



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

20 июля 2014 г.

Москва

№ 503

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного
происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24614**

10.10.2014 днем в сложных метеорологических условиях в 109 км с аэродрома Кызыл (Республика Тыва) при выполнении полета по перевозке пассажиров и грузов произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-24614 РКП «А «ТуваАвиа». Вертолет был обнаружен разрушенным 07.08.2015 на склоне гор Тумат-Тайга.

Авиационное происшествие произошло в результате выполнения полета на высоте ниже безопасной в горной местности в условиях ограниченной видимости. В результате авиационного происшествия погибло 11 пассажиров (в том числе не оформленных в установленном порядке) и 3 члена экипажа.

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, и 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 настоящий приказ до сведения эксплуатантов воздушного транспорта, авиационных учебных центров, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения;

1.2. при проведении плановых проверок контролировать реализацию мероприятий, осуществляемых эксплуатантами профилактических мероприятий, направленных на предотвращение авиационных происшествий, связанных со столкновением воздушных судов с землей в управляемом полете;

1.3. рекомендовать руководителям эксплуатантов воздушного транспорта, авиационных учебных центров, эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения (собственникам воздушных судов), эксплуатирующим вертолеты, а также самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн:

1.3.1. с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24614, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.3.2. обратить внимание командно-летного, инспекторского, инструкторского состава и членов летных экипажей на правила принятия решения о вылете по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) и порядок действий при ухудшении метеорологических условий до значений, не позволяющих выполнять полет по ПВП;

1.4. рекомендовать руководителям аэропортов и авиапредприятий с учетом результатов расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-24614, с целью пресечения случаев перевозки неоформленных пассажиров провести дополнительные инструктажи с сотрудниками службы авиационной безопасности с изучением соответствующих требований Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28.11.2005 № 142, Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров, утвержденных приказом Минтранса России от 25.07.2007 № 104, и Положения о пропускном и внутриобъектовом режиме в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации, утвержденного приказом ФАС России от 20.01.1998 № 22. Обратить внимание сотрудников службы авиационной безопасности на процедуры досмотра авиационного персонала, работников аэропортов и авиапредприятий, должностных лиц, осуществляющих деятельность на территории аэропортов и авиапредприятий, а также лиц сторонних организаций при их допуске в контролируемую зону.

2. Начальнику Красноярского МТУ Росавиации до 01.07.2016 представить в Росавиацию доклад о принятых мерах по устранению недостатков и нарушений, выявленных в ходе расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-24614.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 2006.10 № 503

**Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом
Ми-8Т RA-24614**

10.10.2014 в сложных метеорологических условиях в 109 км от аэродрома Кызыл (Республика Тыва) произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-24614 РКП «АК ТуваАвиа».

Полет по маршруту Кызыл – район реки Соруг – Кызыл предусматривал выполнение авиационных (аэросъемочных) работ. Фактически полет предусматривал перевозку пассажиров и груза.

07.10.2014 первоначально пассажиры и груз к воздушному судну были доставлены без регистрации, оформления билетов, взвешивания и досмотра пассажиров и груза. По требованию авиационного персонала аэропорта Кызыл пассажиры и большая часть груза были сняты с воздушного судна и перевезены в здание аэропорта для прохождения процедур регистрации, досмотра и взвешивания. Посадка пассажиров и загрузка груза в воздушное судно после выполненных аэропортовых процедур происходили под руководством второго пилота в присутствии сотрудников служб аэропорта Кызыл. После отъезда сотрудников служб аэропорта и запуска двигателей к воздушному судну подъехал легковой автомобиль, доставивший на борт вертолета дополнительных пассажиров. Таким образом, на борту вертолета оказалось три члена экипажа и одиннадцать пассажиров (шесть оформленных, три неоформленных, два служебных).

Экипаж выполнил взлет с аэропорта Кызыл, перелет в район реки Соруг и доложил радиооператору о выполнении посадки. Фактически посадку экипаж выполнил в 224,9 км восточнее заявленной планом географической точки. После выполнения работ по установке снегозамерного оборудования экипаж выполнил взлет и перелет на берег озера Чойган-Холь. Перелет с точки выполнения авиационных работ на берег озера Чойган-Холь выполнялся без доклада органам ОВД.

10.10.2014 экипаж приступил к подготовке выполнения полета на аэродром Кызыл.

С учетом прогноза погоды экипаж не должен был принимать решение на выполнение полета по ПВП, так как превышение рельефа составляло не менее 1800 метров, а нижняя граница облачности 2000 метров, горы закрыты. Таким образом, экипаж не мог выполнить полет по ПВП в соответствии с пунктом 3.33.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов

в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

На протяжении всего полета звуковой сигнал «Опасная высота» радиовысотомера не срабатывал, так как экипаж в нарушение требований РЛЭ вертолета Ми-8Т перед взлетом значение безопасной высоты не установил.

Через 20 минут после взлета экипаж доложил о следовании на безопасной высоте 1850 метров. Фактически после набора высоты 1500 метров полет осуществлялся в основном со снижением, а истинная высота полета преимущественно составляла менее 200 метров.

Встретив на маршруте метеорологические условия, не позволяющие продолжать полет по ПВП, экипаж не прекратил выполнение задания.

Через 1 час после взлета экипаж на путевой скорости около 200 км/ч и истинной высоте 160 м приступил к правому развороту для выполнения полета по ущелью для обхода хребта высотой более 1900 метров. В течение последующих трех минут полет выполнялся в горном массиве с высотой гор, значительно превышающей высоту полета вертолета.

Столкновение вертолета со склоном горы Тумат-Тайга произошло на высоте 2371 м над уровнем моря. В результате катастрофы воздушное судно полностью разрушилось и сгорело, экипаж и пассажиры погибли.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы вертолета Ми-8Т RA-24614 явилась потеря экипажем визуальной ориентировки и своего истинного местоположения при полете в условиях, не соответствующих полетам по ПВП, на высоте ниже безопасной, что привело к столкновению вертолета в управляемом полете с горным хребтом.

КВС не принял своевременного решения о прекращении полета при ухудшении метеоусловий по маршруту следования».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24614 приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет.