

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(Дальневосточное МТУ Росавиации)
П. Комарова ул., д. 6, г. Хабаровск, 680000.
Тел./факс: (4212) 22-70-29, 21-06-17, 21-07-37
ОКПО 88491552, ОГРН 1082721007214
ИНН/КПП 2721161255/272101001
E-mail: priemnaya@dv.favt.ru

24.12.2018 № 84-5479/01/2018
На № _____ от _____

Руководителям авиационных
предприятий
(согласно списку)

Довожу до Вашего сведения обстоятельства серьезного авиационного инцидента, произошедшего 25.10.2018 при выполнении рейса VTK9204 по маршруту п.п. Бурэнерго (Новый Уренгой) – п.п. Центральная (Месояхское месторождение) на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-27120 АО «Авиакомпания «Восток». Метеорологические условия позволяли выполнять полет по правилам визуального полета (далее - ПВП). За пять минут до прилета на Мессояхинское месторождение, экипаж вышел на связь с диспетчером п.п. Центральная, и получил информацию о погоде – видимость 200...300 метров, туман. КВС принял решение на продолжение полета с целью оценить фактические метеоусловия на посадочной площадке. При пролете и осмотре п.п. Центральная экипаж наблюдал, что часть площадки закрыта туманом, тем не менее КВС принял необоснованное решение на выполнение захода на посадку в условиях ограниченной видимости, низкой облачности, не соответствующих ПВП.

Первоначальное приземление произошло на удалении 700 метров от п.п. «Центральная» в условиях образования снежного вихря на все опоры шасси без полного их обжатия при незначительной горизонтальной скорости до 15 км/ч, вертикальной скорости до 1,5 м/с, левом крене 5,34 гр., положительном тангаже +6,5 гр., с вертикальной перегрузкой 2,51 g.

Затем произошло отделение вертолета от земли на высоту около 6 метров с увеличением левого крена до 11,29 гр. И уменьшением угла тангажа до значения минус 6,71 гр. И последующим приземлением с уменьшением левого крена, и увеличением тангажа до нормальных значений, с вертикальной перегрузкой 1,71 g.

В результате приземления с перегрузкой 2,51 g получил травмы легкой степени тяжести один пассажир. Вертолет получил повреждение антенны.

На борту находилось 3 члена экипажа, 22 пассажира.

Причиной серьезного авиационного инцидента по заключению комиссии по расследованию явилось сочетание следующих факторов:

1. Нарушение КВС п. 3.33, 3.69, 3.90 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 №128, раздела «Посадка» «Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа вертолета Ми-8», п. 6.2 Инструкции А-30 «Инструкции и требования по обучению методам предотвращения столкновения исправного ВС с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли» РПП Авиакомпании и требований п 4.5.3.2 РЛЭ Ми-8МТВ-1, при наличии возможности ухода на второй круг или запасной аэродром ввиду попадания в метеоусловия не соответствующие дальнейшему полету по ПВП.
2. Непринятие мер со стороны второго пилота и бортмеханика по предотвращению выполнения посадки на посадочную площадку в условиях отсутствия визуального контакта с наземными ориентирами.

В ходе расследования выявлены следующие недостатки:

1. Предпосадочная подготовка, карта контрольных проверок перед посадкой в нарушение требований п. 3.77 ФАП-128, РПП Авиакомпании, технологии работы и требований РЛЭ Ми-8МТВ-1 п 4.8.1.2, экипажем не выполнялись.
2. В нарушение требований п. 3.93 ФАП-128 никаких записей в бортовом журнале о посадке с перегрузкой 2,51 g и повреждение антенны сделано не было.
3. Отсутствует доклад диспетчеру об имевшем место авиационном событии, попадании в метеоусловия ниже установленного минимума, посадке вне границ посадочной площадки п. 3.69 ФАП-128.
4. В нарушение требований статьи 97 п.2 Воздушного кодекса РФ экипаж не доложил об имевшем место авиационном инциденте.

Предлагаю руководителям авиапредприятий ГА:

1. С летным персоналом:
 - организовать изучение вышеуказанной информации;
 - провести занятия по действиям при попадании в метеорологические условия, не соответствующие дальнейшему продолжению полета по ПВП;
 - повторно изучить рекомендации по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22559 АО «Авиакомпания «Восток», происшедшего 15.08.2015 в бухте Онгачан Тугуро-Чумиканского района Хабаровского края, а также по результатам расследования авиационного происшествия с воздушным судном Ми-8ПС-9 RA-24640 АО «Авиакомпания «Восток», происшедшего 11.04.2018 в г. Хабаровск. Размещены на сайте МАК.
2. В Авиапредприятиях уделить особое внимание за работой экипажей, работающих в отрыве от базы.

3. В рамках функционирования СУБП авиапредприятия проанализировать изложенные в РПП положения, в части принятия решения на вылет в СМУ и принятия своевременного решения о прекращении полета в условиях, не отвечающих требованиям по обеспечению безопасности полетов.

Примечание:

Материалы расследования САИ от 25.10.2018 с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-27120 АО «Авиакомпания «Восток» будут размещены в АМРИПП Росавиации.

Начальник управления



С.В. Тараненко