



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

ПРИКАЗ

27 февраля 2013г

Москва

№ 84

Об авиационном происшествии с вертолетом Ми-8Т RA-22387

19.07.2011 в Свердловской области произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22387 ЗАО «Авиакомпания «Уктус».

Выполнялись поисково-съемочные работы. На борту вертолета кроме трех членов экипажа воздушного судна находился один пассажир – представитель заказчика.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета Ми-8Т RA-22387 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что по району полета в период 03:00 – 09:00 (далее – всемирное координированное время) прогнозировались ветер 20° 4 м/с, видимость 10 км, редкие грозы, при грозе шквал 21 м/с, видимость 2000 метров, ливневой дождь, град, частая кучево-дождевая облачность с нижней границей 600 метров до верхней границы 11000 метров, умеренная турбулентность на высотах от 0 до 600 метров, в период 03:00 – 05:00 в низинах туман.

Перед вылетом вертолета с аэродрома Арамиль, в 00:40, было составлено предупреждение, в соответствии с которым по маршруту полета прогнозировались фронтальные грозы с дождем. Комиссия по расследованию авиационного происшествия не смогла сделать однозначного заключения о том, доводилось ли данное предупреждение до экипажа вертолета.

При расследовании было установлено, что при подготовке к полету экипаж произвел расчет безопасных высот для маршрута, указанного в задании на полет. Однако в последствии маршрут был изменен, при этом расчет безопасных высот для нового маршрута не производился.

По расчетам комиссии по расследованию, минимальная безопасная высота полета на участке маршрута, где произошло авиационное происшествие, составляет 700 метров. Фактически полет проходил с огибанием рельефа местности на средних истинных высотах 100 – 150 метров.

В 04:10 экипаж вертолета произвел взлет. Развитие особой ситуации началось через 35 минут после взлета (в 04:45 – 04:51), о чем свидетельствовал внутрикабинный радиообмен, указывавший на ухудшение погодных условий по маршруту полета (понижение облачности, наличие грозных облаков, местами

выпадение осадков в виде дождя).

Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что прогноз по видимости в условиях грозы (2000 метров) и высоте нижней границы облачности (600 метров) не оправдался. При этом экипаж вертолета не принял своевременного решения о выполнении вынужденной посадки или возврате на аэродром вылета. При ухудшении метеоусловий ниже минимума командира вертолета (150×2000 метров), экипаж продолжал полет на высоте менее безопасной для данного участка маршрута.

В 04:52 – 04:53 командир воздушного судна начал рассматривать вопрос о возврате на аэродром вылета в случае, если ухудшение погодных условий продолжится. В 04:54:28 произошло срабатывание сигнализации «Опасная высота», свидетельствующей о снижении вертолета до высоты 60 метров. Через 2 секунды после этого началось столкновение вертолета с верхушками деревьев.

После столкновения с деревьями, при попытке выполнения вынужденной посадки с энергичным гашением скорости, вертолет рулевым винтом столкнулся с землей, грубо приземлился и опрокинулся на левый борт. В результате авиационного происшествия командир вертолета погиб, другие члены экипажа и пассажир получили травмы различной степени тяжести.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22387 явилось непринятие экипажем своевременного решения о прекращении выполнения полетного задания, возврате на аэродром вылета или производстве вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, при попадании в метеоусловия, не обеспечивающие полет по ПВП, что привело к соударению вертолета с верхушками деревьев и необходимости производства вынужденной посадки на неподготовленную площадку, в результате которой КВС погиб, а вертолет получил значительные повреждения. Метеопрогноз не оправдался в части высоты нижней границы облаков и горизонтальной видимости при выпадении ливневых осадков из грозовой облачности, предусматривавшейся прогнозом.

Способствующим фактором явилось выполнение экипажем полета на высоте ниже безопасной».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22387, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-22387.pdf.

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, п р и к а з ы в а ю :

1. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн, вертолеты и эксплуатантов

воздушных судов авиации общего назначения.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн, вертолеты и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения:

2.1. организовать изучение результатов расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-22387 и настоящего приказа с летным составом, выполняющим полеты на самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн и вертолетах;

2.2. провести занятия с летным составом по изучению требований пунктов 2.8 и 3.33.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, главы IV Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Минобороны России, Минтранса России и Росавиакосмоса от 31.03.2002 № 136/42/51, а также требований руководства по производству полетов по порядку принятия решения на вылет по правилам визуального полета, расчету и выдерживанию безопасных высот полета.

3. Начальнику Уральского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации А.Н. Шулепову до 25.02.2013 представить в Росавиацию доклад о принятых мерах по результатам расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-22387.

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

Руководитель



А.В. Нерадько