



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

03 сентября 2019 г.

Москва

№ 469-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06029

28.11.2018 ночью, в приборных метеоусловиях, при заходе на посадку на посадочную площадку «Пижма» в районе населенного пункта Харьягинский Ненецкого автономного округа потерпел катастрофу вертолет Ми-26Т RA-06029 АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги».

Авиационное происшествие явилось следствием ошибки в технике пилотирования при выполнении захода на посадку ночью в приборных метеоусловиях, приведшей к неконтролируемому энергичному снижению воздушного судна и попаданию вертолета в режим «вихревого кольца». В результате авиационного происшествия командир – инструктор воздушного судна погиб, пятеро членов экипажа получили травмы.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия приведена в приложении к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки или авиационные работы на вертолетах, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридических и физических лиц, использующих воздушные суда (далее – ВС) для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать организациям гражданской авиации, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки или авиационные работы на вертолетах,

авиационным учебным центрам, осуществляющим обучение и подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с летным составом приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06029, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

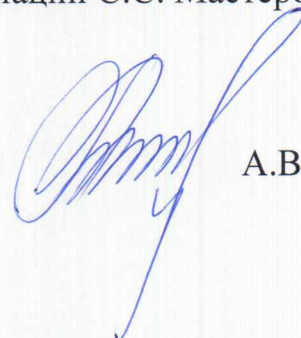
1.2.2. с учетом требований руководств по летной эксплуатации по типам вертолетов организовать занятия с членами летных экипажей по изучению наиболее характерных ошибок в технике пилотирования, приводящих к попаданию вертолета в режим «вихревого кольца»;

1.2.3. обратить внимание на реализацию рекомендаций по безопасности полетов, содержащихся в приказе Росавиации от 13.08.2019 № 627-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25502».

2. Руководителю Тюменского МТУ Росавиации П.Я. Медведеву до 01.10.2019 представить в Росавиацию доклад о реализованных АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» мероприятиях по безопасности полетов в связи с катастрофой вертолета Ми-26Т RA-06029.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «03» сентября 2019 г. № 769-17

**Обстоятельства авиационного происшествия
с вертолетом Ми-26Т RA-06029**

28.11.2018 экипаж вертолета Ми-26Т RA-06029 АО «ЮТэйр–Вертолетные услуги» выполнял полет по маршруту: посадочная площадка (далее – п.п.) «Пижда» – п.п. МФНС (мультифазная насосная станция) «Наульская» – п.п. «Пижда».

Командир воздушного судна (далее – КВС) и КВС-инструктор были допущены к выполнению полетов при метеоминимуме погоды: 150×2000×25 (по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) день), 450×4000×25 (ПВП ночь) и 60×600×25 (по правилам полетов по приборам (далее – ППП)).

Согласно аэронавигационному паспорту посадочной площадки полеты на п.п. «Пижда» выполняются днем и ночью по ПВП. Полеты по ППП не выполняются.

Перед вылетом вертолета по маршруту п.п. МФНС «Наульская» – п.п. «Пижда» АМСГ-2 (авиационная метеостанция гражданская) Нарьян-Мар Северного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» был выпущен корректив к зональному прогнозу погоды в формате GAMET, которым по району, где находится п.п. «Пижда», предусматривалось: вдоль побережий и в низинах видимость 500 м, замерзающий туман, облачность локально вдоль побережий, над населенными пунктами и в низинах сплошная, высота нижней границы 60 м от уровня земли, в облаках умеренное обледенение. Экипаж вертолета данный корректив не имел, так как п.п. МФНС «Наульская» являлась нерадиофицированной точкой.

После взлета экипаж получил от диспетчера КДП МВЛ (командно-диспетчерский пункт местных воздушных линий) «Варандей» погоду по маршруту и в пункте посадки на п.п. «Пижда»: ветер неустойчивый 1 м/с, видимость 5000 м, дымка, облачность значительная на 100 м, температура минус 30°С, давление 753 мм рт. ст. В процессе следования по маршруту экипаж получил информацию от диспетчера п.п. «Харьягинский» о погоде на п.п. «Пижда»: видимость 2000 м, штиль, облачность сплошная, с нижней границей 80 м.

Комиссией установлено, что остаток топлива позволял экипажу уйти на запасной аэродром Усинск, где были визуальные метеоусловия. Несмотря на несоответствие метеоусловий для полета по ПВП в районе посадочной площадки, КВС-инструктор, осуществлявший пилотирование, принял решение на продолжение полета к месту назначения.

Экипажем вертолета было выполнено три захода на посадку на п.п. «Пижда». С целью определения местоположения вертолета относительно площадки экипажем использовался нештатный и несертифицированный для выполнения таких задач в

полете портативный приемник спутниковой навигации.

При первом заходе на посадку КВС-инструктор выполнил снижение до высоты 50 м (наиболее вероятно, с целью выхода под облака) и на этой высоте, на скорости от 40 до 100 км/ч, продолжал полет для поиска площадки. На удалении примерно 500 м экипаж визуально обнаружил площадку и приступил к дальнейшему снижению. При выходе на площадку на высоте около 5 м экипаж, по объяснению КВС, потерял контакт с наземными ориентирами из-за поднятого вертолетом снежного вихря, после чего КВС-инструктор выполнил уход на второй круг.

При втором заходе на посадку, на удалении 500 м от посадочной площадки, на высоте 100 м и приборной скорости 75 км/ч КВС увидел огни маркировки площадки, однако из-за превышения по высоте и скорости подхода к площадке КВС-инструктор выполнить посадку не смог и ушел на второй круг.

При третьем заходе выход на посадочный курс был осуществлен на удалении 3,5 км от посадочной площадки на высоте 300 м и скорости 110 км /ч.

Анализ радиообмена экипажа на конечном этапе полета позволил комиссии по расследованию катастрофы сделать вывод о том, что с удаления менее 800 м от посадочной площадки и до столкновения вертолета с землей никто из членов экипажа, наиболее вероятно, не контролировал высоту полета (докладов о значениях высоты полета не было).

За 4 сек до столкновения вертолета с землей один из членов экипажа обнаружил огни на площадке. Наиболее вероятно в этот момент члены экипажа отвлеклись от контроля за режимом полета на визуальный поиск огней посадочной площадки.

В процессе захода на посадку уменьшение скорости до 20 км/ч при практически неизменном положении рычага общего шага несущего винта (далее – НВ) привело к росту вертикальной скорости снижения и, наиболее вероятно, попаданию вертолета в режим «вихревого кольца» с вертикальной скоростью снижения 8 – 10 м/с. Запоздалое (за 2 сек до столкновения с землей) увеличение КВС-инструктором общего шага НВ и недостаточная высота (15 – 20 метров) не позволили прекратить снижение.

Вертолет с вертикальной перегрузкой 3,3 единицы приземлился на удалении ~ 760 м от посадочной площадки и опрокинулся на левый борт. В результате авиационного происшествия КВС-инструктор погиб, пять членов экипажа вертолета получили травмы различной степени тяжести.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Столкновение вертолета с землей произошло вследствие упущения экипажем контроля за вертикальной скоростью снижения из-за отвлечения внимания на визуальный поиск посадочной площадки в процессе выполнения захода на посадку ночью в приборных метеоусловиях, что привело к энергичному снижению ВС и, наиболее вероятно, к попаданию в режим вихревого кольца, вывод из которого из-за малой высоты полета был невозможен.

Авиационное происшествие явилось следствием непринятия экипажем своевременного решения об уходе на запасной аэродром при ухудшении

метеоусловий на посадочной площадке до значений ниже установленных для полета по ПВП.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовали следующие факторы:

- неудовлетворительное взаимодействие в экипаже по контролю за выдерживанием режима полета;

- выполнение захода на посадку на высотах и скоростях полета, менее установленных РЛЭ вертолета;

- недостатки в отборе членов экипажей по профессиональным качествам для работы в отрыве от базы, не позволившие обеспечить эффективную организацию и безопасность полетов;

- отсутствие действенной системы контроля за работой экипажей на оперативной точке;

- недостатки системы управления безопасностью полетов в АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги», не позволившие выявить имеющиеся факторы опасности и снизить уровень риска при выполнении авиационных работ в сложных условиях Заполярья.».

Подробная информация о результатах расследования катастрофы с вертолетом Ми-26Т RA-06029 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.