

**Анализ
организации авиационно-космического
поиска и спасания в 2011 году**

I. Организация поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие

В 2011 г. дежурство в единой системе авиационно-космического поиска и спасания ежедневно осуществляли 76 экипажей поисково-спасательных воздушных судов гражданской авиации от 42-х авиационных предприятий и государственной авиации от Красноармейского АТСК «ДОСААФ» (20 экипажей на самолетах типа Ан-26 (Ан-24) и Ан-2 и 56 - на вертолётах типа Ми-8), из которых 59 экипажей (на самолетах – 17 и 42 - на вертолетах) несли круглосуточное дежурство и 17 (на самолетах – 3 и 14 – на вертолетах) согласно регламенту аэропорта базирования для дежурства.

Совместно с экипажами поисково-спасательных воздушных судов дежурство осуществляли 64 спасательные парашютно-десантные группы от 60 региональных поисково-спасательных баз (49 от ФКУ «АПСЦ» и 11 от ФКУ «РПСБ»).

Указанный состав сил и средств позволил прикрыть в поисково-спасательном отношении 73% территории России днем и 40% - ночью.

В 2011 году проведены 42 ПСО (Р). Из них:

дежурными силами и средствами гражданской авиации	30;
дежурными силами и средствами государственной авиации	9;
совместно	3;
по воздушным судам гражданской авиации	29 ;
по воздушным судам государственной авиации	12;
по воздушным судам экспериментальной авиации	1;
по самолетам	17;
(из них по Ан-2 и другим легким и сверхлегким ВС)	15;
по вертолетам	25.
В ходе проведения ПСО (Р) спасено 215 человек. Из них:	
пассажиров	142;
членов экипажа	73.

Количественные и качественные показатели ПСО (Р) за период 2007 – 2011 г.г. показаны в Справке по проведенным поисково-спасательным операциям (работам) в Таблице № 1.

Таблица № 1

**Справка
по проведенным поисково-спасательным операциям (работам)**

№ п/п		2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
1.	Количество ВС, выставляемых на дежурство по ПСО всего (самолётов/вертолётов): гражданской авиацией государственной авиацией	130 (30/100) 81 (17/64) 49 (13/36)	125 (30/95) 70 (16/54) 55 (14/41)	97 (27/70) 68 (18/50) 30 (9/21)	95 (26/69) 69 (17/52) 26 (9/17)	76 (20/56) 76(20/56) -
2.	Количество привлекаемых РПСБ	40	35	40	53	60 (64 СПДГ)
3.	Общее количество проведенных ПСО (Р): по воздушным судам гражданской авиации по воздушным судам государственной авиации по воздушным судам экспериментальной авиации по самолетам (из них по Ан-2 и другим легким и сверх легким ВС) по вертолетам	18 10 7 1	40 28 12 20 6 20	24 16 7 1 9 5 15	25 15 8 1 8 1 17	42 29 12 1 17 15 25
4.	Общий налет воздушных судов на ПСО (Р) - полетов - налет			91 137.28	92 97.49	153 224.33
5.	Спасено всего - пассажиров - членов экипажа	261 197 64	176 121 55	54 33 21	243 190 53	215 142 73
6.	Спасено при оказании помощи населению при ЧС	218	354	15	16	13
7.	Обнаружено погибшими (чел)		137	46	38	43

В 2011 году количество выполненных ПСО (Р) по зонам АКПС выглядит следующим образом (Таблица № 2):

Северо-Западная зона АКПС	4;	Уральская зона АКПС	5;
Центральная зона АКПС	3;	Сибирская зона АКПС	14;
Южная зона АКПС	7;	Дальневосточная зона АКПС	9.
Приволжская зона АКПС	0;		

Таблица № 2

Справка по ПСО (Р) в зонах АКПС в 2011 г.

№ п/п	Название зоны АКПС	Количество о 2011/2010 г.	Номер и дата поисково-спасательной операции (работы), обстоятельства авиационного происшествия	Примечание
1	2	3	4	5
<u>1</u>	Северо-Западная	4/4	<p>1. 20.01.2011 Катастрофа вертолёта AS-355, «Корпоративные вертолёты Северо-Запада», г. Санкт-Петербург.</p> <p>8. 05.06.2011 Невыход на связь в заданное время Ан-2, ДОСААФ.</p> <p>17. 12.07.2011 Авария Ми-8, ФГУП «Комиавиатранс».</p> <p>37. 03.12.2011 Катастрофа Сиера-2002, а\к «Челавиа».</p>	
<u>2</u>	Центральная	3/2	<p>3. 05.03.2011 Катастрофа Ан-148, ВАСО.</p> <p>36. 18 – 26.11.2011 Катастрофа R – 44, владелец вертолета.</p> <p>39. 04.12.2011 ПСО (Р) по сработавшему АРМ в ЦФО.</p>	Не подтвердил
<u>3</u>	Южная	7/4	<p>2. 15.02.2011 Вынужденная посадка Ми-28н, ВВС.</p> <p>5. 12.04.2011 Авария Ми-8, 929 ГЛИЦ.</p> <p>9. 09.06.2011 Авария R – 44 и ПСВС Ка-27 гора Эльбрус.</p> <p>10. 16.06.2011 Невыход на связь в заданное время Ми-26, ВВС.</p> <p>12. 23.06.2011 Катастрофа МиГ-29, ВВС Ахтубинск.</p> <p>38. 03.12.2011 Катастрофа самолета Сиера-2002, «Челавиа».</p> <p>41. 22.12.2011 Вынужденная посадка Ка-27, ФСБ РФ.</p>	

<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>
<u>4</u>	Приволжская	0/0		
<u>5</u>	Уральская	5/4	<p>6. 26.04.2011 Вынужденная посадка Ми-8, ОАО «Нефтеюганск».</p> <p>19. 19.06.2011 Катастрофа Ми-8, «Авиакомпания ЗАО «Уктус».</p> <p>24. 18.08.2011 Авария R-44, частная АК «МТА» (АОН).</p> <p>28. 06.09.2011 Катастрофа МиГ-31, ВВС.</p> <p>33. 20.10.2011 Вынужденная посадка Ми-8, «ЮТэйр».</p>	
<u>6</u>	Сибирская	14/4	<p>7. 02.06.2011 Вынужденная посадка Ан-2, АСК РОСТО.</p> <p>11. 18.06.2011 Авария Ми-2, «АэроГео».</p> <p>14. 05.06.2011 Катастрофа, Ми-8, «ЮТэйр».</p> <p>15. 10.07.2011 Авария R-44, принадлежит частному лицу.</p> <p>16. 11.07.2011 Вынужденная посадка, Ан-24, «Ангара».</p> <p>18. 17.07.2011 Вынужденная посадка Ми-8, «КрасАвиа».</p> <p>20. 21.07.2011 Вынужденная посадка Ми-2 «ООО Кречет».</p> <p>25. 22.08.2011 Катастрофа Ан-2, ОАО «Саянский кедр».</p> <p>29. 13.09.2011 Вынужденная посадка Ми-8, «ЮТэйр».</p> <p>30. 23.09.2011 Катастрофа самолёта X-32 «Бекас» АТСК «Аэромикс».</p> <p>31. 09.10.2011 Авария Ми-8, МЧС России.</p> <p>32. 15.10.2011 Вынужденная посадка Ми-8 «КрасАвиа».</p> <p>40. 20.12.2011 Катастрофа Ми-26, «Нефтеюганский ОАО».</p> <p>42. 29.12.2011 Проверка сообщения очевидца о падении ВС.</p>	Не подтвердил
<u>7</u>	Дальне восточная	9/7	<p>4. 06.04.2011 Авария Су-27, ВВС.</p> <p>13. 24.06.2011 Вынужд. посадка Ан-2, «Амурская база авиалесохрана».</p> <p>21. 24.07.2011 Катастрофа Ми-8, «ЧукотАвиа».</p> <p>22. 05.08.2011 вынужденная посадка Ан-2, «Алроса».</p> <p>23. 09 – 11.08.2011 Катастрофа Ан-12, а/к «Авис – Амур».</p> <p>26. 26.08.2011 Катастрофа Ми-24, ВВС.</p> <p>27. 31.08.2011 Аварийная посадка. Ан-2, Якутский АСК РОСТО.</p> <p>34. 07 – 08.11.2011 Вынужденная посадка Ан-2, Якутский АСК РОСТО</p> <p>35. 12.11.2011 Прекращение взлёта Ми-8, «Полярные авиалинии».</p>	

В 2010 году, по сравнению с 2011 годом, наибольшее количество ПСО (Р) выполнено в Дальневосточной зоне – 7, в Северо-Западной, Южной, Уральской, Сибирской зонах по – 4, в Центральной зоне – 2, а в Приволжской зоне ПСО (Р) не проводились, как и в 2011 году.

Дежурными силами и средствами в 2011 году выполнена одна ПСО (Р) в Татарском проливе по шхуне «ПАРТНЕР» (о. Сахалин) и одна работа по оказанию помощи населению в н.п. Гертма (А 285°, Д-76 км от г. Махачкала).

Из 42 ПСО (Р), проведённых в 2011 году, 7 ПСО (Р) проведены в условиях Заполярья.

В результате проведённых операций в Заполярье спасено 50 человек, из которых 16 членов экипажа и 34 пассажира.

Недостатки в организации поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие

В организации поиска и спасания в 2011 году основные недостатки вскрыты в организации дежурства сил и средств и при аварийном оповещении.

При организации дежурства:

1. Опоздание с вылетом по неготовности поисково-спасательного воздушного судна (отмечено 7 случаев – в 2010 году 1случай):

- 4 - по отказу авиатехники: 12.07.11 аэр. Ухта, Ми-8, «Комиавиатранс» отказ генератора;
- 17.07.11 аэр. Тура, Ми-8 «КрасАвиа» отказ генератора;
- 18.08.11 аэр. Мыс Каменный, Ми-8, «ЮТэйр» замена вертолётa по неисправности.
- 20.12.11 ОАО «НижневартовскАвиа» аэропорт Нижневартовск, возврат из-за падения давления масла в двигателе.
- 1 - по отсутствию АПА - 09.06.11 аэр. Нальчик, Ка-27, РОСТО.
- 1 - по заправке ПСВС - 05.07.11. аэр. Ванавара, Ми-8,КрасАвиа.
- 1 - по готовности СПДГ - 31.08.11 аэр. Якутск – аэр. Маган.

2. Привлечение к дежурству экипажа, не имеющего необходимый уровень лётной подготовки.

Авария поисково-спасательного вертолета К-27 при посадке в районе бедствия 09.06.11. (г. Эльбрус)

При аварийном оповещении:

из 42 ПСО (Р):

в 12-ти ПСО (Р) вскрыты нарушения органов ОВД (управления полётами) при передаче информации о бедствии в КЦПС (в 2010 году таких нарушений было 14 при 25 ПСО (Р));

в 12 авиационных событиях вскрыты нарушения в работе АРМ, в основном несрабатывание АРМ (в 2010 году таких нарушений было 14).

Вскрытые недостатки указывают на отсутствие должного контроля дежурных сил и средств со стороны руководящих и оперативных органов единой системы, а также на низкий уровень подготовки персонала органов ОВД (управления полётами).

Ярким примером, подтверждающим наличие указанных недостатков, является ПСО (Р) 09 июня 2011 г. в Южной зоне АКПС по вертолёту Робинсон R-44 (экипаж поисково-спасательного вертолёта от Красноармейского АТСК при посадке в районе бедствия не справился с управлением и потерпел аварию).

По нарушениям, вскрытым в организации и проведении ПСО (Р) 09 июня 2011 г., издан приказ Федерального агентства воздушного транспорта от 04.08.2011 № 470 «О недостатках при проведении поисково-спасательной операции (работы) в Южной зоне авиационно-космического поиска и спасания».

Говоря о недостатках в организации проведения ПСО (Р), особую роль нужно отвести ПСО (Р) 09 октября 2011г. по вертолёту Ми-8 МЧС России в Сибирской зоне АКПС, когда не удалось поднять дежурное поисково-спасательное воздушное судно, и на ПСО (Р) вылетел вертолёт от МЧС без спасателей.

II. Поисково-спасательное обеспечение полетов космических аппаратов (кроме объектов военного назначения) в 2011 году

В 2011 г. Росавиация организовала поисково-спасательное обеспечение 4-х запусков транспортных пилотируемых кораблей «Союз-ТМА», 4-х посадок пилотируемых спускаемых аппаратов, 6-ти запусков транспортных грузовых кораблей «Прогресс - М» и 22-х запусков автоматических космических аппаратов различного назначения с космодрома «Байконур».

Всего с 1960 по 2011 г. проведено - 1394 поисково-спасательных работ:
по пилотируемым КА-117;
по автоматическим КА-1277.

Количество ПСР по космическим объектам по годам:

	1960-2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Всего
Пилотируемые	90	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	117
Автоматические *	1247	8	3	7	2	2	7	1	-	-	-	-	1277
Итого	1337	10	5	9	4	4	9	3	2	3	4	4	1394

Примечание: * с 01.01.07 - кроме объектов военного назначения.

Вывод:

1. Уровень организации поиска и спасания в 2011 году значительно ниже, чем в 2010 году.
2. Снижена требовательность к руководителям авиапредприятий по содержанию сил и средств в постоянной готовности. Они не выполняют не только требования воздушного законодательства в сфере поиска и спасания, но и договорные обязательства с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

III. Возмещение затрат авиапредприятий на осуществление ПСО (Р)

Из 42 ПСО (Р) 33 работы выполнены с привлечением поисково-спасательных воздушных судов от авиационных предприятий.

Расходы авиационных предприятий на осуществление ПСР возмещаются, в соответствии с Правилами предоставления субсидий из федерального бюджета авиационным предприятиям и организациям экспериментальной авиации на возмещение затрат при осуществлении ими поисково-спасательных операций (работ) и участия в их обеспечении, утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 27.12.2010 № 1147 (далее – Правила).

На 01.01.2012 приняты к рассмотрению документы по 24 ПСО (Р) от 17 авиационных предприятий, на общую сумму 9,15 млн. руб. Затраты возмещены по 16 ПСО (Р). Фактически освоено 2 833 797,06 рублей или 12 % от выделенных средств.

Документы на возмещение затрат по 4-м ПСО (Р) от авиационных предприятий на сумму 2 581 834,57 рублей проходят проверку в соответствии с Правилами предоставления субсидий.

Документы на возмещение затрат по 4-м ПСО (Р) от ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» на сумму 2 120 312,29 рублей подлежат возврату в авиакомпанию в связи с превышением 60-дневного срока подачи заявления на возмещение затрат в соответствии с Правилами предоставления субсидий.

Заявления на возмещение затрат за полеты по заявкам морских спасательных координационных центров в Росавиацию не поступали.

Документы перед подписанием Соглашения приходится неоднократно возвращать на доработку.

Недостатки в отчётных документах:

сроки подачи документов не выдерживаются;

перечень документов не полный (часто отсутствуют – заявление и Соглашение);

имеются случаи приписок.

IV. Поисково-спасательные операции (работы), проведенные в 2011 году

1. 20 января 2011 г. Катастрофа вертолёта AS-355, КВС – Черепков, второй пилот – Жулин, РЕГ/04109, Региональная общественная организация

«Корпоративные вертолёты Северо-Запада» г. Санкт-Петербург, время 15 час. 37 мин. (мск), оз. Суходольское, Приозерского р-на, Ленинградской обл. (60 41 40 с.ш., 30 10 09 в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность - 10 баллов, сплошная, нижний край 50-100 м, снег, видимость 2-3 км, температура минус 2° С.

Число членов экипажа и пассажиров: 2 члена экипажа и 4 пассажира.

Обстоятельства происшествия: при выполнении полета по маршруту экипаж AS-355 попал в снежный заряд, начал снижаться и допустил в процессе снижения столкновение с ледяной поверхностью озера. В результате один пассажир погиб, трое получили травмы различной степени тяжести. С интервалом в 30 мин с острова Валаам, в том же направлении следовал вертолет Ми-8, № 25344, принадлежащий ЗАО «Газавиа», КВС – Базыкин. По команде МДП экипаж совершил посадку около упавшего вертолета, взял на борт трех раненых пассажиров, в 16.30 произвел взлет с места происшествия и в 17.01 совершил посадку в аэропорту Пулково.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 15.55 дежурной сменой ГКЦПС проведено аварийное оповещение РКЦПС Северо-Западного АПСЦ, получена информация от начальника смены о катастрофе вертолета в районе озера Суходольское.

В 16.00 дежурной сменой РКЦПС была дана команда на приведение в готовность дежурного поискового вертолета Ми-8 № 25524, КВС – Кабанов, АК «Балтийские авиалинии» на аэродроме Пулково.

В 16.04 дежурной сменой ГКЦПС по АФТН получено сообщение об авиационном происшествии из ЗЦ ЕС ОрВД Санкт-Петербурга.

В 16.10 от начальника Северо-Западного МРУ по ОрВД и АКПС Ковалева С.Е. было получено разрешение на вылет.

В 16.25 из Приозерска в район происшествия вышла оперативная группа МЧС.

В 16.37 экипаж доложил о готовности к вылету, экипажу переданы данные о местонахождении аварийного вертолета.

В 16.50 начальник отдела АКПС Северо-Западного АПСЦ Мошкин Н.А. доложил, что из-за плохой погоды в районе поиска решается вопрос о взаимодействии с МЧС для эвакуации оставшихся членов экипажа.

В 17.10 командир поискового вертолета Кабанов, имеющий ночной минимум 300х4,0, принял решение – взлет по метеоусловиям не производить.

По докладу начальника РКЦПС Ивкина А.А. два члена экипажа AS-355 эвакуированы на машине скорой помощи в г. Приозерск.

В 17.19 начальником смены РКЦПС снята готовность с дежурного вертолета.

В 19.25 машина скорой помощи доставила двух членов экипажа AS-355 в больницу г. Приозерск.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 2 члена экипажа, 3 пассажира.

Погиб 1 пассажир.

Выполнен 1 полёт с налётом 31 минута.

Недостатки: Несмотря на то, что вертолет AS-355 имел российскую регистрацию (свидетельство о регистрации № 5862 от 15.10.2007 года), АРМ-406 зарегистрирован в Бельгии, владелец вертолета не предоставил данные по вертолету в базу данных МКВЦ российского сегмента системы.

2. 15 февраля 2011 г. Вынужденная посадка вертолета **Ми-28н**, КВС - п/п-к Глянцев А.Н., ВВС, время 10 час. 41мин. (мск) приблизительно в 3 км от аэродрома Буденновск.

Метеоусловия в момент происшествия: малооблачно, видимость – 5-8 км, температура +2° С, атмосферное давление - 752 мм рт. ст., ветер – Ю-З, 5 м/сек.

Число членов экипажа и пассажиров: 2 члена экипажа (КВС- Глянцев А.П., штурман-оператор лейтенант Семавин И.А.), пассажиров нет.

Обстоятельства происшествия: По предварительным данным, при выполнении учебно-тренировочного полета сработала индикация наличия стружки в масле редуктора. Экипаж принял решение совершить вынужденную посадку.

При выполнении посадки вертолет разрушился, командир и штурман-оператор получили травмы.

От полученных травм командир экипажа скончался в лечебном учреждении.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

К месту происшествия в 10.50 был перенацелен пролетающий вертолет Ми-8 ВВС, КВС Гильманов, который в 10.54 произвел посадку у Ми-28, эвакуировал экипаж и в 10.57. взлетел на аэродром Буденновск.

В 11.00 посадка Ми-8 в Буденновске.

Дежурные силы Росавиации в готовность не приводились, т.к. информация о происшествии поступила после доставки экипажа в лечебное учреждение.

Итог проведения ПСО (Р): спасен 1член экипажа. Погиб 1 член экипажа.

Выполнено 2 полёта с налётом 0 час. 24 мин.

Недостатки: аварийное оповещение об авиационном происшествии поступило в Южный АПСЦ только в 11 час.20 мин. из-за проблем со связью.

3. 05 марта 2011 г. Катастрофа самолета **Ан-148**, КВС-Зубрицкий Ю.П., позывной - 45045, Воронежское авиастроительное объединение (ВАСО), г.Воронеж, время – 10 час.40 мин. (мск), деревня Гарбузово Алексеевского района Белгородской области, А-195°, Д-134км от аэродрома вылета (50° 27' 43'' с.ш., 038° 45' 06 '' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность - 10 баллов, сплошная, нижний край 500 м, видимость 4-5 км, температура минус 2° С.

Число членов экипажа и пассажиров: 6 членов экипажа, пассажиров нет.

Обстоятельства происшествия: при выполнении планового полета в зонах УУР 207/208 в 10.40 двусторонняя связь с экипажем прекратилась. По указанию РП аэродрома и разрешению Москва-Контроль Ан-148 45044, который также работал в зоне аэродрома Воронеж (Придача), выполнил визуальный полет по поиску пропавшего самолета. По докладу Ан-148 45044 в 11.03 на земле

обнаружен очаг пожара, обломки самолета и большое скопление народа в $Az=195^\circ$, $D=134$ км от аэродрома ($50^\circ 27' 43''$ с.ш., $038^\circ 45' 06''$ в.д.).

Падение самолета произошло в черте населенного пункта, жертв и разрушений на земле нет, на место прибыла местная пожарная команда, в дальнейшем и оперативная группа МЧС Белгородской обл.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 11.06 дежурной сменой ГКЦПС проведено аварийное оповещение РКЦПС Центрального АПСЦ, получена информация от начальника смены о катастрофе самолета Ан-148 в Белгородской обл.

В 11.10 дежурной сменой ГКЦПС была дана команда на приведение в готовность сил и средств ПСС в Центральном ФО (дежурного поискового вертолета Ми-8 № 92552, КВС – Толчин, на аэр.Внуково; дежурного поискового самолета Ан-2 № 17967, КВС Рындин, на аэр.Воронеж (Чертовицкое); дежурного поискового самолета Ан-26 № 26521, КВС Сагадатов, на аэр.Ниж.Новгород).

В 11.21 начальником Управления организации АКПС Прусовым С.А. была дана команда на вылет Ми-8 ПСС из аэр.Внуково.

В 11.58 дежурной сменой ГКЦПС по АФТН получено сообщение об авиационном происшествии из МЦ АУВД.

В 12.00 из аэр.Воронеж (Чертовицкое) в район происшествия вылетел самолет ПСС Ан-2 № 17967, КВС Рындин с СПДГ (2 спасателя и 1 фельдшер Воронежской РПСБ) на борту.

В 12.10 НС РКЦПС Центрального АПСЦ Савченков Н.Я. доложил о прибытии экипажа Ми-8 ПСС аэр.Внуково на вертолет и о том, что заправки (одна бочка) не хватает для полета в Воронеж. Прорабатывается вопрос об использовании аэр.Липецк в качестве аэродрома подскока.

В 12.45 из Воронежа выдвинулась дополнительная НПСГ в составе 7 спасателей Воронежской РПСБ наземным транспортом.

В 12.50 НС РКЦПС Центрального АПСЦ Савченков Н.Я. доложил, что решением нач.управления АКПС Центрального АПСЦ Уманского дан отбой вертолету ПСС Ми-8 (Внуково) и самолету ПСС Ан-26 (Ниж.Новгород), т.к. обломки самолета Ан-148 обнаружены, в поиске нет необходимости.

В 14.05 – 14.10 поисковый самолет Ан-2 прибыл в район происшествия.

В 14.15 с поискового самолета Ан-2 № 17967 десантирована СПДГ в составе 2-х спасателей и 1-го фельдшера с укладками Воронежской РПСБ, старший – Леонов.

В 14.45 самолет Ан-2 убыл из района поиска и по метеоусловиям Воронежа был отправлен на запасный аэродром Ст.Оскол, посадка в Ст.Осколе – в 15.43.

В 15.35 к месту события прибыла НПСГ.

По докладу старшего СПДГ Леонова, к моменту приземления СПДГ, оперативная группа МЧС извлекла из упавшего самолета останки 6 членов экипажа – 2 из огня, 4 из обломков, а также бортовые самописцы. Было организовано взаимодействие с МЧС, полицией, прокуратурой и администрацией на месте происшествия и прочесывание местности на

расстояние до 4 км и шириной до 1 км против курса падения ВС. Обломки самолета расположены компактно, 30 на 30 метров, одно крыло примерно в 150 метрах, отдельные фрагменты крыла и оперения на расстоянии до 2,5 – 3 км. Более масштабное обследование было невозможно из-за наступления темного времени.

По окончании необходимых действий, НПСГ и СПДГ Воронежской РПСБ в 19.55 выдвинулись к месту постоянного базирования, в 23.55 прибыли к месту дислокации.

Итог проведения ПСО (Р): десантирована СПДГ в количестве 2-х спасателей и 1 фельдшера Воронежской РПСБ.

Погибли 6 членов экипажа.

Выполнен один полёт с налётом 3 часа 43 мин.

Недостатки: При выполнении ПСР информации об экипаже и самолете от руководства ВАСО получить не удалось.

Сигналов КОСПАС по данному воздушному судну не поступало.

4. 06 апреля 2011 г. Авария самолета **Су-27**, КВС - майор Королев, позывной-30981, ВВС, время 10 ч. 32 мин. (мск), 6 км от КТА аэродрома Центральная Угловая (43°24'с. ш. и 132° 04' в. д.).

Метеоусловия в момент происшествия: ясно, видимость более 10 км, ветер юго-западный, 6 м/сек., атмосферное давление - 744 мм. рт. ст, температура + 6°С,

Число членов экипажа: 1 член экипажа (КВС).

Обстоятельства происшествия: при выполнении полета по УТП, после выполнения 3-его разворота и выпуска шасси в 10.32, загорелись 3 красные лампы отказа СДУ (управления самолетом). Летчик катапультировался. После приземления доложил по мобильному телефону РП и был эвакуирован наземным автотранспортом. Самолет столкнулся с землей и загорелся. Пожар был потушен в 10.45., жертв и разрушений нет.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 10.40 дежурной сменой Хабаровского РКЦПС в аэропорту Владивосток (Озерные Ключи) была объявлена тревога экипажу дежурного вертолета ПСС Ми-8 № 22904, КВС Городилов, однако заместитель командующего ЗАК ВВС и ПВО ген. м-р Юдин от помощи отказался. К месту падения были направлены Ми-8 №22779, КВС Гурманов, ВВС с аэродрома Черниговка и вертолет Ми-8 №23562, КВС Белов, ВВС с аэродрома Центральная Угловая. В 10.45 пожар на земле был ликвидирован, а в 11.20 ПСР была закончена.

Итог проведения ПСО (Р): **спасен** 1 член экипажа (КВС).

Недостатки: информация от органов УВД об аварии Су-27 в ГКЦПС по АФТН не поступала.

5. 12 апреля 2011 г., Авария вертолётa **Ми-8** КВС - Осадчий В.Б. 929 ГЛИЦ (Главный летно-испытательный центр ВВС.) время 15 час. 24 мин. (мск), А-90°, Д-225 км от КТА аэродрома Ахтубинск.

Метеоусловия в момент происшествия: облачность – 10 баллов, нижняя

граница 900м, видимость 10км, ветер 90°, 2 м/сек., атмосферное давление 742 мм рт. ст., температура + 10°.

Число членов экипажа и пассажиров: 4члена экипажа, пассажиров нет.

Обстоятельства происшествия: Экипаж выполнял облет мишенного поля на полигоне. При выполнении посадки экипаж допустил правое вращение вертолета с последующим грубым приземлением и опрокидыванием вертолета на правый борт. У вертолета повреждены хвостовая балка и передняя стойка шасси.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 15.35 дежурной сменой РКЦПС Южного АПСЦ дана команда на приведение в готовность в аэропорту Волгоград дежурного вертолета ПСС Ми-8 № 00234 АТСК РОСТО, КВС Швецов и спасателей РПСБ.

В 15.57 с аэродрома Капустин Яр произвел взлет экипаж вертолета Ми-8 № 65516, командир – Степанов, ВВС.

В 16.35 начальник Южного МРУ Росавиации Исаев В.С. дал указание снять готовность с дежурного экипажа в аэропорту Волгоград.

В 17.17 экипаж спасательного вертолета совершил посадку у вертолета экипажа Осадчего В.Б.. По докладу КВС, травму ноги получил борт-техник вертолета Железнячков А.В. летчики и пассажир невредимы.

В 17.29 экипаж , взяв на борт раненого члена экипажа, произвел взлет и в 18.31 произвел посадку на аэродроме Ахтубинск. После посадки пострадавший борттехник был доставлен в госпиталь.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 4 члена экипажа.

Выполнено 2 полёта с налётом 2 часа 22 мин.

Недостатки:

1. Информация от органов УВД по АФТН не поступала.
2. Сигналы АРМ-406 по системе «КОСПАС-САРСАТ» не поступали.

6. 26 апреля 2011 г. Вынужденная посадка вертолета **Ми-8**, КВС - Метла Ю.Д., РЕГ/24014, ОАО «Нефтеюганск», рейс НФ 9314, в 10 час.58 мин. (мск), точка с координатами: 61° 12' с.ш., 71°31' в.д.

Метеоусловия в момент происшествия: облачность – 10 баллов, нижняя граница 300м, видимость 4 км, ветер 300°, 6 м/сек., температура + 2°.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа и 3 пассажира.

Обстоятельства происшествия: отказ основной гидросистемы.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 11.17 ВРИО начальника Межрегионального управления Росавиации по ОВД и АКПС в УФО Коробков Б.Е. принял решение на проведение поисково-спасательной операции.

В 11.27 начальником дежурной смены РКЦПС Уральского АПСЦ Баландиным Н.Н. дана команда на приведение в готовность в аэропорту Ханты-Мансийск дежурного вертолета ПСС Ми-8 № 24157 а/к «ЮТэйр», КВС Гизатуллин и спасателей РПСБ.

В 12.12 взлет Ми-8 № 24157 с аэродрома Ханты-Мансийск.

В 12.47 посадка ПСВС на месте вынужденной посадки.

В 12.52 экипаж ПСВС доложил, что повреждений у вертолета Ми-8 рег.24014 нет, экипаж и пассажиры не пострадали, на земле ущерба нет.

В 13.01 взлет вертолета ПСС с места вынужденной посадки.

В 13.46 посадка в аэропорту Ханты-Мансийск.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 3 члена экипажа и 3 пассажира.

Выполнено 2 полета с налетом 1 час. 20 мин.

Недостатки: сигналы АРМ-406 по системе «КОСПАС-САРСАТ» не поступали.

7. 02 июня 2011 г. Вынужденная посадка **Ан-2**, КВС – Ибе Е.В., РЕГ/00421, АСК РОСТО, время 09 час. 05 мин. (мск), 6 км западнее н.п. Колывань (55°18' с.ш., 082°38' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: ПМУ.

Число членов экипажа и пассажиров: 1 член экипажа и 1 пассажир.

Обстоятельства происшествия: КВС доложил о перегреве двигателя и произвел посадку на подобранную с воздуха площадку.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания: объявлена «Тревога» на аэродроме Барнаул. ПСВС Ан-2 РЕГ/33336, КВС Червинский.

в 09.35 выход НПСК Новосибирской РПСБ на место вынужденной посадки.

в 10.34 прибытие НПСК на место вынужденной посадки ВС.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 1 член экипажа и 1 пассажир.

Недостатки: воздушное судно не оборудовано АРМ.

8. 05 июня 2011 г. Невыход на связь в установленное время экипажем самолета **Ан-2**, КВС -Кириченко Л.М. РЕГ/00224, ДОСААФ, время – 17 час. 35 мин.(мск), А-336°, Д–99 км от КТА аэродрома Ухта.

Метеоусловия в момент происшествия: безоблачно, видимость 10км, ветер 320°, 2 м/сек., атмосферное давление 745 мм рт. ст., температура + 16°.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа и 1 пассажир.

Обстоятельства происшествия: При выполнении задания в интересах лесоохраны, по патрулированию лесных массивов, экипаж произвел взлет с аэродрома ДОСААФ Коггойт (38 км. севернее а/п Сыктывкар) и следуя по маршруту полета в зону Ухтинского РЦ на рубеже передачи управления от Сыктывкара на Ухту, на связь с органом УВД не вышел.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 18 час. 01 мин. (мск) решением ПРП а/п Ухта Кондратюк В.В. дана команда на приведение в готовность в аэропорту Ухта дежурного вертолета ПСС Ми-8 № 24583 а/к «Комиавиатранс», КВС Лобанов и спасателей РПСБ.

В 18.48 взлет ПСВС по маршруту поиска.

В 20.50 экипаж самолета Ан-2 вышел по мобильному телефону на связь с офисом авиалесоохраны и сообщил о подлете к аэродрому вылета и заходе на посадку.

В 20.52 информация о выходе на связь самолета Ан-2 была передана РП Ухты и далее на ГКЦПС.

В 21.00 экипаж поискового вертолета совершил посадку в а/п Ухта.

Итог проведения ПСО (Р): выполнен 1 полет с налетом 2 час. 12 мин.

ПСО (Р) не выполнялась, т.к. в 20.50 экипаж вышел на связь.

Недостатки: информация от органов УВД по АФТН поступила через 59 минут.

9. 09 июня 2011 г. Авария вертолета **Р – 44** «Робинсон», КВС – Гуржуенко И.В., РЕГ/04331, а/к «Вертолетное продвижение», время - 10 час. 25 мин. (мск), А-258°, Д-95 км от КТА аэропорта Нальчик и поисково-спасательного вертолётa **Ка-27**, КВС Заборов Э.Н., позывной - 93223, Красноармейский АТСК «ДОСААФ», время 12 час. 57 мин. (мск), рядом с вертолётom R-44.

Метеоусловия в момент происшествия: ПМУ, видимость 10 км.

Число членов экипажа и пассажиров:

Р-44 - 1 член экипажа и 2 пассажира.

Ка-27 – 3 члена экипажа и 3 спасателя.

Обстоятельства происшествия:

Р-44 - при выполнении полета по маршруту и выполнении вынужденной посадки произошло грубое приземление вертолета, в результате которого воздушное судно получило значительные повреждения. КВС и пассажиры не пострадали.

Ка-27 - в 12 час. 57 мин. при попытке произвести посадку в районе аварии вертолётa R-44 поисково-спасательный вертолет Ка-27 скатился по склону горы с последующим его повреждением.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 11.00 дана команда на приведение в аэропорту Нальчик в готовность дежурного вертолета ПСС Ка-27 № 93223, КВС Заборов Красноармейский АТСК «ДОСААФ».

В 11.15 дана команда на вылет дежурного вертолета Ка-27.

В 11.40 РП а/п Нальчик Переверзин доложил, что вылет вертолета Ка-27 задерживается из-за отсутствия исправного АПА.

В 11.57 подано исправное АПА.

В 12.05 взлет вертолета Ка-27 с СПДГ(3 чел.) из аэропорта Нальчик.

В 12.57 при попытке произвести посадку в районе аварии произошло скатывание вертолета Ка-27 по склону горы.

В 13.06 с пл. Бештау (А - 335°, Д – 11 км. от г. Пятигорска) в район аварии вылетел вертолет R-44 «Робинсон» № 04286 а/к «Вертолетное продвижение».

В 13.24 принято решение и дана команда НС ГКЦПС на приведение в готовность вертолета Ка-27 и спасателей РПСБ в а/п Адлер.

В 13.25 НС РКЦПС Южного АПСЦ Гавришем А.А. согласовано приведение в готовность в а/п Нальчик вертолета Ми-8 (МВД).

В 13.48 в районе аварии произвел посадку R-44.

В 13.50 взлет и в 13.56 посадка R-44 на пл.МЧС Джилы-Су (ниже места аварии на 1000 м). Эвакуировано 2 пассажира.

В 14.05 из аэропорта Нальчик вылетел вертолет Ми-8 (МВД) № 28977 с СПДГ Нальчикской РПСБ (2 чел.)

В 14.45 Ми-8 (МВД) с режима висения поднял на борт 2-х человек.

В 14.49 посадка Ми-8 (МВД) на пл. МЧС Джилы-су.

В 14.53 повторный вылет Ми-8 (МВД) и подъем на борт с режима висения 7 человек.

В 15.02 посадка Ми-8 (МВД) на пл. МЧС Джилы-су.

В 15.40 взлет Ми-8 (МВД) с пл. МЧС Джилы-су, на борту 3 члена экипажа Ка-27 и спасатели РПСБ.

В 16.05 посадка Ми-8 (МВД) в а/п Нальчик.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 7 членов экипажа и 2 пассажира.

Выполнено 6 полётов с налётом 3 часа 08 мин.

Недостатки:

1. Вылет дежурного вертолета Ка-27 из а/п Нальчик произведен с задержкой на 35 минут из-за отсутствия АПА для запуска вертолета.

2. Экипаж не имел достаточного уровня лётной подготовки к выполнению ПСР в горной местности.

3. Сигналы АРМ-406 по системе «КОСПАС-САРСАТ» не поступали.

10. 16 июня 2011 г. Невыход на связь в установленное время экипажа вертолета **Ми-26**, КВС - Павловичев М.С., позывной - 22393, ВВС, время 9 час. 55 мин. (мск), в районе площадки на северном склоне горы Эльбрус (координаты: 43 °25' с.ш, 42 °30'в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность - 6 баллов, нижний край 800 м, видимость -10 км, ветер ю – в, 2 м/с, температура + 22°.

Число членов экипажа и пассажиров: 5 членов экипажа пассажиров нет.

Обстоятельства происшествия: В 9 час. 55 мин. (мск) вертолет Ми-26, вылетел с аэродрома Нальчик, в район площадки на северном склоне горы Эльбрус (координаты: 43 °25' с.ш, 42 °30'в.д.).

В 10.22 на контрольную связь не вышел.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания

В 11.10 дана команда на приведение в готовность дежурного вертолета ПСС Ми-8 № 00234, КВС Ломалов, Красноармейский АТСК «ДОСААФ» в аэропорту Нальчик.

В 11.19 приведен в готовность Ми-8 МВД на аэродроме Ханкала.

В 11.20 приведен в готовность Ми-8 ВВС на аэродроме Буденновск.

В 11.38 взлет вертолета Ми-8 ПСС, с СПДГ(3 чел.) из аэропорта Нальчик.

В 11.55 на удалении 60 км, от аэропорта Нальчик, поисковый вертолет попал в сплошную облачность, решением руководителя ПСР Шибарова В.В. дана команда на возврат.

В 12.09 посадка Ми-8 ПСС в аэропорту Нальчик.

В 12.12 через экипаж пролетающего вертолета R-44, экипаж вертолета Ми-26, передал РП аэродрома Нальчик, что находится на площадке в ложбине, на борту порядок, рассчитывают вылетать в 12.20.

В 12.48 посадка Ми-26 в аэропорту Нальчик.

Итог проведения ПСО (Р): выполнен 1 полет с налетом 31 минута, возврат по метеоусловиям. ПСО (Р) не выполнялась, в 12.05 экипаж Ми-26 вышел на связь.

Недостатки: информация о невыходе на связь экипажем вертолета Ми-26 дежурному штурману 194 КЦ АКПС не поступала.

11. 18 июня 2011 г. Авария вертолета **Ми-2**, КВС - Стряпков Н.М., РЕГ/23222, авиакомпания «АэроГео», время 08 час. 28 мин. (мск), 30 км севернее н.п. Токучет (500 км. с-в Красноярск), 57°54'. с. ш. и 96°41' в. д.

Метеоусловия в момент происшествия: облачно, с прояснениями, видимость - 10 км, температура + 18° С, атмосферное давление - 745 мм. рт. ст., ветер: северный, 1 м/сек.

Число членов экипажа и пассажиров: 1 член экипажа, 1 пассажир.

Обстоятельства происшествия: В 06.05 командир Ми-2 произвел взлет с площадки Осинный Мыс на авиалесопатрулирование.

После выполнения посадки на ограниченную площадку и высадки пожарных, командир вертолета принял решение о смене площадки. В процессе взлета вертолет зацепился хвостовой балкой за высокий пенек и рухнул на землю, получив серьезные повреждения. Командир и наблюдатель получили травмы различной степени.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания: В 09.04 начальник смены Сибирского АПСЦ Абрамов СП. по телефону доложил в ГКЦПС о случившемся и даче команды в 08.55 на приведение в готовность ПСВС Ми-8 РЕГ/27163, командир - Сабитов в аэропорту Красноярск (Черемшанка). По его словам информация на РКЦПС поступила от генерального директора авиакомпании «АэроГео» Мамаева А.Г., который сообщил, что он перенацелил вертолет Ми-8 той же авиакомпании для оказания помощи экипажу Ми-2. Взяв на борт раненых, экипаж Ми-8 доставил их в н.п. Богучаны, где им была оказана медицинская помощь.

Готовность к вылету дежурным ПСВС была занята в 09.10. Команда на вылет не подавалась. В 09.23 дана команда на приведение его в исходное состояние.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 2 члена экипажа.

Выполнен 1 полет с налетом 30 мин.

Недостатки: сигналы АРМ-406 по системе «КОСПАС - САРСАТ» не поступали.

12. 23 июня 2011 г. Катастрофа самолета **МиГ-29**, КВС - п-к Спичка О.Л., ВВС, время 16 час. 43 мин. (мск), А-117°, Д-43 км от КТА аэродрома Ахтубинск.

Метеоусловия в момент происшествия: облачно, временами дождь, ветер с-з, 3 м/сек., атмосферное давление 752 мм. рт. ст., Т+24°С.

Число членов экипажа: 2 члена экипажа.

Обстоятельства происшествия: при выполнении полета, в 16.43 на экране радара пропала отметка от самолета, экипаж в течение 5 минут не выходил на связь.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 16.55 дана команда на приведение в готовность дежурного вертолета Ми-8 ВВС № 03279, командир - Гатин на аэродроме Капустин Яр, а в 17.09 на приведение в готовность ПСВС Ми-8 № 00548, командир – Авдонин в аэропорту Волгоград.

В 17.12 взлет Ми-8 с аэродрома Капустин Яр.

В 17.35 посадка Ми-8 на месте крушения МиГ-29.

В 17.43 с аэродрома Ахтубинск выехала НПСК.

В 17.53 взлет поискового вертолета с места катастрофы самолета МиГ-29 КУБ и доклад КВС об обнаружении обломков самолета и среди них фрагментов человеческих тел.

В 18.02 дана команда на приведение в исходное состояние ПСВС в аэропорту Волгоград.

В 18.15 посадка Ми-8 на аэродроме Ахтубинск.

В 19.18 НПСК прибыла к месту падения самолета.

Итог проведения ПСО (Р): **обнаружено** место катастрофы.

Выполнено 2 полёта с налетом 42 минуты.

Погибли 2 члена экипажа.

Недостатки:

1. Информация от органов УВД о катастрофе поступила на ГКЦПС в 18.51 т.е. через 2 часа 08 минут после катастрофы.
2. Информация о срабатывании АРМ-406 не поступала.

13. 24 июня 2011 г. Вынужденная посадка, **Ан-2**, КВС Котенко В.А., РЕГ/40420, АК «Амурская база авиационной охраны лесов», время 03 час. 32 мин. (мск), Устье реки Гелюй, 40 км севернее поселка Зея. Местность горно-таежная.

Метеоусловия: простые метеоусловия, безоблачно, видимость 10 км.

Число членов экипажа и пассажиров: 2 члена экипажа и 11 пассажиров.

Обстоятельства происшествия: В 03.32 экипаж доложил о падении давления масла в двигателе и в 03.43 произвел благополучную посадку на косу в устье реки Гелюй. Самолет получил незначительные повреждения, экипаж и пассажиры не пострадали. Командир экипажа по радиосвязи доложил РП а/п Зея о вынужденной посадке и включил АРМ-406 системы КОСПАС - САРСАТ.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 04.28 начальником смены Хабаровского РКЦПС Карамышевым М.М. дана команда на приведение в готовность ПСВС Ан-2 № 18001 в аэропорту Благовещенск и Ми-8 № 22946, КВС Синяпкин в аэропорту Нерюнгри (Чульман).

В 05.07 дана команда на вылет ПСВС Ми-8.

В 05.24 взлет Ми-8 № 22946, ООО ПКАП «Дельта - К», из аэропорта Нерюнгри (Чульман). На борту 5 спасателей МЧС и фельдшер ПАСОП аэропорта.

07.35 - посадка поискового вертолета у места аварии.

07.55 - взлет поискового вертолета, с эвакуированным экипажем и

пассажирами на аэродром Зея.

08.09 – посадка на аэродроме Зея.

09.00 – взлет с аэродрома Зея.

11.10 – посадка в аэропорту Нерюнгри (Чульман).

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 2 члена экипажа и 11 пассажиров. Выполнено 4 полёта с налётом 4 часа 19мин.

Недостатки:

1. Неудовлетворительное прикрытие территории воздушными судами в поисково-спасательном отношении.
2. Неустойчивая радиосвязь между ПСВС и органом ОВД.

14. 05 июля 2011 г. Катастрофа, **Ми-8**, КВС - Шелковников А.И. РЕГ/22350, АК «ЮТэйр», время – 09 час 38 мин (мск), точка с координатами: 59° 30' с.ш., 107°40' в.д., А-105°, Д-314км от н.п.Ванавара и А-20°, Д-315км от н.п.Усть-Кут.

Метеоусловия в момент происшествия: облачность – 8 баллов, нижняя граница 200м, видимость 8км.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа, 13 пассажиров.

Обстоятельства происшествия: После посадки. выхода пассажиров и частичной разгрузки вертолет с пятью пассажирами на борту начал медленно крениться влево. КВС предпринял попытку выровнять вертолёт и привести его в исходное положение. Вертолет отделился от земли и перевернулся. Четыре пассажира травмы различной тяжести, два пассажира погибли.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 09.42 объявлена готовность на аэродроме Братск ПСВС Ми-8 № 24523, КВС Чернов, и дежурной смене РПСБ. Отбой готовности в 10.51.

В 10.02 объявлена готовность на аэродроме Ванавара ПСВС Ми-8 № 24677, КВС Крючков, и дежурной смене РПСБ. Взлет в 10.42 к месту события.

Руководством а/к «ЮТэйр» принято решение о перенацеливании вертолета Ми-8 № 25139 (в 10.20 обнаружил аварийный вертолет, уточнил координаты, далее продолжил выполнение своего задания).

Решением руководства а/к «ЮТэйр» вертолет Ми-8 № 22580 взлетел в 10.55 с медиками на борту, выполнил посадку в 11.35 и эвакуировал 11 пассажиров и 3 члена экипажа на аэр.Киренск (взлет с места события в 11.55, посадка в Киренске в 12.31). Погибшие (2 чел.) оставлены на месте происшествия.

В 12.35 посадка Ми-8 № 24677 ПСС на месте события, спасатели приступили к работе по извлечению погибших. Обнаружено и извлечено тело одного погибшего, фрагменты второго погибшего. В 14.01 – взлет с места события, посадка в Киренске в 14.59, доставлено тело одного погибшего.

В 14.32 решением руководства а/к «ЮТэйр» взлет Ми-8 № 22580 а/к «ЮТэйр» из Киренска, в 15.35 посадка на месте события, доставил сотрудников МВД для организации охраны, далее продолжил выполнение своего задания.

В 16.48 вертолет Ми-8 № 24677ПСС взлетел из Киренска и в 19.06 произвел посадку в Ванаваре. ПСР закончена.

Итог проведения ПСР: **спасены** 3 члена экипажа и 11 пассажиров.

Погибли 2 пассажира.

Выполнено 3 полета с налётом 05 час. 07 мин.

Недостатки:

1. Задержка с вылетом ПСВС на 12 мин. из-за несоответствия заправки топливом задаче на дежурство.
2. КВС ПСВС при получении информации об эвакуации пострадавших с места бедствия самостоятельно принял решение на возврат на аэродром вылета.
3. Руководители авиапредприятий несвоевременно представляют в КЦПС сведения как об авиационном происшествии, так и о полёте на ПСО (Р).

15. 10 июля 2011 г. Авария, **Робинсон R-44** RA 04304, КВС - Дутов А.Ю., ВС принадлежит частному лицу, время 00 час. 30 мин. (мск), 90 км северо-восточнее г. Красноярск (56°36' с.ш. и 93°44' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачно, с прояснениями, видимость - 10 км, температура + 17° С, ветер: северо-западный 2 м/сек.

Число членов экипажа и пассажиров: 1 член экипажа, пассажиров – нет.

Обстоятельства происшествия: В 00.30. командир R-44 Дутов А.Ю. произвел взлет с площадки на острове Конный. После выполнения взлета через несколько минут по свидетельству очевидцев был слышен хлопок, после чего вертолет пропал из зоны визуальной видимости и в дальнейшем на связь не выходил.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания: В 02.00 начальник смены Сибирского АПСЦ Ильин С.А. по телефону доложил в ГКЦПС о случившемся и приведении в готовность ПСВС Ми-8 РЕГ/25394, командир – Сорокин с СПДГ(3 чел.) в аэропорту Красноярск (Черемшанка). В 02.10 мск взлет Ми-8 РЕГ/25394 в район острова Конный.

Облет предполагаемого места аварии результатов не дал. В 03.08 мск посадка Ми-8 РЕГ/25394 на острове Конный. По результатам опроса очевидцев было принято решение выдвинуться на лодке к месту предполагаемого падения вертолета.

В 03.57 мск разрушенный вертолет был обнаружен на глубине 12 метров на удалении 2,5 км юго-восточнее острова Конный.

Итог проведения ПСР: обнаружено воздушное судно.

Выполнено 3 полета с налетом 04 час 00 мин.

Недостатки:

1. Первичная АЛР в адрес ГКЦПС получена в 04.24 о событии в 00.45.
2. Сигналы АРМ-406 по системе «КОСПАС - САРСАТ» не поступали.

16. 11 июля 2011 г. Вынужденная посадка, **Ан-24**, RA-47302, КВС - Глызин А.М., авиакомпания «Ангара», время – 08 час. 55 мин. (мск), точка с координатами: 60° 37' с.ш ; 77°21' в.д. А-230°, Д-14 км от КТА Стрежевой, А-125°, Д-63 км от КТА Нижневартовск (река Обь).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность – 10 баллов, нижняя граница -560 м, видимость 10 км, ветер 270°, 1 м/с, температура +12°С.

Число пассажиров и членов экипажа: 4 члена экипажа и 33 пассажира.

Обстоятельства происшествия: При выполнении полета по маршруту Томск – Сургут, рейс ИК 9007, возник пожар левого двигателя, командир принял решение выполнить посадку на водную поверхность реки Обь. При посадке самолет разрушился.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 08.48 дана команда на приведение в готовность дежурного вертолета Ми-8 № 22637, КВС Самотокин и спасателей РПСБ в аэропорту Нижневартовск.

В 09.00 команда на приведение в готовность дежурного вертолета Ми-8 № 24157, КВС Кусков, АК «ЮтЭйр» и спасателей РПСБ в аэропорту Ханты-Мансийск.

В 09.14 взлет из аэропорта Нижневартовск дежурного вертолета Ми-8. Для определения места происшествия, перенацелен самолет Як-40 РЕГ/87251 КВС Непомнящий, АК «Летные технологии».

В 09.40 экипаж дежурного вертолета обнаружил приводнившийся самолет и людей на берегу, и в 09.41 произвел посадку на месте происшествия.

В 09.45 для наращивания усилий по эвакуации пострадавших из Нижневартовска вылетел второй Ми-8 № 25205, КВС Полятыкин, АК «Нижневартовскавиа».

В 09.52 для эвакуации пострадавших из Ханты-Мансийска вылетел дежурный вертолет Ми-8 с СПДГ на борту в составе 3-х человек.

На месте приводнения так же работают три катера со спасателями 7-го отряда МЧС г.Стрежевой.

В 10.12 начата эвакуация пострадавших и погибших на аэродром г. Стрежевой.

В 11.00 из Нижневартовска вылетел вертолет Ми-8 № 24133 с водолазной группой МЧС из пяти человек.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 4 члена экипажа и 26 пассажиров.

Погибли 6 пассажиров, 1 пассажир пропал без вести.

Выполнено 14 полетов с налетом 11 час. 35 мин.

Недостатки: автоматический радиомаяк системы «КОСПАС - САРСАТ» при посадке воздушного судна, потерпевшего бедствия не сработал.

17. 12 июля 2011 г. Авария **Ми-8**, RA 24278, КВС – Никулин, ФГУП «Комиавиатранс», время–14 час 17 мин (мск), А-280°, Д-180 км от КТА аэродрома Сыктывкар (62° 20' с.ш., 47° 44' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: безоблачно, видимость более 10 км, ветер 100°, 3 м/сек., температура - + 27°С.

Число членов экипажа и пассажиров: 4 члена экипажа и 5 пассажиров.

Обстоятельства происшествия: при выполнении полета по патрулированию лесных массивов и высадке пожарных, произошла грубая посадка вертолета с последующим опрокидыванием на бок. Все пассажиры и члены экипажа живы. Вертолет получил значительные повреждения (оторвана хвостовая балка).

Информацию РПА Сыктывкар передал пролетающий в этом районе экипаж самолета Ан-2 № 40312, с которым связался экипаж аварийного вертолета.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 14.43 дана команда на приведение в аэропорту Ухта в готовность дежурного вертолета ПСС Ми-8 № 24583, КВС Кашин, ФГУП «Комиавиатранс» и спасателей РПСБ.

В 15.04 из МКВЦ «КОСПАС – САРСАТ» были получены данные аварийного радиомаяка АРМ – 406 с вертолета потерпевшего аварию. Координаты места аварии были переданы НС ЗЦ Санкт – Петербурга и дежурному Ухтинской РПСБ, для информирования экипажа поискового вертолета.

В 15.48 взлет резервного Ми-8 № 24462 с СПДГ из аэропорта Ухта, т.к. у дежурного вертолета обнаружилась неисправность.

В 17.28 поисковый вертолет вышел в район происшествия, осуществлял подбор площадки для посадки.

В 17.40 посадка поискового вертолета.

В 17.48 взлет с места аварии, перелет в а/п Сыктывкар. На борту 6 человек, из них 2 раненых пассажира и четыре члена экипажа.

В 18.38 посадка в а/п Сыктывкар.

Позже руководству ФГУП «Комиавиатранс» поступила информация об ухудшении здоровья одного из пассажиров, отказавшегося эвакуироваться с места аварии. Руководством ФГУП было принято решение отправить поисковый вертолет повторно и эвакуировать оставшихся пассажиров в лечебное учреждение.

В 19.38 взлет поискового вертолета из а/п Сыктывкар к месту аварии, на борту врач и руководитель РПСБ.

В 20.40 посадка вертолета.

В 20.45 взлет вертолета с тремя пассажирами на борту на площадку Емва.

В 21.35 посадка на площадке и отправка пассажиров в лечебное заведение н.п. Емва.

В 22.00 взлет с пл. Емва в а/п Ухта.

В 23.08 посадка Ми – 8 № 24462 в а/п Ухта.

Итог проведения ПСР: спасены 4 члена экипажа и 5 пассажиров.

Выполнено 5 полётов с налетом 5 час. 42 мин.

Недостатки: Вылет на проведение ПСР из а/п Ухта был задержан на 35 минут из-за неисправности генератора на дежурном вертолете Ми-8 АК «Комиавиатранс», который был заменен на резервный вертолет Ми-8 № 24462.

18. 17 июля 2011 г. Вынужденная посадка **Ми-8 RA 25367 КВС** - Любченко А.И., ГП КК «КрасАвиа», время – 07час. 34 мин.(мск), А-3°, Д-276 км. от КТА аэродрома Тура, А-171 Д-92 от н.п. Чиринда (66°46' с.ш. 100°43' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность значительная на 1000м., видимость более 10 км, ветер 240°, 5м/с, температура - + 25°С.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа, 1пассажир и 2175

кг груза.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 07.57 дана команда на приведение в готовность ПСВС Ми-8 № 24191, КВС Куликов, ООО АК «Турухан», в а/п Туруханск. В 07.58 объявлена готовность дежурной смене РПСБ в а/п Тура.

По регламенту работы а/п Тура ПСВС на воскресенье не назначается.

Руководитель ГП КК «КрасАвиа» принял решение на подъем вертолета Ми-8 № 24549 КВС Пестерев, базирующегося в а/п Тура.

Взлет ПСВС из а/п Тура в 10.00. На борту 4 спасателя Туринской РПСБ и инженерно-технический состав ГП КК «КрасАвиа».

В 11.35 посадка поискового вертолета в точке 66°46' с.ш. 100°43' в.д.

В 12. 10 взлет поискового вертолета с точки 66°46' с.ш. 100°43' в.д., на борту экипаж и пассажир аварийного ВС.

В 13.50 посадка поискового вертолета в а/п Тура.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 3 члена экипажа и 1 пассажир.

Выполнено 3 полёта с налетом 03 час. 15 мин.

Недостатки: дежурный ПСВС вылетел на ПСО (Р) с опозданием на 31 мин из-за отказа генератора.

19. 19 июля 2011 г. Катастрофа вертолета **Ми-8**, КВС - Финагенов В.В. Рег/22387, ЗАО «Авиакомпания «Уктус», время – 08час. 58 мин. (мск), А-270°, Д – 135 км от КТА аэродрома Арамилль (56°47'с.ш, 58°42'в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность – 10 баллов, нижняя граница 600м, видимость 10км, ветер 90°, 2-3 м/сек., температура + 24°.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа и 1 пассажир.

Обстоятельства происшествия: При выполнении облета газопровода, вертолет попал в СМУ. В процессе снижения, зацепил несущим винтом за кроны деревьев, упал на бок.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 09.16 дежурной сменой РКЦПС Уральского АПСЦ дана команда на приведение в готовность в аэропорту Арамилль дежурного вертолета ПСС Ми-8 № 95364 Красноармейского АТСК, КВС Гридин и спасателей РПСБ.

В 09.18 в аэропорту Б.Савино объявлена тревога ПСВС и СПДГ.

В 09.44 вылет Ми-8 с СПДГ в количестве 3 спасателей, с аэродрома Арамилль.

В 10.15 экипаж поискового вертолета доложил о невозможности произвести посадку у места падения из-за сильного тумана. Дана команда на возврат поискового вертолета на аэродром Арамилль.

В 10.30 на место падения прибыли представители МЧС, МВД, медицинские работники из н.п. Нижние Серги и Дружинино.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 2 члена экипажа и 1 пассажир.

Погиб 1 член экипажа (КВС).

Выполнен 1 полёт с налетом 1 час 00 мин.

Недостатки: Информация от органов УВД по АФТН поступала с

задержкой в 39 минут.

20. 21 июля 2011 г. Вынужденная посадка **Ми-2** RA 23224, КВС – Крепкин, Авиасервисная компания «ООО Кречет», время – Обчас. 50 мин. (мск), А-266°, Д-212 км от КТА аэродрома Норильск (Валек) (69°10' с.ш., 083° 01' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность значительная на 600м., видимость более 10 км, температура - + 7°С.

Число членов экипажа и пассажиров: 2 члена экипажа и 3 пассажира.

Обстоятельства происшествия: при выполнении полета по облету газопровода, при заходе на площадку на Н-70м. сработала система пожаротушения в главном редукторе, после посадки отказ левого двигателя и срабатывание 2-й очереди системы пожаротушения.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В **06.53** перенацелен вертолет Ми-8 № 24122 а/к «Таймыр» КВС Петренко к месту вынужденной посадки вертолета Ми-2 №23224, но из-за ограниченного запаса топлива произвел посадку на п/п «Факел» на дозаправку.

В **07.06** объявлена готовность в аэропорту Норильск (Валек) дежурному вертолету ПСС Ми-8 № 24121, КВС Потапов, и СПДГ Норильской РПСБ (2 спасателя Норильской РПСБ и фельдшер).

В **07.39** вылет вертолета ПСС Ми-8 № 24121 к месту вынужденной посадки вертолета Ми-2.

В **07.53** вылет вертолета Ми-8 № 24122 с п/п «Факел» к месту вынужденной посадки вертолета Ми-2.

В **08.20** посадка вертолета Ми-8 № 24122 в точке 69° 10' с.ш. 083°01' в.д.

В **08.47** посадка вертолета ПСС Ми-8 № 24121 в точке 69° 10' с.ш. 083°01' в.д.

В **09.17** взлет вертолета ПСС с точки 69° 10' с.ш. 083°01' в.д., на борту экипаж вертолета Ми-2, 2 человека.

В **09.23** взлет Ми-8 № 24122 с точки 69° 10' с.ш. 083°01' в.д., продолжает работать по своему заданию.

В **09.33** посадка вертолета ПСС на п/п «Факел».

В **11.22** вертолет ПСС взлетел с площадки «Факел», в **12.09** посадка в а/п Норильск (Валек).

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 2 члена экипажа. 3 пассажира продолжили осмотр газопровода пешком.

Выполнено 3 полёта с налётом 2 часа 20 мин.

Недостатки: не работает спутниковая связь.

21. 24 июля 2011 г. Катастрофа вертолета **Ми-8** RA 24422, КВС - Кохан В.С., ФГУП «ЧукотАвиа», время – 03 часа 25 мин.(мск), А-350°, Д-593 км от КТА а/п Анадырь (69°53' с.ш. 175°45' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: видимость более 10 км, ветер 10°, 20м/с, температура - + 1°С.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа и 2 пассажира.

Обстоятельства происшествия: при выполнении посадки на площадку в н.п. Биллингс произошло падение вертолета с последующим его возгоранием. Предположительной причиной явился отказ двигателя. Пожар потушен силами пожарного расчета. В результате падения 1 член экипажа и 2 пассажира погибли. КВС и второй пилот имеют травмы и ожоги.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В **03.51** дана команда на приведение в готовность ПСВС Ми-8 № 25189, КВС Акульшин, ФГУП «ЧукотАвиа», в а/п Анадырь.

В **03.52** решением зам. ген. директора ФГУП «ЧукотАвиа» Трояновского Т.Б. дана команда на перенацеливание вертолета Ми-8 № 24531 этой же авиакомпания в а/п Певек, для дозаправки, взятия на борт медработников, спасателей и работников прокуратуры и вылета к месту катастрофы.

В **06.20** экипаж вертолета Ми-8 № 24531 готов к вылету из а/п Певек, однако по причине ухудшения метеоусловий по маршруту полета (видимость 500 метров, температура +4°, влажность 98%) вылет задерживается.

В **06.40** дана команда «Отбой» ПСВС Ми-8 № 25189, ФГУП «ЧукотАвиа» в а/п Анадырь из-за большого удаления от места происшествия и сложных метеоусловий.

В **11.30** от НС РКЦПС Хабаровского АПСЦ Агеева А.М. поступила информация о переносе вылета вертолета Ми-8 № 24531 из а/п Певек на **26.07.2011г.** из-за отсутствия метеоусловий по маршруту полета (решение Начальника управления).

На **11.30** выжившие члены экипажа находятся в медпункте пос. Биллингс, им оказана первая медицинская помощь, трое погибших опознаны участковым, вертолет полностью сгорел.

26.07.2011г.

В **02.30** вертолет Ми-8 № 24531 вылетел из а/п Певек, в **03.50** произвел посадку на пл.Биллингс, доставил следственную группу, медиков и спасателей.

В 08.35 взлет Ми-8 № 24531 с пл. Биллингс, на борту 2 выживших члена экипажа и 3 погибших.

В 09.46 посадка в Певеке.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены 2** члена экипажа.

Погибли 1 член экипажа и 2 пассажира.

Выполнено 2 полета с налетом 02 часа 31 минута.

Недостатки:

1. Первичная телеграмма по АФТН от органов ОрВД в адрес ГКЦПС не поступала, получена только переадресованная телеграмма от ОД Росавиации.
2. Сигналов КОСПАС-САРСАТ с места события не поступало.

22. 05 августа 2011 г. вынужденная посадка **Ан-2**, КВС - Боескоров С. С., РЕГ/40320 Мирнинское АП АК «Алроса», время – 10 час. 08 мин. (мск), А-100, °Д – 190 км от КТА аэропорта Полярный (66°34'с.ш. и 116°19'в. д.).

Метеоусловия в момент происшествия: ПМУ, ветер 140°, 3м/с, видимость 10 км, температура +27°С.

Число членов экипажа и пассажиров: 2 члена экипажа и 7 пассажиров.

Обстоятельства происшествия: При полете по маршруту, из-за неисправности двигателя, экипаж самолета Ан-2 совершил вынужденную посадку на берегу реки Тюнг.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 10.07 ПДСП АК «Алроса» Геращенко сообщила, что самолет Ан-2 находится в аэропорту Оленек и готовится к вылету, борт порядок. По данным «Коспас-Сарсат» фактическое место самолета было другим.

В 10.15 РПА Полярного Лобкарев В.М. подтвердил вынужденную посадку Ан-2 в указанных координатах и сообщил о перенацеливании в этот район вертолета Ми-8 РЕГ/25313, КВС Геращенко этой же авиакомпании.

В 10.50 по АФТН получена официальная информация о случившемся из АДП аэропорта Мирный.

В 11.00 РПА Лобкарев доложил по телефону дежурной смене ГКЦПС о том, что вертолет совершил облет места вынужденной посадки, связался с экипажем, убедился что пострадавших нет, доложил РПА и продолжил полет по своему заданию.

В 10.55 в аэропорту Полярный был приведен в готовность к вылету экипаж ПСВС Ми-8 РЕГ/24506, КВС – Кутейников В.А.

В 11.12 взлет ПСВС Ми-8 с медработниками на борту.

В 12.10 посадка Ми-8 на месте вынужденного приземления Ан-2.

В 13.00 взлет Ми-8 с пассажирами и экипажем Ан-2.

В 14.15 посадка Ми-8 в аэропорту Оленек и высадка пассажиров.

В 15.26 взлет Ми-8 с экипажем Ан-2 и спасателями на Полярный.

В 16.50 посадка Ми-8 в аэропорту Полярный.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 2 члена экипажа и 7 пассажиров.

Выполнено 3 полёта с налётом 03 часа 37 минут.

Недостатки: Информация из органов УВД о вынужденной посадке поступила в ГКЦПС по АФТН в 10.50, т.е. через 42 минуты после авиационного происшествия.

23. 09 – 11 августа 2011 г. Катастрофа Ан-12, КВС - Филатов А.П. а/к «Авис – Амур», ОАО «Комсомольское – на - Амуре авиационное объединение имени Ю.А. Гагарина», время – 07 час. 24 мин., 61°59'с.ш. и 154°32'в.д.

Метеоусловия в момент происшествия: облачность многоярусная, 10 баллов верхняя граница облачности 3 – 4 км, нижняя граница 300м, видимость более 10 км, изолированные грозы, временами ливневой дождь, температура + 15°С.

Число пассажиров и членов экипажа: 8 членов экипажа, один проверяющий, двое сопровождающих груз (всего 11 человек).

Обстоятельства происшествия: при полете по маршруту в 07.24 (30 км. от Омсукчана) экипаж доложил о течи топлива и решении возвращаться в Магадан. В 07.28 экипаж доложил о пожаре четвертого двигателя и снижении. В 07.32 с экипажем пропала связь и отметка на экране локатора.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 07.28 по АФТН получены две телеграммы о пожаре на самолете Ан-12

№ 11125 (а/к «Авис – Амур») и потере радиосвязи с ним.

В 07.33 диспетчер Дальневосточного АПСЦ Колпаков П.В. доложил о приведении в готовность дежурного ПСВС Ан-26 № 26665 а/к «ИрАэро», КВС Аношкин, в аэропорту Магадан.

В 07.35 РП аэропорта Магадан Трикопа Е.В. подтвердил по телефону информацию по Ан-12 и сообщил о потере радиосвязи с экипажем на высоте 2660 м. а также о пропадании метки самолета на экране радиолокатора.

В 08.00 поступила информация из МКВЦ системы «Коспас – Сарсат» о срабатывании АРМ-406 на самолете Ан-12 (время пеленгации – 07.30, координаты отсутствуют).

В 08.02 начальник смены ГКЦПС Головатенко И.Н. подал команду дежурной смене Дальневосточного АПСЦ на подъем ПСВС Ан-26 из аэропорта Магадан.

В 08.38 взлет ПСВС Ан-26 № 26665, КВС Аношкин.

В 08.46 получена третья телеграмма по АФТН о потере радиосвязи с Ан-12.

В 08.50 РП аэропорта Сеймчан доложил о готовности к вылету по команде экипажа вертолета Ми-8 № 22594 КВС Новиков, АК «ПАНХ».

В 09.10 и в 09.34 поступила информация из МКВЦ системы «Коспас – Сарсат» с координатами, которые были переданы в Дальневосточный АПСЦ и РПА Магадана.

В 09.47 диспетчер Хабаровского РКЦПС Карамышев доложил о взлете Ми-8, № 22594, КВС Новиков, а/к «ПАНХ» из аэропорта Сеймчан.

В 10.13 начальник Дальневосточного МРУ по ОрВД Тараненко С.В. принял решение в связи со сложными метеоусловиями взлет Ми-8 из Омсукчана не производить.

В 10.55 диспетчер Хабаровского РКЦПС Карамышев М.М. доложил, что из-за сложных метеоусловий экипаж вертолета Ми-8 № 22594 прекратил задание и возвращается в Сеймчан. ПСВС Ан-26 возвращается в Магадан для дозаправки и последующего продолжения радиотехнического поиска пропавшего самолета Ан-12.

В 11.44 посадка Ан-26 № 26665 в Магадане.

В 11.55 посадка Ми-8 № 22594 в Сеймчане.

В 13.14 взлет Ан-26 № 26665 из аэропорта Магадан, в 17.34 – посадка.

МЧС по согласованию с начальником управления Тараненко С.В. направило в Магадан самолет Бе-200 № 32766, КВС Уваров. Взлет из аэропорта Хабаровск (Терек) в 14.13, посадка в Магадане в 17.29.

В 22.01 взлет вертолета Ми-8 № 22594 а/к «ПАНХ», КВС Новиков из аэропорта Сеймчан в район поиска (А-40° Д-310 км от КТА аэропорта Магадан), далее облет квадратов: И-12, Ё-11, Е-11, К-11, А-11, Б-11.

В 23.00 взлет вертолета Ми-8 № 22874 а/к «Икар», КВС Шевченко из аэропорта Омсукчан в район поиска по маршруту Меренга – Алики – Меренга.

В 23.16 взлет самолета Бе-200 № 32766 МЧС, КВС Уваров из аэропорта Магадан.

10 августа 2011 г.

В 01.28 взлет из аэропорта Магадан Ан-26 № 26615, а/к «ИрАэро», КВС Чекалин, для ретрансляции ПСО (Р), Н полета – 2400 м.

В 03.30 посадка Ми-8, № 22594, а/к «ПАНХ», КВС Новиков в Сеймчане, обследованы заданные квадраты, результатов нет.

В 02.40 посадка Ми-8 № 22874, а/к «Икар», КВС Шевченко в Омсукчане, обследован заданный маршрут, результатов нет.

В 03.47 посадка Бе-200 № 32766 МЧС, КВС Уваров в Магадане, обследован заданный маршрут, результатов нет.

В 04.20 взлет Ми-8 № 22874, АК «Икар», КВС Шевченко из Омсукчана в район поиска – н.п. Меренга – Алики – Меренга. Н полета – 1800 м.

В 04.40 взлет Ми-8 № 22594, а/к «ПАНХ», КВС Новиков из аэропорта Сеймчан в район поиска (плюс- минус 20-30 км от оси трассы и на 50 км в сторону Магадана от последней Р/Л отметки), Н полета – 1800 м.

В 05.42 посадка Ан-26 № 26615, а/к «ИрАэро», КВС Чекалин в Магадане.

В 06.38 взлет Бе-200 № 32766, МЧС, КВС Уваров из Магадана в район поиска.

В 08.13 посадка Ми-8 № 22874, а/к «Икар», КВС Шевченко посадка в Омсукчане на заправку.

В 08.30 взлёт Ан-26 № 26615, «ИрАэро», КВС Чекалин из а/п Магадан.

В 08.50 взлет Ми-8 № 24475, а/к «Икар», КВС Юсупов из Омсукчана.

В 08.31 посадка в Сеймчане Ми-8 № 22594, а/к «ПАНХ», КВС Новиков.

В 10.30. поступила информация от Пестова В.П. об обнаружении вертолетом Ми-8 № 24475 а/к «Икар», КВС Юсупов, фрагментов самолета в точке с координатами 61°59'с.ш. и 154°32'в.д.

В 11.10 посадка Ми-8 № 24475, а/к «Икар», КВС Юсупов на площадку, подобранную с воздуха, в 1-м км. от места падения самолета Ан-12.

В 10.50 посадка Бе-200 № 32766, МЧС, КВС Уваров в а/п Магадан.

В 11.23 посадка Ан-26 № 26615, а/к «ИрАэро», КВС Чекалин в а/п Магадан.

В 11.40 посадка Ми-8 № 22874, а/к «Икар», КВС Шевченко на пл.«Джульетта».

В 12.08 взлет Ми-8 № 22874, а/к «Икар», КВС Шевченко с пл.«Джульетта», на борту 11 спасателей МЧС и 2 ТВ-режиссера.

В 12.35 взлет Ми-8 № 24475, а/к «Икар», КВС Юсупов с площадки, следует на Омсукчан.

В 12.45 посадка Ми-8 № 22874, а/к «Икар», КВС Шевченко на площадку в районе падения самолета Ан-12, для высадки спасателей МЧС.

В 12.50 взлет Ми-8 № 22874, а/к «Икар», КВС Шевченко, следует с площадки в Омсукчан.

В 13.06 посадка Ми-8 № 24475, а/к «Икар», КВС Юсупов в Омсукчане.

В 13.16 посадка Ми-8 № 22874, а/к «Икар», КВС Шевченко в Омсукчане.

11 августа 2011г.

В 02.20 взлет Ан-26 № 26515, а/к «ИрАэро», КВС Аношкин из а/п Магадан с 11-ю спасателями Магаданского РПСБ.

В 03.30 посадка Ан-26 № 26515, а/к «ИрАэро», КВС Аношкин в Омсукчане.

В 04.25 взлет Ми-8 № 24475, а/к «Икар», КВС Юсупов из Омсукчана. На борту 8 спасателей Магаданской РПСБ, посадка на месте события в 05.09, стоянка 3 часа.

В 07.10 взлет Ми-8 № 24475, а/к «Икар», КВС Юсупов с площадки, следует в Омсукчан с 8-ю спасателями Магаданской РПСБ.

В 07.42 посадка Ми-8 № 24475, а/к «Икар», КВС Юсупов в Омсукчане.

В 09.14 взлет Ан-26 № 26515, а/к «Ираэро», КВС Аношкин из а/п Омсукчан на Магадан с 11-ю спасателями Магаданской РПСБ.

В 10.35 посадка Ан-26 № 26515, КВС Аношкин в аэропорту Магадан. Конец ПСР.

Итог проведения ПСО (Р):

В 10.30 10.08.11г. поисковым вертолетом Ми-8 № 24475, а/к «Икар», КВС Юсупов, обнаружено место падения самолета Ан-12 в точке с координатами: 61°59'с.ш.; 154°32'в.д. Разрушенный самолет находится в труднодоступной местности, на склоне горы. К месту падения доставлена группа МЧС и 2 ТВ-оператора. 11.08. в 05.09 на место падения доставлена группа спасателей Магаданской РПСБ в количестве 8-ми человек.

Погибли 9 членов экипажа и 2 пассажира.

Выживших членов экипажа и пассажиров не обнаружено.

Выполнено 22 полета с налетом 57 часа 04 мин.

24. 18 августа 2011 г. Авария вертолета Робинсон R-44 RA 04158, КВС - Чирков Ю.И., частная АК «МТА» (АОН), время 16 час. 01 мин. (мск), А-280°, Д-20км от п.п.Сабетта (71°14'с.ш.; 072°10'в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность значительная, Ннго=920м, видимость - 12 км, температура + 11° С, ветер: 350°, 7 - 10 м/сек.

Число членов экипажа и пассажиров: 1 член экипажа и 2 пассажира.

Обстоятельства происшествия: При выполнении посадки в процессе зависания на высоте 10 м и перемещении ВС для удобного расположения произошло опускание носовой части и падение ВС. В 16.01 командир R-44 Чирков Ю.И. по телефону доложил РПР об аварийной посадке и об отсутствии жертв.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания: В 16.05 РПА аэр.Мыс Каменный Левин А.Н. объявил тревогу экипажу ПСВС Ми-8 № 22558, КВС Власов, а/к «ЮТэйр». В 16.33 начальником смены РКЦПС Уральского АПСЦ Сорокиным А.С. объявлен «Взлет» для ПСВС. Из-за неисправности и замены на резервный вертолет взлет дежурного ПСВС Ми-8 № 22764 произведен в 17.18, на борту – 1 медработник и 1 спасатель.

Решением руководителя авиакомпании «Ямал» к месту события был перенацелен вертолет Ми-8 № 27012, выполнявший санитарный рейс Я 9849, а/к «Ямал». Вылет с п.п.Сеяха – в 18.12, посадка на месте события – в 18.27, взлет в 18.28, посадка на п.п.Ямальская (вблизи окружной клинической больницы Салехарда) – 20.45. На этом вертолете были вывезены в Салехард три человека:

В 21.05 экипаж и пассажиры аварийного вертолета доставлены в окружную клиническую больницу Салехарда. Окончание ПСР.

Вертолет ПСС Ми-8 № 22764 прибыл в район п.п.Сабетта в 18.56, посадку не производил из-за ухудшения метеоусловий в районе происшествия (нижний край облачности 80 – 100м, ухудшение видимости). Начальником смены РКЦПС Уральского АПСЦ Сорокиным А.С. после подтверждения информации о том, что санрейс из Сеяхи забрал 3 человека, принято решение о возврате ПСВС на аэродром вылета. Посадка в а/п Мыс Каменный в 19.56.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 1 член экипажа (КВС) и 2 пассажира.

Выполнено 3 полёта с налётом 05 час. 13 мин.

Недостатки:

1. Из-за неисправности и замены вертолета вылет дежурного ПСВС произведен через 48 минут после объявления сигнала «Взлет» (1 час 13 мин после объявления сигнала «Тревога»).

2. Сигналы АРМ-406 по системе «КОСПАС - САРСАТ» не поступали.

25. 22 августа 2011 г. Катастрофа самолета **Ан-2**, КВС – Родионов, № 3605-К, ОАО «Саянский кедр», время – 11 час. 55 мин. (мск), оз.Чойган-Холь, 270 км Северо-Восточнее г. Кызыл (52°43'с.ш. и 098°00'в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: простые метеоусловия.

Число пассажиров и членов экипажа: 1 член экипажа и 7 пассажиров.

1 член экипажа (КВС) погиб, 3 пассажира получили тяжелые телесные повреждения, 4 пассажира – легкие травмы.

Обстоятельства происшествия: столкнулся с водной поверхностью.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 12.05 в а/п Кызыл объявлен «Взлет» для вертолета ПСС Ми-8 № 24233 а/к «АэроГео», КВС Мадыров, с 2 спасателями Кызыльской РПСБ и 1 фельдшером на борту.

В 12.23 взлет вертолета ПСС в район происшествия.

В 13.45 посадка вертолета ПСС на месте происшествия, приступили к оказанию помощи пострадавшим и эвакуации.

В 16.28 взлет с места происшествия, на борту пассажиры самолета Ан-2.

В 18.02 посадка в Кызыле,

Итог проведения ПСО (Р): **спасены 7 пассажиров.**

Погиб 1 член экипажа (КВС).

Выполнено 2 полета с налетом 02 часа 56 минут.

Недостатки:

1. Полет аварийного ВС осуществлялся без уведомления органов УВД.

2. Информации по каналу АФТН не поступало.

3. Сигналов «КОСПАС-САРСАТ» по данному случаю не поступало.

26. 26 августа 2011 г. Катастрофа вертолета **Ми-24**, КВС - Новгородский С.Ю., ВВС, время – 12 час. 17 мин. (мск), в районе аэродрома Черниговка (с.

Меркушовка Уссурийского района, А-92°, Д-21 км от КТА аэродрома Черниговка).

Метеоусловия в момент происшествия: простые метеоусловия.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж- 3 человека, пассажиров нет.

Обстоятельства происшествия: В 12.17 экипаж вертолета Ми-24, доложил об отказе управления и покидании вертолета.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

По команде НС РКЦПС в 13.05 приведен в готовность самолет Ан-2 № 02300 ПСС в Дальнереченске и в 13.13 вертолет Ми-8 № 24429 «ВладивостокАвиа» ПСС в Озерных Ключах, по согласованию с ОД КЦПС ВВС Городиловым Д.В. из-за отсутствия необходимости оказания помощи в 13.58 приведены в исходное состояние.

В 12. 35 Ми-8 № 43709 ПСС ВВС вылетел с аэр.Черниговка к месту события.

В 13.03 вертолетом Ми-8 № 43709 ПСС ВВС на аэродром Черниговка доставлены КВС Новгородский С.Ю. и инструктор Волков А.Е. в удовлетворительном состоянии, борттехник Рябов И.Ю. пока не обнаружен.

В 13.48 поступила информация от ОД ЦУА о том, что НПСК аэродрома было обследовано место падения вертолета, и установлен факт гибели борттехника Рябова И.Ю.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 2 члена экипажа.

Погиб 1 член экипажа (борттехник).

Выполнено 2 полёта с налетом 0 час. 28 мин.

27. 31 августа 2011 г. Аварийная посадка. самолета Ан-2 RA 00844, КВС - Дудкин А.В., Якутский АСК РОСТО, время 12 час. 05 мин. (мск), коса реки Буотама, А-225°, Д-200 км от аэр. Покровск (60°31'с.ш., 125°50'в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: простые метеоусловия.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа, пассажиров нет.

Обстоятельства происшествия: В 06.50 30.08.11г. экипаж вылетел с аэр.Покровск, в 08.30 произвел посадку на косе р. Буотама, доложил задержку вылета до 03.30 31.08.11г., в назначенное время на связь не вышел.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 12.27 объявлена готовность ПСВС Ми-8 № 25477, КВС Иванов, а/к «ПАЛ» в аэропорту Маган.

В 13.23 взлет ПСВС Ми-8 № 25477, КВС Иванов, а/к «ПАЛ», из аэропорта Маган. На борту 2 спасателя и фельдшер Якутской РПСБ.

14.25 - посадка поискового вертолета у места аварии.

14.30 - взлет поискового вертолета, с эвакуированным экипажем на аэродром Маган.

15.44 – посадка на аэродроме Маган.

С места аварийной посадки на аэродром Маган доставлены 3 члена экипажа, медицинская помощь не требуется.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 3 члена экипажа.

Выполнено 2 полета с налетом 02 часа 16 минут.

Недостатки: ПСВС вылетел с опозданием из-за значительной удаленности расположения СПДГ (аэр. Якутск) от места дислокации дежурного ПСВС (аэр. Маган).

28. 06 сентября 2011 г. Катастрофа самолета **МиГ-31**, КВС - п/п-к Столпянский С.Ю., ВВС, время – 06 час. 48 мин. (мск), А-235°, Д–11 км от КТА аэродрома Пермь (Большое Савино, 57° 49' с.ш, 55° 50' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачно, нижний край - 210 м, видимость - 8 км, ветер - 20°, 3м/с, Т +17°С.

Число членов экипажа: 2 человека.

Обстоятельства происшествия: после взлета, в 06.48 на экране радара пропала радиолокационная отметка от самолета.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 06.50 дана команда на приведение в готовность дежурного вертолета Ми-8 RA 25372, авиакомпания «Геликс», КВС Котельников в аэропорту Пермь.

В 07.00 выход НПСК ВВС с аэродрома Пермь.

В 07.12 взлет Ми-8 ПСС из аэропорта Пермь, на борту СПДГ 3 человека.

В 07.34 поисковый вертолет обнаружил место падения МиГ-31.

В 07.42 посадка поискового вертолета у места катастрофы.

В 08.32 доклад начальника смены Уральского АПСЦ Плотникова Е.М. о гибели экипажа самолета МиГ-31.

В 09.46 взлет поискового вертолета Ми-8 с места катастрофы.

В 09.59 посадка вертолета в Перми, окончание ПСР.

Итог проведения ПСО (Р): **обнаружено** место катастрофы и погибший экипаж.

Погибли 2 члена экипажа.

Выполнено 2 полета с налетом 00 час. 43 минуты.

Недостатки не отмечены.

29. 13 сентября 2011 г. Вынужденная посадка вертолета **Ми-8**, КВС - Ворогушин Р.А., РЕГ/25164, А/К «ЮТэйр», время 07.08, А-27°, Д–57 км от КТА аэродрома Усть-Кут (57° 18' с.ш. 106° 09' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачно, нижний край - 300 м, видимость - 6 км, ветер - 20°, 3м/с, Т +4°С.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа и 21 пассажир.

Обстоятельства происшествия: при полете по маршруту из-за появления дыма в кабине Ми-8 совершил вынужденную посадку на подобранную площадку.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 07.47 дана команда на приведение в готовность в аэропорту Братск дежурного поисково-спасательного вертолета Ми-8 № 06114, КВС Михалик, авиакомпания «Аэробратск» и спасателей РПСБ.

В 08.11 из а/п Усть-Кут вылетел резервный вертолет Ми-8 № 25139 а/к «ЮТэйр».

В 08.15 взлет дежурного ПСВС Ми-8 из а/п Братск.

В 08.37 посадка резервного Ми-8 из Усть-Кута у места вынужденной посадки.

В 09.24 взлет вертолета Ми-8 № 25164 совершившего вынужденную посадку.

В 09.26 взлет резервного Ми-8 с места вынужденной посадки, на борту 21 пассажир.

В 09.33 дана команда на возврат дежурного ПСВС в а/п Братск.

В 09.42 посадка Ми-8 № 25164 в а/п Усть-Кут.

В 09.45 посадка резервного Ми-8 с пассажирами на борту в а/п Усть-Кут.

В 10.47 Посадка дежурного ПСВС в а/п Братск.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 21 пассажир.

Выполнено 3 полёта с налетом 03 часа 17 минут.

Недостатки: информация о бедствии на КЦПС от РП аэродрома Усть-Кут Ямщикова Ю.Г. пришла через 36 мин.

30. 23 сентября 2011 г. Катастрофа самолёта **Х-32 «Бекас»** КВС -Толмачев В.П., RA-0642Г, АТСК «Аэромикс» г. Рязань, 07 час. 19 мин, А-103°; Д-82 км, от КТА аэродрома Кызыл, Республика Тыва.

Метеоусловия в момент происшествия: простые метеоусловия.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж – 1 чел. и 1 наблюдатель (пссажир).

Обстоятельства происшествия: В 07 час. 19 мин. при выполнении взлета с п/п Сарыг-Сеп при отказе двигателя самолет столкнулся с землей, разрушился и загорелся.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 07.21 руководителем полетов объявлена тревога ПСВС Ми-8 № 24614, КВС Ананьин, а/к «АэроГео», на аэродроме Кызыл.

На место падения выехал пожарный расчет, НПСК, бригада скорой помощи. На земле ущерба нет. Один пострадавший доставлен в районную больницу с.Сарыг-Сеп, один человек (КВС) погиб. Помощи авиационных спасателей не требуется.

В 07.48 начальником смены РКЦПС Сибирского АПСЦ Ильиным С А. дан отбой готовности ПСВС Ми-8 № 24614 в аэропорту Кызыл.

Итог выполнения ПСО (Р): **спасен 1 пассажир, КВС погиб.**

31. 09 октября 2011 г. Авария вертолета **Ми-8** RF 31129,КВС – Федулов, МЧС России, время 12 час. 23 мин. (мск), 80 км западнее пп Кыра Читинской обл. (49°29' с.ш., 110°43' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: ПМУ.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа и 4 пассажира.

Обстоятельства происшествия: грубая посадка.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

Информация «Коспас-Сарсат» для проверки были переданы ОД Авиационно-спасательного центра Сибирского регионального центра МЧС России Трухину;

в 12.45 при повторном запросе в АСЦ Сиб.РЦ МЧС четкой информации получено не было;

в 12.50 координаты были переданы для проверки НС РКЦПС Сибирского АПСЦ Животикову Ю.А.;

в 13.05 от НС РКЦПС получена информация о невыходе на связь в установленное время указанного вертолета;

в 13.03 объявлена «Тревога» для ПСВС Ан-26 26062, КВС Теляпов, а/к «ИрАэро» и дежурной смены РПСБ в аэропорту Чита;

в 13.11 дана команда на приведение в готовность к вылету ПСВС Ми-8 22653, КВС Мельников, а/к «Бурятские авиалинии» в аэропорту Улан-Удэ;

в 13.29 занял готовность Ан-26;

в 13.30 занял готовность Ми-8;

в 13.48 при выруливании для взлета, экипаж Ан-26 доложил о неисправности авиатехники и возврате на стоянку;

в 13.58 поставлена задача руководству а/к «ИрАэро» на выделение резервного самолета;

в 13.59 по информации руководства а/к «Бурятские авиалинии» изыскивается возможность замены дежурного экипажа, имеющего подготовку к полётам днём на другой экипаж

в 14.28 после устранения неисправности Ан-26 занял готовность к взлёту, но из-за запрета на вылет от инженера а/к «АэроЧита» Кулыгина, в 15.02 вернулся на стоянку;

в 14.46 подготовлен к вылету в Читу резервный самолет Ан-26 26665, КВС Храмов, а/к «ИрАэро», но получен запрет на вылет из-за ремонта полосы в Иркутске (закрит по регламенту до 18.00);

В 14.56 принято решение привлечь к ПСР Ми -8 а/к «Бурятские авиалинии» в светлое время суток (с 01.00 мск);

в 15.05 к месту события вылетел Ми-8 31127, КВС Андронов, МЧС России, подготовленный на пп Петровск-Забайкальский;

в 17.00 из а/п Иркутск в Читу вылетел резервный Ан-26 26665;

в 17.00 вертолетом Ми-8 МЧС России обнаружено место падения пропавшего вертолета;

в 17.02 посадка Ми-8 на месте события, по докладу вертолет Ми-8 31129 разрушен, экипаж и пассажиры живы;

в 17.03 Ми-8 МЧС России взлетел с места аварии;

в 18.36 посадка резервного Ан-26 в Чите;

в 18.46 посадка Ми-8 МЧС России в Чите.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 3 члена экипажа и 4 пассажира.

Выполнено 2 полёта с налётом 3 часа 40 минут.

32. 15 октября 2011 г. Вынужденная посадка вертолётa **Ми-8**, РЕГ/25327, А/К «КрасАвиа», КВС - Петриков А.А., время – 11 час. 30 мин., А-49°, Д–252 км

от КТА аэродрома Норильск.

Метеоусловия в момент происшествия: облачно, нижний край - 1000 м, видимость - 10 км, ветер - 20°, 3м/с, Т - -5°С.

Число пассажиров и членов экипажа: 3 члена экипажа.

Обстоятельства происшествия: при полете по маршруту из-за отказа гидросистемы Ми-8 совершил вынужденную посадку на подобранную площадку.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 11.44 дана команда на приведение в готовность в аэропорту Норильск (Валек) дежурного поисково-спасательного вертолета Ми-8 № 24586, КВС Тулбуре, А/К «Таймыр» и спасателей РПСБ.

В 11.49 дана команда на приведение в готовность в аэропорту Хатанга дежурного поисково-спасательного вертолета Ми-8 № 25367, КВС Коцюбинский, А/К «КрасАвиа» и спасателей РПСБ.

В 12.20 при вырубивании для взлета ПСВС в а/п Валек произошел отказ УКВ радиостанции и вертолет был возвращен на стоянку, для устранения неисправности.

В 12.48 неисправность устранена, но вылет Ми-8 из а/п Валек был задержан по причине ухудшения метеоусловий.

В 14.21 после улучшения метеоусловий из аэропорта Хатанга вылетел дежурный поисково-спасательный вертолет Ми-8 № 25367, КВС Коцюбицкий.

В 15.55 посадка поискового вертолета у места вынужденной посадки.

В 16.11 взлет с места вынужденной посадки на площадку Волочанка, для дозаправки, на борту члены экипажа вертолета совершившего вынужденную посадку.

В 16.25 посадка на площадке Волочанка.

В 16.58 вылет с площадки Волочанка в аэропорт Хатанга.

В 18.23 Посадка дежурного ПСВС в а/п Хатанга.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 3 члена экипажа.

Выполнено 3 полета с налетом 3 часа 13 мин.

33. 20 октября 2011 г. Вынужденная посадка вертолётa **Ми-8**, КВС – Загурный, РЕГ/22694, принадлежность – а/к «ЮТэйр». время – 14 час. 36 мин., Аз-332°, Д- 14км от Тазовского.

Метеоусловия в момент происшествия: Обл.-10 бал., Ннго=200м; видимость 3км, Т=-2°С.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж – 3 чел, пассажиров – 22, груз – 220 кг.

Обстоятельства происшествия: В 14.33 экипаж доложил РПП Тазовского об отказе правого двигателя, вынужденной посадке в точке с координатами 67°35'716с.ш.; 078°32'343в.д.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 14.33 руководителем полетов дана команда на приведение в готовность дежурного вертолета Ми-8 а/к «ЮТэйр» в а/п Тазовский, готовность занята в 14.52, однако из-за несоответствия метеоусловий (туман, видимость 500м)

вертолет ПСС не смог вылететь. Отбой готовности после погрузки людей на катера в 21.50.

По согласованию с администрацией н.п.Тазовский, были подготовлены 3 КС (катера спасательные), одна аэролодка «Пиранья», которые были отправлены в район происшествия. В 23.12 все люди на КСах доставлены в Тазовский, где подготовлена гостиница. Вертолет опечатан, оставлен на месте.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 3 члена экипажа и 22 пассажира.

Авиация не привлекалась по метеоусловиям.

34. 07 – 08 ноября 2011 г. Вынужденная посадка самолета **Ан-2** КВС - Дудкин А.В., РЕГ/01215, принадлежность – Якутский АТСК ДОСААФ, время – 07 час. 55 мин, А-220°, Д - 301км от аэропорта Батагай.

Метеоусловия в момент происшествия: облачность 10 баллов, нижняя граница 3000 м, видимость 10 км., слабый снег, температура – минус 20°С.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж – 2 чел.

Обстоятельства происшествия: при полете по маршруту из-за ухудшения метеоусловий экипаж Ан-2 произвел вынужденную посадку на подобранную площадку.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 08.10 из н.п. Эндыбал к месту вынужденной посадки были высланы два автомобиля Урал и одна ГТС.

В 08.28 дана команда на приведение в готовность дежурного вертолета Ми-8 а/к «Полярные авиалинии» в а/п Батагай, готовность занята в 08.45.

В 09.23 дана команда на приведение в готовность дежурного вертолета Ми-8 а/к «Полярные авиалинии» в а/п Маган, готовность занята в 09.47.

В 11.57 решением начальника Дальневосточного межрегионального управления дежурные ПСВС в а/п Батагай и Маган переведены в исходное положение.

В 12.45 возврат 2-х автомобилей Урал из-за сложного рельефа местности.

В 15.16 дана команда на приведение в готовность ПСВС Ан-26 №26538 КВС Гриценко а/к «Полярные авиалинии» в а/п Якутск, готовность занята в 15.40.

В 15.50 дана команда на вылет дежурного ПСВС из а/п Якутск.

В 17.10 вылет дежурного ПСВС из а/п Якутск.

В 18.27 ПСВС вышел в район поиска.

В 19.10 установлена связь с экипажем самолета Ан-2. Экипаж 2 человека – не пострадали. Самолет восстановлению не подлежит.

В 19.53 посадка самолета Ан-26 в а/п Якутск.

За 07 ноября 2011 г. выполнен 1 полет с налетом 2 часа 43 мин.

План продолжения ПСР на 08 ноября 2011 года:

перелет Ми-8мт а/к «Полярные авиалинии», со спасателями Якутской РПСБ, из а/п Маган в а/п Сангар (А=331°, Д=239 км. от а/п Якутск) дозаправка и вылет в район поиска.

Продолжение ПСО (Р) 08 ноября 2011 г.

В 00.59 взлет из а/п Якутск Ми-8 № 25116 а/к «Полярные авиалинии», КВС

Юшкевич, на борту 2 спасателя и 1 фельдшер Якутской РПСБ.

В 02.07 два спасателя Якутской РПСБ рейсовым самолетом полетели в а/п Батагай.

В 02.55 КВС Ми-8мт Юшкевич оценил метеоусловия и принял решение следовать в район поиска, дозаправку в а/п Сангар произвести на обратном пути.

В 04.00 Ми-8мт прибыл в район поиска.

В 04.07 посадка Ми-8 в районе самолета Ан-2, самочувствие экипажа нормальное, дал стоянку 2 часа.

В 04.55 дана команда на занятие готовности резервного ПСВС в а/п Батагай, в 05.01 готовность занята.

В 05.20 взлет МИ-8 в а/п Якутск с экипажем самолета Ан-2 и 3 спасателями.

В 05.25 резервный ПСВС в а/п Батагай переведен в исходное положение.

В 07.18 посадка Ми-8 № 25116 в а/п Якутск.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 2 члена экипажа.

Выполнено 4 полета с налетом 06 час. 56 мин.

Недостатки:

1. Информация по АФТН от органов УВД в ГКЦПС поступила через 02 часа 17 минут.

2. Вылет дежурного ПСВС Ан-26 № 26538 КВС Гриценко а/к «Полярные авиалинии» из а/п Якутск произведен с опозданием на 1 час 09 мин.

35. 12 ноября 2011 г. Прекращение взлёта Ми-8, РЕГ/25116, А/К «Полярные авиалинии», КВС Ткаченко С.А., время - 07.49, А-35°, Д- 330км от аэропорта Якутск, 64°24'с.ш., 133°46'в.д.(верховье реки Барайы.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность – 2 балла, нижняя граница 2000 м, видимость 5 км., слабый снег, температура – минус 20°С., ветер 60°, 2 м/сек.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж – 3 чел, пассажиров – 7 чел.

Обстоятельства происшествия: при взлете произошел помпаж двигателя, экипаж благополучно прекратил взлет.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 08.06 дана команда на приведение в готовность дежурного вертолета Ми-8 а/к «Полярные авиалинии» в а/п Батагай, готовность занята в 08.48.

В 08.55 получена команда от начальника Дальневосточного межрегионального управления на вылет дежурного ПСВС из а/п Батагай.

В 09.42 вылет дежурного ПСВС из а/п Батагай.

В 11.38 посадка ПСВС в верховье р. Барайы..

В 11.55 взлет ПСВС с площадки, на борту три члена экипажа.

В 13.39 посадка ПСВС в а/п Батагай.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 3 члена экипажа. Пострадавших нет. Пассажиры - местные жители.

Выполнено 2 полета с налетом 3 часа 40 мин.

36. 18 – 26 ноября 2011 г. Катастрофа вертолёта **Робинсон R - 44**, РЕГ/04348, **КВС - Курбатов Е.В.** – **владелец вертолета**, ОАО «Редкинский опытный завод» Калининской области, время 19.15, А - 102°, Д – 37 км от г.Тверь.

Метеоусловия в момент происшествия: облачность 10 баллов, Н н.к.-100 м., температура +1°, дождь с мокрым снегом, видимость менее 1км.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж - один человек.

Обстоятельства происшествия: По информации, полученной в 20.45 от работника ОАО «Редкинский опытный завод» Мещерякова Г.М., пилот – (директор завода Курбатов Е.В.) собирался вылететь ориентировочно в 17.00 в район Оршенских болот. Возврат на базу в н.п.Редкино планировал в 18.30., но не прибыл.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

После получения сигнала от АРМ-406, попытка дежурной смены выйти на связь с владельцем вертолета по телефону успехом не увенчалась.

В 19.45 информация передана на Центральный КЦПС Зернову В.Р.

В 21.10 заместителем начальника МТУ ВТ ЦР ФАВТ Алякритским Б.Ю. принято решение на подъем ПСВС Ми-8 № 93104, КВС Молчанов с аэродрома Остафьево.

В 21.40 экипаж доложил о занятии готовности к вылету.

В 22.00 из-за сложной погоды в районе г. Тверь (ливневой снег, метель) принято решение воздушный поиск не осуществлять.

В 23.30 Алякритским Б.Ю. принято решение направить спасателей Солнцевской РПСБ наземным эшелонном в г.Тверь (Змеево), где с утра 19.11.11г. они должны принять участие в поиске на вертолете Ка-32 МЧС и самолете Цесна а/к «Вертикаль».

19 ноября 2011 года .

В 00.50 на автомобиле «Соболь» из Солнцево выехали 4 спасателя на аэродром «Змеево».

В 03.35 из МКВЦ «Коспас-Сарсат» получено второе сообщение с координатами: 56°51N и 36°29E, передано Зернову В.Р.

В 09.40 взлет из аэропорта Змеево Цесны № 67423, КВС Скурыгин, а/к «Вертикаль-3», посадка на площадке Волжанка – 12.00.

В 09.53 взлет с Остафьево ПСВС Ми-8 № 93104, КВС Молчанов, в 10.05 - посадка в Солнцево.

В 10.01 взлет Ми-8 № 32802, КВС Воронов, а/к «Вертикаль» из аэропорта Змеево в район поиска, посадка в 12.16.

В 10.10 взлет ПСВС Ми-8 № 93104, КВС Молчанов из Солнцево в район поиска, в 11.07 доклад о начале работы.

В 12.42 посадка в Солнцево.

В 12.43 произвел взлет из Солнцево, посадка в Остафьево – 12.53.

В 15.56 из МКВЦ «Коспас – Сарсат» получено третье сообщение, а в 20.49 четвертое, координаты переданы на Центральный РКЦПС.

20 ноября 2011 года

В 05.15 и в 05.22 из МКВЦ «Коспас – Сарсат» получены пятое и шестое сообщение, координаты переданы на Центральный РКЦПС.

В течение светлого времени (с 10.55 до 16.54) поиски продолжали наземные группы общей численностью 601 человек (156-МЧС, 445-волонтеры), а также самолет Цесна а/к «Вертикаль-Т», два вертолета Робинсон «Аэромаркет», три вертолета Робинсон «Аэросоюз», самолет **Technam**.

Итог проведения ПСО (Р) за 19-20 ноября 2011 года: Всего по нарастающей: полетов – 17; налет – 24 часа 34 мин.

В результате осуществления воздушного и наземного поиска вертолет Р-44 не обнаружен.

21 ноября 2011 года

В течение светлого времени (с 09.55 до 16.54) поиски продолжали наземные группы общей численностью 613 человек (243-МЧС, 170-волонтеры), а также самолет Цесна а/к «Вертикаль-Т», самолет ПО-2006, два вертолета Робинсон а/к «Аэросоюз» и «Аэромаркет».

Итог проведения ПСО (Р):

Всего по нарастающей (19 – 21.11): полетов – 24; налет – 30 час. 43 мин.

В результате осуществления воздушного и наземного поиска вертолет Р-44 не обнаружен.

22 ноября 2011 года

В течение светлого времени (с 09.55 до 16.54) поиски продолжали 11 поисково - спасательных групп по трем наземным маршрутам и несколько групп волонтеров и добровольцев.

Всего в поиске участвовало 378 человека и 37 единиц техники, а также самолет Цесна а/к «Вертикаль-3», из них от ГУ МЧС России по Тверской области участвовало 145 человек и 6 единиц техники.

Итог проведения ПСО (Р):

В результате осуществления воздушного и наземного поиска вертолет Р-44 не обнаружен.

Всего по нарастающей: полетов – 25; налет – 31 час. 55 мин.

23 ноября 2011 года

В результате осуществления воздушного и наземного поиска вертолет Р-44 не обнаружен.

Всего по нарастающей: полетов – 27; налет – 38.07

24 ноября 2011 года

В результате осуществления воздушного и наземного поиска вертолет Р-44 не обнаружен.

Всего по нарастающей: полетов – 28; налет – 39.53

25 ноября 2011 года

В результате осуществления воздушного и наземного поиска вертолет Р-44 не обнаружен.

Всего по нарастающей: полетов – 29; налет – 41.53 По данным старшего оперативного дежурного МЧС РФ в период с 18.11.2011 г. по 25.11.2011 г. зоны наиболее вероятного нахождения вертолета (583,2 км²) и активного поиска (181,8 км²) обследованы полностью. 25 ноября 2011 года активная фаза поиска силами

и средствами МЧС завершена, группировка РСЧС возвращена в пункты постоянной дислокации.

К поисково-спасательным работам привлекалось 523 человека и 64 единицы техники, из них 5 воздушных судов, в том числе от МЧС России – 338 человек и 36 единиц техники.

26 ноября 2011 г.

К поисково-спасательным работам привлекалась наземная поисково-спасательная команда Московской РПСБ (2 спасателя + 1 фельдшер) и добровольцы в количестве 200 человек. Поиск проводился в квадрате, расположенном в 2-х км. северо-западнее н.п. Каблуково.

В 15.46 группой НПСК вертолет R-44 РЕГ № 04348 и погибший пилот Курбатов Е.В. обнаружены в 29 км. восточнее г. Тверь и 3,5 км. севернее н.п. Литвинцево (координаты 56°52'с.ш. и 36°21'в.д.), признаков пожара не обнаружено.

Группу НПСК возглавлял старший спасатель Московской РПСБ Шергин А.И. Руководителем в районе поиска был начальник отдела АКПС Центрального АПСЦ Солофьятов И.А.

После обнаружения пропавшего вертолета и пилота были оповещены правоохранительные органы и прокуратура.

Итог проведения поисково-спасательной операции (работы) с 18 по 26 ноября 2011 года: Место катастрофы обнаружено. Выполнено 34 полета с налетом 62 часа 48 мин.

37. 03 декабря 2011 г. Катастрофа легкомоторного самолета Сиера-2002, КВС – Зайцев, RA –1209G, принадлежность а\к «Челавиа», ориентировочно в 16 час. 45 мин., район н.п. Красное село Ленинградской области.

Метеоусловия в момент происшествия: слоисто-дождевая облачность 8 баллов, нижний край-600м, видимость – 10 км, температура + 3°С

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж – 2 чел.

Обстоятельства происшествия: При выполнении учебно-тренировочного полета с аэр. Горелово (взлет в 16.00), в 16.45 очевидец наблюдал падение самолета в районе озера Дудергофское, о чем сообщил в органы МВД.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 17.05 поставлена задача НС С-3 АПСЦ Рыженку В.Н. проверить поступившую информацию.

В 17.25 решением директора С-3 АПСЦ к месту предполагаемой катастрофы выехала наземная группа РПСБ аэр. Пулково.

В 18.25 наземная группа РПСБ дошла до места катастрофы, по докладу старшего группы самолет разрушен, пожара не было, КВС Зайцев погиб, второй пострадавший отправлен в больницу.

Итог проведения ПСО (Р): обнаружено воздушное судно, потерпевшее катастрофу, КВС погиб, второй член экипажа отправлен в больницу.

Недостатки:

отсутствие информации о катастрофе и предпринимаемых действиях от С-3 АПСЦ в течение 35 минут.

самолет не оборудован аварийно-спасательными средствами, информации от МКВЦ «Коспас-Сарсат» не поступало.

38. 03 декабря 2011 г. Катастрофа легкомоторного самолета Сиера-2002, КВС – Пузанков Аркадий Тимофеевич, RA –1333Г-ЖГ, принадлежность а\к «Челавиа», ориентировочно в 14 час. 47 мин., район н.п. Ново-Подпольное Ростовской области.

Метеоусловия в момент происшествия: слоисто-дождевая облачность 10 баллов, нижний край-210м, видимость – 7 км, температура 0°С

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж – 2 чел.

Обстоятельства происшествия: При выполнении учебно-тренировочного полета с пл. Ольгинская (аэроклуб «Доступное небо»), экипаж произвел вынужденную посадку в районе н.п. Ново-Подпольное

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 15.35- взлет ПСВС Ми-8 № 00235 КВС Дьяченко из аэр.Ростов-на-Дону.

В 15.47-посадка Ми-8 на месте катастрофы. По докладу экипажа ПСВС самолет разрушен, КВС и курсант Кистюнин Сергей Геннадьевич погибли.

Итог проведения ПСО (Р): обнаружено воздушное судно, потерпевшее катастрофу, 2 члена экипажа погибли.

Выполнено 4 полета с налетом 00 час. 46 мин.

Недостатки:

самолет не оборудован аварийно-спасательными средствами, информации от МКВЦ «Коспас-Сарсат» не поступало.

39. 04 декабря 2011 г. Поисково-спасательная работа по сработавшему аварийному радиомаяку 121,5 МГц в Центральном федеральном округе.

Вид события – работа аварийной радиостанции при полете воздушного судна А-319 № ЖПБХЖ, АК «Сибирь».

Метеоусловия в момент происшествия: слоисто-дождевая облачность 10 баллов, нижний край - 60 - 120м, видимость – 1 км.

Обстоятельства происшествия: в период 18.40 – 19.25 от 4-х экипажей, выполняющих полет на участке воздушной трассы Захаровка – Юхнов, поступила информация о работе аварийной радиостанции на частоте 121,5 МГц.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 19.00 РП а/п Нижний Новгород объявил «Готовность» экипажу ПСВС Ан-26 № 26571 ЗАО «Летные проверки и системы», КВС Старых.

В 19.17 команда начальника управления организации АКПС С.А. Прусова на вылет дежурного ПСВС Ан-26 на радиотехнический поиск.

В 20.04 взлет ПСВС Ан-26 из а/п Нижний Новгород.

В 21.42 выход ПСВС Ан-26 в район поиска.

В 22.19 была определена радиостанция работающая на частоте 121,5 МГц – самолет А-319 АК «Сибирь» № ЖПБХЖ выполняющего рейс СБИ1166 по маршруту Волгоград – Домодедово.

В 22.23 команда на возврат ПСВС в а/п вылета.

В 23.27 посадка ПСВС в а/п Нижний Новгород.

Итог проведения ПСР: воздушных судов терпящих бедствие не обнаружено, установлен источник излучения на частоте 121,5МГц – самолет А-319 АК «Сибирь» № ЖПБХЖ, выполнявший рейсовые полеты по маршруту: Домодедово – Волгоград – Домодедово.

Выполнен 1 полет с налетом 3 часа 23 мин.

40. 20 декабря 2011 г. Катастрофа вертолета **Ми-26**, КВС - Аркеев Е.Д., RA-06121, «Нефтеюганский ОАО», время – 08 час. 34 мин, район месторождения Тайлаковское, 59°02'с.ш., 73°58'в.д., А - 215°, Д - 255км от Нижневартовска.

Метеоусловия в момент происшествия: Малооблачно, вид. 10км, Т- 11°.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж- 6 человек.

Обстоятельства происшествия: В 07.05 вертолет Ми-26 вылетел с площадки Усть-Тегусская на месторождение Тайлаковское, при заходе на площадку для подцепки внешней подвески из-за разрушения хвостовой балки (предварительно) вертолет столкнулся с земной поверхностью, возник пожар.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 08.44 дана команда на приведение в готовность дежурного ПСВС Ми-8 № 25221, ОАО «НижневартовскАвиа» в аэропорту Нижневартовск.

В 08.49 перенацелен вертолет Ми-8 06128 авиакомпании «Геликс», пролетающий в этом районе.

В 09.16 взлет ПСВС Ми-8, с СПДГ (3 чел.) из аэропорта Нижневартовск.

В 09.58 по докладу НС Уральского АПСЦ Безродного А.П. на ПСВС Ми-8 25221 падение давления масла в правом двигателе, решение КВС – возврат на аэродром вылета Нижневартовск.

В 10.02 посадка Ми-8 25221 в Нижневартовске. Готовится замена на вертолет Ми-8 RA-25590, КВС Милякин.

В 10.26 взлет Ми-8 RA-25590 с Нижневартовска к месту аварии.

В 09.22 взлёт и в 10.41 посадка на месте авиационного происшествия вертолета Ми-8 22490 авиакомпании «ЮТэйр» с медперсоналом (3 врача Центра медицины катастроф и 2 врача местной горбольницы), поднятого по решению руководства авиакомпании с аэр. Сургут.

В 11.40 взлет Ми-8 RA-22490 с места происшествия с пострадавшими на Сургут.

В 11.50 посадка Ми-8 ПСС RA-25990 на месте бедствия. Задача - охрана места происшествия до прибытия следственной группы.

В 12.46 посадка Ми-8 RA-22490 в Сургуте, доставлены 5 раненных. Пострадавшие отправлены в больницу.

В 15.11 взлет Ми-8 ПСС с места бедствия на Нижневартовск.

В 16.36 посадка в Нижневартовске.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 5 членов экипажа, 1 член экипажа (бортовой оператор) погиб.

Выполнено 5 полетов с налетом 6 час. 00 мин.

Недостатки:

1. Сигналы АРМ-406 по системе «КОСПАС-САРСАТ» не поступали.

2. Увеличение времени прибытия спасателей к месту бедствия из-за отказа

авиационной техники и ее замены.

41. 22 декабря 2011г. Вынужденная посадка вертолета **Ка-27**, № 43183, ФСБ РФ, КВС - Покровский С. И. 13 час. 54мин., А-90°; Д-13км. от КТА аэропорта Ростов на Дону, 47° 16' 40" с.ш., 39°59'40" в.д.

Метеоусловия в момент происшествия: ПМУ - малооблачно, видимость – 10 км.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж 3 чел., пассажиров 3 чел.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 14.00 дежурной сменой РКЦПС ЮФО дана команда на приведение в готовность в аэропорту Ростов ПСВС Ми-8 № 00235, КВС Гридин, .

В 13.59 к месту вынужденной посадки направлен вертолет Ми-8 МЧС РФ № 32843, КВС Калибко, выполнявший полет по УТП в этом районе.

В 14.03 доклад экипажа вертолета Ми-8 МЧС РФ об обнаружении вертолета Ка-27.

В 14.04 посадка Ми-8 МЧС на месте вынужденной посадки – повреждений и пострадавших нет, помощь не требуется.

В 14.09 взлет Ми-8 с места вынужденной посадки, на борту 3 пассажира взятые с борта Ка-27 ФСБ РФ, экипаж остался на месте вынужденной посадки.

В 14.18 посадка в А/П Ростов.

В 14.34 ПСВС Ми-8 № 00235 переведен в дежурный режим.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 3 пассажира (экипаж 3 человека от эвакуации отказались, остались ждать команду техпомощи).

Выполнен 1 полет с налетом 15 минут.

42. 29 декабря 2011 г. Проверка сообщения очевидца о падении воздушного судна ориентировочно в 07ч 10 мин, в 22 км. восточнее н.п. Ийме (51°36'с.ш. 91°39'в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: ПМУ, температура -26°С, штиль.

Принятые меры по обеспечению поиска и спасания:

В 07.28 объявлена «Тревога» экипажу ПСВС Ми-8 № 22727 КВС Чугунников, а/к «Аэрогео», в аэропорту Кызыл.

В 08.00 команда начальника управления организации АКПС Прусова С.А. на подъем дежурного ПСВС на поиск из а/п Кызыл.

В 08.36 взлет ПСВС Ми-8 № 22727 с тремя спасателями из а/п Кызыл.

В 09.30 выход ПСВС Ми-8 № 22727 в район поиска - 22 км. восточнее н.п. Ийме (51°36'с.ш. 91°в.д.).

В 10.06 поиск результатов не дал, ПСВС перенацелен во вторую точку поиска в районе возвышенности 1101м. (6 км. восточнее н.п. Сесеге).

Поиск результатов не дал.

В 10.30 дана команда на возврат ПСВС в а/п вылета.

В 11.56 посадка ПСВС в а/п Кызыл.

Итог проведения ПСО (Р): воздушных судов потерпевших бедствие не обнаружено.

Выполнен 1 полет с налетом 3 часа 20 минут.

ПСО (Р), проведенные в Заполярье:

1. 17 июля 2011 г. Вынужденная посадка, **Ми-8**, RA 25367. КВС - Любченко А.И., , ГП КК «КрасАвиа», время – 07.34 (мск), А-3°, Д-276 км от КТА аэродрома Тура (66°46' с.ш. 100°43' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: мороочно, видимость 10 км, ветер 240°, 5м/с, температура - + 25°С.

Обстоятельства происшествия: при выполнении полета по доставке груза из а/п Тура в н.п. Чиринда, произошел отказ двигателя в полете. Экипаж принял решение произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Посадка выполнена благополучно.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа, 1 пассажир и 2175 кг груза.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 3 члена экипажа и 1 пассажир.

Выполнено 2 полёта с налётом 3 час. 15 мин.

2. 21 июля 2011 г. Вынужденная посадка, **Ми-2** RA 23224, КВС – Крепкин, Авиасервисная компания «ООО Кречет», время - 06.50 (мск), А-266°, Д-212 км от КТА аэродрома Норильск (Валек) (69°10' с.ш., 083° 01' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность значительная на 600м., видимость 10 км, температура + 7°С.

Обстоятельства происшествия: при выполнении полета по облету газопровода, при заходе на площадку на Н-70м. сработала система пожаротушения в главном редукторе, после посадки отказ левого двигателя и срабатывание 2-й очереди системы пожаротушения.

Число членов экипажа и пассажиров: членов экипажа – 2, пассажиров – 2.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 2 члена экипажа и 2 пассажира.

Выполнено 2 полёта с налётом 2 час. 11 мин.

3. 25 июля 2011 г. Катастрофа, **Ми-8** RA 24422, КВС - Кохан В.С., ФГУП «ЧукотАвиа», время 03 часа 25 мин.(мск), А-350°, Д-593 км от КТА а/п Анадырь (69°53' с.ш. 175°45' в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: видимость более 10 км, ветер 10°, 20м/с, температура - + 1°С.

Число членов экипажа и пассажиров: 3 члена экипажа и 2 пассажира.

Обстоятельства происшествия: при выполнении посадки на площадку в н.п. Биллингс произошло падение вертолета с последующим его возгоранием. Пожар потушен силами пожарного расчета. В результате падения 1 член экипажа и 2 пассажира погибли. КВС и второй пилот имеют травмы и ожоги.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 2 члена экипажа.

Погибли 1 член экипажа и 2 пассажира.

Выполнено 2 полета с налетом 02 часа 31 минута.

Недостатки:

1. Первичная телеграмма по АФТН от органов ОрВД в адрес ГКЦПС не

поступала, получена только переадресованная телеграмма от ОД Росавиации.

2. Сигналов КОСПАС-САРСАТ с места события не поступало.

4. 05 августа 2011 г. Вынужденная посадка, **Ан-2**, КВС- Боескоров С. С., РЕГ/40320, Мирнинское АП АК «Алроса», время 10 час. 08 мин. (мск), А - 100° Д – 190 км от КТА аэропорта Полярный (66°34'с.ш. и 116°19'в. д.).

Метеоусловия в момент происшествия: ПМУ, ветер 140°, 3м/с, видимость 10 км, температура +27°С.

Обстоятельства происшествия: При полете по маршруту, из-за неисправности двигателя, экипаж самолета Ан-2 совершил вынужденную посадку на берегу реки Тюнг.

Число пассажиров и членов экипажа: членов экипажа- 2, пассажиров-7.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 2 члена экипажа и 7 пассажиров.

Выполнено 3 полёта с налётом 3 часа 37 мин.

5. 18 августа 2011 г. Авария, **Робинсон R-44**, RA 04158, КВС-Чирков Ю.И., частная АК «МТА» (АОН), время 16час. 01 мин. (мск), А-280°, Д-20 км от п.п. Сабетта (71°14'с.ш.; 072°10'в.д.).

Метеоусловия в момент происшествия: облачность значительная, Ннго=920м, видимость - 12 км, температура + 11° С, ветер: 350°, 7 - 10 м/сек.

Обстоятельства происшествия: При выполнении посадки в процессе зависания на высоте 10 м и перемещении ВС для удобного расположения произошло опускание носовой части и падение ВС. В 16.01 командир R-44 Чирков Ю.И. по телефону доложил РПП об аварийной посадке и об отсутствии жертв.

Число членов экипажа и пассажиров: 1 - член экипажа, пассажиров-2.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены:** 1 член экипажа и 2 пассажира.

Выполнено 3 полёта с налётом 5 час. 13 мин.

6. 15 октября 2011 г. Вынужденная посадка вертолёт **Ми-8**, РЕГ/25327, А/К «КрасАвиа», КВС - Петриков А.А., время – 11 час. 30 мин., А-49°, Д–252 км от КТА аэродрома Норильск.

Метеоусловия в момент происшествия: облачно, нижний край - 1000 м, видимость - 10 км, ветер - 20°, 3м/с, Т - -5°С.

Обстоятельства происшествия: при полете по маршруту из-за отказа гидросистемы Ми-8 совершил вынужденную посадку вне аэродрома.

Число пассажиров и членов экипажа: 3 членов экипажа.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 3 члена экипажа.

Выполнено 3 полета с налетом 3 часа 13 мин.

7. 20 октября 2011 г. Вынужденная посадка вертолёт **Ми-8**, КВС – Загурный, РЕГ/22694, принадлежность – а/к «ЮТэйр». время – 14 час. 36 мин., Аз-332°, Д- 14км от Тазовского.

Метеоусловия в момент происшествия: Обл.-10 бал., Ннго=200м; видимость 3км, Т=-2°С.

Обстоятельства происшествия: В 14.33 экипаж доложил РПР Тазовского об отказе правого двигателя, вынужденной посадке в точке с координатами 67°35'716с.ш.; 078°32'343в.д.

Число членов экипажа и пассажиров: экипаж – 3 чел, пассажиров – 22, груз – 220 кг.

Итог проведения ПСО (Р): спасены 3 члена экипажа и 22 пассажира.

Авиация не привлекалась по метеоусловиям.

V. ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Поисково-спасательные работы в Татарском проливе по шхуне «Партнер» (о. Сахалин) 8.01.2011 г.

Шхуна «Партнер»:

владелец судна – частное (иностранное) лицо на о. Балес;

капитан судна – Бодрутдинов Равиль;

флаг – Кампучия; порт приписки – Пномпень;

экипаж – граждане России, 14 человек.

7.01.2011 г. в 09.42 UTC службами Владивостокского МСКЦ был принят сигнал бедствия из точки с координатами: 48.50 с.ш. и 141.42 в.д. Была так же принята РД на аварийной частоте: «Судно погружается. Спасательный плот не раскрылся. Спасите, тонем...» Более судно на связь в эфир не выходило.

Решением руководства «СахалинБАСУ (СПЦ)» в район бедствия были направлены суда «Челябинск» и «Пионер Холмска».

Ввиду штормовой погоды в районе бедствия, низкой облачности, ливневых осадков в виде снега и темного времени суток авиация к поиску не привлекалась.

8.01.2011 г. поисково-спасательные силы и средства ГА из суточного плана дежурных ПСС и С зоны АКПС Межрегионального управления Росавиации к ПСР не привлекались и находились в повышенной готовности, ввиду отсутствия официального обращения за оказанием помощи в выполнении поисково-спасательных работ.

Решением руководства «СахалинБАСУ (СПЦ)» к выполнению ПСР привлекались:

авиационные силы и средства А/К «Авиашельф»:

1 Ми-8 25738, КВС Христорадов;

авиационные силы и средства ДВРЦ МЧС:

1 Ми-8 31354, КВС Толстов (в качестве наращивания сил).

морские силы и средства:

2 морских судна «Челябинск» и «Пионер Холмска».

В 00час.10 мин. UTC ПСВС Ми-8 25738 КВС Христорадов выполнил взлет с аэропорта «Ноглики» и в 1 час. 52 мин. приступил к выполнению ПСР (**Начало ПСР**).

Метеоусловия: облачность 10 баллов слоисто-кучевая, ливневые осадки в виде снега, видимость 1500 – 2000 м, в снежных зарядах – 1000 м, температура 13-15 градусов, влажность 100%, барическая тенденция падает.

Поиск осуществлялся визуальным способом, методом «Расширяющийся квадрат» в R=50 км.

В **4 часа 08 мин.** ПСВС закончил поисковую фазу ПСР и в 4 часа .51 мин. произвел посадку в аэропорту «Южно-Сахалинск (Хомутово)».

Шхуну обнаружить не удалось.

Поисково-спасательные силы и средства ДВРЦ МЧС РФ на аэродроме «Хабаровск (Центральный)» находились в готовности и в ПСР участия не принимали.

В течение суток дежурной сменой АКЦПС осуществлялся обмен информацией и координация действий с ГКЦПС, ОД ДВРЦ МЧС, ЗЦ ЕС ОрВД, Владивостокским МСКЦ и СПЦ (Сахалинским поисковым центром).

По итогам ПСР 8.01.2011 г. на 9.01.2011 г. планировалось задействовать в ПСР 1 ПСВС А/К «Авиашельф», КВС Христорадов и два морских судна «Челябинск» и «Пионер Холмска».

Полученная информация своевременно доводилась до руководства Межрегионального управления Росавиации, ДВ АПСЦ и дежурной смены ГКЦПС.

Оказание помощи населению 05 марта 2011 г. в н.п. Гертма (А-285°, Д-76 км от г. Махачкала)

05 марта 2011. в 12.50 мск поступила информация от Начальника отдела АКПС Межрегионального управления Росавиации Шибарова В.В. о просьбе Дагестанской ПС отряда МЧС на оказание помощи жителям попавшим в ЧС в районе н.п. Гертма (А-285гр. Д-76км. от аэр. Махачкала). Начальником Межрегионального управления Росавиации по ОВД и АКПС в Ю и СКВО Исаевым В.С. было принято решение на применение ПСВС Ми-8 22859 КВС Пеньков А.И. с аэр. Махачкала для выполнения спасательных работ.

В 13.45 взлет Ми-8 22859 КВС Пеньков А.И. с аэр. Махачкала, в 16.50 посадка вертолета в аэр. Махачкала.

Итог проведения ПСО (Р): **спасены** 13 человек.

Выполнено 3 полета с налетом 2 часа 20 мин.



Проведение поисково-спасательных операций (работ)



Год	Количество работ	Спасено пассажиров	Лётного состава
2008	40	121	60
2009	22	46	46
2010	25	190	53
2011	42	142	73

При проведении ПСО (Р) выполнено
153 полета с общим налетом 224 час 05 мин

Оказание помощи населению

Год	Количество работ	Спасено людей
2008	4	353
2009	7	11
2010	3	16
2011	2	13



Поисково-спасательное обеспечение полётов космических объектов в 2011 году

- Обеспечено 4 запуска транспортных пилотируемых кораблей «Союз ТМА» и 4 посадки их спускаемых аппаратов.
- Обеспечено 6 запусков транспортных грузовых кораблей и 22 запуска ракетносителей с космическими аппаратами различного назначения.
- Организовано круглосуточное дежурство сил и средств на случай аварийной посадки космонавтов.
- Проведены инструктивно-методические занятия и практические тренировки с личным составом частей поисково-спасательного комплекса ВВС.

