

Анализ поисково-спасательных операций (работ), проведенных в 2010 году

В 2010 году дежурство в единой системе авиационно-космического поиска и спасания (далее – единая система) осуществляли **69** воздушных судов авиационных предприятий (в т.ч. самолетов – 17, вертолетов – 52), из которых 47 (самолетов – 13, вертолетов – 34) несли дежурство круглосуточно и 22 (самолетов – 4, вертолетов – 18) – по регламенту, что позволило прикрыть в поисково-спасательном отношении **73%** территории Российской Федерации днем и **40%** ночью.

В этом году ухудшилось прикрытие в поисково-спасательном отношении территории Центрального и Дальневосточного федеральных округов.

В Центральной зоне АКПС с 1.06.2010 г. дежурство осуществляют 2 самолета: Ан-2 в Воронеже (Чертовицкое) и Ан-26 в Н.Новгороде (Стригино).

В Дальневосточной зоне АКПС дежурство осуществляют 18 ВС (8 самолетов (5 Ан-26 и 3 Ан-2) и 10 вертолетов) вместо 39 ВС по расчёту. Вместе с тем в этой зоне в 2010 году проведено самое большое количество ПСО (Р) - 7 из 25 за год (Таблица № 2).

Государственная авиация с апреля 2009 г. дежурство в интересах единой системы не осуществляет.

В Военно-воздушных силах дежурство поисково-спасательных воздушных судов со спасателями на борту (25 ВС) осуществляется только для обеспечения учебно-тренировочных полетов по плану боевой подготовки.

В 2010 году дежурными сменами ГКЦПС зафиксировано 51 авиационное событие, в том числе:

- с воздушными судами гражданской авиации – 41;
- с воздушными судами государственной авиации – 9;
- с воздушными судами экспериментальной авиации – 1.

Дежурные поисково-спасательные силы приводились в готовность к вылету по тревоге в 56 случаях.

По состоянию на 31.12.2010 г. проведено **25** поисково-спасательных операций (работ), в том числе:

- дежурными силами единой системы – 16;
- дежурными силами государственной авиации – 3;
- совместно – 6.

ПСО (Р) проведены:

- по воздушным судам гражданской авиации – 15;
- по воздушным судам государственной авиации – 8;
- по воздушным судам экспериментальной авиации – 1;
- в неподтвержденном случае – 1.

Основные причины авиационных событий, по которым проведены ПСО (Р):

- отказ авиатехники – 11 ПСО(Р);
- ошибка в технике пилотирования – 12 ПСО(Р);
- чрезвычайная ситуация – 1 ПСО(Р);

ложная информация о падении вертолета – 1 ПСО(Р).

При проведении ПСО (Р) спасено **243** человека (из них 190 пассажиров и 53 члена экипажей), обнаружены погибшими 38 человек (из них 16 пассажиров и 22 члена экипажей).

При проведении ПСО (Р) силами, осуществляющими дежурство на основании заключенных с Росавиацией договоров, выполнено 92 полета с налетом 97 час. 49 мин.

Кроме того, с использованием воздушных судов авиационных предприятий проведены 3 работы по оказанию помощи населению (спасены 16 человек), а аварийно-спасательными подразделениями аэропортов – 4 аварийно-спасательные работы.

Количественные и качественные показатели ПСО (Р) за период 2006 – 2010 г.г. показаны в Справке по проведенным поисково-спасательным операциям (работам) Таблица № 1.

Количество проведенных ПСО(Р) в 2010 году по зонам поиска и спасания показано в Таблице № 2.

Проведенные поисково-спасательные операции (работы)

1. 5 января 2010 г. в 13.24 (время местное) в зоне ответственности Дальневосточного управления Росаэронавигации вертолет Ми-8 ЗАО «Мирнинское авиапредприятие акционерной компании «АЛРОСА», выполнявший по заявке полет по доставке 22 вахтовиков из аэропорта Мирный на площадку П-48, из-за отказа основной гидросистемы совершил вынужденную посадку на подобранную с воздуха площадку (азимут=210°, дальность=40 км от аэропорта Мирный). При этом пассажиры и экипаж не пострадали, вертолет повреждений не получил.

В 13.43 начальником Дальневосточного управления Росаэронавигации Тараненко С.В., учитывая установившиеся низкие температуры (-35° С), было принято решение на подъем трассового вертолета, прибывшего с маршрута. Поисково-спасательный вертолет Ми-8 этой же авиационной компании, осуществлявший дежурство в аэропорту Мирный, оставлен в дежурном режиме. Через 50 мин. (в 14.33) трассовый вертолет произвел взлет и, выполнив 2 полета, эвакуировал с места аварийной посадки пассажиров и экипаж аварийного вертолета в аэропорт Мирный. Налет составил 1 час 57 минут.

Недостатки:

аварийный сигнал от аварийного радиомаяка АРМ-406 с места вынужденной посадки по системе «КОСПАС-САРСАТ» не поступил.

2. 13 января 2010 г. в 14.40 (время местное) в зоне ответственности Сибирского управления Росаэронавигации вертолет «Робинсон R-44», принадлежащий частному лицу Стародубцеву В.П. (командиру воздушного судна) и зарегистрированный на гр. Мецбаян, выполнявший полет по заявке с 1 пассажиром на борту по маршруту Усть-Кут – устье р.Тала - Усть-Кут, при посадке на заявленную площадку у устья р.Тала (А=181° и Д=51 км) повредил

несущий винт. При этом аварийный радиомаяк АРМ-406 на борту ВС сработал автоматически, его сигнал был зарегистрирован системой «КОСПАС-САРСАТ», но своевременно данные о принятом сигнале из ГКЦПС в РКЦПС не поступили.

От оказания помощи в эвакуации с места аварийной посадки КВС отказался и принял решение вместе с пассажиром, состояние которого оценил удовлетворительным, самостоятельно следовать к близлежащей дер.Турука (в 8 км от места посадки), куда за ними из Усть-Кута должна прибыть автомашина, о чем сообщил по УКВ связи диспетчеру КДП аэр.Усть-Кут. В связи с тем, что КВС от помощи отказался, РП аэр.Усть-Кут сигнал «Тревога» и «Готовность» дежурным поисковым силам не объявлял, а телеграмму АЛР об авиационном происшествии отправил в РКЦПС только в 15.10 после требования ОД ГКЦПС. Решение на проведение ПСО (Р) руководством Сибирского МРУ не принималось.

14 января 2010 г. в 07.30 КВС, недошедший с пассажиром до дер.Турука и вернувшийся с ним к аварийному ВС, по сотовому телефону запросил у РП аэр.Усть-Кут помощь в эвакуации, при этом АРМ-406 не включил. В связи с неприбытием потерпевших бедствие в дер.Турука, поисковая группа МЧС, после обращения их родственников, на снегоходах провела поиск, оказавшийся безрезультатным.

Для поиска потерпевших бедствие в 07.49 начальником Сибирского управления Росаэронавигации Сороговцом В.В. была дана команда на вылет по готовности дежурному ПСВС вертолету Ми-8 авиакомпании «Аэропорт Братск» с СПДГ из состава Братской РПСБ. В 09.10 с аэр. Братск (после задержки по метеоусловиям аэр. Братска) дежурный вертолет произвел взлет и в 11.35 обнаружил аварийный вертолет. КВС и пострадавший пассажир, после оказания которому первой медицинской помощи (обморожение ног), в 13.00 дежурным ПСВС доставлены на аэр.Усть-Кут, а в 13.20 машиной скорой помощи - в горбольницу г.Усть-Кут. За время проведения ПСО (Р) дежурным ПСВС произведено 4 полета с налетом 04 часа 17 мин.

Недостатки:

неграмотные действия КВС, включившего при аварии ВС АРМ-406, но отказавшегося от помощи в эвакуации и покинувшего место аварийной посадки, чем дезориентировал органы УВД. Действия КВС значительно усложнили в дальнейшем проведение ПСО (Р).

3. 14 января 2010 г. в 16.27 (время местное) в зоне ответственности Дальневосточного управления Росаэронавигации (азимут-360°, дальность-30 км от аэродрома Дземги (Комсомольск-на-Амуре)) потеряна радиосвязь и пропала радиолокационная отметка от выполнявшего тренировочный полет по отработке пилотажа в зоне самолета ВВС Су-27 без боекомплекта на борту.

Привлечение к проведению ПСО (Р) 14.01.2010 г. дежурных поисковых воздушных судов от ВВС (2 Ми-8, 1 Ан-12), от Минпромторга России (1 Ми-8), от гражданской авиации Ан-26 КГУП «Хабаровские авиалинии» из аэропорта Николаевск-на-Амуре, выполнившего 1 полет с налетом 02 час. 35 мин.,

положительных результатов в поиске пропавшего ВС не дало.

15.01.2010 г. в 09.44 экипажем поискового Ми-8 (от Минпромторга России) обнаружены обломки самолета Су-27, а 16.01.2010 г. в 10.55 наземной поисковой группой МЧС - фрагменты тела погибшего летчика. В соответствии с п.13.8.6 Административного регламента Федеральной аэронавигационной службы по оказанию государственных услуг по авиационно-космическому поиску и спасанию в Российской Федерации ПСО (Р) закончена с момента установления факта гибели находившегося на борту летчика.

Недостатки:

самолеты ВВС не оборудованы АРМ-406;

информация об авиационном происшествии и вылетах поисковых ВС в ГКЦПС, в нарушение требований ТС-95, от органов ОрВД не поступала.

4. 17 марта 2010 г. в 10.50 (время местное) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Уральском федеральном округе вертолет Ми-2 ЗАО «Московский авиационно-ремонтный завод РОСТО», с 2 членами экипажа и 1 пассажиром на борту, выполнявший полет по маршруту Лангепас-Покачи по подбору с воздуха площадок для обслуживания газопровода ОАО «Лукойл», при взлете с площадки, подобранной с воздуха (азимут=305°, дальность=90 км от КТА Нижневартовск), зацепил рулевым винтом провод строящейся ЛЭП, вследствие чего произошло падение вертолета на землю и его последующее опрокидывание на левый борт. КВС получил легкую травму руки, другой член экипажа и пассажир не пострадали. КВС по мобильному телефону в 10.53 сообщил РП аэродрома Нижневартовск о бедствии.

Для поиска потерпевшего бедствие ВС в 11.38 (через 34 мин. после объявления РП аэр.Нижневартовск сигнала «Тревога») из аэр.Нижневартовск вылетел дежурный поисково-спасательный вертолет Ми-8 авиакомпании ОАО «Нижневартовскавиа» с СПДГ из состава Нижневартовской РПСБ. В 12.06 экипаж ПСВС обнаружил аварийный вертолет. После приземления поискового вертолета на подобранную с воздуха площадку и оказания пострадавшему первой медицинской помощи, раненый КВС эвакуирован на ПСВС, а пассажир и второй член экипажа аварийного вертолета - автомобильным транспортом прибывшей аварийно-спасательной команды на аэр.Нижневартовск. За время проведения ПСО (Р) дежурным ПСВС произведено 2 полета с налетом 01 час 43 мин.

Недостатки:

аварийный сигнал с места вынужденной посадки по системе «КОСПАС-САРСАТ» не поступил (аварийный радиомаяк АРМ-406 на борту отсутствовал);

КВС не использовал аварийную радиостанцию Р-855ум для привода ПСВС к месту аварийной посадки;

в нарушение требований п.2 ст.93 Воздушного кодекса Российской Федерации должностные лица ЗАО «Московский авиационно-ремонтный завод

РОСТО» не оповестили региональный КЦПС о потерпевшем бедствии ВС.

5. 19 марта 2010 г. в 13.40 (время местное) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Дальневосточном федеральном округе вертолет Ми-8 ООО «Авиационная компания «Камчатские авиалинии», с 3 членами экипажа на борту, выполнял полет по заявке по маршруту: аэропорт Авачинская бухта-площадка Нижнее Квачинская база по доставке на указанную площадку вахты газовиков в количестве 20 чел. и 400 кг груза. При выполнении посадки на указанную площадку (на удалении 250 км западнее аэропорта Елизово) вертолет попал в снежный вихрь, столкнулся с землей и опрокинулся на левый борт, получив повреждения фюзеляжа и винтов. Жертв и пострадавших нет.

Для оперативности в проведении ПСО (Р) был привлечен трассовый вертолет Ми-8 этой же авиакомпании, который в 13.43 произвел посадку у аварийного вертолета и, взяв на борт его экипаж и вахтовиков, в 15.44 совершил взлет, а в 17.04 – посадку в аэропорту Елизово, выполнив 1 полет с налетом в 01 час. 20 мин. Дежурное ПСВС (вертолет Ми-8 этой же авиакомпании со спасателями на борту в аэропорту Елизово), после снятия готовности к вылету, для проведения ПСО (Р) не привлекалось.

Недостатки:

аварийный сигнал с места аварийной посадки ВС по системе «КОСПАС-САРСАТ» не поступил;

в ГКЦПС телеграмма АЛР об авиационном происшествии направлена РП аэропорта Елизово через Дальневосточный РКЦПС только в 14.34, после требования ОД ГКЦПС.

6. 10 апреля 2010 г. в 14.20 (время местное) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Дальневосточном федеральном округе не вышел на связь в установленное время экипаж вертолета Ми-8 ООО «Авиационная компания «Камчатские авиалинии», выполнявший рейс в район перевала Дукук (80 км северо-западнее аэропорта Елизово) по обеспечению подъема на сопки 15 сноубордистов (из них 12 чел.-иностранцы граждане). Вертолет, ожидающий сноубордистов в конце трассы спуска у подножия сопки, был опрокинут и разрушен сошедшей снежной лавиной, спровоцированной спуском сноубордистов. При этом под лавину попали и сноубордисты. В 15.40 (через 33 мин. после объявления сигнала «Тревога») из аэропорта Елизово взлетел дежурный вертолет Ми-8 ООО «Авиационная компания «Камчатские авиалинии» с 4 спасателями из состава Камчатской РПСБ на борту. В проведении ПСО (Р) дополнительно приняли участие: резервный вертолет Ми-8 ООО «Авиационная компания «Камчатские авиалинии» с 4 спасателями из состава Камчатской РПСБ на борту и вертолет Ми-8 МЧС с 5 спасателями МЧС на борту. ВС, задействованными в поиске, 10 апреля 2010 г. было выполнено 9 полетов (из

них ВС авиакомпании – 6 полетов, с налетом 03 часа 10 мин.). Спасено 8 чел. (7 сноубордистов и 1 член экипажа), найдены погибшими 4 чел. (2 сноубордиста и 2 члена экипажа). В связи с наступлением темноты поиски ненайденных 6 сноубордистов были перенесены на следующий день.

С рассветом 11 апреля 2010 г. ПСО (Р) была продолжена. В течение дня всеми ВС было выполнено 10 полетов (в том числе дежурным вертолетом Ми-8 ООО «Авиационная компания «Камчатские авиалинии» с 6 спасателями на борту – 2 полета, с налетом 00 час. 53 мин.). Тела 6 сноубордистов были найдены и в 17.37 дежурным ПСВС были доставлены в аэропорт Елизово.

Общий итог проведенной 10-11 апреля 2010 г. ПСО (Р):

совершено полетов всеми ВС – 19, из них ВС ООО «Авиационная компания «Камчатские авиалинии» - 8;

налет ВС – 09 час. 25 мин., из них ВС авиакомпании «Камчатские авиалинии» – 04 час 03 мин.;

из 15 пассажиров и 3 членов экипажа спасено 8 чел. (7 пассажиров и 1 член экипажа);

найжены погибшими 10 чел. (8 пассажиров и 2 члена экипажа).

Недостатки:

аварийный радиомаяк АРМ-406, имевшийся на потерпевшем катастрофу ВС, не сработал;

информация от МКВЦ «КОСПАС-САРСАТ» в ГКЦПС не поступила.

7. 19 апреля 2010 г. в 15.00 (время местное) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Центральном федеральном округе вертолет АС-350 В2 ООО «Авиакомпания «БАРКОЛ» с 3 членами экипажа на борту выполнял полет в районе аэродрома Быково по программе переучивания на новую авиатехнику. Из-за отказа двигателя вертолет совершил жесткую вынужденную посадку у н.п.Остров (4 км юго-западнее г.Дзержинский Московской области). В результате жесткой посадки все члены экипажа получили тяжелые травмы, а вертолет – серьезные повреждения. В 15.05 КВС по мобильному телефону сообщил РП аэродрома Быково об аварии и запросил медпомощь. В 15.32 по команде РП аэродрома Быково был поднят в воздух вертолет Ми-8 (МВД России), экипаж которого в 15.40 забрал травмированный экипаж и в 15.52 доставил раненых в больницу. В 15.50 по команде начальника смены КЦПС ФГУ «Центральный АПСЦ» на вертодроме Солнцево был приведен в готовность к вылету дежурный вертолет Ми-8 ОАО «НПО «Взлет» с СПДГ из состава Московской РПСБ, участия которых в проведении ПСО (Р) не потребовалось.

Недостатки:

аварийный радиомаяк АРМ-406 на потерпевшем аварию ВС не сработал; аварийное оповещение ГКЦПС от АДП Быково по АФТН было получено через 23 мин. после установления факта авиационного происшествия (аварии).

8. 1 июня 2010 г. в 17.27 (время местное) в зоне ответственности

Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Дальневосточном федеральном округе вертолет Ми-8 ЗАО «Мирнинское авиапредприятие акционерной компании «АПРОСА», выполнявший полет по доставке 22 вахтовиков с площадки П-48 в аэропорт Мирный, из-за падения давления масла в главном редукторе, совершил вынужденную посадку на подобранную с воздуха площадку (азимут=195°, удаление=160 км от аэропорта Мирный). При этом пассажиры и экипаж не пострадали, вертолет повреждений не получил.

В 17.55 в аэропорту Мирный приведен в готовность к вылету дежурный поисково-спасательный вертолет Ми-8 этой же авиакомпании. По команде заместителя руководителя Мирнинского авиапредприятия, с разрешения начальника МРУ Росавиации по ОВД и АКПС в ДФО, в 19.50 дежурный поисково-спасательный вертолет произвел взлет, эвакуировал с места вынужденной посадки пассажиров и экипаж аварийного вертолета, совершив в 22.53 посадку в аэропорту Мирный. Дежурный поисково-спасательный вертолет выполнил 2 полета, налет составил 1 час. 45 мин.

Недостатки:

данных о срабатывании аварийного радиомаяка АРМ-406 от МКВЦ «КОСПАС-САРСАТ» не поступило;

телеграмма АЛР об авиационном происшествии поступила из аэропорта Ленск в ГКЦПС через 16 мин. после авиационного события, а команда на приведение в готовность к вылету ПСВС была дана через 28 мин.

9. 3 июня 2010 г. в 17.32 (время местное) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Северо-Западном федеральном округе вертолет Ми-2 ЗАО «Авиакомпания Конверс Авиа» с 3 членами экипажа и 1 пассажиром на борту выполнял облет магистрального газопровода Волхов-Петрозаводск. При заходе на посадочную площадку «101 км» (38 км юго-восточнее н.п.Лодейное Поле, Ленинградской области), вертолет задел несущим винтом провода ЛЭП, вследствие чего произошло падение вертолета на землю и его последующее опрокидывание на правый борт. Вертолет получил серьезные повреждения, а 2 члена экипажа – травмы различной степени тяжести.

В 17.48 по команде начальника смены ГКЦПС приведены в готовность: экипаж ПСВС Ми-8 ЗАО «Авиакомпания «Балтийские авиалинии» и СПДГ из состава Санкт-Петербургской РПСБ, осуществлявшие дежурство в аэропорту Пулковое (Санкт-Петербург). В 18.33 по команде начальника смены ГКЦПС дежурный вертолет с СПДГ на борту произвел взлет, поиск потерпевшего бедствие ВС, эвакуацию пострадавших в лечебное учреждение, с посадкой в 21.20 на посадочной площадке института им. Джанилидзе (г. Санкт-Петербург). В 21.43 вертолет совершил посадку на аэродроме вылета. При проведении ПСО (Р) совершено 3 полета ПСВС, налет составил 02 часа 15 мин.

Недостатки:

аварийный радиомаяк АРМ-406 не сработал;

КВС потерпевшего бедствие ВС, после авиационного события, по мобильному телефону докладывал РП аэропорта Пулково, начальнику смены РЦ Пулково, начальнику смены РКЦПС недостоверную информацию, вводя в заблуждение органы УВД.

10. 13 июля 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах вертолет Ми-24 (ВВС) с 2 членами экипажа на борту, выполнявший с аэродрома Ханкала (Грозный) полет по сопровождению колонны, в 12.13 (время местное) из-за падения оборотов несущего винта произвел вынужденную посадку с большой вертикальной скоростью. Вертолет получил повреждения и загорелся, экипаж покинул аварийный вертолет.

В 12.27 решением РП с аэродрома Ханкала поднято ПСВС вертолет Ми-8 (ВВС), экипаж которого в 12.55 обнаружил членов экипажа аварийного вертолета. В 13.02 пострадавший экипаж эвакуирован на борт ПСВС, в 13.28 доставлен на аэродром Ханкала. За время проведения ПСО (Р) ПСВС выполнено 2 полета с общим налетом 01 час 01 мин.

Недостатки:

информация о событии по АФТН не поступала;

срабатывания АРМ в данном районе не зафиксировано.

11. 24 июля 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Северо-Западном федеральном округе самолет Л-410 (принадлежность - ЦАК им.Чкалова РОСТО ДОСААФ), выполнивший аэрофотосъемку в районе Великого Новгорода при подлете к аэродрому посадки Псков в 14.40 (время местное) из-за отказа двигателей произвел вынужденную посадку вне аэродрома на площадку, подобранную с воздуха, в 3 км западнее н.п. Карамышево. Посадка произведена благополучно, самолет повреждений не получил, экипаж невредим.

В 14.50 были приведены в готовность ПСВС Ан-26 и Ми-8 с СПДГ из состава Санкт-Петербургской РПСБ, осуществлявшие дежурство в аэропорту Пулково (Санкт-Петербург). В 14.53 директором ФГУ Северо-Западный АПСЦ Ушатовым Ю.Н. принято решение о выходе НПСК из состава Псковской РПСБ к месту посадки.

В 14.58 к месту вынужденной посадки вышла НПСК (5 чел.) на автомобиле «Егерь».

В 15.36 НПСК прибыла на место происшествия, выяснила состояние экипажа и воздушного судна, организовала охрану ВС до прибытия работников транспортной прокуратуры. Помощь НПСК в дальнейшем не потребовалась. В 15.43 дежурные силы и средства приведены в исходное состояние.

Недостатки:

телеграмма АЛР об аварии поступила в адрес ГКЦПС в 14.41 (через 24 мин. после события);

информации о срабатывании АРМ-406 на аварийном самолете Л-410 из МКВЦ «КОСПАС-САРСАТ» не поступала.

12. 27 июля 2010 г. в 12.42 (время местное) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах вертолет Ми-8АМТШ (4 Командования ВВС и ПВО) с 3 членами экипажа на борту при выполнении по плану боевой подготовки учебно-тренировочного полета по горной подготовке в ПМУ самостоятельно производил посадку, не предусмотренную планом полета, на подобранную с воздуха площадку - северный склон восточной вершины горы Эльбрус на высоте 4804 м (азимут=267°, дальность=96 км от аэропорта Нальчик). После контакта несущего винта со скалой произошло разрушение хвостовой балки ВС фрагментами лопастей разрушенного винта, вертолет ударился о землю и опрокинулся на правый борт. После совершения грубой посадки члены экипажа остались невредимы, вертолет получил серьезные повреждения и восстановлению не подлежит. Экипаж потерпевшего бедствие ВС самостоятельно предпринял попытку спуска со склона горы, в процессе спуска был обнаружен спасателями МЧС и с их помощью доставлен в высокогорный лагерь спасателей.

По команде начальника смены регионального КЦПС в 13.15 в аэропорту Нальчик приведен в готовность к вылету вертолет Ми-8Т Красноармейского АТСК РОСТО и СПДГ (3 чел.) из состава Нальчикской РПСБ, осуществлявшие дежурство в аэропорту Нальчик. Решением начальника Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах В.С. Исаева, согласованным с начальником специального авиационного высокогорного центра и ЦКП ВВС, к проведению ПСО(Р) были привлечены вертолеты Ми-8МТВ (4 Командования ВВС и ПВО), учитывая знание КВС этих ВС маршрута полета и предполагаемого места посадки потерпевшего бедствие ВС. По команде начальника смены РКЦПС (в 13.55) через 28 мин. (в 14.23) вертолет Ми-8 МТВ (4 Командования ВВС и ПВО) с 3 спасателями СПДГ из состава Нальчикской РПСБ произвел взлет и, выполнив 2 полета с налетом 2 часа 05 мин., - эвакуацию экипажа потерпевшего бедствие ВС из высокогорного лагеря спасателей МЧС на аэродром Нальчик.

13. 2 сентября 2010 г. в 06.05 (время местное) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Уральском федеральном округе вертолет Ми-8Т ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» с 3 членами экипажа и 4 пассажирами на борту, выполнявший полет по маршруту аэр.Ноябрьск - посадочная площадка КС-1 - аэр.Тарко-Сале, из-за срабатывания

сигнализации «Пожар в правом двигателе» и последовавшего выключения двигателя совершил вынужденную посадку на подобранную с воздуха площадку (азимут=33°, дальность=95 км от КТА Ноябрьск). При этом пассажиры и экипаж не пострадали, вертолет повреждений не получил, о чем КВС сообщил РП аэр.Ноябрьск.

Для поиска потерпевшего бедствие ВС в 07.05 (через 51 мин. после объявления в 06.16 начальником смены КЦПС сигнала «Тревога») из аэр. Ноябрьск вылетел дежурный поисково-спасательный вертолет Ми-8 этой же авиакомпании со вспомогательной поисково-спасательной группой (ВПСГ) ноябрьского филиала ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» на борту, который в 07.35 обнаружил аварийный вертолет, а затем эвакуировал с места вынужденной посадки пассажиров и экипаж аварийного вертолета, совершив в 08.35 посадку в аэр.Ноябрьск. За время проведения ПСО (Р) дежурным ПСВС выполнено 2 полета с налетом 01 час. 45 мин.

Недостатки:

экипаж потерпевшего бедствие ВС не использовал АРМ-406 и резервную аварийную радиостанцию (типа Р-855 ум);

ПСВС вылетело с опозданием на 21 мин. из-за длительного (сверхнормативного) времени прибытия ВСПГ к ПСВС (администрацией аэропорта Ноябрьск не отработан вопрос заблаговременного назначения ВПСГ).

14. 7 сентября 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Северо-Западном федеральном округе самолет Ту-154М ЗАО «Мирнинское авиапредприятие акционерной компании «АЛРОСА» с 72 пассажирами и 9 членами экипажа на борту, выполнявший рейс по маршруту: аэропорт Полярный (Якутия) – аэропорт Домодедово (Москва), из-за отказа в 06.59 (время местное) на высоте 10600 м бортовой системы электроснабжения с последующим отказом приборного оборудования, в 07.58 аварийно (в ручном режиме, в условиях отсутствия радиосвязи и диспетчерского обслуживания) совершил вынужденную посадку на аэродроме Ижма (Республика Коми). После совершения аварийной посадки на высокой посадочной скорости (400 км/час) с неработающей механизацией крыльев, из-за небольшой длины ВПП (1,3 км), терпящий бедствие авиалайнер выкатился за пределы ВПП и, получив незначительные повреждения от столкновений с маловысотными лесонасаждениями, остановился в лесополосе на удалении 200 м от торца ВПП, пострадавших среди пассажиров и членов экипажа нет.

После получения в 06.59 информации об отказе бортовой системы электроснабжения авиалайнера РП Сыктывкарского РЦ ЕС ОрВД в 07.22 объявлена тревога дежурным авиационным поисково-спасательным силам и средствам аэропортов Ухты и Печоры, дополнительно приведены в готовность АССПС в аэропортах Нарьян-Мар и Вологда (в 08.00 и в 08.14 соответственно).

Дежурный поисково-спасательный вертолет Ми-8 ФГУП

«Комиавиатранс» с СПДГ (3 чел.) из состава ФГУ «Ухтинская РПСБ» на борту в 08.16 произвел взлет из аэропорта Ухта, в 09.00-обнаружение места вынужденной посадки аварийного ВС, в 09.08-высадку спасателей.

За время проведения ПСО (Р) в период с 08.16 до 16.20 были задействованы 3 вертолета ФГУП «Комиавиатранс» из аэропорта Ухта и 1 вертолет ФГУП «Комиавиатранс» из аэропорта Печора, которыми совершено 10 полетов с общим налетом 09 час. 01 мин., эвакуировано в аэропорт Ухта 79 чел. (72 пассажира и 7 членов экипажа).

При удовлетворительной организации и оперативном проведении поисковых и аварийно-спасательных работ отмечаются недостатки:

информация о терпящем бедствие ВС с МКВЦ «КОСПАС-САРСАТ» не поступила, что усложнило точное определение места терпящего бедствие ВС и его поиск;

аварийное оповещение регионального КЦПС органами ОВД о получении сигнала бедствия и об аварийной посадке терпящего бедствие лайнера осуществлялось несвоевременно (телеграмма АФТН РП Сыктывкарского РЦ ЕС ОрВД направлена в 07.05, а информация от него на РКЦПС поступила лишь в 07.17) и с задержкой по времени, что затруднило оперативное управление АССПС при проведении ПСО (Р);

первичная информация аварийного оповещения об авиационном происшествии в адрес ГКЦПС поступила по каналам дежурно-диспетчерской службы Ространснадзора и ответственного дежурного Росавиации, а не через КЦПС, что сказалось на оперативности и достоверности поступающей информации.

15. 14 сентября 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Северо-Западном федеральном округе на вертолете Ми-8Т ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выполнявшем рейс по маршруту н.п.Краснощелье - н.п.Ловозеро с 3 членами экипажа, 19 пассажирами и 276 кг груза на борту, в 12.09 (время местное) сработал речевой информатор «пожар в левом двигателе». Экипаж, сообщив об этом в 12.09 РП аэропорта Мурманск, в 12.15 произвел вынужденную посадку на площадку, подобранную с воздуха, в 118 км восточнее г.Мурманска, при этом пассажиры и экипаж не пострадали, вертолет повреждений не получил.

Через 5 мин. после совершения аварийной посадки (в 12.20) РП аэропорта Мурманск сообщил об этом в Санкт-Петербургский КЦПС, начальником дежурной смены которого в 12.22 объявлен сигнал «Тревога» ПСВС Ми-8 ГУ Республики Карелия «Северо-Западная база авиационной охраны лесов» и СПДГ (3 чел.) из состава Мурманской РПСБ, осуществлявшим дежурство в аэропорту Мурмаши.

В 13.04 дежурное ПСВС с СПДГ на борту произвело взлет из аэропорта Мурмаши, в 13.41 – промежуточную посадку продолжительностью 17 мин. на посадочной площадке в районе н.п.Ловозеро для доставки специалистов ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» к месту вынужденной посадки аварийного ВС, в

14.26 – посадку у обнаруженного аварийного ВС, а в 15.04 – доставку пассажиров и экипажа аварийного ВС в н.п.Ловозеро.

За время проведения ПСО (Р) дежурным ПСВС совершено 3 полета с налетом 1 час 33 мин., эвакуировано 22 чел. (19 пассажиров и 3 члена экипажа потерпевшего бедствие ВС).

Недостатки при проведении ПСО (Р):

оповещение дежурной смены КЦПС об авиационном происшествии произведено РП аэропорта Мурманск лишь через 11 мин. после поступления ему сообщения с борта аварийного ВС об информации о пожаре в левом двигателе;

необходимость промежуточной посадки продолжительностью 17 мин. на посадочной площадке в районе н.п.Ловозеро для доставки специалистов ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» к месту вынужденной посадки аварийного ВС не была согласована с дежурной сменой КЦПС.

16. 26 сентября 2010 г. в 12.02 (время местное) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах вертолет Ка-32 ООО «ДП» Аэро-Камов» с 3 членами экипажа на борту, выполнявший в горно-лесистой местности полет с посадочной площадки Солох-аул, в ПМУ столкнулся с опорой ЛЭП и рухнул на землю (азимут=45°, дальность=24 км от места взлета). При этом 2 члена экипажа погибли, 1 ранен, вертолет в результате возникшего пожара сгорел.

РП аэропорта Сочи, получив сообщение об авиационном происшествии, в 12.07 оповестил об этом КЦПС, в 12.46 дал команду на вылет ПСВС Ка-27пс АТСК ДОСААФ «Красноармейский» с СПДГ (3 чел.) из состава Сочинской РПСБ на борту, осуществлявшим дежурство в аэропорту Сочи (удаление 56,7 км от места бедствия), который в 12.57 произвел взлет. Для оперативности оказания помощи потерпевшему бедствие ВС РПА в 12.04 перенацелил на поиск места бедствия находившийся в воздухе вертолет Ка-32 этой же авиакомпании, выполнявший авиационные работы в этом же районе, который в 13.20 обнаружил потерпевшее бедствие ВС и эвакуировал раненого члена экипажа потерпевшего бедствие ВС в лечебное учреждение. ПСВС Ка-27пс со спасателями на борту эвакуировало тела погибших членов экипажа. За время проведения ПСО (Р) дежурным ПСВС совершено 2 полета с налетом 1 час 50 мин.

17. 29 сентября 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах вертолет Ми-24 (авиация МВД) с 3 членами экипажа на борту, выполнявший сопровождение вертолета Ми-8, перевозившего личный состав с аэродрома Ханкала (Грозный) на посадочную площадку Агро-Шарой, в 10.14 (время местное) упал на землю и опрокинулся

на бок (азимут=180°, дальность=75 км от аэродрома Ханкала), при этом экипаж остался жив.

В 11.08 дежурное ПСВС вертолет Ми-8 (ВВС) с СПДГ (3 чел.) на борту произвело взлет с аэродрома Ханкала, в 12.20 – обнаружил аварийный вертолет, высадил спасателей на подобранную с воздуха площадку и эвакуировал экипаж потерпевшего бедствие ВС на аэродром Ханкала, совершив в итоге 2 полета с налетом 1 час 22 мин.

18. 1 октября 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Сибирском федеральном округе самолет Ан-2 ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» с 2 членами экипажа и 8 пассажирами на борту, выполнявший по заявке срочного санзадания полет по маршруту п.п.Багдарин–п.п.Уаakit–п.п.Багдарин, вылетев с п.п.Уаakit, в 17.15 (время местное) совершил вынужденную посадку в 73 км от н.п.Багдарин Баунтовского района Республики Бурятия. При этом КВС аварийного ВС заблаговременно доложил о посадке ВС без указания места посадки, фактически не прибыв в пункт назначения. При совершении аварийной посадки второй пилот и 1 пассажир получили травмы. В связи с фактическим неприбытием названного ВС в н.п.Багдарин начальник смены РКЦПС в 17.23 дал команду на вылет ПСВС Ан-26 ЗАО «Авиакомпания «ИрАэро» с СПДГ (2 чел.) из состава Читинской РПСБ на борту, осуществлявшим дежурство в аэропорту Чита (Кадала) (удаление 332 км от места бедствия), которое в 18.06 произвело взлет, визуальный и радиотехнический поиск потерпевшего бедствие ВС. Обнаружив в районе с указанными координатами мигающий свет (предположительно от костра), КВС ПСВС в связи с темным временем суток и сложным рельефом местности принял решение СПДГ не десантировать. Дежурное ПСВС было возвращено в аэропорт Чита. К проведению ПСО (Р) по команде РКЦПС через РП аэр.Улан-Удэ (Мухино) был дополнительно привлечен вертолет Ми-8Т ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» с СПДГ (5 чел.) из состава Улан-Удинской РПСБ на борту, из расчета быть над местом бедствия (удаление 568 км) с наступлением рассвета следующего дня. Кроме того, в район бедствия из н.п.Багдарин в 20.15 на 2 автомобилях высокой проходимости вышла НПСК № 1 (6 чел.) МЧС и в 21.00-НПСК № 2 (9 чел.) на 2 вездеходах с прииска «Алексеевский» (удаление 30 км).

2 октября 2010 г. НПСК № 2, в сложных условиях горно-лесистой местности, ночью (в 04.02) обнаружила пассажиров и экипаж потерпевшего бедствие ВС на оленеводческой ферме. Вертолетом Ми-8Т ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» в 9.01 произведена их эвакуация на п.п.Багдарин.

За время проведения ПСО (Р) воздушными судами совершено 5 полетов с налетом 08 ч. 56 мин., эвакуировано 10 чел. (8 пассажиров и 2 члена экипажа потерпевшего бедствие ВС).

19. **2 октября 2010 г.** в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Сибирском федеральном округе самолет «Цессна Караван-208В» ОДО «Вельталь-авиа» с 3 членами экипажа и 6 пассажирами на борту, выполнявший полет по маршруту Ленск–Братск, из-за остановки двигателя в 09.18 (время местное) совершил вынужденную посадку на грунтовую автотрассу в лесу в 389 км от аэродрома Братск, в 42 км от н.п.Киренск. При этом пассажиры и экипаж не пострадали. После аварийной посадки КВС по спутниковому телефону доложил диспетчерам Киренского и Иркутского РЦ ОВД об обстоятельствах авиационного события и повреждениях ВС.

В 09.40 начальником смены КЦПС Сибирского АПСЦ на аэродроме Братск объявлена готовность дежурному экипажу вертолета Ми-8 ОАО «АэроБратск» с СПДГ (3 чел.) из состава ФГУ «Братская РПСБ», который в 09.08 произвел взлет, в 11.54 - посадку на месте аварийной посадки самолета. В 11.06 из аэропорта Киренск вышла НПСК МЧС в составе 6 чел. на автомобиле УАЗ, однако после посадки дежурного ПСВС на месте аварии НПСК была возвращена.

Приняв на борт 3 члена экипажа и 6 пассажиров, дежурное ПСВС в 12.08 произвело взлет, в 12.21 - посадку в аэропорту Киренск, а в 15.29 – посадку в аэропорту Братск.

За время проведения ПСО (Р) выполнено 3 полета с общим налетом 04 час. 50 мин. Эвакуированы с места аварийной посадки на аэродром Братск 3 члена экипажа и 6 пассажиров, которые от медицинской помощи отказались.

Недостаток:

информация от органов УВД по АФТН на ГКЦПС поступила через 2 часа 28 минут после вынужденной посадки.

20. **2 ноября 2010 г.** в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Дальневосточном федеральном округе в 12.47 (время местное) пропала радиосвязь с вертолетом Ми-8 (авиация ФСБ) с 4 членами экипажа на борту, выполнявшим учебно-тренировочный полет в районе аэродрома Хомутово (Южно-Сахалинск) на удалении 9 км от аэродрома. В 12.53 перенацеленным вертолетом Ми-8 авиации ФСБ обнаружен очаг сильного пожара на месте падения потерпевшего бедствие ВС.

В 13.10 диспетчером РКЦПС на аэродроме Хомутово были приведены в готовность ПСВС Ан-2 ООО «Северное Приморье» и СПДГ из состава ФГУ «Сахалинская РПСБ». В 13.10 к месту авиационного происшествия вышла НПСК РПСБ, СПАСОП аэропорта Хомутово, ФСБ и поисково-спасательная группа МЧС, прибывшие в 13.38 на место происшествия. В 13.40 выяснено, что потерпевший бедствие вертолет разрушен, все 4 члена экипажа погибли. На месте авиационной катастрофы выставлено оцепление в/ч 2199 (ФСБ), начали работу представители ФСБ, прокуратуры и следствия. В связи с наступлением

темноты продолжение работ перенесено на следующий день. Вся информация по авиационной катастрофе закрыта.

За время проведения ПСО (Р) вертолетом Ми-8 авиации ФСБ выполнен 1 полет с налетом 0 час. 57 мин.

Недостатки:

при проведении ПСО (Р) полностью отсутствовала радиосвязь, включая мобильную и спутниковую, с РПСБ и с НПСК;

после получения сигнала «Тревога» от РПА «Хомутово» дежурная смена «Сахалинской РПСБ» убыла к месту авиационного происшествия, не проинформировав об этом РКЦПС в течение 10 мин.

21. 19 ноября 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Уральском федеральном округе самолет МиГ-31 (ВВС) с 2 членами экипажа без боекомплекта на борту, выполнявший учебно-тренировочный полет в пилотажной зоне, потерпел аварию: попав в штопор, экипаж в 13.06 (время местное) катапультировался. Самолет упал на землю (азимут=72°, дальность=53 км от КТА Пермь (Б.Савино)) и разрушился, на земле жертв и разрушений нет.

В 13.12 начальником смены РКЦПС объявлен сигнал «Тревога» ПСВС Ми-8 ЗАО «Авиакомпания «Геликс» и СПДГ (4 чел.) из состава Пермской РПСБ, осуществлявшим дежурство в аэропорту Пермь (Б.Савино).

В 13.43 взлетом ПСВС с СПДГ на борту ПСО (Р) начата. Экипажем ПСВС в 14.02 обнаружен штурман-оператор, а в 14.06 – командир корабля, потерпевшего бедствие. В 15.18 в ПСВС в режиме висения с помощью подъемного устройства эвакуирован с земли получивший травму ноги командир корабля, которому оказана первая помощь. В 16.05 посадочным способом эвакуирован штурман-оператор. В 16.15 ПСВС взлетело с места обнаружения летчиков, в 16.44 произвело посадку в аэропорту Пермь (Б.Савино). В 16.45 ПСО (Р) окончена.

За время проведения ПСО (Р) ПСВС выполнено 2 полета с налетом 02 часа 41 мин.

22. 25 ноября 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Сибирском федеральном округе вертолёт Ми-8 ОАО «Новосибирский авиаремонтный завод» (Минпромторг России), выполнявший в ПМУ полёт с 3 членами экипажа, 8 пассажирами (вахтовики-строители) из н.п. Кыштовка и 1600 кг груза на борту, при заходе на посадку на п.п.Западно-Крапивинская Тарского района Омской области (азимут=337°, удаление=158 км от п.п.Кыштовка), в 12.09 (время местное) в результате возникшего самопроизвольного вращения на высоте 1,5-2 м, переместился на 50 м в сторону от посадочной площадки и упал на правый борт. При ударе о землю произошло возгорание ВС, все 3 члена экипажа получили тяжёлые ранения и были эвакуированы из горящего вертолёта на

безопасное расстояние местным персоналом буровой скважины. Из-за тяжёлого состояния членов экипажа получить информацию от них о наличии пассажиров на борту буроуикам не представилось возможным. О наличии 8 пассажиров на борту было установлено лишь после получения информации от заказчика ВС и обнаружения останков пассажиров при завершении тушения пожара буроуиками в 13.00

В 12.25 по команде РКЦПС в готовность к вылету приведено ПСВС вертолёт Ми-8Т ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» и СПДГ (3 чел.) из состава Колпашевской РПСБ, осуществлявшие дежурство в аэропорту Колпашево на удалении 438 км от места бедствия.

Потерпевшее бедствие ВС было обнаружено визуальнo в 12.11 пролетающим на удалении 6 км от места бедствия вертолётoм Ми-8Т АКГУП «Алтайские авиалинии», который в 12.25 эвакуировал экипаж потерпевшего бедствия ВС на аэродром Тара, выполнив 3 полёта с налётом 01 час 54 мин. Пострадавшие доставлены в горбольницу г.Тара, готовность к вылету дежурных сил и средств была снята.

Недостатки:

информация о срабатывании АРМ-406 на аварийном ВС из МКВЦ «КОСПАС-САРСАТ» в ГКЦПС не поступила;

КВС информацию о приёме на борт ВС пассажиров на п.п.Кыштовка на местный диспетчерский пункт не передал, что привело впоследствии к дезинформации органов УВД и ЕС АКПС.

23. 19 декабря 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Уральском федеральном округе вертолёт Ми-8 ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал» с 3 членами экипажа и 15 пассажирами (геологами) на борту, выполнявший рейс из н.п.Лабытнанги на п.п.«267-й километр» ж/д Обская-Бованенково, при заходе на посадку в 10.40 (время местное) не вышел на связь, одновременно пропала его радиолокационная отметка (дальность=244 км от КТА Салехард, 167 км от КТА Мыс Каменный). В результате падения вертолётa на землю 1 чел. погиб (КВС), 2 члена экипажа получили травмы, ВС получило значительные повреждения кабины и несущего винта.

В 10.51 к месту бедствия из аэропорта Салехард вылетел вертолёт Ми-8 этой же авиакомпании с ВПСГ (7 чел.), представителями авиакомпании во главе с её директором и врачами на борту, совершивший в 12.32 посадку в непосредственной близости от места авиационного происшествия.

В 10.55 РП аэродрома Мыс Каменный объявлен сигнал «Тревога» ПСВС Ми-8 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» с ВПСГ (7 чел.), осуществлявшему дежурство на аэродроме Мыс Каменный. После уточнения информации о том, что 2 пострадавшим на месте оказана первая помощь и к месту катастрофы вылетел вышеназванный вертолет авиакомпании, решением начальника МРУ по ОВД и АКПС В Уральском ФО А.Н. Шулеповым дежурный вертолет оставлен на месте базирования для наращивания, при необходимости,

авиационных сил и средств поиска и спасания.

В 14.26 пассажиры и экипаж потерпевшего бедствие ВС эвакуированы с места катастрофы вышеназванным вертолетом авиакомпании, в 15.40 доставлены в аэропорт Салехард. Доставкой их в лечебное учреждение г.Салехарда в 15.45 ПСО (Р) завершена.

Недостатки:

аварийный радиомаяк АРМ-406 на потерпевшем бедствие ВС не сработал, информация о его срабатывании из МКВЦ «КОСПАС-САРСАТ» в ГКЦПС не поступила;

в нарушение требований статьи 93 п. 2 Воздушного кодекса РФ должностные лица ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал» не оповестили немедленно региональный КЦПС о потерпевшем бедствие ВС (задержка с оповещением составила 2 часа 25 мин.);

начальник смены Уральского АПСЦ своевременно не проинформировал дежурную смену ГКЦПС о ситуации и принятом решении на проведение ПСО (Р), что заставило дежурную смену ГКЦПС вмешаться в ход поведения ПСО (Р).

24. 21 декабря 2010 г. в 11.30 (время местное) в ГКЦПС поступило сообщение от ОД МЧС о том, что оперативными органами МЧС получена информация от очевидца события о предположительном падении вертолѐта неизвестного типа и принадлежности в районе н.п.Облучье (135 км западнее г.Биробиджана) в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Дальневосточном федеральном округе. По словам очевидца события, он наблюдал падение вертолѐта и появившийся за сопками дымный шлейф, фото которого, сделанное его мобильным телефоном, он переслал оперативным органам МЧС.

После уточнения информации об отсутствии каких-либо авиационных событий в данном районе начальником смены Хабаровского РКЦПС дана команда на приведение в готовность к вылету ПСВС самолѐта Ан-2 ООО «Северное Приморье», осуществлявшего дежурство в аэропорту Благовещенск. Кроме того, в готовность приведѐн вертолѐт Ми-8 (МЧС) в аэропорту Хабаровск. Указанные ВС соответственно в 13.05 и в 13.21 произвели взлѐт с мест своего базирования и убыли в район поиска. Экипаж Ан-2, приступив в 14.48 к работе в районе поиска, в 16.03 в 7 км от н.п.Облучье визуально обнаружил дымные костры, разведѐнные бригадой лесорубов, прокладывающей просеку в лесу.

Получив от органов УВД команду на возвращение, ВС соответственно в 17.45 и в 17.38 произвели посадку в аэропортах базирования. За время выполнения ПСО (Р) (при неподтверждѐнном событии) выполнено 2 полѐта с налѐтом 08 час. 57 мин.

25. 28 декабря 2010 г. в зоне ответственности Межрегионального управления ФАВТ по организации воздушного движения и авиационно-

космического поиска и спасания (ОВД и АКПС) в Центральном федеральном округе в 21.24 (время московское) пропала радиолокационная отметка самолёта Ан-22 (ВВС), выполнявшего перелёт с аэродрома Воронеж (Балтимор) на базовый аэродром Тверь (Мигалово), и потеряна радиосвязь с ним (азимут=179°, дальность=257 км от аэропорта Внуково). На борту военно-транспортного самолёта находились основной и резервный экипажи (всего 12 чел.), опасный груз отсутствовал. Попытки установить радиосвязь с ВС оказались безрезультатными.

В 21.38 начальником смены РКЦПС Центрального АПСЦ дана команда на приведение в готовность к вылету ПСВС Ан-26 ЗАО «Лётные проверки и системы» и СПДГ из состава Нижегородской РПСБ, осуществлявшим дежурство в аэропорту Стригино (Нижний Новгород).

В 21.42 начальником смены РКЦПС Центрального АПСЦ аналогичная команда дана ПСВС Ан-2 ЗАО «Авиационная компания «Полёт» и СПДГ из состава Воронежской РПСБ, осуществлявшим дежурство в аэропорту Чертовицкое (Воронеж). Однако вылет данного ПСВС был исключён по причине сложных метеоусловий.

Вылеты ПСВС авиации Вооруженных Сил вертолётов Ми-8 (ВВС), осуществлявших дежурство на аэродромах Двоевка (Вязьма) и Малино также были отменены по метеоусловиям.

Получив информацию о звуке сильного взрыва и предполагаемом районе бедствия от ОД Центрального регионального центра МЧС России, поступившую от жителей д.Корсаково Орловской области, начальником смены РКЦПС Центрального АПСЦ в 22.21 объявлена команда «Тревога» СПДГ Московской РПСБ, базирующейся на вертодроме Солнцево (Москва), с постановкой задачи о выходе в район бедствия в варианте НПСК, которая убыла в район поиска в 22.53.

В 23.30 аналогичная задача была поставлена Воронежской РПСБ, НПСК которой убыла в район поиска (на удалении 250-280 км) в 00.08 29 декабря 2010 г.

ПСВС Ан-26 вылетело из аэропорта Стригино в район поиска лишь в 23.05, прибыв в район поиска в 01.13. В течение 25 мин. (до 01.38) им проведён радиотехнический поиск за облаками на высоте 6300 м, оказавшийся безрезультатным. По остатку топлива и сложным метеоусловиям в районе поиска ПСВС вынуждено было возвратиться с посадкой в аэропорту базирования в 02.57, совершив 1 полёт с налётом 03 часа 52 мин.

В районе бедствия в СМУ поисковые работы вели 4 группы от МЧС по Орловской области, 3 группы от МЧС по Тульской области общей численностью 47 чел. и 8 единиц техники, 1 группа от местного УВД, 1 группа местных охотников от администраций населённых пунктов Корсаков и Чернь Тульской области, НПСК воинской части аэродрома Клоково (Тула), оперативная группа ВТА.

В 02.52 поисковыми группами обнаружены 3 фрагмента потерпевшего бедствие самолёта, а в 04.20 – обширная воронка на месте падения ВС в лесном массиве западнее д.Красный Октябрь Черньского района Тульской области.

При этом выживших не обнаружено, пожара и ущерба на местности нет.

Прибывшие к месту происшествия соответственно в 05.30 и 06.03 НПСК Воронежской и Московской РПСБ, приняли участие в ликвидации последствий катастрофы. По решению руководителя работ 29 декабря 2010 г. убыли к местам дислокации, куда прибыли соответственно в 20.25 и 21.04 того же дня.

Недостатки:

сигнал бедствия от экипажа Ан-22 не поступил;

дежурное ПСВС Ан-26 ЗАО «Лётные проверки и системы» вылетело из аэропорта Стригино лишь через 01 час 27 мин. после объявления «Тревоги» (использовать АПА для буксировки ПСВС не удалось, ожидание другого буксира затянулось);

аварийное оповещение от Московского ЗЦ ЕС ОрВД по каналу АФТН поступило в ГКЦПС лишь через 25 мин. после наступления авиационного события.

Справка
по проведенным поисково-спасательным операциям (работам)

№ п/п		2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г. (на 31.12.2010)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Количество ВС , выставляемых на дежурство по ПСО всего (самолётов/вертолётов) Из них: гражданской авиацией государственной авиацией	135 (35/100)	130 (30/100)	125 (30/95)	97 (27/70)	95 (26/69)
		86 (23/53) 49 (12/47)	81 (17/64) 49 (13/36)	70 (16/54) 55 (14/41)	68 (18/50) 30 (9/21)	69 (17/52) 26 (9/17)
2.	Количество привлекаемых РПСБ	39	40	35	40	53
3.	Общее количество проведенных ПСО(Р) Из них: - по воздушным судам гражданской авиации - по воздушным судам государственной авиации - по воздушным судам экспериментальной авиации - в неподтвержденном случае - по самолетам (из них по Ан-2 и других легким и сверх легким ВС) - по вертолетам	10 10	18 10 7 1	40 28 12	24 16 7 1	25 15 8 1 1 8 1 17
4.	Налет авиационных сил поиска и спасания на одну ПСО(Р)	От 1,5 часа до 40 и более часов				
1	2	3	4	5	6	7

5.	Общий налет воздушных судов на ПСО(Р) - полетов - налет				91 137.28	92 97.49
6.	Спасено Из них: - пассажиров - членов экипажа	46 30 16	261 197 64	176 121 55	54 33 21	243 190 53
7.	Спасено при привлечении дежурных сил и средств для оказания помощи населению при чрезвычайных ситуациях и бедствиях (чел.)	74	218	354	15	16
8.	Обнаружено погибшими (чел)			137	46	38

Количество ПСО (Р), проведенных в 2010 г.
по зонам поиска и спасания

Таблица № 2

№ п/п	Наименование зоны АКПС	Количество во ПСР в зоне	Дата авиационного события	Примечан.
1	2	3	4	5
1.	Центральная	2	19.04. вынужденная посадка вертолета АС-350В2; 28.12. катастрофа Ан-22.	
2.	Северо-Западная	4	03.06. при заходе на посадку Ми-2 зацепился за ЛЭП; 24.07. вынужденная посадка Л-410; 07.09. вынужденная посадка Ту-154м; 14.09. вынужденная посадка Ми-8.	
3.	Южная	4	13.07. вынужденная посадка Ми-24 (ВВС); 27.07. высокогорная посадка Ми-8 (ВВС); 26.09. катастрофа Ка-32; 29.09. авария Ми-24 (МВД).	
4.	Приволжская	-		
5.	Уральский	4	17.03. авария Ми-2 при взлете; 02.09. вынужденная посадка Ми-8; 19.11. авария МиГ-31 (ВВС); 19.12. катастрофа Ми-8.	
6.	Сибирская	4	13.01. грубая посадка вертолета «Robinzon R-44»; 01.10. вынужденная посадка Ан-2; 02.10. вынужденная посадка самолета «Цессна Караван-208»; 25.11. катастрофа Ми-8.	
7.	Дальневосточная	7	05.01. вынужденная посадка Ми-8; 14.01. катастрофа Су-27; 19.03. авария Ми-8; 10.04. не выход на связь экипажа Ми-8; 01.06. вынужденная посадка Ми-8; 02.11. катастрофа Ми-8 (ФСБ); 21.12. не подтвержденная информация о падении вертолета.	
	Итого	25		

Из анализа поисково-спасательных операций (работ) можно выделить следующие недостатки, оказывающие влияние как на организацию ПСО (Р), так и на их проведение.

В 2010 году в ГКЦПС с МКВЦ «КОСПАС-САРСАТ» поступили сообщения о 621 случае срабатывания АРМ-406, из них в 527 случаях подтвердился факт срабатывания радиомаяков.

Информация о терпящем бедствие ВС с МКВЦ «КОСПАС-САРСАТ» по проводимым ПСО(Р) поступила только лишь в 6 случаях из 25 ПСО (Р) при 51 зафиксированном авиационном событии, что значительно затруднило при поиске точное определение места терпящего бедствие ВС.

Основные причины несрабатывания АРМ-406:

конструктивные недостатки по размещению АРМ-406 на борту ВС;

необученность летного состава по его эксплуатации;

отсутствие АРМ-406 на ВС государственной авиации.

Кроме того, экипажи воздушных судов не обучены в использовании резервной аварийной радиостанции (типа Р-855ум), что затрудняет проведение радиотехнического поиска.

В шести случаях отмечены факты несвоевременного оповещения КЦПС органами ОВД (управления полётами).

Должностные лица авиационного предприятия, которым стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне с опозданием или вообще не оповещают об этом уполномоченный орган в области использования воздушного пространства, тем самым не выполняют требования пункта 2 статьи 93 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Всё это приводит к задержке начала проведения поисково-спасательной работы, снижает эффективность мер, проводимых при организации и проведении поиска и спасания.

Как положительное следует отметить широкое использование транзитных воздушных судов (6 случаев), находящихся вблизи района бедствия, как для поиска, так и для оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, потерпевших бедствие.

Основываясь на анализе ПСО (Р), проведённых в 2010 году, можно сделать вывод о том, что поиск и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие организован на уровне, позволяющем пользователям воздушного пространства Российской Федерации осуществлять авиационную деятельность.

Для повышения уровня организации поиска и спасания необходимо осуществление следующих мероприятий:

завершить разработку нормативной правовой базы в сфере авиационно-космического поиска и спасания;

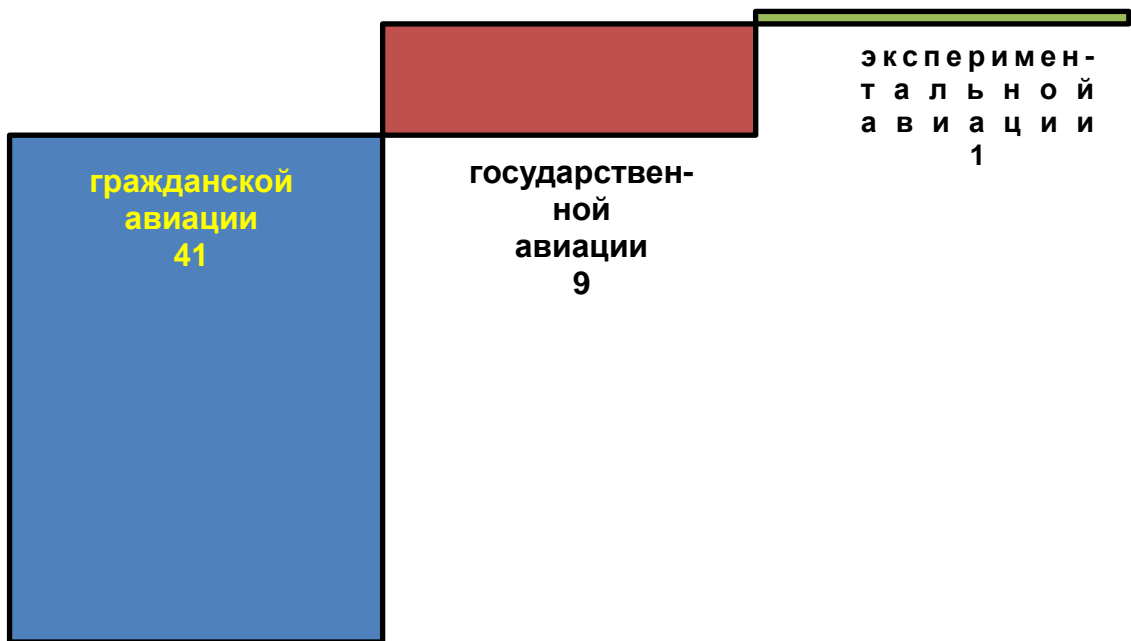
повысить активность территориальных органов по привлечению большего количества авиационных предприятий к организации и осуществлению дежурства сил и средств.

завершить формирование и оснащение имуществом региональных поисково-спасательных баз в авиационных поисково-спасательных центрах:
обеспечить постоянную натренированность спасателей.

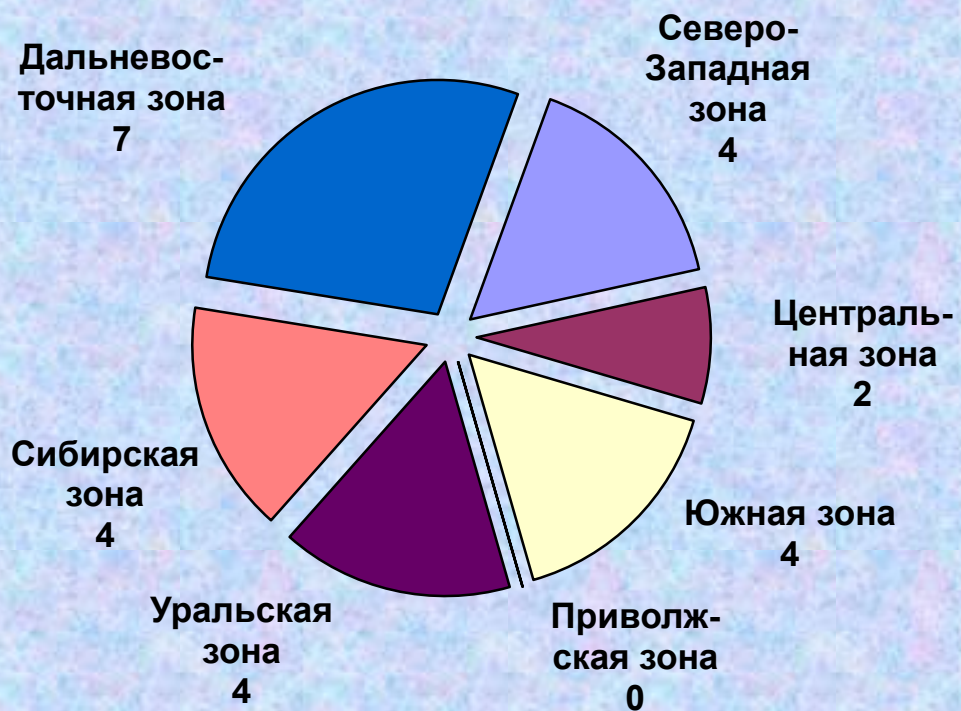
Диаграммы к анализу ПСО(Р) за 2010 год



Происшествия с воздушными судами в 2010 году



Проведенные ПСР по регионам в 2010 г.



Проведенные ПСР дежурными силами

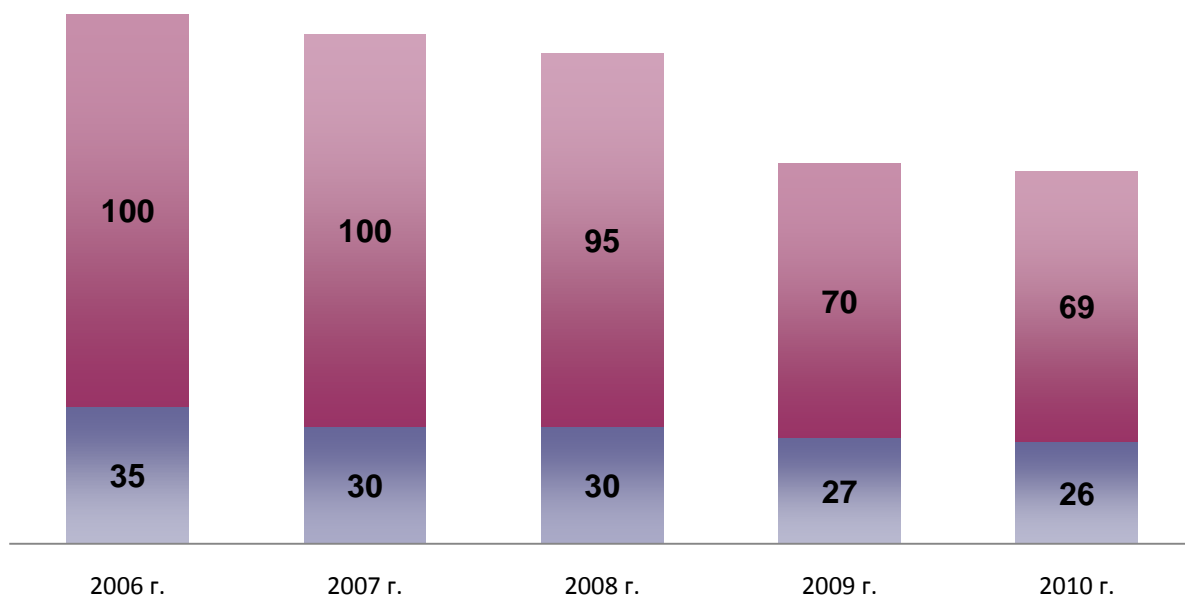
в 2010 г.



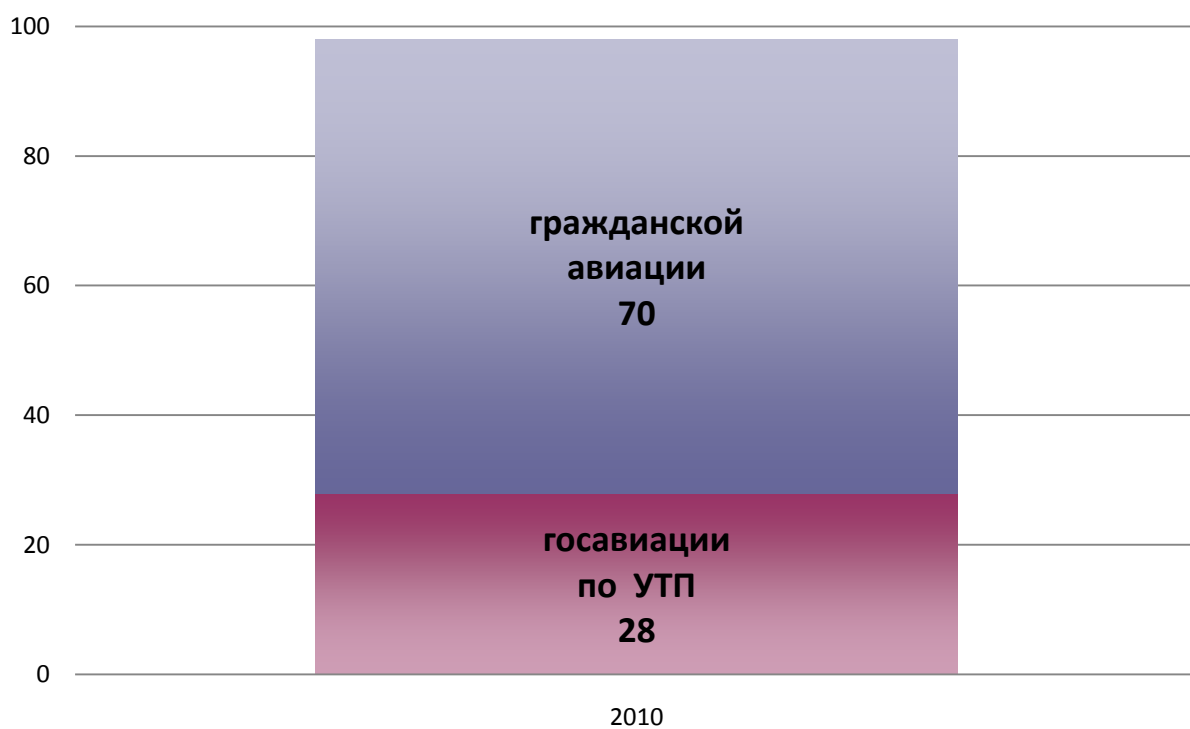
Дежурные силы ЕС АКПС по годам

■ Госавиация

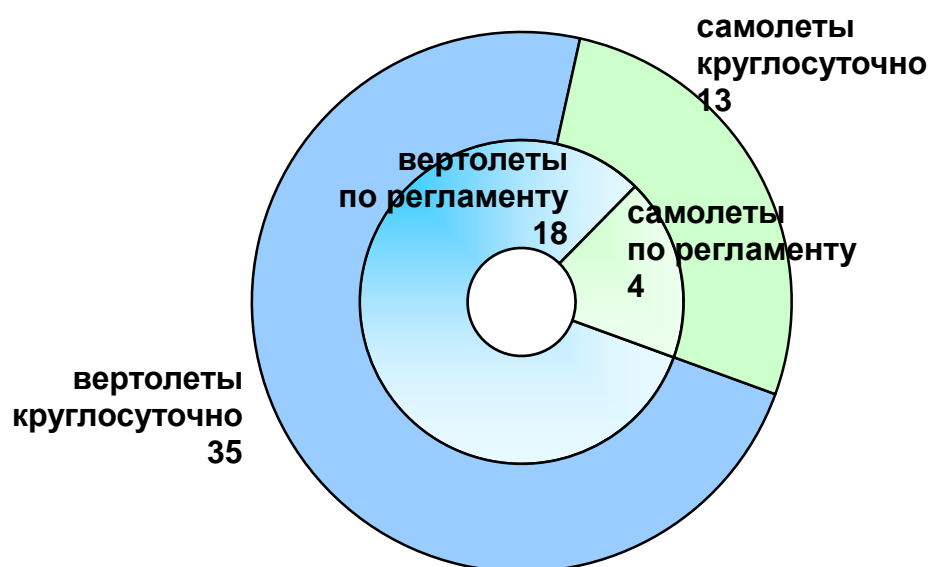
■ Гражданская авиация



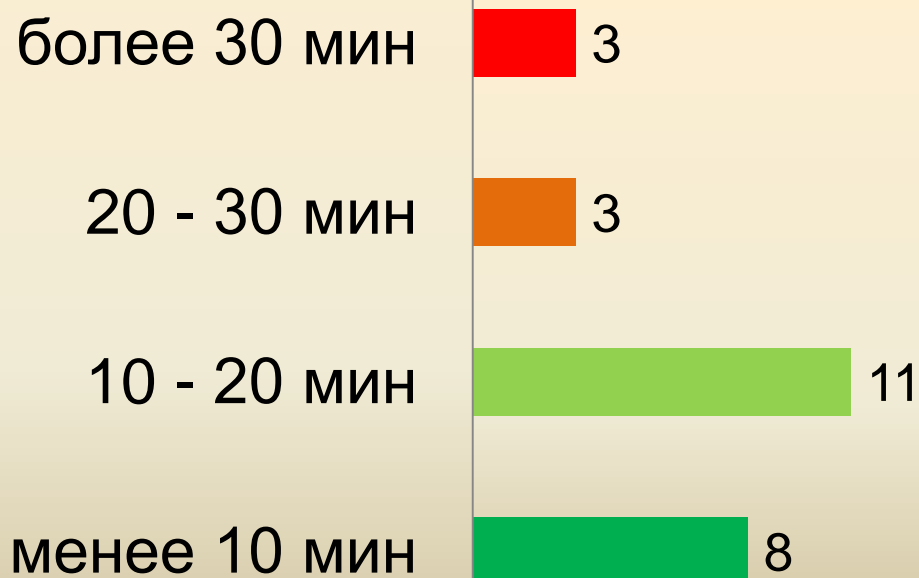
Дежурные силы ЕС АКПС (текущее)



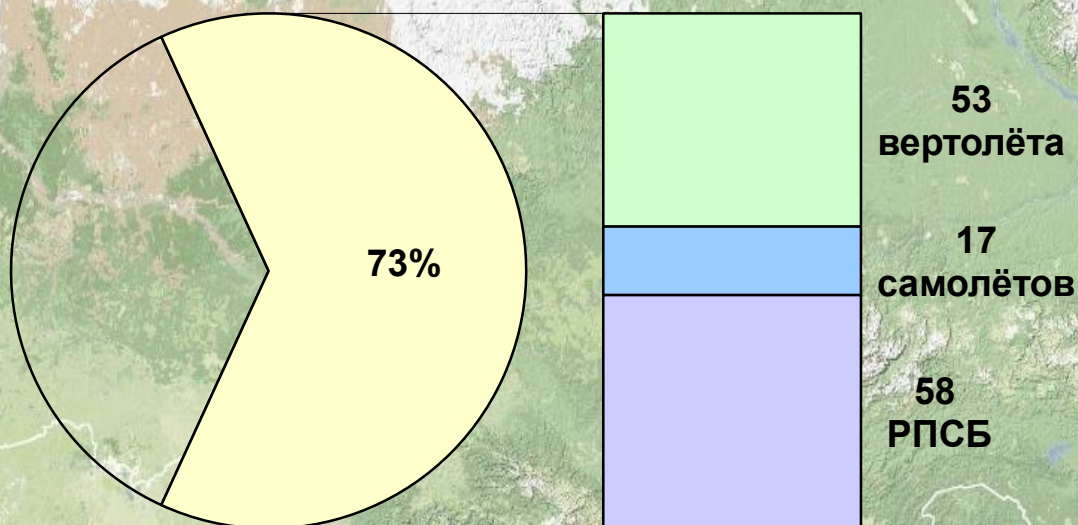
Регламент дежурства воздушных судов



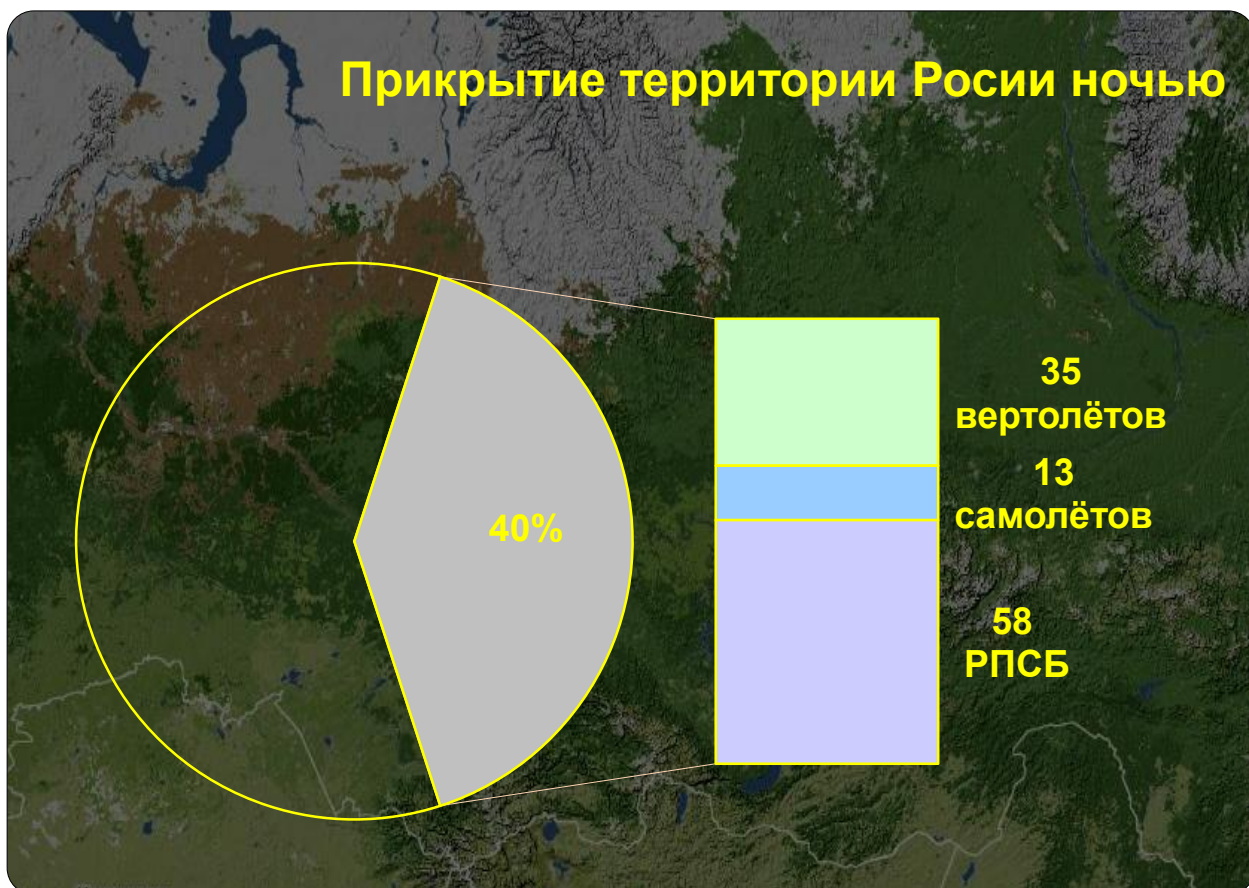
**Среднее время аварийного оповещения
при проведении ПСР в 2010 г.**



Прикрытие территории России днём



Прикрытие территории России ночью



Эффективность использования КОСПАС-САРСАТ в 2010 г.



ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ЕС АКПС

