Последующее донесение об АП с вертолетом Robinson R-44 RA-05754

Дата, время события (местное и UTC): 09.04.2017, 11 ч 17 мин (06 ч 17 мин UTC)

Место события: РФ, ХМАО-Югра, 95 км юго-западнее а/п Нижневартовск

Вид события: Авария

Тип ВС: Вертолет Robinson R-44

Государственный и регистрационный опознавательные знаки: RA-05754

Свидетельство о Государственной регистрации: №7569, выдано Управлением инспекции по безопасности полетов ФАВТ 28.05.2014

Лизингодатель: ЗАО «Система Лизинг 24», г. Москва

Лизингополучатель: ООО «Макстерм-К», г. Тюмень

Сведения о ВС: Изготовитель Robinson Helicopter Company (США), дата 07.02.2014, заводской №13641, сертификат летной годности №2092160111, выдан Тюменским МТУ Росавиации 06.06.2016, действителен до 06.06.2018, наработка СНЭ 460 ч (на 06.04.2017), межремонтный ресурс/срок службы 2200 ч/12 лет

Двигатель: Lycoming IO-540-AE1A5, заводской №L-35637-48E, дата выпуска 12.06.2013, наработка СНЭ 460 ч (на 06.04.2017), межремонтный ресурс/срок службы 2200 ч/12 лет, ремонтов не имел

Сведения о КВС: Пол мужской, свидетельство коммерческого пилота №0001384, выдано МТУ Центральных районов Росавиации 24.06.2014, окончил Военную академию Республики Беларусь в 2003 году, АУЦ ЗАО «Русские Вертолетные Системы» в 2014 году, г. Москва, общий налет 1150 ч, налет на R-44 670 ч, метеоминимум ПВП 200Х3000Х13, дата последней проверки техники пилотирования и вертолетовождения 23.10.2015, пилот-инструктор АК «Аэросити», г. Екатеринбург

Кол-во полетов в день АП: Первый полет

Характер задания: АОН

Маршрут полета: г. Сургут – г. Новосибирск

Последний пункт вылета: Площадка «МТА», г. Сургут

Намеченный пункт посадки: Площадка Лугенецкое-Центральное

Число членов экипажа/пасс.: 1/1 (Гр. РФ)

Травмировано: 0/0

Последствия происшествия, в т.ч. для окружающих объектов: Последствий для окружающей среды нет

Количество и масса груза на борту: Общий вес устанавливается (На ВС находилось 10 канистр емкостью 20 л каждая. Часть канистр пуста. Две сумки общим весом 20 кг)

Метеоусловия на месте АП: На момент авиационного происшествия погоду района полетной информации Сургут определяла барическая ложбина и связанный с ней теплый фронт.

Воздушная масса в зоне фронта была влажная. На всех высотных картах Сургут находился под влиянием высотного гребня. До высоты 1000 м отмечалась инверсия. На высотах 500 м – 1000 м отмечалась положительная температура воздуха, тогда как у земли температура воздуха в районе Сургута была отрицательной, т.е. были созданы условия для замерзающих осадков. В зоне теплого фронта, по факту, уже отмечались замерзающие осадки.

Информация SIGMET 1: период действия 090310/090710

По району полетной информации Тюмень сильное обледенение (замерзающий дождь) отмечается севернее 59 градусов 30 минут с. ш., южнее 61 градуса 29 минут с. ш., слое земля – 3000 м, смещается восток со скоростью 30 км/ч, интенсивность без изменения.

Обстоятельства события: По предварительной информации, КВС выполнял полет по маршруту Салехард – Сургут – Новосибирск в целях АОН. Из Салехарда КВС вылетел 08.04.2017. Пассажиров на ВС не было. Промежуточную посадку он совершил в п. Нумто, где дозаправил ВС из канистр, находившихся на ВС. После дозаправки и отдыха около 30 минут он продолжил полет до Сургута.

Прибыв в Сургут, он совершил посадку на площадке копании «МТА». На ночь ВС поставили в ангар, КВС отдыхал в гостинице.

По указанию директора ООО «Макстерм-К», в Сургуте КВС должен был забрать пассажира и доставить его в Новосибирск.

Утром 09.04.2017 КВС прибыл на площадку «МТА», где совместно с инженером компании «МТА» провел предполетную подготовку ВС.

Для получения метеоинформации и прогноза погоды по маршруту КВС позвонил в метеослужбу аэропорта Сургута и прослушал метеосводку.

Приняв решение о выполнении полета, КВС подал план полета в Екатеринбургский ЗЦ ОВД по маршруту Сургут – Лугенецкое Центральное – Новосибирск.

Получив разрешение, в 05 ч 20 мин (UTC) КВС произвел взлет. На борту находился пассажир. В полете, вертолет попал в зону осадков,

которые на лобовом стекле начали интенсивно замерзать, ограничивая видимость, наблюдалась вибрация вертолета. КВС принял решение о выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха.

На данном участке полет проходил над лесистой местностью. Средняя высота деревьев 10-15 м.

Посадка выполнялась на снег. После посадки левый полоз вертолета провалился в снег, затем произошло опрокидывание ВС на левый борт. КВС отключил потребители энергии, заглушил двигатель и закрыл пожарный кран. КВС и пассажир покинули ВС и отошли на безопасное расстояние. Убедившись, что возгорания не произошло, КВС вернулся и вручную включил аварийный радиомаяк.

Эвакуация КВС и пассажира была произведена вертолетом Ми-8.

По объяснениям КВС, замечаний по работе двигателя и систем вертолета не было.

Сведения, представленные КВС, уточняются.

Степень повреждения ВС: Отделения элементов конструкции не произошло. Сломаны лопасти несущего винта. Множественные деформации обшивки планера. Разбито переднее левое стекло

Сведения о состоянии бортовых самописцев: ВС бортовыми самописцами не оборудовано

Физическая хар-ка р-на места события: Местность представляет собой лесотундру с превышением около 80 метров

Оперативные рекомендации: Обратить внимание пилотов, выполняющих полеты на данном типе ВС, на соблюдение требований РЛЭ в части запрета полета в фактических условиях обледенения

Комиссия продолжает работу.

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета