Аудиторский Центр «Оценка Рисков»
Auditing Center «Risks Evaluation»
Орган по техническому авиационному аудиту
Body of aviation technical audit
авиационный аудит и консалтинг
123423, РФ, г. Москва, проспект Маршала Жукова, д.43, кор.3, офис 19. Тел: + 7-(495)-784-06-62
Off. 19, bldg. 43, house 3, Marshal Zhukov Prospect, Moscow, 123423, Russia. Tel: +7-(495)-773-79-65
Международная ассоциация качества
International Association for Quality
Система Сертификации СовАсК
Аттестат (Certificate) - SSAQ.000.5.4.0041

25.01.2017г. №1

И Н Ф О Р М А Ц И О Н Н О Е П И С Ь М О

«Безопасность полетов при перевозке вахт нефтяников вертолётами»

Уважаемые коллеги!

Обеспокоенные ростом количества катастроф, авиапроисшествий и инцидентов при перевозке вертолётами (в основном Ми-8Т и его модификациями) персонала нефте- и газодобывающих компаний РФ к месту работы и обратно, эксперты ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» провели Анализ причин и последствий, случившихся в 2015-2016гг. катастроф и авиапроисшествий, а также некоторых катастроф и АП в 2014- 2013гг, который предлагается Вашему вниманию.

Поводом к созданию этого Анализа послужили две наиболее резонансные катастрофы вертолётов Ми-8Т в а/п Игарка 26.11.2015г. (Ми-8Т RA-25361) и под Уренгоем (Ямал) 21.10.2016г. (Ми-8Т RA-22869).
В первом случае 26.11.2015г. в катастрофе погибли 3чл.экипажа/9 пасс. и серьёзно пострадали еще 13 пассажиров. Во втором случае – погибли 3чл.экипажа/16 пасс. и серьёзно пострадали еще 3 пассажира. В обоих случаях вертолёты Ми-8Т двух разных авиакомпаний осуществляли перевозку вахтовых бригад нефтяников ОАО «НК «Роснефть» к месту работы.

В 2015-2016гг. в России произошли ещё несколько авиационных происшествий, включая катастрофы с вертолётами Ми-8Т, перевозившими нефтяников не только компании «НК «Роснефть, но и других нефтяных и газодобывающих компаний. Катастрофы с нефтяниками «НК «Роснефть» оказались в центре внимания не только по количеству погибших и пострадавших вахтовиков, но ещё и потому, что «НК «Роснефть», являясь крупнейшей нефтяной компанией России и мира, за период 11 месяцев допустила 2 чудовищные катастрофы с гибелью большого количества её нефтяного персонала (погибло 25, ранено 16 нефтяников Роснефти, а также погибли 6 членов экипажей Ми-8Т , всего 47 человек!).

В представленном Анализе мы попытались дать оценку причин и обстоятельств, приведших к катастрофам и авиапроисшествиям Ми-8Т в 2015-2016гг, а также частично АП и катастрофы с Ми-8Т в 2013-2014гг.

Являясь профессиональными авиационными специалистами - авиационными аудиторами эксперты АЦОР не подвергают сомнениям выводы комиссий МАК, расследовавших авиакатастрофы, а также комиссий МТУ ВТ, расследовавших АП и инциденты с

вертолётами подконтрольных им авиакомпаний. Однако, ряд отмеченных в Отчетах МАК нюансов, вызывает вопросы, которые, кроме нас никто не осмелится задать. Все они отмечены в прилагаемом Анализе.

Мы считаем, что большинства произошедших катастроф с вертолётами Ми-8Т можно было бы избежать, если бы Заказчик или сама авиакомпания (Эксплуатант) проводили авиационно-технический аудит авиапредприятия, его ВС, летного и технического персонала используя независимые компетентные авиационно-аудиторские компании. Многолетняя практика работы Аудиторского Центра «Оценка Рисков», а также положительные отзывы от всемирно-известных компаний-Заказчиков («Верхнечонскнефтегаз», «ВР», «ТНК-ВР», «Ямал-СПГ», «Газпром нефть шельф», «Газпром авиа» и другие.) подтверждают эффективность данной меры.

Наберитесь терпения, коллеги, прочтите 42 страницы прилагаемого Анализа и, может быть, наши заметки помогут Вам избежать повторения неисправимых ошибок и сохранить самое дорогое – человеческие жизни.

Черкасов А.Н.,
Президент,
ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков»
Москва, Россия
+7985-784-0662
president@audit-center.biz
www.audit-center.biz

В А Х Т О П А Д

или почему падают вертолёты с вахтами нефтяников Роснефти и не только её…

Всем, кто потерял родных и близких в катастрофах вертолётов.
Примите наши искренние соболезнования…

А.Черкасов,
Президент АЦОР

Руководителям нефтяных и газодобывающих компаний а также авиакомпаний, кто ещё не воспользовался услугами ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» (АЦОР).

…За 15 лет работы ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» (АЦОР), ни в одной из аудированных АЦОР авиакомпаний не было авиакатастроф, авиапроисшествий и инцидентов с аудированными и рекомендованными экспертами АЦОР вертолётами, лётным и техническим составом, в тех случаях, когда авиакомпания и её руководство чётко следовали выработанным АЦОР рекомендациям…

Уважаемые коллеги!

Всех нас потрясли две чудовищные катастрофы с вертолётами Ми-8Т, выполнявшими перевозки вахт нефтяников нефтяной компании «НК» Роснефть» 26.11.2015г. в г.Игарке и 21.10.2016г. в районе Уренгоя. В 2015-2016гг. в России произошли ещё несколько авиационных происшествий, включая катастрофы с вертолётами Ми-8Т, перевозившими нефтяников не только компании Роснефть, но и других нефтяных и газодобывающих компаний. Однако катастрофы с нефтяниками «НК «Роснефть» оказались в центре внимания не только по количеству погибших и пострадавших вахтовиков, но и потому, что НК «Роснефть» является крупнейшей нефтяной компанией России и мира. В состав ОАО «НК «Роснефть» входит большое количество нефтегазодобывающих предприятий. Только нефтедобывающих компаний в РФ зарегистрировано свыше 450, естественно, большая часть из них вынуждена пользоваться услугами авиации для замены своих сотрудников на буровых. Полагаем, что каждый 3 рейс вертолётов Ми-8Т связан с обслуживанием предприятий НК «Роснефть». Большое количество рейсов, да ещё в сложных географических районах России повышает риск при использовании самолетов и вертолётов в интересах нефте- и газодобывающих компаний.

На примере, приведенного ниже фактологического материала об авиапроисшествиях с вертолётами Ми-8Т в 2015-2016гг., обслуживавших нефтяников и газовиков российских добывающих компаний постараемся показать и доказать, что большинства этих событий можно было бы избежать и сохранить, таким образом, человеческие жизни и технику.

Описание всех нижеприведенных авиационных событий, авиапроисшествий, катастроф и инцидентов взято из официальной статистики Росавиации, официальных отчетов МАК о расследовании авиакатастроф, материалов анализа безопасности полетов соответствующих МТУ ВТ Росавиации (МТУ ВТ ФАВТ). Мы подвергнем сомнению компетентность авиационных специалистов «НК «Роснефть», если они у неё есть и принимаемые ими решения. Но главным для нас остается сохранение человеческих жизней, при вертолётных перевозках. На протяжении 9 лет (2002-2011гг) Аудиторский Центр по контракту был единственным назначенным авиационным аудитором и авиационным консультантом Европейского Банка Реконструкции и Развития по РФ/СНГ, говорит о признании компетентности и авторитета Аудиторского Центра в области авиационного аудита и консалтинга западными компаниями и их авиационными специалистами, включая аудиторов.
В представленном Анализе использован аккумулированный опыт экспертов-аудиторов АЦОР за 15 лет работы на авиационном рынке России/СНГ и ряда иностранных государств.

Итак, о катастрофе в Игарке.

Из статьи обозревателя А.Тарасова в «Новой газете» (приводится без купюр):
http://www.novayagazeta.ru/society/70909.html

20:08 26 ноября 2015г:

«…26 ноября 2015г. вертолет Ми-8Т (RA-25361) авиакомпании «Туруханъ» с вахтовиками «Ванкорнефти» («дочки» «Роснефти»), взлетев из аэропорта Игарки, вошел на огромной горизонтальной скорости в соприкосновение с покрытым льдом Енисеем… и разрушился. 10 человек погибли на месте, 15 - доставили в больницу Игарки, затем в краевую клинику в Красноярске, где позже в реанимации скончались еще двое.

Окровавленные лица, тела погибших и пострадавших — всё вместе, и разбитый, развалившийся на части вертолет. Из пассажирского салона доносились стоны и просьбы о помощи переломанных людей. На месте трагедии не было ни службы спасения аэропорта, ни городской службы МЧС. Только ветер, снег и -17 по Цельсию….»*

Место крушения. Фото: РИА Новости.

«…под Игаркой нефти — на несколько бюджетов России. Ванкор — крупнейшее месторождение, введенное в эксплуатацию в России за последнюю четверть века. «Роснефть» — крупнейшая нефтегазовая корпорация мира с достойными заработками ее президента Игоря Сечина и всего топ-менеджмента. А местная жизнь все та же: раньше была форматирована под строительство гулаговского коммунизма, теперь заточена под добычу углеводородов, а человек — по-прежнему вошь.
Речь как бы не о сфере ответственности «Роснефти», о госслужащих в фуражках с расшитой тульей, об армии работников, сидящих на бюджете. ***Но в этих происшествиях убиваются нефтяники****. Почему доходы топ-менеджмента «Роснефти» приведены в соответствии с высокими международными стандартами, а вахтовики летают на наследии страны, которой нет*

уже четверть века? Да, вертолеты обслуживают, ремонтируют, ответственные лица клянутся, что это происходит по советским стандартам, что значит безупречно. ***И вообще это техника не «Роснефти», а подрядчика. Но кто подписывал договор с подрядчиком?*** *Что, если бы рыцарь государственности Сечин пожертвовал бы пару недельных заработков — хватило бы их на обновление авиапарка для его рабочих?»…*

..«Ночью 3 августа 2010 года разбился при заходе на посадку в Игарке Ан-24 компании «КАТЭКАВИА», тоже зарабатывавшей, главным образом, на перевозке вахтовиков. Самолет промахнулся мимо ВПП — в то время реконструируемой. После падения самолет загорелся. Пожар тушила аварийно-спасательная служба аэропорта. Уцелели 3 члена экипажа, погибли на месте 11 человек из 15, позже единственный подававший признаки жизни пассажир, полковник милиции, умер в больнице. Тогда было похоже: «скорая» не могла приехать, потому что паром уже не ходил (аэропорт находится на острове), раненого с разрывом диафрагмы, переломами и ожогом 80% тела отправляли на лодке…

…Спасибо «Роснефти» за то, что на вахтовиков не жалеют никаких лекарств, дорогих и дефицитных, дают альбумин, что больных компания не бросила. И ***«решение ускорить темпы реализации программы по замене авиатехники»,*** *о чем пишет г-н Леонтьев, конечно, само по себе похвально.* ***Но это — намерения. К чему они уже покалеченным и семьям погибших?...»***

Итог: 26.11.2015г. в катастрофе погибли 12 чел. (3 эк./ 9пасс.) и пострадали 13 человек, вертолёт разрушен.

Комментарий АЦОР:

И все-таки, кто подписывал Договор с авиакомпанией- подрядчиком «Туруханск»?

Знал ли Заказчик - «Ванкорнефть» (ДЗО «Роснефти») о состоянии безопасности полетов, лётной и трудовой дисциплины в авиакомпании «Туруханск»? А оно следующее:

Прокуратурой закончена проверка по факту угона пилотом вертолёта Ми-8Т авиакомпании «Туруханск»:

5 августа, AEX.RU - Западно-Сибирской транспортной прокуратурой закончена проверка по факту несанкционированного полета 06.06.2015г. воздушного судна Ми-8Т RA-25537 ООО "Авиакомпания "Туруханск".

"Установлено, что второй пилот ООО "Авиакомпания "Туруханск" без предъявления полетного задания, по пилотскому удостоверению прошел через КПП аэропорта "Туруханск" ФКП "Аэропорты Красноярья" в контролируемую зону и проник в находящееся на дежурстве по выполнению санитарных рейсов воздушное судно Ми-8Т RA-25537. Ориентировочно в 22:45 часа местного времени он выполнил несанкционированный взлет, облет с. Туруханск, несколько заходов в северном направлении вдоль русла р. Енисей. В 23:50 пилот совершил благополучную посадку в аэропорту "Туруханск", - рассказали в пресс-службе прокуратуры.

По результатам медицинского освидетельствования установлено, что управлявший вертолетом пилот находился в состоянии алкогольного опьянения. **Происшедшее стало возможным в результате грубых нарушений требований законодательства о транспортной и авиационной безопасности в аэропорту Туруханск: сотрудниками службы авиационной безопасности не было обеспечено соблюдение требований пропускного режима в контролируемую зону аэропорта, а также охрана воздушного судна.**

«По результатам проверки транспортной прокуратурой руководству ООО «Авиакомпания «Туруханск» и ФКП «Аэропорты Красноярья» внесены представления об устранении выявленных нарушений законодательства РФ о транспортной безопасности. В настоящее время виновные сотрудники службы авиационной безопасности филиала «Аэропорт Туруханск» ФКП «Аэропорты Красноярья» уволены с занимаемых должностей», - говорится в сообщении.

«В отношении ООО «Авиакомпания «Туруханск» и второго пилота авиакомпании транспортной прокуратурой возбуждены административные производства **по ст.11.15.1 КоАП РФ (нарушение**

требований транспортной безопасности) и ст. 11.4 (нарушение правил использования воздушного пространства), ст.11.5 (управление воздушным судном в состоянии опьянения), ст.11.15.1 КоАП РФ (нарушение требований транспортной безопасности) соответственно». Итого, целый букет нарушений!!!

30 сентября, AEX.RU - Красноярский краевой суд вынес обвинительный приговор пилоту региональной авиакомпании "Турухан" Альберту Шайнурову. После ссоры с женой пьяный летчик поднял вертолет Ми-8 и более часа летал над Туруханском на малой высоте, пугая местных жителей опасными воздушными маневрами. Суд назначил ему четыре года лишения свободы условно с испытательным сроком три года, сообщает КоммерсантЪ - Красноярск.

Ранее после проведенной Западно-Сибирской транспортной прокуратурой проверки лишились своих постов сразу несколько руководящих сотрудников аэропорта Туруханск. Согласно выводам надзорного органа, предприятие допустило грубые нарушения требований законодательства о транспортной и авиационной безопасности. Служба безопасности объекта не обеспечила соблюдение пропускного режима и охрану воздушного судна. Руководство авиакомпании "Турухан" и аэропорта было оштрафовано.

Комментарий АЦОР:

- Происшедший случай является позорным для всей авиакомпании «Турухан» и её руководства. Понятно, что аэропорт «Туруханск» является базовым аэродромом для вертолётов Ми-8 с момента основания Авиакомпании «Турухан», понятно, что там базируются только вертолёты Ми-8 авиакомпании «Турухан», понятно, что все работники аэропорта знают в лицо всех пилотов вертолётов Ми-8 Авиакомпании, более того, многие связаны родственными узами и т.д. Но все-же:

- **пьяный 2-й пилот** (!) **в ночное (!) время** (22.45 местного) **проходит через охрану (!) в запретную зону** (!), **сбивает замок с дверей вертолёта** (!), **запускает его и взлетает** (!), **летает ночью в течение часа над селом Туруханск** и совершает благополучную посадку (!).

- 2-й пилот Шайнуров Альберт Авхатович, 1989г.р. (26 лет!), общий налёт 1720 часов, в авиакомпании работает с 28.10.2009г (6 лет).

Вывод АЦОР:

Обеспечение авиационной безопасности в вертолётном подразделении ООО Авиакомпания «Турухан» (2-й ЛО) находится на неудовлетворительном уровне. **Если бы перед заключением Договора с подрядчиком, был выполнен авиационно-технический аудит ООО Авиакомпания «Турухан», возможно, авиакомпания не была бы рекомендована для работ Заказчика «Ванкорнефть» и последовавшей трагедии можно было бы избежать.**

К погибшим пилотам, их опыту, квалификации нет претензий.

Налет членов экипажа вертолёта по состоянию на середину 2015г.:

КВС - Александр Монахов имел налет – общ. - 7500 час., общ./КВС 7500/2500, имел допуск к полетам по правилам полетов по приборам: ППП 120/1200/25.

2П Левон Тананян (54г) - 8113 час,

Радик Валеев (55л) - 7143 час.

Трудно усомниться в опыте и профессионализме экипажа.

_____”” _____

И вот новая трагедия:

21.10.2016г. в 20:08 местного времени (ночь) вертолет Ми-8Т RA-22869 авиакомпании «СКОЛ» перевозивший сотрудников ООО «РН-Ванкор» - дочернего общества ОАО «НК «Роснефть» с Сузунского месторождения в Новый Уренгой потерпел крушение на удалении 45,6 км от КТА аэропорта Уренгой (Ямал).

На борту: 22 чел. (3 эк./19 пасс.-нефтяники) **Погибли: 3 / 16 пасс., пострадали 3 пасс.**

ВС сильно повреждено.

Перевозка пассажиров и грузов осуществлялась согласно Договору от 01.06.2016г. №В065716\Р742Д «Об оказании авиационных услуг с использованием вертолётов между ООО «Авиакомпания «СКОЛ» и ООО «РН-Ванкор» и Дополнительного соглашения №1 к указанному договору от 01.09.2016г;

Комментарий АЦОР:

Если ООО «РН-Ванкор» - дочернее общество ОАО «НК «Роснефть», является оператором по освоению Ванкорского, Сузунского, Тагульского и Лодочного месторождений, расположенных на севере Восточной Сибири в Туруханском и Таймырском муниципальном районах Красноярского края с основным видом деятельности компании - предоставление услуг по добыче нефти и газа, то оно имело право заключать договора на оказание авиационных услуг с выбранными авиакомпаниями. Таким образом, кто мешал ООО «РН-Ванкор» перед использованием ООО АК «СКОЛ» провести технический авиационный аудит авиакомпании? Похоже, что такой аудит был выполнен в соответствии с Положением Компании «Организация и проведение авиационно-технических аудитов в интересах ОАО «НК «Роснефть» и дочерних (зависимых) обществ», регламентирующим процесс проведения внешнего авиационно-технического аудита объектов аудита специалистами Компании, а также привлеченными специалистами и организациями.

Вопрос к ОАО «НК «Роснефть»:

Кто проводил авиационно-технический аудит ООО «Авиакомпания «СКОЛ» - компании, аудиторы? Каков результат проведенного аудита?
Какие выданы рекомендации и кем? Квалификация, образование и опыт работы аудиторов?
Где находится аудиторский Отчет по АК «СКОЛ»?
Эксперты Аудиторского Центра «Оценка Рисков» с удовольствием окажут помощь правоохранительным органам в рецензировании аудиторского Отчета по АК «СКОЛ».
Ведь должен же свой собственный («НК «Роснефть») или приглашенный авиационный аудитор отвечать за свои рекомендации – сколько людей погибло!!!

Итак, только в двух упомянутых выше вертолётных катастрофах **погибли 25 и ранено 16 нефтяников Роснефти, а также погибли 6 членов экипажей вертолётов Ми-8Т, всего пострадали 47 человек!** А количество людей, которых задели эти катастрофы (родные, близкие, друзья, товарищи по работе даже и подсчитать трудно. Как и моральный ущерб и без того ущербному авторитету российской гражданской авиации, который представлен Росавиацией РФ (ФАВТ).

28.11.2016г. на сайте МАК опубликован промежуточный отчет (предварительная справка) по расследованию катастрофы. В Отчете, в разделе 1.6. «Сведения о воздушном судне» указано:

1. В соответствии с эксплуатационными спецификациями от 20.10.2016 (приложение к сертификату эксплуатанта № 228 ООО «Авиакомпания «СКОЛ»), вертолёт Ми-8Т RA-22869 допущен к полётам только в условиях ПВП.

2. С 07.05.2012г. по 30.09.2016г **(4г. 5 мес.!) на вертолёте полёты не выполнялись**. Вертолёт был законсервирован с 09.05.2012г. по 01.07.2016г. В период хранения с вертолёта были демонтированы

основные узлы и агрегаты: главный редуктор ВР-8А, оба двигателя ТВ2-117А, рулевой винт, промежуточный редуктор, левый и правый подвесные топливные баки.

3. В период 30.09. 2016г - 12.10.2016г. на вертолёте проводилось специальное техническое обслуживание для восстановления лётной годности после замены двигателей, главного и промежуточного редуктора, втулки несущего и рулевого винта. Перечень работ, выполненных после замены основных агрегатов, соответствовал требованиям пункта 5.00.00 «Специальное техническое обслуживание» РО вертолёта Ми-8.

4. На выполнение контрольного полёта (при отсутствии действующего сертификата лётной годности) было выдано разрешение УПЛГ ВС ФАВТ от 07.10.2016 № 03.04-1718. Контрольный полёт вертолёта был выполнен 12.10.2016г. продолжительностью 40 минут.

5. Таким образом, наработка вертолёта после последнего периодического ТО по форме Ф-300 составила 4 ч 20 мин. с учетом 40 мин. контрольного полета, 7 посадок (на момент АП). Простая арифметика показывает, что без учета контрольного полета, общее время коммерческого полета по перевозке вахтовиков составило 4 ч. 20 мин – 40 мин. = **3 час. 40 мин**.

Таким образом**, вертолёт Ми-8Т RA-22869 после всех выполненных работ в первом же коммерческом полете потерпел крушение <u>через 3 часа 40 мин. после первого взлета.</u>**

<u>Комментарий АЦОР:</u>
1. Итак, после последнего капитального ремонта 30.01.2009г., отработав 1512 часов м/ремонтного ресурса с 07.05.2012г по 30.09.2016г. по сути исправный вертолёт был поставлен носом к забору на 4,5 года, а точнее на каннибализацию – так на Западе называется массированная съёмка агрегатов и запчастей с одного ВС для укомплектования, по мере необходимости, других воздушных судов. Мало того, что нормативными документами ГА это запрещено, но с вертолёта практически было снято все что можно. Конечно, все что снимается с вертолёта/самолёта записывается в специальный журнал. Но за 4,5 года столько всякой мелочевки с него было снято – трудно представить и не вся она фиксировалась. С учетом того, что 30.01.2017г. вертолёт должен был идти в ремонт (по отработке м/рем. срока службы), на него при восстановлении наверняка ставились агрегаты с небольшим остатком ресурса или агрегаты с продленным ресурсом, для их ремонта совместно с ремонтом вертолёта – это обычная практика руководителей инженерно-технических служб авиакомпаний. Настораживает факт, что в промежуточном отчете не указаны номера, наработка и ресурсные данные установленных на вертолёт после восстановления двигателей ТВ2-117, гл. редуктора ВР-8, промежуточного редуктора и т.д.

2. Аудиторский Центр в своей практике никогда не рекомендовал своим Заказчикам использовать вертолёты, только что вернувшиеся из ремонта или восстановленные после длительного перерыва в эксплуатации во избежание ненужного риска. И эта практика избегания ненужного риска себя оправдывает на протяжении всех 15 лет работы Аудиторского Центра, за что наши Заказчики всегда были нам благодарны.

3. Из предварительного Отчета МАК: «Компоновка вертолёта Ми-8Т RA-22869 - перевозка 22 человек в транспортном варианте соответствовала утверждённой эксплуатационной документацией компоновке. Дополнительные внутренние и внешние топливные баки не установлены. Отказы и неисправности за период эксплуатации после последнего ремонта, которые могли повлиять на возникновение и развитие особой ситуации, не выявлены.
<u>Замечание АЦОР</u>: Да и как можно выявить отказы и неисправности, если вертолёт 4,5 года не летал и стоял на земле.
И вот такой, 4,5 года не летавший вертолёт, полностью раскуроченный за эти годы хранения, а затем

восстановленный, Авиакомпания предоставляет Заказчику. Нет, конечно, Авиакомпания собирает вертолет, устанавливает на него недостающие снятые агрегаты и детали. Но почему-то в предварительном Отчёте не указано, а какие собственно агрегаты были установлены на вертолёт, их номера, дату выпуска, наработку и ресурсные данные. Все эти данные хранятся в ПДО и должны быть вписаны в предварительный Отчет. Увы, ничего этого нет, никаких данных ни по двигателям, ни по гл. редуктору и промежуточному редуктору, ни по втулке несущего и рулевого винта, ни по другим агрегатам. А это сразу наводит на мысль, что где-то что-то не в порядке (может быть продления своевременного не было, формуляры не оформлены и т.д.).
Заказчик должен был быть информирован, что вертолёт не простой. Но у Заказчика нет специалистов авиационных, некому посмотреть вертолёт, проверить правильность оформления документации и т.д. Аудиторы «РН «Аэрокрафт» где вы? Где «обученные» г-ном Курзенковым свои собственные аудиторы? Ничего этого у Заказчика – ООО «РН-Ванкор» и у «РН «Аэрокрафт» и у «РН «Роснефть» нет. Что Авиакомпания Заказчику всунет, на том он и полетит, потому как совести у некоторых руководителей вертолётных авиакомпаний совсем не стало.
ООО «РН-Ванкор» - дочернее общество ОАО «НК «Роснефть», является оператором по освоению Ванкорского, Сузунского, Тагульского и Лодочного месторождений, расположенных на севере Восточной Сибири в Туруханском и Таймырском муниципальном районах Красноярского края. И летает там по-прежнему а/к «Турухан», несмотря на прошлогоднюю катастрофу, летают авиакомпания «Авиа-Сибирь», «Агат», «КрасЭйр», «Ельцовка», «Аэро-Гео», «СКОЛ» и масса других, которых рука авиационного аудитора не касалась и половину из которых закрывать давно надо, а они летают и вахтовиков возят! Я знаю, что говорю, поверьте. **И очень хочу, чтобы не было более скорбных речей на могилах убиенных этими авиакомпаниями пилотов и пассажиров!**

Последний зарегистрированный самописцем полёт на вертолете Ми-8Т RA-22869 выполнялся по маршруту посадочная площадка Сузун – а/п Уренгой. Вылет с п.п. Сузун был произведен в 13:28 UTC. По метеоусловиям посадка на запланированную дозаправку на п.п. Ротор-40 не производилась. В 14:30 UTC экипаж вертолета вышел на связь с диспетчером Тарко-Салинского центра ОВД и доложил о расчетном времени посадки в а/п Уренгой в 15:10 UTC. "Полет по маршруту проходил на приборной скорости 220-250 км/ч. Через 1 ч 21 мин после взлета **(т.е. в 14.49 UTC)** зарегистрировано появление разовой команды **«минимальный остаток топлива (270 л)».** В дальнейшем полет проходил при истинных высотах от 10 до 170 м и скоростях от 200 км /ч до около нулевых с разворотами по курсу на 360 градусов и более, со значительными изменениями углов крена и тангажа. Двигатели вертолета работали до конца полета», - сообщается в предварительном отчете МАК. В МАК также сообщили, что отказы и неисправности за период эксплуатации вертолёта после последнего ремонта (ППР), которые могли бы повлиять на возникновение и развитие особой ситуации на борту вертолета, выявлены не были. Система регистрации полета, установленная на вертолете, была работоспособна, однако анализ зарегистрированной на ней информации показал, что ***отдельные параметры имеют большие погрешности.*** «Причины выясняются», - отметили в ведомстве. Запись переговоров экипажа вертолета Ми-8Т, разбившегося на Ямале, прекратилась за 30 минут до столкновения с землей. Об этом говорится в опубликованном промежуточном отчете о расследовании (МАК).

Комментарий АЦОР:

РЛЭ Ми-8:

АВАРИЙНЫЕ СЛУЧАИ ПОЛЕТА — Загорание светосигнальных табло: **«ОСТАЛОСЬ 300 Л»**:

6.20. ЗАГОРАНИЕ СВЕТОСИГНАЛЬНОГО ТАБЛО «ОСТАЛОСЬ 300 Л»

«..*При устойчивом загорании светосигнального табло **«ОСТАЛОСЬ 300 Л»** командир вертолета **обязан принять окончательное решение о месте посадки и произвести ее**, не допуская полной выработки топлива, при этом пилотировать вертолет необходимо плавно, развороты производить координированно, избегать скольжений. Необходимо иметь в виду, что при загорании*

светосигнального табло ***«ОСТАЛОСЬ 300 Л» возможен полет в течение 20 мин*** *на скорости по прибору 220 км/ч и высоте 500 м до приземления. Дальность полета при этом составит 65 км (в штиль)..»* Остаток топлива на траверсе посадочной площадки Ротор-40 составлял 700-650 л, расстояние до аэродрома Уренгой – 127 км. Даже при этих условиях им вряд ли бы хватило топлива до Уренгоя!

Итак: вылет из п.п. Сузун в 13:28 UTC, через 1ч:21мин, т.е. в 14:49 загорелось табло «ОСТАЛОСЬ 300 Л». В штилевую погоду они могли пролететь 20 мин, пролетели 19 мин. до столкновения с землей в 15:08, движки работали. В нервозной обстановке экипаж, судя по всему упустил контроль за временем (20 мин) после загорания табло **«ОСТАЛОСЬ 300 Л».**

В предварительном отчете МАК указано: «Система регистрации полета, установленная на вертолете, была работоспособна, однако анализ зарегистрированной на ней информации показал, что *отдельные параметры имеют большие погрешности, «п*ричины выясняются»! Вспомним, сколько лет вертолёт стоял без движения (4,5г), возможно с каким-то остатком топлива в баках. Сливалось ли топливо при вводе вертолёта в строй, что с топливомерами, сушились ли они и проверялись ли в лаборатории, проводилась ли их тарировка и т.д.? Может они выдавали завышенные от фактических показаний наличие и расхода топлива и именно этим вызвана фраза МАК в предварительном отчете? Конечно, причина крушения будет установлена. Но хотелось бы напомнить, что небо никому не прощает ошибок, в том числе и самым опытным и самым грамотным (это больше для ИТС – это и их ошибки небо не прощает лётчикам!).

Коллеги, что происходит!? Ведь вертолётные компании выполняют каждый месяц десятки рейсов по перевозке нефтяников. Это делают самые различные вертолётные компании России – от всемирно известной «ЮТэйр-ВУ», до мало кому известных, типа ООО АК «Авиа-Сибирь», имеющей 2 вертолёта Ми-8Т, причем **регулярно, в течение 8 месяцев, падая то в 6-и, то в 30-и метрах от края посадочной площадки, с сопутствующим отрывом хвостовой балки**. Но надо отдать ей должное - **пока не убившей никого**: в одном случае пострадали трое пассажиров, в другом – один. По словам самих пассажиров, они не были пристегнуты. За редким исключением (скажем позже) перевозки нефтяников осуществляют вертолётные компании, имеющие сертификат эксплуатанта коммерческих воздушных перевозок (КВП) и лицензии на право перевозки пассажиров и грузов. Так вот, пилоты вертолетных коммерческих авиакомпаний, возят нефтяников порой как на автобусе, иногда по два-три рейса в день. Их (пилотов, экипажей) ответственность за свои действия очень высока, поскольку у них за спиной туда 22 пассажира и обратно – 22!. Поэтому, подготовке к выполнению коммерческих полётов с пассажирами руководство авиакомпаний/авиапредприятий уделяет большое внимание. Любые инциденты и АП становятся объектом пристального расследования всех обстоятельств комиссиями МТУ ФАВТ РФ. Но, судя по тому, что количество катастроф, АП и инцидентов не уменьшается, **работа по обеспечению безопасности полётов вертолётов с пассажирами на борту, особенно с вахтовиками, ведётся крайне неудовлетворительно, порой совершенно негодно**. И виноваты в этом **не только авиакомпании/авиапредприятия, а, как ни странно, и сами ЗАКАЗЧИКИ таких полётов - руководители нефте- и газодобывающих компаний.**

Справка АЦОР: (По материалам МАК «Состояние безопасности полетов в 2015 г»)

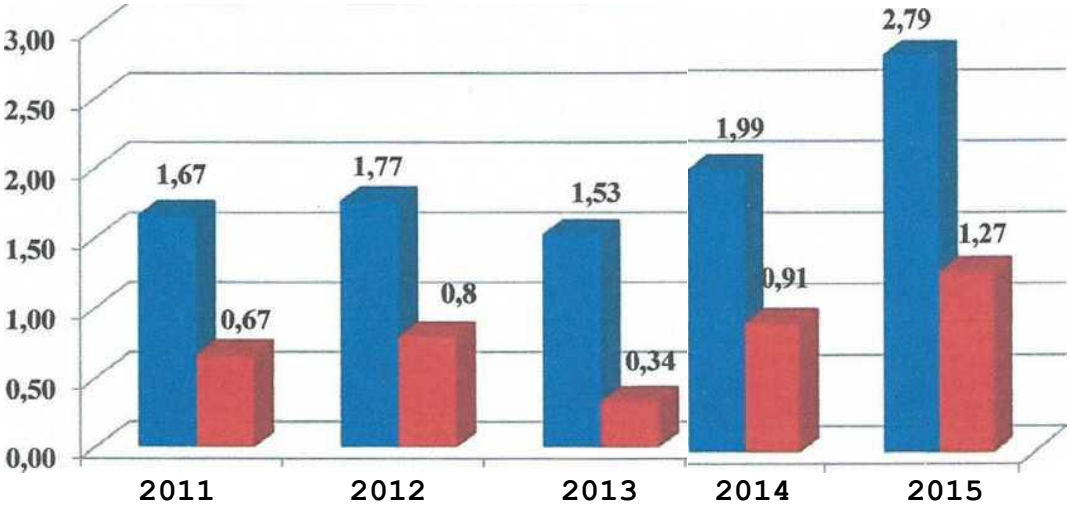
«В 2015г. с вертолетами государств-участников Соглашения произошло 11 авиационных происшествий, в том числе 5 катастроф, погибли 27 человек (в 2014г. – 36 чел.). По предварительной оценке в 2015г*., 7 АП с вертолетами связаны с нарушениями, ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании ВС,* в трех событиях имели место отказы

авиационной техники, одно АП связано с неблагоприятным внешним воздействием. АП с вертолетами происходят из-за попадания в метеоусловия, ***не соответствующие правилам визуальных полетов (ПВП).*** При этом ***экипажи не переходят на полет по приборам (ППП) вследствие отсутствия навыков и психологической готовности, несмотря на формальные допуски многих пилотов к таким*** **полетам*****». Ну что тут скажешь?***
Ну скажите, коллеги, какой идиот отменил для вертолётчиков обязательность допусков к полетам по ППП? Ведь вертолёты летают по всей России, в различных климатических зонах, при различных метеорологических условиях. Решение на вылет КВС обычно принимает по фактической погоде. Но, особенно на Северах, погода меняется очень часто и, порой, внезапно и что КВС без допуска по ППП делать? Понятно, что лучше сесть на подобранную с воздуха площадку, а если лес под тобой? У погибшего вертолёта а/к «Скол» Ми-8Т RA-22869 после появления разовой команды «минимальный остаток топлива» (270л), характер полета изменился *«..в дальнейшем полет проходил при истинных высотах от 10 до 170 м и скоростях от 200 км /ч до около нулевых с разворотами по курсу на 360 градусов и более, со значительными изменениями углов крена и тангажа. Двигатели вертолета работали до конца полета…»* Понятно, экипаж занервничал и стал лихорадочно искать место для посадки (около нулевая скорость, развороты на месте на 360 градусов и более со значительными изменениями углов крена и тангажа…). В темноте, ночью, в условиях возможной потери ориентировки и при минимальном остатке топлива, садиться надо было бы немедленно, заканчивая полет по ППП… Но вертолёт не был допущен к полетам по ППП. Увы, мы пока не знаем, что там произошло….Настораживает фраза из промежуточного Отчета МАК: «Система регистрации полета, установленная на вертолете, была работоспособна, однако анализ зарегистрированной на ней информации показал, что отдельные параметры **имеют большие погрешности**. Причины выясняются…». Уж не хотят ли неисправность топливомеров сюда подтянуть?

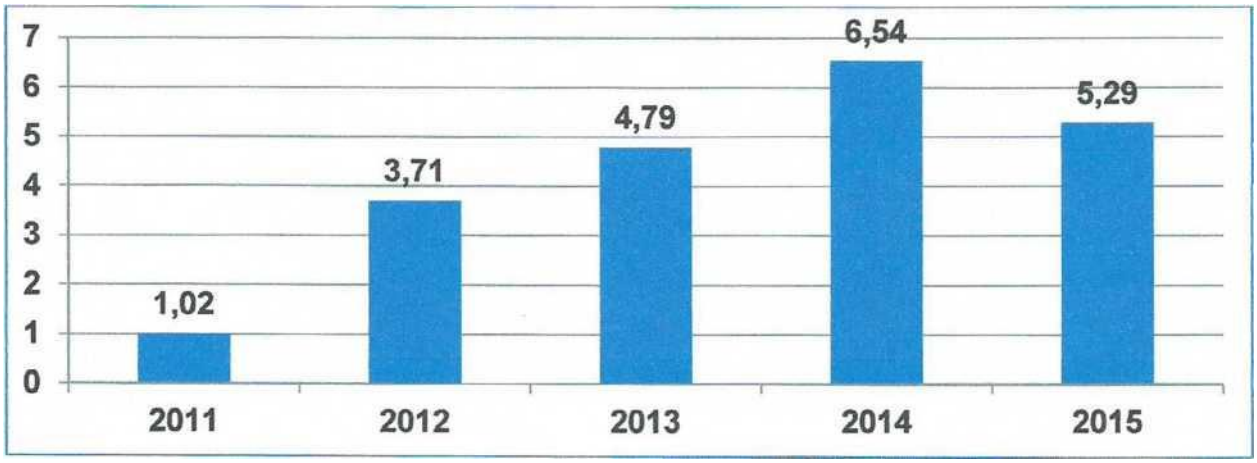
Невыдерживание экипажами безопасных высот и скоростей полета приводят к АП типа CFIT — столкновение с землей в управляемом полете. Помочь в предотвращении подобных АП призваны системы раннего предупреждения близости земли типа СРПБЗ, EGPWS, TAWS. Однако практика расследования происшествий с вертолетами показывает, что зачастую **экипажи не имеют подготовки к эксплуатации данных систем и не включают их** (2013г, ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии», катастрофа Ми-8Т RA-22657 в 66 км от аэродрома Депутатский-Якутия, **СРПБЗ не была включена, КВС и 2П не имели допуска на её использование**; **погибло 24 пассажира, в т.ч. 12 детей**), кроме того, для удаленных районов отсутствуют базы данных подстилающей поверхности.

Комментарий АЦОР:
Мало того, что допуск к ППП у большинства КВС вертолётов отсутствует, так вдобавок и пользоваться СРПБЗ, EGPWS, TAWS они не умеют, хотя в части Е1А у многих авиакомпаний курсы прохождения пилотами и приказы о допуске указаны. Это ещё один фактор, подтверждающий наше мнение, что ОЛР в ряде авиакомпаний ведётся неудовлетворительно, а также, что СУБП существует только на бумаге!

Относительные показатели аварийности на вертолетах: авиационные происшествия и катастрофы



Количество АП и катастроф на 100 тыс.час. налета с вертолетами в ГА государств-участников Соглашения (без АОН)



Относительные показатели числа погибших на вертолетах на 100 тыс. часов налета в ГА государств-участников Соглашения (без АОН) за период 2011-2015гг.
В 2015 г. показатель аварийности на вертолетах по авиационным происшествиям и катастрофам - самый высокий за период 2011-2015 гг.
«В настоящее время управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Сибирскому и Уральскому федеральным округам Ространснадзора проводят процедуры согласования с органами прокуратуры проведения внеплановых проверок соблюдения требований законодательства в области ГА по вопросам подготовки членов экипажей и поддержания летной годности воздушных судов ООО Авиакомпания «Скол» и посадочных площадок», - сообщили в ведомстве. В свою очередь Росавиация планирует проверить действия экипажа по принятию решения на вылет при неблагоприятной погоде.

Комментарий АЦОР: **Что только подтверждает наши мысли, изложенные в комментариях!**

Х Р О Н О Л О Г И Я (продолжение)

2016

12.04.2016г. экипаж вертолета Ми-8ПС RA-24282 АК «ЮТэйр – Вертолетные услуги» произвел взлет в а/п Березово с взлетной массой ВС, **превышающей 12 т.**
АЦОР: ***Комментарии излишни!***

16.06.2016г в Томской области вертолет Ми-8Т **RA-22821** АК ООО «Авиа-Сибирь» совершил жесткую посадку на грунт, на удалении 30 метров от посадочной площадки. На борту вертолета,

совершавшего рейс по маршруту «Панычево – Останинское месторождение», находились три члена экипажа и 22 пассажира (вахта "Востокгазпрома"). В результате инцидента были разрушены хвостовая балка и рулевой винт. Пострадал 1 пассажир, который не был пристегнут привязными ремнями.

На борту: 3 экипаж/23 пасс. (нефтяники) **Пострадали: - / 1 пасс.**
ВС – значительно повреждено

Причиной авиационного события с вертолётом RA-22821 на посадочной площадке Останинская МФНС, явилось **нарушение летных ограничений при заходе на посадку**. КВС допустил при выполнении захода на посадку на посадочную площадку повышенную скорость V = 180 км/ч на малой высоте Н = 100 м, при рекомендованных РЛЭ вертолета Ми-8 V= 60-70км/ч на Н=100 м (пункт 4.7.1). При дальнейшем приближении к земле КВС, для гашения поступательной скорости, уменьшил общий шаг несущего винта с 5,8° до 3,8° и увеличил тангаж с +1,5° до +6°, что привело к увеличению вертикальной скорости снижения до 10 м/с в течение 2 сек. при нулевой поступательной скорости. Действиями КВС вертолет был введен в режим «вихревого кольца».
Решением ЗС МТУ Росавиации от 27.06.2016г. №3 свидетельство эксплуатанта авиации общего назначения №АОН0411014 **приостановлено** в связи с выявлением нарушений правил обеспечения производства полетов.

Справочно:
Аналогичный серьёзный инцидент уже имел место с вертолётом Ми-8Т АК «Авиа-Сибирь»: **16.10.2015** при заходе на посадку на п.п. Столбовое вертолет Ми-8Т RA-24516 ООО «Авиа-Сибирь» не долетел 6 м до посадочной площадки с бетонной поверхностью размером 20 х 20 м (с севера, востока и юга окруженной лесом, находящимся на расстоянии 180 м по периметру) и произвел жесткую посадку с опережением на рулевой винт, что привело к его разрушению и к отрыву хвостовой балки. Экипаж и персонал Заказчика не пострадали. Вертолет перевозил вахтовиков компании «НК «РуссНефть» (по информации вице-президента компании «НК «РуссНефть» Эдуарда Саркисова). Источник: http://interfax-russia.ru/Siberia/news.asp?id=662974&sec=1672

На борту: всего 25 чел. (3 экипаж/22 пасс. (нефтяники) **Пострадали: - / 3 пасс.**
ВС – значительно повреждено.

По информации самих пассажиров, они ***не были привязаны привязными ремнями и брифинг по безопасности полета экипаж им не проводил.***
Причиной авиационного события, произошедшего 16.10.2015 с вертолетом Ми-8Т RA-24516 посадочной площадке Столбовое, явилось попадание вертолета в режим «вихревого кольца» вследствие нарушения эксплуатационных ограничений по скорости и высоте полета при заходе на посадку, а также несвоевременное и неграмотные действия КВС при исправлении отклонений полетных параметров от заданных.

Комментарий АЦОР:
Отдельно хотелось бы отметить: ООО АК «Авиа-Сибирь» осуществляет вахтовые перевозки нефтяников, не имея сертификата эксплуатанта на коммерческие воздушные перевозки (КВП) и лицензий на право перевозки пассажиров и грузов.
В инциденте 16.06.2016г. экипаж повторил те же самые ошибки, которые экипажем этой же компании были допущены в АП 16.10.2015г. Т.е. выводы и **рекомендации комиссии по**

расследованию не были выполнены и инцидент произошел чуть ли не на том самом поле, на котором случился предыдущий инцидент. Опять **везли нефтяников**, **серьёзно пострадало 3 человека, которые не были пристёгнуты ремнями** (в последнем инциденте пострадал 1 пассажир)

Итак, ООО АК «Авиа-Сибирь» занимается коммерческими перевозками нефтяников **НЕ ИМЕЯ** сертификата эксплуатанта КВП. При этом выясняется что ООО «Авиа-Сибирь», имеет только сертификат эксплуатанта АОН и сертификат на выполнение АР, в котором перевозка пассажиров не прописана.
Получается так, что на фоне работающих коммерческих перевозчиков со всеми необходимыми Сертификатами и лицензиями эксплуатантов КВП появляется некое ООО, без сертификата эксплуатанта КВП и лицензий на перевозку пассажиров и грузов, которое интенсивно возит нефтяные вахты, предлагая явно заниженную стоимость воздушных перевозок. Иначе чем объяснить тот факт, что несмотря на имевший место серьёзный инцидент 16.10.2015г. ООО АК «Авиа-Сибирь» продолжает возить вахты и совершает аналогичный инцидент спустя 8 месяцев после 1-го. И только после этого серьёзного инцидента ЗС МТУ Росавиации своим решением №3 от 27.06.2016г. приостановил действие свидетельства эксплуатанта авиации общего назначения ООО Авиакомпания «Авиа-Сибирь» АОН0411014 с 28.07.2016г. до устранения выявленных замечаний.

По результатам расследования двух АП с вертолётами Ми-8Т RA-24516 и Ми-8Т RA-22821 ЗС МТУ Росавиации выпустило Информационное письмо (без номера и даты выпуска) за подписью ИО н-ка управления В.В.Сороговец, где признается:
«Оба авиационных события допустил один и тот же экипаж вертолета Ми-8Т. Повторение в течение непродолжительного периода времени грубых ошибок в технике пилотирования, приведших к описанным выше авиационным событиям, указывает на неудовлетворительную летно-методическую и профилактическую работу с летным составом в авиапредприятии, также о формальном подходе к изучению и исправлению выявленных недостатков в вопросах летного обучения членов летных экипажей. Руководство ООО «Авиа- Сибирь» не сделало должных выводов после авиационного события, произошедшего 16.10.2015, формально выполнив указания и рекомендации комиссии по расследованию, что и привело к совершению аналогичного авиационного события в составе того же экипажа. Кроме того, в журнале проверок техники пилотирования у КВС имеются замечания по технике пилотирования при заходе на посадку:
«17.06.2015. КВС. Резкий темп взятия ручки шаг-газ при тренировке с одним двигателем»;
«11-12-13.02.2016. КВС. Резкий темп взятия ручки шаг-газ при выполнении посадки с правым ветром»;
Несмотря на то, что у КВС **постоянно проявлялась одна и та же ошибка в технике пилотирования, которая в итоге привела к обоим авиационным событиям, руководством авиапредприятия уделяется недостаточно внимания подготовке экипажей воздушных судов, дополнительным тренировкам летного состава по совершенствованию техники пилотирования, не контролируется выполнение мероприятий по исправлению выявленных отклонений, ошибок и недостатков». Конец цитаты**

Непонятна позиция Западно-Сибирского МТУ Росавиации, которое не может или не хочет бороться с такой нахрапистой компанией (к слову и прокуратура проиграла несколько судебных дел этой авиакомпании). Даже «Информационное письмо» (без номера и даты выпуска) за подписью ИО н-ка управления В.В.Сороговец по результатам расследования авиационных событий с вертолётами Ми-8Т RA-24516 и Ми-8Т RA-22821 нами было найдено **НЕ НА САЙТЕ** ЗС МТУ, среди публикуемых документов, а просто найдено в Интернете.

А может кто-то «крышует» эту авиакомпанию, потому как несмотря на два однотипных авиационных инцидента 16.10.2015г. и 16.06.2016г. ООО «Авиа-Сибирь» продолжает возить нефтяные вахты на коммерческой основе, не имея соответствующего сертификата и лицензий ФАВТ? Неужели

и Заказчики этих вахтовых перевозок не читают газет, не смотрят телевизор и не понимают, что два предупредительных звонка уже прозвучало от ООО АК «Авиа-Сибирь», а третьего может не быть… Неужели трагедии **АК «Турухан» и ООО АК «СКОЛ»** ничему не учат тупых и упертых Заказчиков перевозок, которые подписали контракты на перевозки нефтяников, получили свои так называемые комиссионные, а теперь не могут разорвать контракты, потому как деньги придется возвращать, а они уже потрачены… Наивные люди – их всех все равно найдут и накажут!!! Ну а чтобы взбодрить заказчиков и любителей вахтовых перевозок с использованием авиакомпаний АОН (таких как ООО АК «Авиа-Сибирь») напоминаем и Заказчикам и эксплуатантам и региональным МТУ ВТ ФАВТ **Письмо Росавиации от 02.08.2013 №АН1.02-2391:**

Комментарий АЦОР:
По состоянию на 16.12.2016г. ООО «Авиа-Сибирь» отсутствует в списке эксплуатантов на сайте ФАВТ.

"Информация по безопасности полетов N 13" (приводится полностью)

02.08.2013 Категория: Россия

Документ по состоянию на август 2014 г.

В связи с увеличением парка и интенсивности полетов с 2006 года ежегодно происходит рост числа авиационных происшествий с воздушными судами авиации общего назначения.

В 2013 году (по состоянию на 31.07.2013) с зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации воздушными судами АОН произошло 8 авиационных происшествий (3 из которых закончились катастрофами с гибелью 4 человек). Кроме того, 21.07.2013 в Мурманской области в результате аварии вертолета EC-120B RA-04049 (опрокидывание на правый борт в процессе высадки пассажиров) погибло 3 человека, находившихся на земле.

Регулярно отмечаются случаи выполнения полетов на воздушных судах, не имеющих действующего сертификата летной годности, или на незарегистрированных воздушных судах. С самолетами и вертолетами, не зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, в 2013 году произошло 12 авиационных происшествий, в том числе 9 катастроф, в которых погибло 14 человек (8 пилотов и 6 пассажиров). За весь 2012 год с незарегистрированными воздушными судами произошло 14 авиационных происшествий.

Ежегодно происходят авиационные происшествия, когда на борту воздушного судна АОН, кроме пилота, находятся пассажиры. Имеются основания утверждать, что в нарушение требований статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации такие полеты зачастую выполняются за плату. При этом граждане, принявшие решение воспользоваться этими незаконными услугами эксплуатантов воздушных судов АОН, не имеют информации о серьезных проблемах, с которыми они могут столкнуться в случае авиационного происшествия или инцидента. С целью повышения информированности граждан, Росавиацией подготовлена соответствующая информация (не приводится) для размещения на интернет-сайтах Росавиации и территориальных органов Росавиации.

В предыдущих информационных материалах Росавиации по вопросам безопасности полетов воздушных судов АОН приводились статистические сведения, свидетельствующие о том, что большинство авиационных происшествий с воздушными судами АОН допускают пилоты, имеющие профессиональное авиационное образование и ранее выполнявшие полеты в коммерческой гражданской или в государственной авиации (Информация о состоянии безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации за 9 месяцев 2012 года, страницы 41 - 45). Как указывалось, пилоты-любители в недостаточной степени понимают

дополнительные риски, возникающие при полетах на воздушных судах АОН, к числу которых относятся следующие:

1. Кажущаяся простота пилотирования воздушного судна АОН приводит к переоценке пилотом своих навыков и летно-технических характеристик воздушного судна, поэтому **для АОН характерны авиационные происшествия, связанные с потерей управляемости в полете как при выполнении простого**, (см. два авиапроисшествия с Ми-8Т ООО АК «Авиа-Сибирь», указанные выше) так и сложного или высшего пилотажа. По этим причинам с 2006 года произошло 21 авиационное происшествие, в том числе **12 катастроф**.

2. Полеты воздушных судов АОН производятся на малых высотах, что при недостаточной осмотрительности пилота или отвлечении внимания часто заканчивается столкновениями с препятствиями (провода ЛЭП, деревья). С 2006 года по этим причинам произошло 19 авиационных происшествий, в том числе 15 катастроф.

3. Большинство воздушных судов АОН - это однодвигательные самолеты и вертолеты, вследствие чего отказ двигателя требует выполнения вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку. С 2006 года из-за отказа двигателя в полете произошло 19 авиационных происшествий, 10 из которых закончились катастрофами. Нарушение правил поддержания летной годности или летной эксплуатации двигателя является наиболее типичным фактором, приводящим к отказу двигателя на воздушном судне АОН.

4. Качество предполетного анализа метеорологической обстановки зависит от того, как ответственно пилот воздушного судна АОН готовится к предстоящему полету. Пренебрежение к изучению метеообстановки по маршруту полета приводит к авиационным происшествиям, связанным с попаданием в условия ограниченной видимости, к полетам в которых пилот не подготовлен и не допущен. По этим причинам с 2006 года произошло 10 авиационных происшествий, в том числе 7 катастроф.

Спектр причин авиационных происшествий с воздушными судами АОН, происшедших в 2011 - 2012 годах и рассматриваемом периоде 2013 года (описание авиационных происшествий прилагается), также отвечает перечисленным выше группам наиболее характерных типов событий.

В соответствии с требованиями информации по безопасности полетов N 10 за 2013 год (письмо Росавиации от 04.06.2013 N4.02-348) в территориальных органах Росавиации были проведены целевые региональные совещания по вопросам обеспечения безопасности полетов воздушных судов АОН.

Предлагаю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. довести настоящую информацию до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов;

1.2. разместить на официальном сайте территориального органа Росавиации в сети Интернет информацию для граждан и организаций, пользующихся или намеревающихся воспользоваться услугами владельцев и пилотов воздушных судов авиации общего назначения (приложение N 1 - не приводится). Обеспечить постоянное нахождение на главной странице сайта территориального органа Росавиации в сети Интернет ссылки на указанную информацию;

1.3. при проведении советов по безопасности полетов в ходе подготовки к выполнению и обеспечению полетов в ОЗП 2013 - 2014 годов с приглашением эксплуатантов и частных владельцев воздушных судов АОН специально рассмотреть вопросы состояния безопасности полетов воздушных судов АОН с использованием настоящей информации и приложений к ней (приложения N 2 и 3 - не приводятся).

2. Руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов:

2.1. обратить внимание на то, что **предоставление платных услуг при выполнении полетов на воздушных судах АОН является нарушением требований Воздушного кодекса Российской Федерации и влечет за собой ответственность в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации**;

2.2. изучить настоящую информацию с летным и инженерно-техническим персоналом, выполняющим полеты и обслуживающим воздушные суда АОН.

Руководитель
А.В.НЕРАДЬКО

Приложение № 1
к письму Росавиации от 02.08.2013г. №АН1.02-2991

Информация для граждан и организаций, пользующихся или намеревающихся воспользоваться услугами владельцев и пилотов воздушных судов авиации общего назначения (для публикации на официальных сайтах территориальных органов Росавиации в сети Интернет)

С 2006 года (когда начался интенсивный рост полетов воздушных судов частных владельцев), в авиационных происшествиях с воздушными судами авиации общего назначения погиб 51 пассажир, травмы различной степени тяжести получили 23 пассажира. При этом граждане, решившие воспользоваться услугами владельцев или пилотов (их посредников) таких воздушных судов, не знали всех юридических рисков и последствий* с которыми они в итоге могли столкнуться.

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) просит обратить Ваше внимание на то, что правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации устанавливаются Воздушным кодексом Российской Федерации.

Статья 21 Воздушного кодекса Российской Федерации устанавливает, что авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

При этом гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения (далее - АОН).

То есть владельцы воздушных судов АОН не имеют права оказывать любые платные услуги по перевозке пассажиров, например, при их доставке к месту работы, отдыха, а также при выполнении демонстрационных или увеселительных полетов. Если пилот или владелец (их посредник) такого самолета, вертолета, аэростата или любого другого воздушного судна предлагает Вам подобную платную услугу, он грубо и сознательно нарушает требования Воздушного кодекса Российской Федерации (что и было совершено пилотом вертолёта Eurocopter AS-350B3 а/к «Ельцовка», выполнявшем экскурсионный полет в Адлерском районе Сочи и потерпевшим крушение в Адлерском районе г.Сочи 1 ноября 2016г. На борту находилось 6 человек, включая пилота, **погибло 2 пассажира, в тяжелом состоянии - 3.**)

Если Вы все-таки решили воспользоваться воздушным судном АОН, необходимо помнить, что в соответствии с частью 2 статьи 100 Воздушного кодекса Российской Федерации, пассажиром воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира (например, приобретение билета), либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). При этом сам владелец или пилот (их посредник) воздушного судна АОН не будет являться Вашим перевозчиком, так как для выполнения обязанностей перевозчика у него нет и не может быть лицензии на этот вид деятельности, как это предусмотрено частью 1 статьи 100 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Более того, на владельца воздушного судна АОН не распространяются требования статьи 133 Воздушного кодекса Российской Федерации, устанавливающей обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна.

Вследствие этого, при наступлении неблагоприятных последствий (например, авиационного происшествия или инцидента) на такой полет не будут распространяться требования Статьи 117 Воздушного кодекса Российской Федерации, определяющей ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна.

Федеральное агентство воздушного транспорта просит Вас не пренебрегать Вашей безопасностью и не пользоваться незаконными платными услугами владельцев и пилотов воздушных судов АОН.

Вступая на борт воздушного судна АОН:

-учитывайте приведенные выше положения Воздушного кодекса Российской Федерации;

-требуйте от пилота предъявить Вам свидетельство пилота, свидетельство о государственной регистрации гражданского воздушного судна и сертификат летной годности воздушного судна, выданные исключительно Федеральным агентством воздушного транспорта; убедитесь в том, что срок действия свидетельства пилота и сертификата летной годности не истек;

-отказывайтесь от полета при малейших сомнениях в безопасности предстоящего полета.

-Просим Вас информировать (указать наименование территориального органа Росавиации) о замеченных Вами нарушениях, допускаемых владельцами и пилотами воздушных судов АОН. Для обеспечения возможности выявить нарушителя и инициировать разбирательство с привлечением органов прокуратуры и Ространснадзора нам обязательно понадобится бортовой номер воздушного судна (состоит из букв «RA» и 4 или 5 цифр и наносится на видном месте - борт фюзеляжа или крыло).

ХРОНОЛОГИЯ (продолжение)

2 июля 2016 года в 12 часов 48 минут по местному времени в поселке Уренгой Ямало-Ненецкого автономного округа совершил грубую посадку вертолет Ми-8Т АК "Ямал", на борту которого находились **20 пассажиров, 3 члена экипажа и багаж общим весом 286 кг.** Выполнялся полёт по перевозке пассажиров по маршруту "Новый Уренгой - Красноселькуп". Во время полета, на расстоянии около 100 км от пункта вылета, на борту ВС ***сработала сигнализация о наличии стружки в главном редукторе***. КВС принял решение о посадке на посадочной площадке в поселке Уренгой, во время которой **экипаж вертолета совершил грубую посадку.** В результате происшествия никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал. Видимые повреждения ВС отсутствуют.

Комментарий АЦОР:

Если при этом нет роста температуры и падения давления масла, РЛЭ вертолёта Ми-8 рекомендует ***«продолжить полет до ближайшего аэродрома. Если происходит рост температуры масла и падение давления – перейти на снижение с малой мощностью и провести посадку на площадку по возможности с пробегом».***

На борту: всего 23 чел. (3 экипаж/20 пасс. (нефтяники); **Пострадали: - / - пасс.**
ВС – не пострадало

Вопрос АЦОР: Почему экипаж, практически в нормальных МУ, в дневное время совершил грубую посадку на известной ему посадочной площадке «Уренгой»? Площадку не требовалось подбирать с воздуха. Срабатывание табло «стружка в главном редукторе» – это серьезно и этот случай предусмотрен в РЛЭ вертолёта, т.е. экипажи тренируются на тренажёре на такие стандартные ситуации. Возможная нервозность экипажа в данной ситуации не оправдывает грубую посадку на известную экипажу посадочную площадку «Уренгой». Данный инцидент не включен в отчеты МАК и в Отчет по БП Верхнеобского МТУ ВТ ФАВТ РФ, что выглядит как попыткой скрыть инцидент экипажа.

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 данного 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 07.04.2014 (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.), утвержденный 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**.

За 8 мес. до этого авиапроисшествия:
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 10938/4978час., **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

<u>Справка:</u> *По данным РАИ «Камчатка-Информ», с начала 2015 года это уже пятое авиационное происшествие с участием вертолётов на Камчатке. В конце марта в долине реки Паратунка разбился вертолёт 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 вертолёт частной рыбной компании, задевший рулевым винтом ветки деревьев. Никто тогда не пострадал. 30 ноября при жесткой посадке вертолёта Ми-2 туристической компании в центре города Елизово погиб сотрудник турфирмы и получили тяжелые травмы два члена экипажа.*

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.

<u>Комментарий АЦОР:</u>

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

Результаты расследования МАК приведены на стр. **20-21 настоящего отчета.**.

<u>Комментарий АЦОР:</u>

Лучшее профилактическое мероприятие как для а/к «Витязь-Аэро», так и для любой другой является проведение технического авиационного аудита всей авиакомпании. Проводимый не для галочки, а в целях осознанного обеспечения безопасности полетов профессиональными экспертами-аудиторами аудит позволяет уменьшить количество ошибок и несоответствий, выявляемых при расследовании АП и, соответственно, уменьшает риск возникновения самого авиационного происшествия.

07.09.2016 на п.п. Кумколь Республики Казахстан произошло АПБЧЖ с вертолетом Ми-8Т UP-MI830 АК «Евро Азия Эйр».
Экипаж в составе 3 человек выполнял рейс по перевозке 19 вахтовиков Жезказганского нефтепроводного управления Восточного филиала АО "КазТрансОйл".
При выполнении взлета, в процессе контрольного висения на высоте 2-3 м вертолет опрокинулся на левый борт. В результате АП вертолет сгорел, пострадали **4 пассажира**. Расследование не закончено.

На борту: 22 чел (3 экипаж/19 пасс) **Пострадали: - / 4 пасс.**

Вертолет полностью сгорел

10.10.2016 вертолёт Ми-8Т RA-22771 **авиакомпании «Дельта-К»** при выполнении посадки с целью погрузки двоих пассажиров Заказчика произошло столкновение вертолета с земной поверхностью с последующим опрокидыванием ВС на правый борт. Пожара не было.
Пострадавшие пассажиры не были пристегнуты привязными ремнями со слов самих пассажиров. Вертолет имеет значительные повреждения. На месте АП изъяты и отправлены в КНТОР АП МАК на исследование: блок накопления информации БНИ1-1 системы СДК-8, кассета регистрации речевой информации МС-61, GPS-приемник. КВС налет общ/квс 6500/**1100** час, ПВП дн. Данные о налете 2П и БМ не приведены.

На борту: 15 чел (3 эк./12 пасс) **Пострадали: 3 / 1пасс.**
Вертолет разрушен.

17.10.2016 после вылета вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25185 АО «Авиашельф» из а/п Оха пассажир, находившийся на борту, обнаружил в иллюминатор, что **наружная крышка подвесного топливного бака не закрыта**. Данная информация была передана КВС по СПУ. КВС принял решение на посадку в а/п Оха, где без выключения двигателей поставили крышку бака на место, законтрили ее, и вертолет продолжил полет в аэропорт Ноглики.

По заключению комиссии, причиной вынужденной посадки вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25185 в а/п Оха явилось незакрытие наружной крышки заливной горловины правого подвесного топливного бака после заправки ВС в а/п Оха.

Недостатки, выявленные при расследовании:

1. **КВС** Ми-8МТВ-1 RA-25185, в нарушение требований п.п. 7.10.2.16 п. 7.10.2 раздела 7.10 главы 7 РПП АО «Авиашельф», **не организовал контроль подготовки вертолета к вылету в полном объеме.**

2. **В АО «Авиашельф» не используется Система добровольных сообщений, которая является элементом СУБП**, предназначенным для оперативного выявления факторов риска и их устранения. В нарушение требований п. 2.3 главы 2 РПП АО «Авиашельф», **КВС** Ми-8МТВ-1 RA-25185 **не проинформировал непосредственных руководителей авиакомпании об авиационном событии, оказавшем влияние на безопасность полетов.**

3. При диспетчерском обслуживании воздушного движения на а/д Оха (Новостройка) дежурной сменой отделения Оха нарушены:

-требования п. 32.3 Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 24.01.2013 № 13, в части непередачи формализованных сообщений в адреса в соответствии с ТС ГА;

-требования пп. 2.1, 5.14 «Должностной инструкции старшего диспетчера КДП МВЛ, осуществляющего непосредственное УВД» в части надлежащего исполнения должностных обязанностей.

07.11.2016г через 5 минут после взлета вертолета Ми-8 МТВ-1 RA-22990 АК «ЮТэйр» экипаж услышал удар в районе СУ. При осмотре через иллюминатор был обнаружен незакрытый правый капот двигательного отсека. Экипаж произвел возврат в а/п вылета. Пострадавших нет.
Вина технического и лётного состава

24.11.2016г. на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-25114 НПК «ПАНХ» в процессе выполнения полета, на высоте 2000 м произошел отказ основной гидросистемы с переключением на дублирующую. Экипаж произвел посадку на подобранную с воздуха площадку. Действия в соответствии с рекомендациями РЛЭ. Пострадавших нет.
Причина – отказ авиатехники.

2015 Х Р О Н О Л О Г И Я (продолжение)

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

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 вертолёта 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 вертолёта 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 вертолёта с поверхностью земли, в дальнейшем вертолёт отделился от склона горы и через 6 сек. повторно столкнулся с земной поверхностью. Причиной АП явилось невыдерживание экипажем безопасной высоты полета в горной местности, непринятие 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.** Правота утверждений экспертов АЦОР будет доказана в последующем анализе безопасности полетов в той же авиакомпании 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.

02.06.2015 в 07:47UTC после взлета с вертолетной п.п. «Карьер № 3», расположенной в Ленском районе Республики Саха (Якутия), при выполнении вынужденной посадки на лес произошло АПБЧЖ с вертолетом Ми-8Т RA-22580, эксплуатируемым ОАО «ЮТэйр-Вертолетные услуги». В результате АП экипаж и пассажир получили травмы различной степени тяжести, вертолет поврежден. **Перевозка взрывчатых веществ.**

Налет КВС: общ./квс 4771 час./2750 час.
2П – 6088 час.
БМ-4085 час.

По результатам расследования: причиной АП с вертолетом Ми-8Т RA-22580 явилось невыдерживание скоростного режима при разгоне вертолёта и, как следствие, оптимальной траектории набора высоты при выполнении взлета по вертолётному с использованием влияния

«воздушной подушки», наиболее вероятно, **с превышением максимально допустимой массы вертолёта,** что привело к просадке ВС при выходе из зоны влияния «воздушной подушки» и столкновению с деревьями. Взлетный вес вертолёта составлял около 12330кг и **превышал максимальную взлетную массу 11550** кг для взлета с использованием воздушной подушки при данных условиях **согласно РЛЭ Ми-8 на 780 кг.**

Комментарий АЦОР:

Если говорить простым русским языком**, мощности двигателей не хватило, чтобы поднять машину с перевесом почти 800 кг и она упала на лес (или, как стыдливо всегда пишет МАК, произвела вынужденную посадку на лес!).** Приведенные вверху из отчета по расследованию деликатные формулировки, типа **«выполнение вынужденной посадки на лес»** не соответствуют действительности. **Это вина и преступление КВС, не перегрузил бы вертолёт, не упал бы. Так он ещё перегрузил вертолёт взрывчаткой!!** Мало нам трагедии с вертолётом Ми-8Т а/к «Ангара» в 2010г, когда от вертолёта ничего не осталось?! Ну кто заставляет экипажи во главе с КВС лезть на рожон? И если словосочетание **«при выполнении вынужденной посадки на лес»** может ввести в заблуждение потенциального заказчика, то профессионала никогда. В данном случае КВС – преступник!

На борту: 4 чел (3 экипаж/1 пасс) **Пострадали: 3 / 1 пасс.**
Вертолет разрушен

Вопрос экспертов АЦОР: Кто заставлял КВС производить взлет с превышением на 780 кг максимального взлетного веса вертолёта? Ответ один – коррупция, заплатили, вот и полетел! Другого быть не может, особенно с учетом его опыта летной работы (4771 л.ч.!). Ну и сопутствующее – отсутствие контроля КЛС и КРС за надлежащим выполнением правил полетов (ФАП-128, РПП авиакомпании, ОЛР!).

03.07.2015г. в Ханты-Мансийском автономном округе пропал вертолет Ми-8 RA-22589 АК "ЮТэйр", летевший из Нижневартовска в Сургут. На борту вертолета находились пять человек. На сегодняшний день обнаружены тела трех человек, а также детали вертолета и вещи с него.

На борту: 5 чел (3 экип./ 2 пасс- врачи) **Погибли: 3 / 2 пасс.**
Вертолет разрушен

15.08.2015г. произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22559 АК "Восток" в районе бухты Онгачан Охотского моря в Хабаровском крае. Экипаж в составе 3-х человек выполнял коммерческий рейс по перевозке 13-ти пассажиров, в том числе руководство "ВТБ Лизинг" (входит в группу ВТБ). Согласно заявке на полет, вылет планировался 14.08.15 на 22:30 (здесь и далее время UTC), однако из-за опоздания пассажиров взлет ВС был произведен только 15.08.15 в 02:29. Выжили 11 человек, тела пятерых погибших извлекли из затонувшего вертолета. По показаниям пассажиров, **перед вылетом инструктаж по мерам безопасности в полете не производился.** По объяснению бортмеханика, инструктаж пассажиров в полном объеме не проводился **из-за спешки по причине задержки вылета на 3 часа.** После взлета полет до п.п. им. П. Осипенко производился в ПМУ, по ПВП, на высоте 300 м над рельефом местности.

КВС налет 7711/4715 час, ПВПд 100 х 1000м, ПВПн 450 х 4000м, **ППП 120 х 1200м**
ВП 1067 час.
БМ **1546 час. (не соответствует рекомендациям OGP).**

На борту: 16 чел (3 экипаж/13 пасс) **Погибли: 5 пас./ 2 пострадало.**
Вертолет поврежден

Из материалов расследования катастрофы:

«Исходя из анализа параметров полета и радиообмена экипажа, можно сделать вывод, что на высоте полета 50 м и более горизонтальная видимость отсутствовала. Данное обстоятельство вынуждало экипаж выполнять

полет на высотах от 15 до 40 м над водной поверхностью с целью наблюдения за береговой чертой. В течение полета вдоль береговой черты (на удалении от нее около 100-200 м) общий шаг НВ оставался практически неизменным (в пределах 5,6-5,8°), угол тангажа выдерживался в пределах 3-5,5°, скорость полета - 20-40 км/ч. По объяснению экипажа, приборная скорость в пределах 20-40 км/ч выдерживалась с целью избежания столкновения с птицами, в большом количестве гнездящимися на прибрежных скалах.

Из анализа внутрикабинных переговоров можно заключить, что вертолет вошел в облака или подоблачную дымку. В дальнейшем, при увеличении вертикальной скорости снижения, вертолет мог попасть в режим «вихревого кольца», вывод из которого на данной высоте осуществить было невозможно.

В 07:07:18 на высоте около 20 м, практически без поступательной скорости, при средней вертикальной скорости снижения около 5 м/с ручка общего шага НВ была резко отклонена вверх до 13,9°, что привело к затяжелению несущего винта, падению оборотов ниже 89%, увеличению вертикальной скорости снижения и началу разворота вертолета влево. В 07:07:21 вертолет, практически без поступательной скорости, столкнулся с водной поверхностью и затонул».

«По заключению комиссии, причиной АП явилось невыдерживание экипажем безопасных высот и скоростей полета при ухудшении метеорологических условий ниже установленных для полетов по ПВП, что привело к попаданию вертолета в режим «вихревого кольца» и столкновению с водной поверхностью.
АП явилось следствием **непринятия экипажем своевременного решения о переходе на полет по ППП или уходе на запасной аэродром при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных**. Отсутствие установки радиовысотомера на безопасную высоту и маневрирование над гладкой водной поверхностью способствовали упущению экипажем контроля за высотой полета. **Причиной гибели пяти пассажиров явилось их утопление в затонувшем вертолете, который они не смогли своевременно покинуть после падения ВС в воду».**

«Недостатки, выявленные в ходе расследования:

1. Вопреки требованиям п. 3.1.8.8 РЛЭ вертолета Ми-8Т, **бортмеханик перед вылетом не провел инструктаж о правилах поведения пассажиров в полете и аварийного покидания вертолета**.
2. При пересечении горного участка маршрута **КВС не выдерживал минимальную безопасную высоту полета, установленную требованиями п. 16 ФАП-136**.
3. В нарушение главы 10 РЛЭ **вертолета Ми-8Т, полет над морем выполнялся без наличия у экипажа и пассажиров спасательных жилетов**.
4. В нарушение требований п.3.33.4 ФАП-128, **КВС не принял своевременное решение о переходе на полет по ППП, возврате на аэродром вылета или запасной при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных для полета по ПВП.**
5. В нарушение требований пп. 3.33.1. и 5.45 ФАП-128, **экипаж выполнял полет по ПВП на высотах ниже 100 м и при видимости менее 1 км.**
6. В нарушение требований п. 2.5.3.1 раздела «Летные ограничения» РЛЭ вертолета Ми-8, экипаж **выполнял полет на скоростях полета менее установленных**.
7. В нарушение требований раздела «Карты контрольных проверок» РЛЭ вертолета Ми-8Т, **экипаж не установил индекс радиовысотомера на значение соответствующей безопасной высоты полета».**

Комментарий АЦОР:
Экспертам АЦОР нечего добавить к вышесказанному, мы отмечаем эти вещи через раз.

16.10.2015г. вертолет Ми-8 авиакомпании "Авиа-Сибирь" совершил жесткую посадку в 15 километрах от населенного пункта Пионерный в Каргасокском районе Томской области. Вертолет совершал рейс по маршруту площадка "Новикова" — площадка "Столбовая" Томской области. На

борту находились три члена экипажа и 22 пассажира (вахта). В результате жесткой посадки вертолета был поврежден рулевой винт, хвостовая балка.

На борту: 25 чел (3 экипаж/22 пасс) **Пострадали: - / 1 пасс.**

Вертолет разрушен

15.11.2015г. вертолет Ми-8Т авиакомпании ОАО "ЮТэйр - вертолетные услуги", выполнял рейс по маршруту Сергино - Октябрьское. На борту Ми-8 находилось **20 пассажиров** и **3 члена** экипажа. При выполнении посадки на площадку вертодрома поселка Октябрьское, расположенного на восьмом километре автодороги «Андра-Октябрьское» **КВС совершил ошибку в пилотировании, в результате которой колеса передней и правой основной стойки шасси оказались вне пределов посадочной площадки, в районе размещения ограничительных огней при этом у вертолета сломана хвостовая балка и повреждены топливные баки.** Экипаж и пассажиры не пострадали.

На борту: 23 чел (3 экипаж/20 пасс-вахта) **Пострадали: - / -пасс.**

Вертолет разрушен

26.11.2015г. вертолет Ми-8Т RA-25361 авиакомпании "Туруханавиа" совершил жесткую посадку в Туруханском районе Красноярского края. На борту вертолета было 26 человек. В результате аварии **погибли 12 человек, госпитализированы 7 чел**. Ми-8Т следовал по маршруту Игарка — нефтеперекачивающая станция. Подробно – в начале отчета.

29.11.2015г. с вертодрома «Сургут» взлетел вертолет "Eurocopter AS-350" авиакомпании "Скол". Он должен был лететь по маршруту Сургут – Средненазымское месторождение и Галяновское месторождение – Сургут. В 12.57 вблизи реки Ахлым в 8 км от поселка Кедровый вертолет потерпел крушение. На борту находились экипаж в составе КВС и второго пилота (**Дмитрий Ломанцев и Александр Сулаев**), а также **2 работника компании "Ритек"**. **Все** они **погибли, вертолет разрушился**.

Из Отчета МАК по расследованию причин катастрофы: «Причиной авиационного происшествия с вертолетом стала **потеря командиром 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»- говорится в отчете МАК. Сопутствовало трагедии то, что полет выполнялся по **правилам визуальных полетов (ПВП) на высоте, ниже безопасной.** По итогам расследования разработаны рекомендации по повышению безопасности полетов.

На борту: 4 чел (2 эк./2 пасс.) **Погибли 2 эк./ 2пасс.**

Вертолет разрушен

09.12.2015г. Серьезный инцидент: КВС вертолета Ми-8Т RA-24501 АК «Ямал» в процессе захода на площадку, подобранную с воздуха, при попытке ухода на второй круг энергично увеличил общий шаг НВ до 13,99° с одновременным уменьшением тангажа до 0° и отдачей ручки циклического шага (РЦШ) «от себя». Это привело к перезатяжелению НВ с уменьшением его оборотов до 83,61% и снижению вертолета с Vy = 5 м/с. Приземление вертолета произошло с перегрузкой Ny = l,81g на заснеженную твердую поверхность тундры. После первого касания земли вертолет отделился, второе приземление произошло с перегрузкой Ny = l,41g. После повторного приземления вертолет вновь отделился от земли, затем произошло окончательное его приземление. По решению КВС, было произведено выключение двигателей для осмотра ВС. При осмотре вертолета экипаж видимых повреждений, препятствующих выполнению полета, не обнаружил. При этом **авиатехники, находящиеся на борту вертолета, участия в его осмотре не принимали, мотивируя это тем, что они являются на борту служебными пассажирами**.

Комментарий АЦОР: **А КВС на борту для чего, для мебели?** Его приказы должны выполняться всеми пассажирами, а уж тем более авиатехниками! А ВК РФ?

Получив доклад от членов экипажа о результатах осмотра вертолета, КВС не оформил запись в бортовом журнале о результатах осмотра ВС и принял решение на вылет в н.п. Тазовский с пассажирами на борту**. Вылет воздушного судна при наличии повреждений, не входящих в**

перечень отказов разрешённых при вылете, стал возможным по причинам неудовлетворительной организаций осмотра состояния воздушного судна экипажем и не привлечения к проведению осмотра воздушного судна специалистов технического персонала, находящихся на вертолёте.
Посадка на посадочную площадку в н.п. Тазовский была произведена благополучно. **Фактически, продолжив полет с пассажирами на борту КВС подверг опасности жизни пассажиров и членов экипажа. По результатам послеполётного осмотра на базе вертолёт был отстранен от полетов и направлен в ремонт (!).**

16.12.15 экипаж вертолёта Ми-8Т RA-24402 ООО АК «Витязь-Аэро». Экипаж в составе 3 человек выполнял коммерческую перевозку 22 пассажиров ОАО «Камчатгазпром» по маршруту п.п. ВЖК – п.п. Николаевка-2. 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 250 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 вертолет опрокинулся на левый борт. В результате АП вертолет получил значительные повреждения, **один пассажир погиб, 2 члена экипажа и 14 пассажиров пострадали**.
КВС допущен к полетам по ПВП 150х2000х25 и ППП 200х1500х25
Налет Ми-8 общ/квс 6048/4978, 2П–налет Ми-8Т 93час., БМ-12960час.
Согласно Отчету о расследовании**, пассажиры не были привязаны привязными ремнями, а груз 440 кг не был закреплен сеткой.** Причиной гибели одного пассажира, выброшенного из вертолёта при АП, **явились травмы в результате попадания под вертолёт**.
Комментарий АЦОР:
Опять не указывается первопричина – был бы пассажир привязан привязным ремнем, не был бы выброшен из вертолёта и не попал бы под вертолёт! По РЛЭ контроль за пристегиванием пассажиров ремнями осуществляет 2П.

Согласно заключению комиссии по расследованию, наиболее вероятной причиной катастрофы вертолёта Ми-8Т RA-24402 явилась потеря экипажем пространственной ориентировки в ходе разгона скорости при выполнении взлёта вертолёта в условиях снежного вихря. РПП авиакомпании, в отличие от РЛЭ вертолета Ми-8Т, допускает выполнение взлета по вертолетному в зоне влияния «воздушной подушки» при возможности образования снежного вихря. Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:
-невыполнение экипажем технологии взлёта в условиях возможного образования снежного вихря;
-неудовлетворительное взаимодействие членов экипажа при попадании в условия снежного вихря.
На борту: 25 чел (3 экипаж/ 22 пасс-вахта) **Пострадали: 2 / 14 пасс., 1 погиб**
Полный Отчет о расследовании – на сайте МАК. **Вертолет разрушен**

В течение 2015г., как следует из доклада МАК, посвященного безопасности полетов в странах, находящихся в его ведении (документ в формате pdf) в российской гражданской авиации с вертолётами произошло 11 авиационных происшествий, включая 5 катастроф. **7 АП произошло по вине лётного состава (человеческий фактор)**, 3 - по отказам и неисправностям АТ, 1 – по причине неблагоприятного внешнего воздействия.

Анализ причин АП и катастроф по вине человеческого фактора показывает, **что всех их можно было бы избежать, проведя авиационно-технический аудит подобранных для выполнения работ в интересах НК «Роснефть», её ДЗО и других Заказчиков авиакомпаний независимой аудиторской фирмой, специализирующейся и аккредитованной на проведении авиационно-технических аудитов.**

Только в двух катастрофах вертолётов Ми-8Т (а/к Турухан – Игарка и а/к «СКОЛ» – **около Уренгоя) погибли 25 человек нефтяники Роснефти, 6 чел. - экипажи вертолетов** и пострадало (ранено) **16 человек – также нефтяники Роснефти**.

Компенсационные выплаты погибшим нефтяникам Роснефти по самым скромным прикидкам могли составить около 50 млн. рублей, пострадавшим – порядка 8 млн., всего около 60 млн. рублей. Фактическая сумма компанией «НК «Роснефть» не озвучивается. Конечно, это копейки для такого гиганта, каковым является «НК «Роснефть». Однако, никакие деньги не компенсируют семьям погибших потерю близких людей или потерю здоровья нефтяниками, которые остались живы.

После АП или катастроф руководство компании разъезжается, а нефтяники и их семьи остаются один на один со своей болью, со своей изломанной судьбой…..

И так – до следующей катастрофы!!! В том, что они у Роснефти еще будут (не сочтите за кощунство) я просто убежден!

Интересна реакция Роснефти, на катастрофу в Игарке:

Реплика эксперта Матвеева в «Вертолетных заметках» 26.11.2015г. «...пора нефтяникам и газовикам пересмотреть свой уровень требований к вертолетам по безопасности полетов при перевозке персонала…».

«Ответная реакция» 20.12.2015 г.:
«Роснефть» ужесточит требования к авиатехнике подрядных организаций»

Комментарий АЦОР:
С точки зрения квалифицированного авиационного специалиста писать так - глупость! Как Роснефть ужесточит требования к сертифицированной авиатехнике (АТ) подрядных организаций, которая априори соответствует сертификационным требованиям, установленным Российским государством, о чем есть соответствующий документ – Аттестат о годности к полетам, утвержденный МГА СССР 15.09.1982г., а также документ Росавиации, подтверждающий летную годность каждого воздушного судна - **Сертификат лётной годности гражданского воздушного судна!** Поэтому-то и не может быть у Роснефти требований, которые она бы могла ужесточить! Государство сделало за неё все. А выше требований Государства «НК «Роснефть» выдумать ничего не может, да и не должна, не её это дело! Из приведенных фраз видно, как чиновники Роснефти не имея авиационного опыта и знаний, не зная что сделать и что сказать - лепят всякую чушь!

Из истории контактов АЦОР с Роснефтью нам давно кажется, что сначала надо ужесточить требования к мозгам сотрудников Роснефти, которые занимаются подбором (тендеры?) авиакомпаний. Вынужден констатировать, что нет в Роснефти настоящих авиационных специалистов, знающих материальную часть, имеющих соответствующий опыт работы на ВС в гражданской авиации, способных думать, анализировать и предлагать дельные вещи.
-Кто делает вывод, какие авиакомпании можно использовать для безопасной транспортировки персонала Роснефти, а какие нет и на основании каких данных и документов?
***-Кто подписывает Договора с выбранными авиакомпаниями*?**
-Кто изучает историю безопасности полетов этих авиакомпаний, обстоятельства и причины АП и инцидентов?
-Кто проверяет квалификацию, подготовку (текущую и периодическую) и налет выделяемого летного состава?
-Кто в Роснефти может оценить внедрение СУБП в авиакомпании и её эффективность?
-Кто в Роснефти может оценить состояние организации летной работы?
-Кто в Роснефти может оценить содержание и полноту РПП аудируемой авиакомпании?

-Кто в Роснефти может оценить организацию и полноту ТОиР и квалификацию инженерно-технического состава?
-Кто в Роснефти может провести технический осмотр вертолёта/самолета и готовность его к планируемой перевозке нефтяных вахт Роснефти?
-Кто в Роснефти может выполнить авиационный технический аудит авиакомпаний?

Ответ: **НИКТО! <u>Таких специалистов у «НК «Роснефть» НЕТ!</u>**

Как нет их и в дочерней компании «Роснефти» «РН» Аэрокрафт», которая время от времени делает так называемые авиационные аудиты, привлекая для этого случайных людей, не являющихся штатными сотрудниками «РН» Аэрокрафт» или «Роснефти».
В свое время, до покупки Роснефтью других нефтяных компаний (крупных и мелких) АЦОР регулярно выполнял авиационно-технические аудиты по заявкам нефтяных компаний, таких как «Верхнечонскнефтегаз» (ВЧНГ), ТНК-ВР, её ДЗО и других. Только по заявкам ОАО «ВЧНГ» АЦОР выполнил более 20 авиационно-технических аудитов авиакомпаний в течение 8 лет с 2005 по 2013гг, 7 лет АЦОР был единственным назначенным авиационным аудитором и консультантом Европейского Банка Реконструкции и Развития по РФ/СНГ:

Из Отзыва Генерального директора ВЧНГ (Оригинал в АЦОР):

«В период с 2005г. по 2013г. *ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» по заявкам ОАО «Верхнечонскнефтегаз» (ОАО «ВЧНГ») проводил авиационно-технический аудит авиапредприятий по стандарту OGP-Aircraft Management Guidelines. За это время проведено более 20 аудитов 5 авиакомпаний. Представляемая в аудиторских отчетах информация позволяла ОАО «ВЧНГ» иметь достоверные данные по аудируемым авиакомпаниям. Совместный анализ корректирующих мероприятий, разработанных авиакомпаниями и проводимая в период между аудитами работа по оценке летного состава способствовали усилению контроля за состоянием дел в области безопасности полетов авиакомпаний.*

Совместные усилия ОАО «ВЧНГ», ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» и авиакомпаний позволили избежать инцидентов, связанных с перевозками и авиационными работами по заказам ОАО «ВЧНГ» в течение 8 лет (2005-2013г).

Заместитель Генерального директора
по УСС и сервисной поддержке ***В.А.Вершинин »***

И таких отзывов в АЦОР за 15 лет аудиторской деятельности накопилось немало.

К несчастью, в этот период на работе в НК «Роснефть» в качестве заместителя Управделами объявился некий генерал-лейтенант от авиации Курзенков Г.К., бывший руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта - ФСНТ (2009—2011).
На этом посту г-н Курзенков Г.К. прославился тем, что объезжал автомобильные пробки по встречным полосам московских дорог, что вызывало лютую ненависть у обычных московских водителей, которые снимали видеоролики с г-ном Курзенковым и его авто и выкладывали их в Интернет.
Так вот, в Роснефть его, видимо, взяли за слово «авиация» в названии его прежней должности, но назначили всего лишь заместителем управделами Роснефти. Но и на этой должности за то короткое время (2 года) что он там находился, он ухитрился начудить немало…. И гибель нефтяников НК «Роснефть» в авиапроисшествиях в большей степени лежит на его совести, как на главном авиационном идеологе Роснефти. Примеры – пожалуйста:

Из письма г-на Курзенкова Г.К. в адрес ГД ОАО «ВЧНГ» и в ООО «ТНК-ВР» (приводится полностью, оригиналы есть в АЦОР):
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «НЕФТЯНАЯ КОМПАНИЯ «РОСНЕФТЬ»
Генеральному директору

ОАО «ВЧНГ» С.И. Федорову

24.06.2013г. №43-1574
Об организации авиационно-технических аудитов подрядных авиакомпаний

Информирую Вас, что в настоящее время ОАО «НК «Роснефть» принято решение о порядке организации и проведения авиационно-технических аудитов подрядных авиакомпаний, выполняющих авиационное обслуживание для дочерних обществ Компании с учетом интеграции с ОАО «ТНК-ВР» во втором полугодии 2013 и 2014 годах (служебная записка с визой прилагается).

В соответствии со стандартом Компании № П2-05 СЦ-052 версия 1,0 «О порядке организации и проведении авиационно-технических аудитов в интересах ОАО «НК «Роснефть» и дочерних (зависимых) обществ» авиационно-технические аудиты подрядных авиакомпаний планируется **проводить с привлечением специалистов Управления делами** ОАО «НК «Роснефть» (канцелярские работники и вдруг – авиационные аудиты???) и сотрудников транспортного подразделения ОАО «ВЧНГ» (их там всего два человека и только один ранее имел отношение к авиации- *прим. АЦОР*)
В соответствии с планом-графиком проведения аудитов подрядных авиакомпаний ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и ОАО «Авиакомпания «Ангара» в интересах ОАО «ВЧНГ'», было запланировано проведение аудита ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» в период с 10 по 30 сентября 2013 года.
На основании вышеизложенного, для обеспечения непрерывности проведения аудитов во втором полугодии 2013 и 2014 годах, предлагаем Вам:

1. Расторгнуть договор с ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» в срок до 01 августа 2013 года.

2. Согласовать проведение авиационно-технического аудита специалистами ОАО «НК «Роснефть» и ОАО «ВЧНГ». Запланировать проведение аудита в сентябре 2013 года.

3. Направить в Управление делами ОАО «НК «Роснефть» в срок до 01 июля 2013 года список сотрудников профильного транспортного подразделения ОАО «ВЧНГ» для организации обучения по программе курса «International aviation auditor with IOSA SMS Requirements» во втором полугодии 2013 года.

4. В срок до 01 октября 2013 года представить в Управление делами ОАО «НК «Роснефть» предложение по сроку проведения аудита подрядных авиакомпаний ОАО «ВЧНГ» для формирования и утверждения руководством Компании общего плана-графика проведения аудитов ОАО «НК «Роснефть» на 2014 год,

Приложение: Письмо ОАО «НК «Роснефть» № 43-1463 от 03.06.2013г.

Заместитель Управляющего делами Г.К.Курзенков

Комментарий АЦОР:

1. Интересно, а как это специалисты Управления делами ОАО «НК «Роснефть», не имеющие авиационного образования, опыта эксплуатации авиатехники гражданской авиации, не имеющие опыта проведения авиационных технических аудитов, специальных знаний по авиационному техническому аудиту, не работавшие ни дня в Гражданской авиации, одним словом канцелярские работники, эти аудиты проводили?
2. В дочерних зависимых компаниях (ДЗО) Роснефти таких специалистов тоже нет.
3. Идея о направлении сотрудников профильных транспортных подразделений бывшего ОАО «ТНК-ВР» и «ВЧНГ» для обучения по программе курса “International aviation auditor with IOSA SMS Requirements» звучит солидно, но парадокс заключается в том, что такого курса в программе ИАТА нет, а есть **«IOSA initial auditor training course»**, - первоначальный курс для начинающих аудиторов, Но это ещё не всё. Любой теоретический курс для подготовки

авиационных аудиторов предполагает наличие среднего авиационного специального или высшего образования и опыт работы в авиации от 3-х до 5-и лет, чего увы, сотрудники профильных транспортных подразделений Роснефти по нашим данным в то время не имели.

4. Транспортные профильные подразделения «ВЧНГ» и «ТНК-ВР» имели в своем составе 1-2 сотрудников, которые не имели авиационного образования, опыта работы в ГА и отвечали за все перевозки, а не только авиационные.

Но и это ещё не всё…

В письме г-на Курзенкова Г.К. был упомянут некий стандарт IOSA (IATA Operational Safety Audit), другими словами - эксплуатационный аудит безопасности полётов по ИАТА стандартам. ИАТА – международная ассоциация воздушного транспорта, объединяющая исключительно регулярных авиаперевозчиков. На 16 сентября 2016 года членами ИАТА являются свыше 265 авиакомпаний, которые осуществляют 83% всех международных рейсов, из которых только 12 авиакомпаний являются российскими.
Т.е. **IOSA это стандарт**, разработанный ИАТА вместе с авиационными администрациями Канады, США и Европы и являющийся обязательным **для международных регулярных авиаперевозчиков - членов ИАТА**. IOSA – это часть стратегии ИАТА - приведения авиационной безопасности к мировому уровню безопасности в 2015г. Но, примите к сведению:
Стандарт ИАТА (IOSA):
-не является обязательным для авиакомпаний - не членов ИАТА;
-не является обязательным для авиакомпаний, не выполняющих регулярные международные перевозки;
-не является обязательным для авиакомпаний, выполняющих внутренние регулярные и чартерные перевозки;
-не применим к вертолётным авиакомпаниям РФ и СНГ, которые в принципе не выполняют регулярные международные и внутренние перевозки на вертолётах!

Поэтому, проводя аудит российской авиакомпании, не являющейся членом ИАТА по стандартам IOSA, необходимо помнить, что это **не будет юридически обязывающим стандартом, которому должна следовать аудируемая авиакомпания и легитимность проведения таких аудитов ставится под сомнение, также как и выдаваемое аудиторами заключение и рекомендации.**

Идеология г-на Курзенкова Г.К. по проведению авиационных технических аудитов силами Управделами ОАО «НК «Роснефть» нашла отражение во внутреннем локальном нормативном документе постоянного действия «Положение компании»: «Организация и проведение авиационно-технических аудитов в интересах ОАО «НК «Роснефть» и дочерних (зависимых) обществ», утвержденном и введённом в действие приказом ОАО «НК «Роснефть» №411 от 13 сентября 2013г. Даже беглое знакомство с эти 33-х страничным документом дает понимание, что люди, его готовившие имеют об авиации самое смутное представление, термин **«безопасность полетов»** в документе почти не встречается, требования к аудиторам ОАО «НК «Роснефть» нигде не прописаны, а основным документом для проведения авиационного аудита являются рекомендации ИКАО (???) и IOSA (см. расшифровку выше).

Документ не дает понимания чему и как учили и учили ли в Роснефти своих, так называемых авиационных аудиторов, но **результаты их так называемой «аудиторской деятельности» лежат на льду Енисея, в тундре около Уренгоя, на аэродроме Игарки и т.д.** Так вот было бы неплохо узнать кто и какие конкретно аудиторы Роснефти проводили авиационно-технические аудиты а/к «Туруханавиа» и а/к «СКОЛ», если проводили, конечно? Какие рекомендации выдавали, если выдавали, конечно? По сообщениям с мест проводимых

аудитов, каждый раз приезжают случайные люди, с какими-то удостоверениями, среди них даже был (и есть) сотрудник МАК! Большинство имеют крайне низкую квалификацию в отношении эксплуатации и конструкции вертолётов Ми-8. Если Управление делами ОАО «НК «Роснефть» не захочет ответить на эти вопросы, можно и нужно переадресовать эти вопросы в соответствующие органы. Для чего было создавать в «НК Роснефть» структуру непрофессионалов от авиации, которые **не могут обеспечить безопасность полетов своих же вахтовиков, но исправно получают деньги за аудиты от своей головной компании?** И даже документ о проведении аудитов (Положение компании») не могут грамотно составить!

Для чего это надо? Для того, чтобы выявить, **кто прямо или косвенно причастен к гибели такого количество сотрудников Роснефти помимо самих авиакомпаний?**! Для того, чтобы не повторялись такие трагедии! Для того, чтобы прохиндеи от авиации не крутились вокруг темы «Безопасность полетов» при перевозке нефтяного персонала, для того, чтобы эти компании и фамилии псевдо-аудиторов были у всех на слуху и чтобы их на пушечный выстрел не подпускали ни к одной из авиационных компаний России.

Ну и напоследок, хочется обратить внимание на один совершенно абсурдный факт: ОАО «НК «Роснефть» сначала сама проводит конкурс на право осуществления авиаперевозок в интересах Роснефти (т.е. выбирает авиаперевозчиков), а потом, та же Роснефть сама проводит аудит выбранных ею же авиаперевозчиков? Тут явный конфликт интересов! О какой беспристрастности аудиторов можно тут говорить? Да не позволит им менеджмент Роснефти отстранить по результатам авиационного аудита ту или иную отобранную ранее авиакомпанию, деньги-то проплачены!

Глава «Роснефти» и губернатор Края утвердили план мероприятий, призванный повысить безопасность авиаперевозок сотрудников компании и усилить медицину Игарки — как базового пункта развития группы месторождений Ванкорского узла. Процитирую далее совместное заявление «Роснефти» и администрации Красноярского края:

«Принято решение об ужесточении стандартов, определяющих требования к эксплуатации авиационной техники подрядных организаций, обучению и подготовке пилотов к экстремальным ситуациям с помощью специальной тренажерной техники...
...«Мы не можем допустить, чтобы подобные происшествия происходили в будущем. Компания продолжит интенсивную реализацию программы по замене авиатехники подрядчиков на собственный авиапарк и ***изучает возможности использования современной легкомоторной авиации с локализацией ее производства****. Эта задача приобретает особое значение в связи с тем, что «Роснефть» расширяет свою производственную деятельность в отдаленных регионах, в том числе на континентальном шельфе Российской Федерации», — заявил Игорь Сечин».*

Хотелось бы обратиться к г-ну Сечину И.И., чтобы он сам прочитал, что написано ниже, но это вряд ли получится, поэтому остается крохотная надежда, что его пресс-секретарь г- н Леонтьев вдруг донесет до него основной посыл данного повествования.

<u>Уважаемый Игорь Иванович</u>!

Понимаю, что текст писали Ваши советники и спичрайтеры, совершенно незнакомые со спецификой работы Гражданской авиации. Лучше бы Вам ужесточить стандарты «НК «Роснефть», определяющие требования к мозгам Вашего авиационного (если он есть в Компании) персонала!
Поясню. Все стандарты, нормы и правила эксплуатации авиационной техники, по ежегодной и текущей подготовке и проверке летного состава, включая тренажерную подготовку уже давно написаны, введены в строй и давно используются в ГА РФ (не буду перечислять номера

ФАПов) и отражены в РПП каждой авиакомпании. Вас, ваши авиационные «советники» просто подставили! Вы уважаемый руководитель, а в Ваши уста вкладывают совершенно безграмотную чушь, простите за резкость. Замена авиатехники подрядчиков на собственный авиапарк ?!... **Ну кто Вам такие безумные идеи подкидывает**? **А Вы их озвучиваете**?…Это же авиапарк по количеству ВС будет сравним с сегодняшним Аэрофлотом, его надо будет распределить по всей России и за рубежом, надо будет создавать свои авиационные отряды, организации по ТОиР, иметь в каждом аэропорту минимум арендованные площади, персонал, за квалификацией которого следить потребуется и т.д. и т.п. Это безумные организационные и эксплуатационные затраты. Люди (советники), которые Вам это советуют, совершенно не представляют, что такое Гражданская авиация России и, видимо, никогда в ней не работали! Или это все идет в русле тех же безумных идей постройки взлетных полос около буровых установок (?), чтобы использовать «легкомоторные» самолёты вместо вертолётов?…. Уж не о «легкомоторных» ли самолётах DHC-6 Twin Otter идет речь, которые купила «НК «Роснефть» для перевозки своих нефтяников, с дальностью полета 185 км с максимум 19-ю пассажирами? «Нефтяная компания «Роснефть» в лице дочерней структуры «РН-Аэрокрафт» получила первый самолет DHC-6 Twin Otter Series 400. Перегон с завода-производителя в канадском Сиднее до Красноярска был завершен 23 декабря 2015 г., когда воздушное судно с серийным номером 928 и временной регистрацией C-GFAP было передано для технического обслуживания авиакомпании ООО «АэроГео».
Договор купли-продажи десяти самолетов DHC-6 был подписан между «дочкой» нефтяной корпорации и компанией-производителем Viking Air Limited 25 августа 2015г. в ходе авиасалона МАКС-2015. Согласно условиям соглашения, в январе ожидается перегон следующего самолета (msn 931), с марта по май - еще четырех (msn 932,933,935,936), в сентябре-октябре – еще двух (msn 942,943). Два заключительных воздушных судна с msn 947 и 948 должны поступить в Россию в январе 2017г.» Итого 10 бортов, на 19 пассажиров каждый.
Повторюсь, самолет DHC-6 Twin Otter Series 400 с 19-ю пассажирами <u>максимум летит на 185 км</u>, с 14-ю пассажирами – 741км, в то время как у Ми-8Т/МТВ/АМТ в стандартной комплектации 22 пассажира + 2т груза максимальная дальность полета 1035 км! Да и взлетных полос не надо, почувствуйте разницу.

Итак, НК «Роснефть» в лице своей дочерней структуры «РН-Аэрокрафт», **являющейся единым заказчиком авиационных услуг ОАО «НК «Роснефть» и дочерних обществ** (?), руководимой **генеральным директором** Кудашкиным Павлом Васильевичем приняли решение и купили…. А вот что они купили – это надо исхитриться, чтобы так вляпаться…
А купили они самолёт прошлого века DHC-6 Twin Otter Series:
Первый полёт 20 мая 1965г. *Начало эксплуатации 1968г.*
Производство в 1988г прекращено.
Единиц произведено 850+
Стоимость единицы по каталогу 6.5 млн. долларов, а там как договоритесь…»
<u>Комментарий АЦОР</u>:
РН «Аэрокрафт» по данным из открытых источников в 2015г. оплатила 10 самолётов по $7.962 млн USD за единицу, всего около $80 млн.
Варианты: de Havilland Canada Dash 7
<u>А купили они самый опасный самолёт, из общего количества выпущенных 850+ самолетов 32,2% разбились! Т.е. ровно одна треть!</u>

<u>Справка</u>:
DHC-6 Twin Otter на 850+ произведенных экземпляров приходится 274 разбившихся (32.2%), По данным Aviation Safety Network (ASN) на 03.12.2016г. погибло 1276 человек (**4,65 чел. на каждый разбившийся самолет**).
Для сравнения Ан-2: произведено более 18000, потеряно 407 (2.26%), погибло 385 человек (0,945 человека на каждый разбившийся самолет).
Итог: **2-х моторный, с более надёжными турбовинтовыми двигателями DHC-6 Twin Otter <u>опаснее древнего Ан-2 в 14.2 раза (!)</u>, при этом количество погибших на 1 катастрофу**

DHC-6 Twin Otter в 5 раз больше, чем в Ан-2. Так кто там в Роснефти «***изучает возможности использования современной легкомоторной авиации с локализацией ее производства?» Автора на сцену… Кстати, локализации его производства в Ульяновской свободной экономической зоне не будет, как и в целом, где-либо в России. Нашелся кто-то умный и отменил всю эту авантюру!***

Даже купленный DHC-6 Twin Otter Series 400 нельзя особо современным назвать..

Производство самолётов было возобновлено **через 20 лет, в 2008г**. канадской авиастроительной компанией Viking Air, которая выкупила лицензию на производство у **de Havilland**. Первые самолёты новой модификации Series 400 переданы заказчику в 2010г.

Итак, что бы там ни говорили эксперты «РН-Аэрокрафт» во главе с бывшим гендиректором «Российской дорожной лизинговой компании» г-ном Кудашкиным П.В., самолёт DHC-6 Twin Otter Series 400 по сути старый – разработан, когда наш Ан-24 уже вовсю летал. От 300 серии отличается всего чуть-чуть: более современной авионикой, двигатели чуть более мощные стоят 2 х 750 л.с. (у 300 серии 2 х 680 л.с.), вес пустого на 500 кг легче (у 300 серии – 3620 кг), перегоночная дальность (без загрузки) указана 1800 км (у 300 серии -1700 км) и другое оборудование в соответствии с реалиями сегодняшних требований. А в остальном - все тот же ветеран DHC-6 Twin Otter 300 серии. Непонятно только, зачем такому самолёту при дальности 185 км с 19-ю пассажиров потолок полета 7000м и, естественно, требуется система кондиционирования воздуха, что значительно удорожает стоимость самолета? Сам самолетик довольно хилый для наших условий Севера и Сибири. Размеры пассажирской кабинки высотой всего 1,5 м. и 1,3 м шириной по полу. Трудно представить, как здоровые в общем ребята-вахтовики будут рассаживаться в кабинке? А как выскакивать из него в аварийной ситуации, на карачках? Вообще, как «эксперты» «РН-Аэрокрафт» представляют себе взлет/посадку на грунтовый аэродром осенью/весной и зимой? Вот, например, 03.12.2016г. в аэропорту Вуктыл самолет L-410 АО "Комиавиатранс" при взлете выехал за пределы ВПП и застрял в сугробе. 2 члена экипажа и 6 пассажиров не пострадали. А DHC-6 Twin Otter полегче L-410 почти на тонну, сдувать его с полосы будет. Ну и для того, чтобы народ примерно представлял себе возможный взлет DHC-6 Twin Otter с российского грунтового аэродрома в распутицу предлагаю ссылку на ролик взлета Ан-24 в а/п Бодайбо. https://youtu.be/CLnfoeY77LI . DHC-6 Twin Otter вряд ли исполнит там взлет, да и не только там.

Кто его толкал на наш рынок только для того, чтобы **19 нефтяников отвезти на 185 км? (это его максимальная дальность с 19-ю пассажирами на борту)**. Это расстояние 185 км – вертолёт Ми-8Т с 22 пассажирами на борту +2т груза преодолевает менее чем за 1 час и, кстати, он ещё без заправки пролетит в 2 раза дальше. Ощущение такое, что «РН-Аэрокрафт» создано для пропуска через неё немалых денег: то идея использования DHC-6 Twin Otter, с посадками прям на буровую, то безумство на 160 вертолетов AgustaWestland, из которых в 2012-2013гг. были получены десять новых AW139 (160 млн. евро). А 160 вертолетов AgustaWestland – это 2,56 млрд. евро убытка нашей вертолётостроительной отрасли, а точнее России и это уже экономическая диверсия против интересов России. А на г-на Кудашкина П.В., как на лицо не авиационное все и спишут. Может быть все так и было задумано?

Посмотрите на неудачный взлет DHC-6 Twin Otter, с грунтового аэродрома где-то там, у них, за бугром (по ссылке внизу)…. Укатанная гравийная дорога у них называется неподготовленным грунтовым аэродромом, с которого и предназначено взлетать этому DHC-6 Twin Otter. А теперь сравните эту «полосу» с полосой аэродрома Бодайбо. Поняли теперь, что к чему? То-то же!

Неудачный взлет DHC-6 Twin Otter: https://rutube.ru/video/f723ad4445b16e032f0e235f54243f06/

Посадку на снег смотрите здесь: https://rutube.ru/video/d3345ccd31aa7d5cd6348aab7d8c4088/

Фото крушения DHC-6 Twin Otter Series 300 reg. P2-KSF, 12 km ENE of Port Moresby-Jacksons International Airport (POM), Papua New Guinea), эксплуатант Heavilift:

Шансов выжить у пассажиров было немного: погибло 2 пилота и 2 пассажира, 7 пассажиров выжили.
Фото и данные из **Accident list: de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter (ASN).**

06.02.2014г. при посадке повредил переднюю стойку шасси DHC-6 Twin Otter Series 400 reg. RA-67282 авиакомпании «Чукотавиа» в а/п Анадырь. 2 члена экипажа и 7 пассажиров не пострадали.

Итак, согласно **Accident list: de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter (ASN)**
http://aviation-safety.net/database/types/de-Havilland-Canada-DHC-6-Twin-Otter/database
за все время эксплуатации произошло 358 авиационных происшествий (42,1% от всех выпущенных), не все они закончились гибелью людей. Полностью потеряно 274 ВС. Конструкция достаточно деликатная, посадочные площадки разные, поэтому даже опытному пилоту сажать/взлетать нелегко. Отметим также что после АП, проще приобрести новый самолёт, чем восстанавливать старый. Если обратили внимание, даже в нормальных метеоусловиях и на взлете и на посадке самолёт мотает очень сильно. А в СМУ его тем более трудно пилотировать, легкий он … Все-таки лучше наших Ан-24/Ан-26-100 для наших суровых условий и грунтовых аэродромов самолета не найти. Есть правда брат-близнец у Фоккеров - F-50 называется, издалека и не отличишь от Ан-24. Летные характеристики лучше, расход топлива лучше, те же 52 пассажира перевозит, садится и взлетает с грунта, стеклянная кабина, экипаж – 2 пилота. Остаток ресурса у них еще по 50000 (!) посадок, летать на нем и летать, сертифицирован он и FAA/EASA, но до сих пор не валидирован МАКом, заявку в 2012г. в МАК направили, ответа нет. Надежность 95,95%.

Х Р О Н О Л О Г И Я

Наиболее резонансные авиапроисшествия и катастрофы в 2014-2013гг

6.01.2014г., КВС Ми-8Т ОАО а/к «Комиавиатранс» выполнял полет на территории ЯНАО. **КВС самостоятельно изменил курс полета, чтобы высадить пассажира в пункте, отсутствующем в задании**. При выполнении посадки пилот попал в условия снежного вихря от лопастей несущего винта. Он не ушел, как того требовали правила, на второй круг. Пилот допустил разбалансировку вертолета, выразившуюся в потере пространственного положения ВС относительно земли. Это привело к соприкосновению рулевым винтом снежной и земной поверхности. В результате судно получило повреждения лопастей рулевого и несущего винта, концевой балки, хвостового и промежуточного редукторов, а также иные повреждения. Общий ущерб по данным следствия составил около 1 млн руб. Согласно приговору суда, КВС признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения воздушного транспорта). По приговору суда КВС оштрафован на 40 тыс. руб.

03.02.2014г. в ЯНАО вертолет Ми-8 RA-25655 а/к «Комиавиатранс» выполнявший рейс из Воркуты в Бованенково, совершил жесткую посадку и опрокинулся в 200 метрах от посадочной площадки Бованенково, в 40 километрах от побережья Карского моря. Воздушное судно доставляло работников ОАО "Ленгазспецстрой" к месту вахты. На борту

находились 19 человек, в том числе три члена экипажа. **Травмировано 4 пассажира, в т.ч. одна женщина, сорвавшимся с мест крепления дополнительным топливным баком**.
По версии следствия, **вина КВС заключается в ошибке, допущенной при заходе на посадку и попадании в условия ограниченной видимости**, вызванной переохлажденным туманом, потере контакта с земными ориентирами, вследствие чего, произошло касание вертолетом земли и последующее опрокидывание на борт. Собственник вертолёта Ми-8 авиакомпания ООО «Добролет» понесла убытки на сумму более 9 млн. руб. **Суд вынес приговор командиру вертолета авиакомпании "Комиавиатранс". Он признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения воздушного транспорта).**

31.05.2014г вертолет Ми-8АМТ упал в Мунозеро в Терском районе Мурманской области, в результате **погибли 16** из **18** находившихся на борту человек, в том числе **зам. губернатора Мурманской области Сергей Скоморохов**, начальник департамента лесного хозяйства по Северо-Западному федеральному округу, министр природных ресурсов и экологии Мурманской области и его заместитель, глава администрации Кировска, гендиректор ОАО "Апатит" Алексей Григорьев и его заместитель. Еще два пассажира получили тяжкие травмы.
По версии Северо-Западного следственного управления на транспорте СК РФ, генеральный директор ЗАО «Авиакомпания СПАРК авиа» и его заместитель по организации летной работы **в течение продолжительного времени нарушали требования безопасности жизни и здоровья потребителей**, «**не организовав надлежащий контроль за безопасностью полетов вертолета Ми-8АМТ при оказании услуг по выполнению авиационных работ, перевозке пассажиров и эксплуатации воздушного транспорта, что привело к трагическим последствиям**».

Комментарий АЦОР:
Ранее, при перевозке особо важных персон такому рейсу присваивался литер «ПК» и ВС и его документация, как и квалификация выделенных пилотов, проверялись специально созданной комиссией, которая давала заключение о возможности выполнения рейса с пассажирами столь высокого ранга. А здесь не был даже проведен элементарный авиационный-технический аудит, который бы предотвратил многочисленные нарушения, связанные с предстоящим полетом и, возможно, способствовал бы спасению пассажиров.

14.10.2014г. в Республике Саха (Якутия) при взлете произошло АПБЧЖ с вертолетом Ми-8Т RA-24506 АК «Алроса». Экипаж в составе 3 человек выполнял транспортный рейс по перевозке пассажиров и груза из города Жиганск на одну из буровую площадку ОАО "Алмазы Анабара". Вертолет упал на бок, задев винтом одно из строений на буровой площадке.
На борту находились 2 авиатехника и 11 пассажиров, всего 16 человек. По информации комиссии МАК причиной АП с вертолётом Ми-8Т RA-24506 **явились ошибки КВС в расчёте на посадку и технике пилотирования при выполнении посадки с массой, превышающей максимально допустимую, на площадку, подобранную с воздуха**.
Посадку выполнял КВС, находившийся, в состоянии алкогольного опьянения.
Способствующими факторами явились:
-решение КВС о выполнении полёта в состоянии алкогольного опьянения;
-неудовлетворительная работа фельдшера а/п Полярный в части не доведения информации до РП (диспетчера АДП) об отстранении КВС от выполнения полётов;
-непринятие мер по запрету вылета со стороны **и.о. командира звена после получения**

информации о выявлении у КВС алкогольного опьянения;
-неработоспособность СУБП в авиакомпании, что сделало возможным вылет вертолёта и выполнение полётного задания под управлением КВС, который не был допущен к полёту;
-неприятие мер другими членами экипажа по предотвращению выполнения полёта;
-превышение максимально допустимого веса вертолёта;
Комментарий АЦОР:
Превышение максимально допустимого веса вертолёта стало возможным из-за оформления отделом перевозок а/п Жиганск сопроводительных документов на рейс без реального взвешивания груза, находившегося в вертолёте, а также из-за нетребовательности и раздолбайства членов экипажа ВС.

Фото с сайта news.ykt.ru
В результате АП вертолет получил значительные повреждения, **один пассажир получил травмы**. Сумма ущерба составила 60 миллионов рублей.

7.12.2014г. вертолет Ми-8Т RA-06138 ОАО «2-й Архангельский авиаотряд» потерпел крушение в Ненецком автономном округе в 36 км южнее а/п Варандей. На борту находились семь человек. В катастрофе **погиб БМ и 1 пассажир**, **КВС-стажер, пилот-инструктор и 3 пассажира тяжело травмированы. Вертолет полностью разрушен**.
Причина: последовательное самовыключение обоих двигателей в результате попадания льда и снега в ГВТ обоих двигателей и малая высота полета, не позволившая выполнить посадку на режиме самовращения ротора НВ.
КВС-стажер, 28 лет, налет 2935/**216ч. Не выполнена норма налета 250 час. в качестве КВС Допуска к полетам по ПВП/ППП нет.**
Вопрос АЦОР: А что делал на борту пилот-инструктор?

!!!!!

02.07.2013 в Республике Саха (Якутия) произошла катастрофа с вертолетом Ми-8Т RA-22657 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии», КВС Михаил Бельков. На борту было 25 пассажиров, из которых 12 чел. – дети и 3 члена экипажа. **Погибло 24 пассажира, экипаж и 1 пассажир травмированы**.

Налет: КВС Ми-8Т 4807/**143 час, из которых 76 часов (т.е. половину) налетал за последний месяц! В день катастрофы налет составил 19 минут – именно с только времени ему потребовалось после взлета убить 24 пассажира, из которых половина были дети!**
Не выполнена норма налета 250 час. в качестве КВС и норма 30 час. по приборам и тем не менее получил свидетельство линейного пилота. ПВПд 150 х 2000 х25. 2П налет 4720; БМ -3719 час.

Расследование катастрофы с вертолетом Ми-8Т RA-22657 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» проводила комиссия МАК.
Наиболее вероятной причиной катастрофы вертолета Ми-8Т RA-22657 явилось **несоблюдение командиром ВС правил визуальных полетов (ПВП)**, установленных ФАП полетов в воздушном пространстве РФ, утвержденных Приказом Министра обороны, Минтранса, Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51 и ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 № 128, **выразившееся в**

несвоевременном принятии решения о возврате на аэродром вылета при ухудшении метеоусловий в полете ниже установленных для ПВП, снижении ниже безопасной высоты полета в горной местности. **Отсутствие опыта и навыков полетов по приборам и несоответствие фактического уровня подготовки КВС требованиям ФАП-147 «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам гражданской авиации», утвержденным Приказом Минтранса РФ от 12.09.2008 № 147, не были учтены ВКК Росавиации при выдаче КВС свидетельства линейного пилота.**

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- Неудовлетворительная подготовка экипажа к полету (предварительная подготовка к полету в полном составе экипажа не проводилась, в рабочем плане полета не отражены профиль полета в горной местности, рельеф местности, не указана безопасная высота полета по маршруту).
- Авиакомпания не довела до экипажа информацию о маршруте и высоте полета, поданных в плане полета и имеющихся в разрешении центра ЕС ОрВД на использование воздушного пространства.
- Неудовлетворительный уровень выполнения технологии работы и взаимодействия в экипаже.

Получению телесных повреждений и гибели пассажиров способствовали:

- наличие в грузовой кабине **незакрепленного багажа**, перевозимой почты и груза;
- **неиспользование ремней** безопасности пассажирами;
- **непродуманное размещение пассажиров** и **перевозимых детей на сиденьях**;
- **КВС и 2П не имели допуска к полетам с использованием СРПБЗ.**

При включенной системе СРПБЗ, она обеспечила бы предупреждение экипажа об опасности. При соответствующей подготовке экипажа по использованию системы СРПБЗ в полете, катастрофу, возможно, можно было бы предотвратить!. По результатам расследования разработаны рекомендации по повышению безопасности полетов.

Комментарий АЦОР:

1.Это комиссия МАК констатирует, что при включенной системе СРПБЗ и наличии допуска по её использованию катастрофу можно было бы предотвратить. Не слишком ли дорогую цену пришлось заплатить, чтобы прийти к такому глубокомысленному выводу? А где руководство авиакомпании было все эти годы, где летный директор, отвечающий за ОЛР, где инспекция была и где, наконец, было Якутское МТУ ФАВТ?

2. Эти мерзавцы все должны были уволиться после такого позорного случая, как они после этого в глаза своим сотрудникам могут смотреть? Т.е. в ту пору ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» вполне заслуживала титула **«Авиакомпания всеобщего пофигизма»,** да простят меня жители Якутии!!!

3. КВС Бельков после возбуждения уголовного дела был отстранен от полетов и уволен из авиакомпании «Полярные авиалинии». Приговором суда КВС Михаилу Белькову назначено наказание в виде 6,5 лет лишения свободы с отбыванием в колонии-поселении. Но он остался жив!

НЕМНОГО О РЕСУРСАХ ВЕРТОЛЁТОВ (специально для прессы и т.н. «экспертов»):

Некоторые СМИ взахлеб устами неких доморощенных экспертов расписывают, что наши вертолётчики летают на отработавших ресурс вертолётах. Та же «Новая газета» «исследовала» причины гибели людей» По её «*компетентному» мнению «..кормильцы России (в Ванкоре, образцовом нефтепромысле — несколько бюджетов страны) летали на аппарате Ми-8Т (ТВ*) RA-25361, с первого полета которого прошли 33 года 11 месяцев. И эксплуатировался он постоянно в жестких условиях Сибири. Ресурс на 96%, по данным реестра, был исчерпан…*» Так вот прямо и написано.

Комментарий АЦОР:

1. *Господа журналисты, и т.н. «эксперты», ну не пишите о том, чего не знаете. Вертолёт был обычный, гражданский Ми-8Т RA-25361– транспортный. Зачем Вы присобачили ему в скобках буквы ТВ? Ми-8ТВ это следующая военная модификация вертолёта, имеет усиленные пилоны для подвески большого количества вооружения, а также пулеметную установку в носовой части кабины. За счет перестановки РВ на левую сторону была увеличена его эффективность. Так вот, поскольку на вертолёте RA-25361 перестановки РВ на левую сторону не было, вертолёт был без пулемета и усиленных пилонов, а также, зарегистрирован в реестре Гражданских ВС – он является **гражданским вертолётом Ми-8Т**, что подтверждается последующим донесением об АП с вертолётом Ми-8Т RA-25361, Свидетельством о Государственной регистрации гражданского воздушного судна (ГВС) №7052 от 23.03.2009г и Сертификатом летной годности ГВС №2072141044 от 23.01.2014г**.**
См. фото:

2. **Бюллетенем №М2674-БЭ-Г для Ми-8 и их модификаций установлены следующие ресурсы/сроки службы планера:** - назначенный ресурс 26000 часов, - назначенный календарный срок службы (КСС) 35 лет.
3. Бюллетенем №ТМ3208-БЭ-Г от 09.09.2011г. вертолётам Ми-8/Ми-8МТВ/Ми-8АМТ и их модификациям (п.2, Приложения 1 к Бюллетеню №ТМ3208-БЭ-Г) назначенный ресурс и КСС вертолётам Ми-8Т производства ОАО «У-УАЗ» с заводского номера 9744401 (разбившийся вертолёт зав. номер 98206821 попадает под это продление) могут поэтапно продляться до 30000час, а КСС – **без ограничений (!)** при условии соблюдения процедуры их поэтапного подтверждения.

4. Остаток назначенного ресурса по часам у Ми-8Т RA-25361 равен 11464 час, до ремонта - 458 час. Остаток назначенного срока службы 2 года 7 мес. с возможностью продления без ограничений. Остаток межремонтного срока службы – 3 месяца, также с возможностью поэтапного продления еще на 1 год как минимум. Так что вертолёту ещё летать бы и летать!

5. Таким образом, безапелляционный вывод «Новой газеты» об исчерпании ресурса на 96% по данным некоего реестра считаем **НЕСОСТОЯТЕЛЬНЫМ**, **умышленно или неумышленно нагнетающим и провоцирующим ненужную и непрофессиональную истерию в отношении использования вертолётов Ми-8Т российского (СССР) производства**. Возможно «Новая газета» таким образом подыгрывает идее НК «Роснефть» прикупить 160 вертолётов AgustaWestland, как якобы более надежных, для формирования собственного флота Роснефти?.

Полагаю, приведенные выше примеры показывают разницу между эмоциями журналиста и аргументированную, подкрепленную документами, позицию профессионала авиации.

З А К Л Ю Ч Е Н И Е:

В течение 2015г. в российской Гражданской авиации зафиксировали 41 авиационное происшествие, что стало максимальным значением за последние пять лет, следует из доклада Межгосударственного авиационного комитета (МАК), посвященного безопасности полетов в странах, находящихся в его ведении (документ в формате pdf).

В 2015г. по предварительной оценке МАК 70% АП обусловлены человеческим фактором, 24% - отказами/неисправностями авиационной техники, 6% - неблагоприятным внешним воздействием. Этот прогноз подтвержден статистикой аварийности по вертолётам в 2015г: из 11 авиапроисшествий (в т.ч. 5 катастроф) - 7 АП с вертолётами связаны с нарушениями, ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании ВС, в 3-х событиях имели место отказы авиационной техники, одно АП связано с неблагоприятным внешним воздействием

В 2015г. относительный показатель аварийности на вертолётах по авиационным происшествиям и катастрофам – самый высокий за период 2011-2015гг.! Статистические данные подтверждают нашу правоту, что *«ужесточать стандарты, определяющие требования к эксплуатации авиационной техники подрядных организаций»* **нет смысла**, потому как по отказам авиационной техники совершается всего 24% АП.

Также нет смысла в принятом решении Роснефти об *«ужесточении стандартов, определяющих требования к обучению и подготовке пилотов к экстремальным ситуациям с помощью специальной тренажерной техники»*. 70% АП и катастроф вертолётов связаны с нарушениями, ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании ВС, как правило, вне всяких экстремальных ситуаций.

По информации МАК, АП с вертолетами происходят из-за попадания в метеоусловия, не соответствующие правилам визуальных полетов (ПВП). При этом экипажи не переходят на полет по приборам (ППП) вследствие отсутствия навыков и психологической готовности, несмотря на формальные допуски части лётного со става к таким полетам.

Невыдерживание экипажами безопасных высот и скоростей полета приводят к АП типа CFIT - столкновение с землей в управляемом полете. Помочь в предотвращении подобных АП призваны системы раннего предупреждения близости земли типа СРПБЗ, EGPWS, TAWS. Однако, практика расследования происшествий с вертолетами показывает, что зачастую экипажи не имеют подготовки к эксплуатации данных систем и не включают их, кроме того, для удаленных районов отсутствуют базы данных подстилающей поверхности.

Значительная доля АП связана с необученностью к полетам по приборам, сознательным снижением до высоты ниже безопасной, выполнением маневрирования на малой высоте, потерей пространственной ориентировки при полете над водной и заснеженной поверхностями, приводящими к сваливанию ВС или столкновению с земной/водной поверхностью в управляемом полете.

Анализ причин катастроф и авиапроисшествий наводит на мысль о том, что многие правила летной и технической эксплуатации не выполняются личным составом либо сознательно, либо, что вызывает особенную тревогу, вследствие непонимания сути самих этих правил не только лётным составом, но и их руководителями, в первую очередь генеральными директорами, их замами по ОЛР. Мы в этом убедились, проводя многочисленные аудиты авиакомпаний и авиапредприятий. Особенно это ярко проявляется при изучении содержания

РПП авиакомпаний. Не встречалось нам ещё ни одного РПП, по тексту которого эксперты АЦОР не написали бы значительное количество замечаний. Ведь не случайно, по результатам анализа безопасности полётов в 2015г. МАК в своих рекомендациях главам авиационных администраций указывает:

- Обеспечить постоянную практику проверки выполнения принятых решений и мероприятий по безопасности полетов, а также рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий.
- Принимая во внимание неуменьшающийся процент авиационных происшествий, связанных с проявлением человеческого фактора в летной и технической эксплуатации воздушных судов, разработать в государствах целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов. Рекомендация давалась неоднократно.
- В авиакомпаниях в рамках СУБТ организовать действенный контроль за качеством выполнения экипажами полетных заданий по средствам объективного контроля.
- С учетом положений Приложения 19, а также документов ИКАО по управлению безопасностью полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, разработать и внедрить инструктивный материал по методам оценки соответствия организаций гражданской авиации и авиационной промышленности действующим требованиям, а также по разработке и утверждению/согласованию систем управления безопасностью полетов и программ подготовки летного состава эксплуатантов.
- С учетом положений документа ИКАО 10011 «Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них» организовать и провести исследования по изучению условий потери экипажами воздушных судов пространственной ориентировки и попадания в сложное пространственное положение с выдачей практических рекомендаций по повышению безопасности полетов. По результатам работы разработать и внедрить специальный курс повышения квалификации летного состава (типа Upset Recovery), предусмотрев в нем теоретическую и практическую части.
- При проведении периодической тренажерной подготовки для оценки качества выполнения упражнений (особенно по выводу ВС из сложных пространственных положений) использовать имеющиеся на тренажерах средства объективного контроля.
- Провести внеочередные проверки летных экипажей на выполнение стандартных операционных процедур при заходе на посадку по различным системам, а также при уходе на второй круг. Обратить особое внимание на соблюдение принципа Fly - Navigate - Communicate.
- Создать единую информационную систему (базу данных) по учету выданных свидетельств авиационного персонала, содержащую сведения, позволяющие установить дату и место выдачи свидетельства, а также копию представления (заявления) на выдачу свидетельства и копии представленных подтверждающих документов. Определить процедуру проверки данных, указанных в подтверждающих документах.
- Обратить внимание членов квалификационных комиссий всех уровней на необходимость контроля соблюдения требований руководящих нормативных документов ГА при допуске членов экипажей к работе. Установить персональную ответственность руководителей квалификационных комиссий за необоснованную выдачу допусков.
- Совместно с разработчиками аварийных радиомаяков (АРМ) принять меры по обеспечению надежности срабатывания аварийных радиомаяков при АП. Рекомендация давалась неоднократно.

<u>Комментарий АЦОР</u>:
Обратите внимание на стиль – создать, разработать, внедрить, разработать и внедрить, организовать и внедрить, установить персональную ответственность……

Все это уже было и есть, рекомендуется в каждом Отчете по расследованию катастрофы или АП, но увы, это поздно, ЧП произошло и люди пострадали. В работе руководства

авиакомпаний и летных служб нет индивидуальной конкретики, касающейся персонально каждого члена экипажа ВС. Аудиторский Центр «Оценка Рисков» выявляет несоответствия, касающиеся налета, текущей и периодической подготовки летного состава, участие членов экипажей ВС в авиационных происшествиях и степень вовлеченности каждого члена экипажа в авиационное происшествие во время проведения аудита, т.е. до принятия решения о рекомендации данного эксплуатанта Заказчику.

Например, из 35 допущенных лётным составом авиакомпании «XXX» за полугодие отклонений, 32 были скрыты за формулировкой «другие нарушения», хотя все они указаны в общей массе допущенных нарушений. Однако, в Анализах по безопасности полётов и ОЛР многие руководители перестали указывать содержание и обстоятельства допущенных нарушений, их количество, даты, фамилии КВС, номера бортов и маршруты полётов…. Т.е. замы по ОЛР действуют по принципу как бы кого-нибудь не обидеть. Это не анализ, как таковой, это просто статистика… Анализ, это когда мы видим что КВС Иванов И.И. в течение месяца имеет 4 замечания «Нет проверки РВ перед полётом» и руководитель по ОЛР принял меры (временное отстранение от полетов, направление на учебу, внеочередная проверка в полете с пилотом-инспектором и т.д.) и Аудиторский Центр не будет рекомендовать данного КВС для использования Заказчику до тех пор, пока не получит подтверждение от зам. руководителя по ОЛР об исправлении КВС своих ошибок.
Также, когда наши эксперты выявляют в Отчете запись **«Отклонения в эксплуатации систем - 12 замечаний»**, просят руководство разъяснить, какие это были нарушения и что по каждому нарушению было сделано. Иначе, нельзя – слишком велики риски возникновения чрезвычайных ситуаций в воздухе, поэтому нашим Заказчикам до получения полной ясности эти пилоты, эксплуатанты не могут быть рекомендованы. А половина «Отклонений в эксплуатации систем» происходит из-за неграмотности пилотов и неумения, вследствие этого, грамотно эксплуатировать системы ВС.
Наш девиз **«АП легче всего предотвратить, чем пожинать его последствия».**

Эксперты Аудиторского Центра «Оценка Рисков» за 15 лет работы много чего насмотрелись в авиакомпаниях и много чего предотвратили – незакрепленные ДТБ в салонах, незаконтренные соединения трубопроводов топливной, масляной и гидравлической систем, просроченные агрегаты, не сертифицированные компоновки салонов, отсутствие разовых осмотров ВС по указаниям Росавиации, неправильные записи в индивидуальных особенностях вертолётов, содержание РПП, противоречащее ФАП-128, неправильное заполнение свидетельств летных специалистов, не соответствующее ФАП-147 и т.д.

Преимущество экспертов-аудиторов АЦОР перед всеми – мы все специалисты из Гражданской авиации и имеем огромный опыт работы в авиакомпаниях, работали на разных должностях и с разными ВС, поэтому знаем куда лезть и чего смотреть, знаем досконально содержание всех необходимых документов, инструкций и приказов и, самое главное, мы работаем для нашего Заказчика, т.е. за его деньги, поэтому не закрываем глаза даже на любые мелочи. И, если авиакомпания хочет получить подряд на авиаперевозки/авиаработы она дорожит нашей рекомендацией.
Как аккредитованный Орган по техническому авиационному аудиту, Аудиторский Центр «Оценка Рисков» по результатам аудита не отстраняет авиакомпанию, ВС, тот или иной летный или технический состав – мы не надзирающий госорган.
Заказчику выдаются только рекомендации - как и при каких условиях можно эту авиакомпанию и её персонал использовать для нужд Заказчика и, с целью минимизации возможного риска, какие ограничения по использованию ВС, летного состава и ИТП надо ввести. Как правило, аудированные нами авиакомпании адекватно реагируют на наши рекомендации, поскольку все они четко аргументированы и обоснованы и удаляют несоответствия и недостатки в кратчайшие сроки.

Хотелось бы, чтобы Заказчики авиационных работ, транспортировки своего персонала, сами авиаперевозчики (эксплуатанты) поняли одну

простую вещь – главная цель борьбы с аварийностью вертолётов и самолётов – сохранение жизни пассажиров.

А для этого необходимо получить объективную информацию о том, что представляет собой та или иная выбранная Заказчиком авиакомпания. Они все имеют Сертификат эксплуатанта КВП (коммерческих воздушных перевозок), выданный соответствующими органами Росавиации. Но почему-то, при наличии у всех равных Сертификатов эксплуатанта КВП, одни падают и гробят людей и технику, а другие нет. Как это происходит, по каким причинам, мы попытались донести до Вас, Коллеги.

Надеюсь, понятно, что лучший способ уменьшить риск, сохранить жизни пассажиров и членов экипажей - проводить авиационный технический аудит выбранного Вами авиаперевозчика, компетентной независимой авиационно-аудиторской компанией, какой и является ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков».

Поэтому среди наших аудиторов-экспертов нет случайных людей, все они годами работают в ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» и проходят проверку при подтверждении Аудиторским Центром Аттестата аккредитации в качестве Органа по авиационному техническому аудиту раз в три года.

А.Н.Черкасов,
Президент,
ЗАО «Аудиторский Центр «Оценка Рисков»

P-S. О некоторых нюансах проведения авиационных аудитов и участия в проводимых нефтяными и газовыми компаниями тендерах на право проведения авиационно-технических аудитов мы расскажем в следующей информации. Информация будет не менее увлекательна, чем эта…..