



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

05.09.2011 Москва № 528

Об авиационном происшествии с вертолетом Ми-8Т RA-24655

19.12.2010 в Ямalo-Ненецком автономном округе произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-24655, эксплуатировавшегося обществом с ограниченной ответственностью (далее – ООО) «Авиакомпания «Ямал».

При выполнении полета по маршруту Лабытнанги – площадка «267 км» на борту вертолета кроме трех членов экипажа находились 15 пассажиров и 1214 кг груза. Взлетная масса и центровка вертолета не выходили за установленные ограничения.

Заход на посадку на площадке «267 км» выполнялся над тундрой, покрытой снежным покровом, в условиях полярных сумерек (через 50 минут после рассвета). Посадочная площадка была оборудована светосигнальными огнями и имела бетонное покрытие размерами 20 на 24 метра. Минимум площадки для полетов ночью и в сумерках: высота нижней границы облачности 450 метров, дальность горизонтальной видимости 4000 метров.

Учитывая, что на регистраторе САРПП-12Д1М запись параметрической информации не сохранилась, анализ действий экипажа вертолета производился с использованием записей бортового магнитофона МС-61.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета Ми-8Т RA-24655 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что пилотирование при посадке осуществлял командир вертолета.

В процессе захода на посадку командир вертолета и второй пилот доложили о наблюдении площадки, что свидетельствовало об установлении ими визуального контакта с огнями на площадке. После срабатывания сигнализации заданной высоты на радиовысотомере, бортмеханик доложил: «Высота 80, скорость 60», при этом командир вертолета принял решение о посадке. Через две секунды после этого, на высоте 50 метров, сработал речевой информатор об обледенении, что свидетельствовало о попадании вертолета в слой атмосферы с максимальной относительной влажностью воздуха, что характерно для туманов в зимний период.

О наличии тумана в районе площадки «267 км» также свидетельствовали полученные в ходе работы комиссии по расследованию показания второго пилота и бортмеханика вертолета, а также экипажей других вертолетов, выполнивших полеты в районе площадки после авиационного происшествия.

Прогноз по площади, на которой располагается площадка «267 км», предусматривал видимость 5000 метров, слабый снег, разбросанную облачность (3 – 4 октанта) на высоте 450 метров, значительную высокослоистую облачность (5 – 7 октантов) на высоте 2000 метров. Временами прогнозировалась видимость 2000 метров, незначительная (1 – 2 октанта) разорванно-кучевая облачность на высоте 180 метров. Приземный туман не прогнозировался. Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что прогноз не оправдался.

В процессе дальнейшего снижения, на высоте 30 – 40 метров, экипаж потерял визуальный контакт с огнями. Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что в нарушение требований подпункта 3.33.4 и пункта 3.90 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, командир вертолета не перешел на пилотирование по приборам и не принял своевременного решения об уходе на второй круг.

В дальнейшем, после информации бортмеханика: «Тангаж» и «Уходим», командир вертолета излишне энергично отклонил ручку управления циклическим шагом от себя, что в условиях недостаточной высоты привело к преждевременному снижению и первому грубому приземлению на переднюю опору шасси. После отделения от поверхности земли вертолет повторно грубо приземлился на правую основную опору шасси, при этом произошло столкновение лопастей несущего винта с кабиной экипажа.

В результате авиационного происшествия командир вертолета погиб, пять пассажиров и два члена экипажа получили незначительные травмы.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы вертолета Ми-8Т RA-24655 при выполнении захода на посадку явилось непринятие экипажем своевременного решения об уходе на второй круг при потере визуального контакта с посадочной площадкой из-за попадания вертолета в непрогнозируемые метеоусловия (по видимости и опасному явлению погоды – приземному туману), исключающие визуальное пилотирование, что привело к грубому приземлению вертолета в управляемом полете на удалении 380 метров от посадочной площадки, его разрушению и гибели командира воздушного судна».

По результатам расследования был отмечен ряд недостатков, не оказавших непосредственного влияния на исход полета, по отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом.

При грубом приземлении не произошло автоматического срабатывания аварийного радиомаяка. Бортмеханик вертолета при включении аварийного радиомаяка АРМ-406П не установил его antennу в рабочее положение (не переставил antennу из технологического положения в разъем для передачи сигнала), вследствие чего радиомаяк не передавал сигналы бедствия на искусственный спутник Земли.

По заключению комиссии по расследованию, поисково-спасательные работы были начаты несвоевременно, при этом для организации поисково-спасательных работ не использовался дежуривший на аэродроме Мыс Каменный

поисково-спасательный вертолет.

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, приказываю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. до 25.09.2011 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации;

1.2. провести анализ состояния метеорологического обеспечения полетов на территории деятельности, обратив особое внимание на достаточность сети метеорологических наблюдений в районах полетов, необходимость организации метеорологических наблюдений на часто используемых посадочных площадках, а также на качество технической и технологической организации передачи оперативной метеорологической информации от синоптика экипажу воздушного судна и от экипажа воздушного судна синоптику. По результатам анализа подготовить рекомендации организациям, обеспечивающим и выполняющим полеты на территории деятельности, и до 01.12.2011 проинформировать о принятых мерах Управление организации использования воздушного пространства Росавиации;

1.3. организовать изучение недостатков при поисково-спасательном обеспечении полета вертолета Ми-8Т RA-24655 с авиационным персоналом органов и служб единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации, а также авиационных сил поиска и спасания;

1.4. поиск и спасение пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, организовывать в строгом соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере авиационно-космического поиска и спасания, обратив особое внимание на выполнение требований пункта 26 Федеральных авиационных правил поиска и спасания в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.2008 № 530.

2. Рекомендовать руководителям авиационных предприятий:

2.1. до 01.10.2011 изучить с летным составом, персоналом по обслуживанию воздушного движения и метеорологическому обеспечению полетов обстоятельства и причину авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24655 ООО «Авиакомпания «Ямал». Обратить внимание летного состава на требования пункта 3.90 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, а также на предусмотренную нормативными правовыми актами Российской Федерации ответственность за нарушение установленных правил полетов;

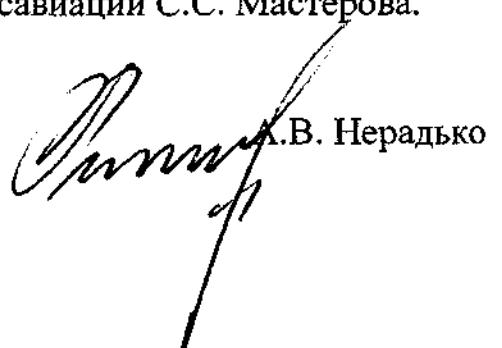
2.2. до 01.10.2011 провести занятия с летным составом самолетов (с максимальной взлетной массой менее 10 тонн) и вертолетов по изучению правил включения автоматического переносного радиомаяка АРМ-406ГМ в случае его автоматического несрабатывания;

2.3. при подготовке к полетам в осенне-зимний период рассмотреть вопрос о включении в программы подготовки на тренажерах летного состава вертолетов выполнение упражнений по уходу на второй круг при внезапном ухудшении видимости на высоте 30 – 40 метров.

3. Руководителю Тюменского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации П.Я. Медведеву и начальнику Межрегионального управления Росавиации по организации воздушного движения и авиационно-космического поиска и спасания в Уральском федеральном округе А.Н. Шулепову до 25.09.2011 представить в Росавиацию доклады о принятых мерах по результатам расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-24655.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько