

«Пусти, пусти, пусти, пусти»: опубликован отчет о крушении в горах Алтая вертолета Ми-171 с высокопоставленными чиновниками на борту

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) 11 июня обнародовал окончательный отчет о результатах расследования крушения вертолета Ми-171 в январе 2009 года в горах Алтая. На борту воздушного судна находились 11 человек, в том числе высокопоставленные чиновники, решившие поохотиться на архаров в новогодние каникулы. В результате катастрофы семь человек погибли. ТАЙГА.info публикует выдержки из отчета.

История полёта

7 января 2009 года экипаж вертолета Ми-171 RA-22463 томского филиала ООО «Авиапредприятие «Газпромавиа», МТУ центральных районов Росавиации Минтранса России, в составе КВС, второго пилота, бортмеханика и старшего бортмеханика – проверяющего вылетел по маршруту: Томск — Бийск – район Горно-Алтайска – район Чемала, рейс ГЗП 9252. На борту находился технический персонал в количестве двух человек для обслуживания вертолета в пунктах посадки.

Данный полет был организован **на основании запроса** (гарантийного письма) **от 22 декабря 2008 года заместителя председателя правительства Республики Алтай Анатолия Банных (организатор полета)** в адрес директора томского филиала ООО «Авиапредприятие «Газпромавиа» **о выделении вертолета** (в материалах Комиссии по расследованию имеется соответствующее письмо с просьбой предоставить вертолет. Письмо оформлено **не на официальном бланке, без указания должности — только фамилия и инициалы — автора**). В письме было указано, что базирование вертолета планируется в Чемальском районе, на площадке турбазы «Турсиб». Предварительные районы работы: Кош-Агач, Джазатор. Более точный маршрут будет сообщен дополнительно. С запросом аналогичного содержания о выделении вертолета Ми-8 Банных обращался в автономное учреждение Республики Алтай Алтайскую авиабазу авиационной охраны лесов «Авиалесоохрана», базирующуюся в Горно-Алтайске. Ему было дано согласие. Однако с 26 декабря 2008 года в связи с введением ограничения на полеты аэродром Горно-Алтайска был открыт только для аварийно-спасательных полетов и для выполнения санзаданий, о чем организатор полета был проинформирован. 26 декабря 2008 года было выписано задание на полет №32 по ООО «Авиапредприятие «Газпромавиа». В соответствии с данным заданием вид выполняемых работ был определен как транспортно-связной, аэровизуальный. В разделе «Заданные высоты на участках маршрута» определено: не ниже безопасной.

По показаниям выжившего второго пилота Максима Колбина 8 января в аэропорту Бийска состоялась встреча КВС с организатором полета. В этот день же день **КВС позвонил и пригласил для участия в полете имеющего опыт работы в горах Республики Алтай командира вертолета Ми-8 Алтайской авиабазы «Авиалесоохрана»** (они хорошо знали друг друга по предыдущей работе), базирующейся в Горно-Алтайске.

Экипаж заполнил задание на полет без номера, в котором был указан тот же номер рейса (ГЗП 9252), но уточнен маршрут полета Бийск — район н.п. Чемал и район н.п. Кош-Агач. Указанные в задании на полет цель полета и заданные высоты на участках маршрута не изменились. В задании сделана сноска, что оно выписано на основании оперативного задания № 33 от 3 января 2009 года. Данное задание в Комиссию **представлено не было.**

9 января экипаж в полном составе (шесть человек) прошел медицинский осмотр и был допущен по состоянию здоровья к полету. Погодные условия не препятствовали выполнению полета. После метеоконсультации и прохождения предполетного штурманского контроля КВС принял решение на вылет и получил

диспетчерское разрешение на полет. Поскольку аэропортом базирования был определен Бийск, и ночевки в других пунктах не планировалось, по указанию КВС в Бийске были оставлены два авиатехника. Кроме того, в аэропорту Бийск был оставлен и бортмеханик вертолета. Его обязанности в полете должен был выполнять старший бортмеханик.

Взлет был произведен в 02.45, посадка на площадке базы «Турсиб» — в 03.30. После посадки экипаж **не выключая двигателей, без документального оформления, взял на борт восемь пассажиров.** Здесь же экипажу была передана **незаполненная заявка на полет без номера, но с подписью и печатью Заказчика – индивидуального частного предпринимателя, а также незаполненный подписанный им бланк для оформления пассажиров.** В заявке на полет указан маршрут полета: Бийск — район н.п. Чемал и район н.п. Кош-Агач. Вид полета, особенности, способ и технология авиаработ в заявке на полет не указаны. Среди пассажиров, взятых на борт с посадочной площадки «Турсиб», находились организатор полета и командир вертолета Ми-8 местной авиакомпании. Заказчик полета на борту ВС не находился. Взлет с площадки «Турсиб» был выполнен в 03.35. В полете **КВС предложил второму пилоту покинуть свое рабочее место, уступив его командиру вертолета местной авиакомпании.** По прибытию в район Кош-Агач (в 04.57 мин) КВС доложил диспетчеру о начале работы: «Будем работать аэровизуально на высоте 300 метров истинной, контрольная связь по полям». В дальнейшем экипаж **снизился в горах на недопустимо малую высоту бреющего полета и приступил к поиску, загону и отстрелу диких животных с высадкой охотников, а также к отстрелу животных с воздуха. После отстрела очередного животного, при выполнении форсированного правого разворота с целью захода для зависания и взятия на борт туши, вертолет столкнулся со склоном горы.** Вертолет полностью разрушен, пять пассажиров и два члена экипажа погибли. Из членов экипажа в живых остался второй пилот. Авиационное происшествие произошло на удалении 43км с Ам-190° от н.п. Кош-Агач, Республики Алтай в месте с координатами: 49° 35, 126' северной широты; 088° 32, 074' восточной долготы.

Полёт вертолета Ми-171 согласно поданной заявке выполнялся без самолётного радиоответчика (СРО) на безопасных высотах, что значительно сокращало возможность его обнаружения по дальности, в связи с чем **контроль за движением воздушного судна (ВС) осуществлялся только по докладам экипажа**

Бортовой параметрический самописец БУР-1–2, бортовой магнитофон П-503, обнаружены на месте авиационного происшествия **вне штатных мест расположения на вертолете.** Кабели подключения к бортовой сети оборваны. Бортовые самописцы расшифрованы в лаборатории КНТОР АП МАК, информация сохранена, качество удовлетворительное. Данные расшифровки проанализированы и использованы для анализа при определении причин авиационного происшествия. На месте происшествия обнаружен приемник GPS Garmin-296 (A MAP96), данные о полете имеются и расшифрованы, использовались для анализа полета и построения траектории движения ВС.

Местность в районе авиационного происшествия — горная, с максимальной высотой рельефа 3431 м (г. Чёрная) над уровнем моря. Местом авиапроисшествия (АП) является склон горы (с верхней точкой 3018 м) с переменным уклоном верхней части до 20° (Н=2950 м), ниже по склону 40–45°. Склон горы из мелкого щебня, с частично заснеженной поверхностью. Снежный покров — до 5–10 см. При осмотре места авиационного происшествия обнаружено, что вертолёт лежит на южном склоне горы на правом борту (под углом примерно 45° к поверхности склона) с курсом МК=282°, на высоте 2922 м по данным GPS Garmin-296 (A MAP96) Признаки пожара отсутствуют. Пилотская кабина смята и разрушена по шпангоуту 5Н, остекление отсутствует. Потолочная панель с крышкой люка выхода к двигателям свисает вперёд и касается приборной доски. Пол кабины с рычагами управления, приборные доски имеют значительные механические повреждения. Центральная часть фюзеляжа имеет следующие повреждения:

- в панели пола имеются два сквозных пролома между 1-ым и 5-ым шпангоутами по центру, и между 10-ым – 11-ым шпангоутами с левой стороны;
- грузовые створки оборваны по узлам крепления к фюзеляжу, левая грузовая створка находится на расстоянии 27 метров с азимутом 242° от вертолёта; правая возле вертолёта; — имеется разрыв ЦЧФ по 17-му – 19-му шпангоутам, фрагмент ЦЧФ оторвался вместе с хвостовой балкой;
- входные устройства, капоты двигателей деформированы, левого двигателя значительно;
- повреждены правый подвесной топливный бак, правый и левый внешние подвесные дополнительные топливные баки; подвесной левый топливный бак отсутствует и находится в 27 метрах с азимутом 15° от вертолёта;
- передняя амортистойка с колесом, с узлом крепления к фюзеляжу на фрагменте шпангоута 5Н находится в грузовой кабине за проломом в полу;
- правая основная амортистойка разрушена, часть фрагментов придавлена правым подвесным ТБ; колесо с фрагментами подкосов находится непосредственно рядом с правым подвесным ТБ;

— левая основная амортистойка и колесо разрушены, колесо с деформированными подкосами висит на шлангах подвода воздуха к подкосу. Хвостовая балка разрушена и держалась на жгутах по 17-му – 19-му шпангоутам центральной части фюзеляжа, загнута вверх к втулке несущего винта с перегибом по 4–9 шпангоутам хвостовой балки. Концевая балка оторвана от хвостовой по стыковочным шпангоутам ХБ и КБ и, вместе с промежуточным редуктором, фрагментом хвостового редуктора и концевой частью хвостового вала, висит по правому борту перед выхлопным патрубком правого двигателя и внешним подвесным дополнительным ТБ. Рулевой винт с фрагментами лопастей РВ и хвостового редуктора находится под вертолётом в районе 1-го шпангоута центральной части фюзеляжа. На втулке несущего винта на всех корпусных осевых шарнирах остались фрагменты лопастей несущего винта длиной от 1 до 3 метров с болтами крепления.

В момент АП в кабине экипажа находились **КВС, старший бортмеханик и пассажир**, в грузовой кабине находились остальные пассажиры и второй пилот. Причиной смерти КВС и старшего бортмеханика стали полученные тяжелые травматические повреждения о конструкцию вертолета и землю. Погибшие члены экипажа (КВС, старший бортмеханик и находившийся на правом сидении пилот из числа пассажиров) **не использовали привязные ремни**. Проведенные судебно-медицинские исследования **не выявили у КВС, членов экипажа и у пассажира, находившегося на рабочем месте второго пилота, признаков алкоголя, наркотических и других психотропных препаратов**.

Получили повреждения различной степени тяжести четыре человека:

Второй пилот в момент АП находился в грузовой кабине на сидении № 21 и получил телесные повреждения: множественные кровоподтеки, ссадины головы, лица, туловища, верхних и нижних конечностей; в стационарном лечении не нуждается (травмы незначительные), ремнями безопасности не пользовался.

Выживший пассажир №1 — комбинированная травма; общее переохлаждение организма, закрытый перелом хрящевой части VIII-IX ребер справа; краевой перелом ногтевой фаланги 1 пальца левой кисти, отморожение 1 пальца левой кисти; ссадины лица, туловища, конечностей; закрытая черепно-мозговая травма; сотрясение головного мозга; ситуационный невроз; остеохондроз грудного отдела позвоночника, срыв компенсации. Повреждения серьезные. По состоянию здоровья находился на стационарном лечении с 11 января, после 21 января 2009 года переведен на амбулаторное лечение. В момент АП находился в грузовой кабине на сидении № 13. Привязными ремнями не пользовался.

Выживший пассажир №2 — комбинированная травма, общее переохлаждение, закрытая черепно-мозговая травма, сотрясение головного мозга; закрытый перелом IV-VI ребер справа, пневмоторакс, подкожная гематома грудной клетки, ушиб легких; ушиб, ссадины, гематомы грудной клетки справа; перелом шейки правого плеча, закрытый фрагментарный перелом правого бедра, ушиб, ссадины мягких тканей лобной области; ушиб шейного отдела позвоночника; ситуационный невроз. Повреждения серьезные. По состоянию здоровья находился на стационарном лечении с 11 января. Планировалось оперативное лечение перелома бедра. При отсутствии осложнений, через 2 недели планировалась выписка из стационара на амбулаторное лечение. В момент АП находился в грузовой кабине на сидении № 19. Привязными ремнями не пользовался.

Выживший пассажир №3 — комбинированная травма. Общее переохлаждение. Закрытая черепно-мозговая травма. Ушиб головного мозга. Закрытый перелом правой лопатки. Закрытый перелом костей носа. Гемосинусит придаточной пазухи слева, основной пазухи. Ушиб легких. Двухсторонний гемоторакс. Посттравматическая пневмония в нижней доле справа. Закрытый перелом V-VI ребер справа. Закрытый перелом правой лопатки. Закрытый внутри суставной перелом левой большеберцовой кости в верхней трети со смещением. Отморожение обеих стоп III степени. Химический ожог промежности до 1%. Термический ожог лица. Инфицированная рана лобной области. Множественные ушибы и кровоподтеки мягких тканей головы, верхних нижних конечностей. Травматический шок III степени. Гематома правой доли печени. Нефропатия. Ситуационный невроз. Повреждения серьезные. По состоянию здоровья находился на стационарном лечении с 11 января. Длительность стационарного лечения 1.5–2 месяца. В момент АП находился в грузовой кабине на сидении № 12. Привязными ремнями не пользовался.

11 января в 09.30 Ми-171 обнаружен экипажем Ми-8 RA-25547 на западном склоне г. Черная. В 09.35 Ми-8 произвел посадку в 150 метрах от вертолета и высадил трех спасателей, которые, добежав до места происшествия доложили, что на месте катастрофы находятся три живых человека (один из них ходячий) и семь мертвых. Второй пилот самостоятельно ушел за помощью в сторону погранзаставы.

С момента катастрофы до доставки раненых в лечебное учреждение прошло 52 часа.

Проведение поисково-спасательных работ затруднили следующие факторы:

— радиомаяк АРМ-406П в автоматическом режиме не сработал, **авторой пилот не сумел правильно включить его в ручном режиме и не воспользовался аварийной радиостанцией Р-855, находящейся на борту вертолета Ми-171**. Из объяснительной спасателя следует, что аварийные средства связи были в наличии и исправны. Это подтверждается получением аварийных сигналов по системе КОСПАС-САРСАТ (11 января с 10.45 до 13.00 в районе места происшествия были зафиксированы пять срабатываний на аварийной частоте);

— отсутствие у органов УВД информации о фактическом маршруте полета Ми-171, что **существенно увеличило район и время поиска**;

— отсутствие в органах УВД и на ВС, выполняющих полеты в горной местности, оборудования типа ИНМАРСАТ, позволяющего контролировать местоположение ВС в реальном времени. Следует отметить, что при полетах на поиск, в группах спасателей АУРА «Авиалесоохрана» не было медицинского работника. Работники медицинских учреждений Горно-Алтайска и н.п. Акташ к полетам на воздушный поиск не привлекались. РПСБ, базирующуюся в аэропорту Горно-Алтайск, необходимо в кратчайшие сроки укомплектовать спасателями, обучить их и оснастить техническими средствами.

Специальные испытания и исследования не проводились. Проведен анализ авиационного топлива, масел и гидросмеси из систем вертолета и наземных емкостей. Данные анализа подтвердили их кондиционность.

Проведено исследование аварийного маяка АРМ-406 П, снятого с вертолета Ми-117 RA 22463, с целью оценки его работоспособности и определения причин невыдачи радиомаяком или неполучения ИСЗ сигнала о бедствии вертолета. В результате исследования было установлено:

— аварийный радиомаяк АРМ-406П в последнем полете (9 января) вертолета Ми-171 вплоть до момента его столкновения с землей находился в рабочем состоянии;

— определить, было ли включение радиомаяка в автоматическом режиме от специального датчика перегрузок, не представляется возможным. Если было включение радиомаяка в автоматическом режиме от специального датчика перегрузок, то сигнал не мог быть получен ИСЗ из-за обрыва высокочастотного кабеля на участке от рамы АРМ-406П до антенны АНТ-406В в результате АП;

— в соответствии с требованиями выдача первого сигнала на ИСЗ происходит не менее чем через 47 сек после включения АРМ-406П в рабочий режим. Данная конструкция и место установки маяка АРМ-406П и антенны на вертолете Ми-171 (Ми-8) не гарантирует выдачу сигнала на ИСЗ в случае разрушения конструкции вертолета при АП;

— сигнал не мог быть получен ИСЗ при переводе аварийного радиомаяка в рабочее состояние вручную вторым пилотом из-за не установки антенны в рабочее положение (перестановка антенны из технологического положения в разъем «Вых»). После перестановки антенны 11 января прибывшим спасателем АРМ-406П передавал сигналы о бедствии ВС.

Согласно постановлению правительства Республики Алтай от 1 сентября 2005 года №152, «на всей территории Республики Алтай запрещается применение автото транспортных и летательных средств для преследования и добычи любых видов животных, а также стрельба со всех видов автото транспортных и летательных средств, за исключением стрельбы с плавающих средств с выключенным мотором».

Аналогичные происшествия, связанные с изменением характера полетного задания и нарушением безопасных высот при полетах на вертолетах в горной местности ранее имели место. Так, 20 августа 2003 года на Камчатке (погиб губернатор Сахалина), в районе Абакана 28 апреля 2002 года (погиб губернатор Красноярского края), в районе Сеймчана 15 сентября 2007 года при охоте на медведя с вертолета Сеймчанского филиала авиакомпании «Авиалесоохрана» погибли иностранные граждане.

При анализе использовалась запись радиопереговоров между членами экипажа, зафиксированных бортовым магнитофоном, радиопереговоры «экипаж – диспетчер», «экипаж – радиооператор» при вылете с площадки «Турсиб», в полете и прилете вертолета в район работы, данные бортового параметрического самописца, приемника GPS Garmin-296, найденного на месте АП, протоколы опроса второго пилота, пассажира, должностных лиц авиакомпании и спасателей, обнаруживших вертолет на месте АП, представленная летно-штабная и эксплуатационно-техническая документация.

Установлено, что организация планирования вылета проведена с отступлением от требований: заявка на полет, в которой должен быть указан характер полета, вид и технология авиаработ, Заказчиком своевременно представлена не была. В обнаруженной на месте АП заявке на полет с печатью и подписью Заказчика не указаны номер и дата договора, цель полета, вид и способ авиаработ, количество пассажиров

заказчика, груз внутри фюзеляжа, общий тоннаж (груз плюс пассажиры). Список пассажиров, справка о массе багажа, груза и его свойствах были не заполнены, имелась только подпись заказчика. Экипаж не потребовал от представителя «Заказчика» оформления документов должным образом. В нарушение п. 27 Инструкции № 66/И и Распоряжения Минтранса России от 16.07.2002 г. № НА-254-р п.4 при посадке пассажиров в вертолет **экипаж не потребовал от пассажиров соблюдения правил перевозки охотничьего оружия**

По показаниям второго пилота 8 января в аэропорту Бийска состоялась встреча КВС с организатором полета. В соответствии с протоколом допроса организатора полета, он **пригласил своих гостей для охоты (на месте происшествия были найдены именные лицензии для отстрела диких животных). КВС от выполнения полета не отказался.**

После взлета экипаж доложил диспетчеру ВМДП аэропорта Горно-Алтайск (позывной Диализ): «22463, взлет с района Чемала, следую в район Кош-Агача, Иню рассчитываем в 22 мин». Диспетчер ВМДП аэропорта Горно-Алтайск дал указание: «22463 набирайте высоту 2500 по давлению 783, Иню в 23 доложить». До пролета н.п. Иня **по решению КВС рабочее место второго пилота в пилотской кабине занял пассажир — командир вертолета Ми-8 Алтайской авиабазы «Авиалесоохрана»** (установлено по показаниям второго пилота и идентификацией голосов членов экипажа, записанных на бортовой магнитофон П-503), чем было нарушено требование НПП ГА — 85 п. 7.1.3 («лицам, не связанным с выполнением задания на полет, находиться в кабине экипажа запрещается») и РПП ООО Авиапредприятие «Газпромавиа» п.8.3.12. («лицам, не связанным с выполнением полетного задания, находиться в кабине воздушного судна запрещается»). Тем более запрещается занятие рабочего места члена экипажа и допуск к управлению ВС.

В 04.19 экипаж доложил диспетчеру ВМДП аэропорта Горно-Алтайска о пролете н.п. Иня на 2600 м и следовании в район н.п. Кош-Агач с набором безопасной высоты 3500 м. Как показали данные расшифровки приемника GPS Garmin-296, фактически экипаж следовал в район Тархатинских озер, напрямую от н.п. Чемал и о пролете ПОД н.п. Иня доложил на его траверзе, при боковом уклонении порядка 15 км. В 04.57 мин экипаж доложил ВМДП аэропорта Горно-Алтайска: «*Диализ, 22463, прибыли в район Джазатора, э-э, в район Кош-Агача, будем работать аэровизуально на высоте 300 м истиной, на связь по полям*». Фактически в это время экипаж находился в районе Тархатинских озер на удалении 60 км с азимутом 205° от н.п. Кош-Агач. Таким образом, **экипаж дезинформировал диспетчера ВМДП аэропорта Горно-Алтайска о своем местонахождении.**

После доклада диспетчеру ВМДП аэропорта Горно-Алтайск о выходе в район Кош-Агача, по данным бортовых средств объективного контроля, экипаж снизился ниже безопасной высоты и приступил к поиску диких животных на истинных высотах от 10 до 300 м над рельефом местности (барометрические высоты составляли от 2500 до 3200 м) и скоростях полета от менее 50 до 100 км/ч. (по данным СОК). Примечание: НППГА-85 п.7.5.3 «Полеты ниже безопасной высоты и самовольное спрямление заданных маршрутов запрещаются». Поиск начал осуществляться в районе Тархатинских озер и продолжился в направлении горы Черная (высота 3431 м). По данным анализа расшифровки бортовых самописцев (БУР-1–2, магнитофон П-503) и GPS установлено, что в **05.17 экипаж обнаружил диких животных и в 05.26 произвел посадку для высадки охотников, затем после взлета в течение 10 минут загонял на них диких животных, в результате чего одно животное было убито. Экипаж вновь произвел посадку, забрал охотников, после чего они приступили к отстрелу диких животных с вертолета.**

В 05.45 мин с воздуха было убито еще одно животное. По данным записи бортового магнитофона, технология работы членов экипажа и взаимодействия со стрелками-охотниками при отстреле диких животных не соблюдалась.

В процессе отстрела диких животных при выполнении посадок на подобранные с воздуха площадки экипаж контрольную карту не выполнял, часть переговоров велась без использования СПУ. К 05.55 мин **охотниками с земли и с воздуха были убиты и загружены в вертолет две туши.** Вертолет к этому моменту находился в районе горы Черная. В 06.00 мин экипаж вышел на связь с диспетчером ВМДП аэропорта Горно-Алтайск с докладом о продолжении работы в районе Кош-Агач и очередном сеансе связи в 07.00 мин, при этом **опять дезинформировал диспетчера о своем местонахождении** (гора Черная находится на удалении 46 км, азимутом 185° от н.п. Кош-Агач). Диспетчер ВМДП Горно-Алтайск, не имея радиотехнических и спутниковых средств наблюдения за местонахождением вертолета, принял информацию и передал экипажу новый прогноз погоды по квадратам. После контрольной связи с диспетчером, **экипаж вновь приступил к поиску диких животных, которых обнаружил в 06.09. Дикие животные передвигались по вершине горы высотой 3018 м в направлении 250°- 260° в сторону ущелья.** Ущелье расположено между двумя грядками гор с высотой вершин 3018 м и 3402 м и вытянуто в направлении с востока (с понижением) на запад. Ширина ущелья

на уровне вершины 3018 составляет около 500 м. К моменту начала стрельбы по животным вертолет подходил к вершине горы высотой 3018 м с магнитным курсом 170°. **В 06.10 убито еще одно животное, остальные скрылись за вершиной горы. Попытка сесть на вершину, чтобы забрать убитое животное, не удалась. Пилоты потеряли цель из виду.** Из переговоров членов экипажа:

06.10.44, КВС: «Я потерял».

06.10.48, голос из грузовой кабины: «Ну, давай».

В это время вертолет прошел над вершиной горы на истинной высоте 5 м и скорости около 50 км/ч с курсом 170°, в направлении горы высотой 3402 м.

06.10.48, 2, Б/М: «Влево, заходите по новой»

КВС подтвердил: «Я понял».

06.10.50.2–06.10.53.1, занимающий правое кресло: «Мне кажется, вправо уйти надо, вправо уходить».
«Вправо».

06.10.54, занимающий правое кресло: «По новой заходить (нрзб), давай щас быстренько зайду, а потом будешь (нрзб)».

С этого момента КВС вертолетом не управлял. Взяв управление вертолетом на себя, командир вертолета Ми-8 Алтайской авиабазы «Авиалесоохрана», занимавший правое пилотское кресло, приступил к выполнению правого форсированного разворота с креном до 16° на скорости 70–80 км/ч. В 06: 11: 01 на записи БУР отмечается гашение скорости полета с уменьшением общего шага НВ в процессе разворота (с целью уменьшения радиуса разворота). В 06.11.02 в процессе разворота, на курсе 250°, пилотирующий пилот произнес: «Они...развернулись» (имеются ввиду дикие животные). Далее отмечается уменьшение правого крена до 8°-12° и выдерживание его в этом положении в течение 8–10 секунд. Это может свидетельствовать о том, что **экипаж, наблюдая за передвижением животных, отвлекся от пилотирования вертолета**

В это же время начинается снижение вертолета с вертикальной скоростью около 2–3 м/сек, незамеченное экипажем. При этом не исключается неучет экипажем влияния нисходящего воздушного потока, т.к. вертолет в это время находится у северного теневого склона горы высотой 3402 м. По данным БУР установлено, что экипажем при следовании с курсом 170° и выполнении разворота было допущено снижение более чем на 100 м относительно вершины горы высотой 3018 м. Ширина ущелья в этой зоне уже была около 300 м. При осмотре кабины экипажа обнаружено, что задатчик опасной высоты радиовысотомера не был установлен на значение безопасной высоты полета, и соответственно сигнализация об опасной высоте полета не работала. В 06: 11: 12 зафиксированы следующие параметры полета: крен увеличивается до 14°, скорость полета менее 50 км/ч, тангаж на пикирование 3–4°, общий шаг НВ ~3°, вертикальная скорость снижения около 2–3 м/сек. В 06: 11: 17 (за 7 сек до столкновения) отмечается увеличение угла тангажа на пикирование до 10° (к моменту времени 06.11.22), увеличение общего шага НВ сначала до 9, 4°, а затем — до упора, уменьшение угла крена с 15, 6° до 10, 3°, отклонение правой педали на половину ее хода при скорости полета менее 50 км/ч. Данные параметры свидетельствуют о начале выполнения экипажем форсированного разворота с внешним скольжением, т.к. ширина ущелья не позволяла ему выполнить нормальный разворот.

В 06.11.22.5 на бортовом магнитофоне зафиксирована **неоднократно повторяющаяся фраза пилотирующего пилота (пассажира): «Пусти, пусти, пусти, пусти»**, что, вероятно, свидетельствует о вмешательстве КВС в управление вертолетом и затруднении продолжения выполнения маневра форсированного разворота.

Первое столкновение вертолета с склоном горы произошло **рулевым винтом** с последующим его разрушением.

Вертолет был обнаружен 11 января в 09.30 поисковым вертолетом Ми-8 RA-25547 авиакомпании «Алтай» и спасателями Горно-Алтайской РПСБ Росаэронавигации.

Заключение

Причиной катастрофы вертолета Ми-171 RA-22463 явились ошибка в пилотировании находившегося на рабочем месте второго пилота пассажира (командир вертолета Ми-8), осуществлявшего активное пилотирование вертолета на заключительном этапе, выразившаяся в допущении снижения при выполнении форсированного правого разворота с внешним скольжением в горном ущелье, ширина которого была менее допустимой РЛЭ (500 м), а также отвлечение внимания членов экипажа, приведшее к потере контроля за высотой и неправильной оценке положения вертолета относительно препятствий.

Факторами, способствовавшими авиационному происшествию, явились:

- самовольное изменение КВС характера задания на полет и выполнение полета по отстрелу диких животных с вертолета без подтверждения допуска к такому виду работ;
- допуска к управлению вертолетом Ми-171 постороннего лица, не имевшего подготовки к полетам

на вертолете Ми-171;

- нарушение безопасных высот полета, а также неучет крутизны склона и особенностей ветрового режима в горах;
- несоблюдение технологии работы членов экипажа и взаимодействия со стрелками-охотниками при отстреле диких животных. В процессе полета экипаж неоднократно дезинформировал органы ОВД, сообщая неправильные сведения о своем местонахождении и характере выполняемых работ.

Полностью отчет [опубликован на сайте МАКа](#).

Автор: Артур Скальский © Тайга.info РАССЛЕДОВАНИЯ, МИР 👁 7477 17.06.2009, 10:36 📌 401

URL: <https://babr24.com/?ADE=78543> Bytes: 33375 / 32515 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)