения в Тигильский районный суд Камчатского края.

Подробнее: <https://kamchatinfo.com/news/incidents/detail/19172/>

19.08.2016 КВС Сухоставский П.С. Ми-8ПС-7 RA-24297 ООО АК «Витязь-Аэро» при выполнении штатной посадки на вертолётной площадке 516 (Долина гейзеров) в ПМУ допустил столкновение передней опоры шасси (ПОШ) с торцом искусственного настила площадки высотой 40 см. В результате столкновения произошло разрушение узлов крепления ПОШ к фюзеляжу и ее складывание. Вертолет продолжил движение по площадке до момента упора пневматиком правой опоры шасси в торец посадочной площадки, получив при этом дополнительно повреждения носовой и центральной частей фюзеляжа. Пассажиры и экипаж не пострадали. На борту были туристы. Никто не пострадал.

На борту: 25 чел (3 экипаж/22 пасс)

**Пострадали: - / - пасс.
ВС: подломлена передняя
стойка шасси, повреждения
носовой и центральной части
фюзеляжа.**

Недостатки, выявленные при расследовании:

1. АК «Витязь-Аэро», в нарушение требований п. 5.84. ФАП-128 допустила данному КВС к выполнению своих функций **без проведения в полном объеме тренажерной подготовки по «Программе подготовки летного состава на вертолетах Ми-8Т, Ми-8П, Ми-8МТ и Ми-8АМТ»**, утвержденной Камчатским МТУ Росавиации от 07.04.2014г. (Приложение Д-1 к РПП при выполнении коммерческих воздушных перевозок АК «Витязь-Аэро»).
2. По маршруту Узон – Долина гейзеров **высота полета не соответствовала безопасной высоте полета** ниже нижнего (безопасного) эшелона по ПВП, рассчитанной экипажем (несоответствие требованиям п. 16 ФАП-136/42/51, а также пунктам 30.1 и 30.2 части А РПП при выполнении коммерческих воздушных перевозок АК «Витязь-Аэро» и «Методики определения минимальной высоты полета для экипажей авиакомпании (стандарт а/компании ОЛР 001.002.)», утвержденной приказом директора АК «Витязь-Аэро» №4 от 01.04.2010г.
3. **Экипаж не выполнил требования «Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа вертолета Ми-8»**, утвержденной МГА СССР 10.06.1988 г. № 14.3.4

в части:

- **КВС не проинформировал ВП и БМ по СПУ о принятом решении на посадку:** «Садимся», или уходе на второй круг: «Уходим»;
- **ВП на предпосадочной прямой не доложил в эфир: «Борт №... Заходим на площадку... с курсом...»;**
- **БМ на предпосадочной прямой не доложил высоту 100 м и поступательную скорость** на этой высоте. До высоты 50 м, при отсутствии команды КВС: «Садимся», не проинформировал и не запросил по СПУ: «Решение». **С высоты 50 м не докладывал командиру вертолета высоту, скорость полета через каждые 10 м.**
- 4. **Экипаж не выполнил требования РЛЭ Ми-8, пп. 3.1.3.1, 3.1.3.3, 4.7.2.1, 4.8.5.12, 4.8.5.13, 4.8.5.15 и 9.7.**
- 5. **КВС не прекратил снижение и не выполнил прерванный заход на посадку** (уход на второй круг) в связи с тем, что расчет на посадку не обеспечил безопасность её выполнения (нарушение требований п. 3.90 ФАП-128).
- 6. **Эффективность профилактических мероприятий в АК «Витязь-Аэро» с использованием расшифровок средств объективного контроля по уменьшению числа нарушений и отклонений от норм летной эксплуатации находится на низком уровне.**

Рекомендации комиссии:

- в АК «Витязь-Аэро»:
 - организовать работы по проведению анализа СОК в соответствии с требованиями «Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях ГА Российской Федерации», утвержденных Минтрансом России 31.07.2001 № НА-296-р. Особое внимание уделить полетам на Долину гейзеров, выдерживанию безопасных высот, рассчитанных экипажем;
 - проверить полноту подготовки членов летных экипажей в соответствии «Программой подготовки летного состава на вертолетах Ми-8Т, Ми-8П, Ми-8МТВ, Ми-8АМТ», утвержденной в авиапредприятии;
- с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах, повторно изучить:
 - а) разделы РЛЭ (по типам эксплуатируемым ВС):
 - «Ограничения», касающиеся размеров элементов посадочных площадок;
 - «Подготовка к полету», в части расчета максимально допустимой взлетной и посадочной масс;
 - «Выполнение полетов», касающиеся взлета и посадки, особенностей полетов в горной местности, выполнения посадки на площадки, подобранные с воздуха;
 - Порядок выполнения «Карты контрольной проверки вертолета»;
 - Инструкцию по взаимодействию и технологию работы экипажа ВС.

Комментарий АЦОР:

В материалах расследования указан тип и бортовой номер вертолета: Ми-8ПС-7 RA-24297, что по классификации МВЗ им. М.Л.Миля означает салонный вариант, для перевозки 7 VIP пассажиров.



Именно бортовой номер RA-24297 в реестре вертолётов фигурирует как Ми-8ПС-7 для перевозки 7 ВИП пассажиров. Салон RA-24297 приведён на фото и, как видно, там только 7 мест. Каким образом на борту было перевезено **22 пассажира** – эта **цифра фигурирует в материалах расследования комиссии МАК?**

Возможно, авиакомпания самовольно, без одобрения МВЗ им. М.Л.Миля и изготовителя перекомпоновала салон вертолёта в пассажирский вариант для 22 пассажиров? Но, комиссия МАК, обычно не упускающая каждую мелочь, не отметила данный факт? Допускаем, что взвешивание вертолёта и расчет центровки не производились, следовательно, масса и центровка могли быть рассчитаны неправильно, что и **привело к посадке с превышением посадочного веса на 578 кг.**

19 апреля 2017 года. Вертолет компании «Витязь-Аэро» совершил аварийную посадку в районе Мутновского вулкана. При посадке у вертолета подломилось шасси. На борту вертолета «Витязь-Аэро» находились 16 туристов и 3 члена экипажа. По предварительным данным, в результате авиационного инцидента пострадали трое туристов - граждане США, Франции и РФ 1957, 1973 и 1975 годов рождения соответственно. **Всем троим врачи диагностировали перелом позвоночника.** На борту вертолета находились 20 человек: 17 туристов, занимающихся хели-ски, и три члена экипажа.

По факту случившегося Дальневосточное следственное управление на транспорте СКР расследует дело по ч.1 ст.263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта).

Хели-ски - разновидность горнолыжного спорта фрирайда: спуск по нетронутым снежным склонам вдалеке от подготовленных трасс с подъемом к началу спуска на вертолете.



Комментарий АЦОР: Интересно как долго Камчатское МТУ и прокуратура будут бездействовать в отношении авиакомпании «Витязь-Аэро», которая регулярно подвергает опасности жизни пассажиров? Приостановление действия Сертификата эксплуатанта этой аварийной авиакомпании напрашивается само собой, как единственная мера, способная остановить неспособность руководства авиакомпании обеспечить безопасную перевозку пассажиров вертолётами Ми-8 на Камчатке? А может все дело в высокопоставленных учредителях, которых Камчатское МТУ и прокуратура боятся обидеть?

А Камчатское МТУ делает вид, что оно совершенно не причём – на сайте тишь да гладь, только идут бездарные перепечатки публикаций ФАВТ ни о чем. А об инцидентах, летных происшествиях а/к «Витязь-Аэро» ни гу-гу.

А прокуратура там есть? Ведь людей калечат, убивают, пассажиров подвергают рискам ненужным.... Прокуратура там есть? Ау?