

Обращение родителей пилотов-стажеров, погибших 21.03.2007 г. в горах Коми при катастрофе Ми-8 "Газпромавиа" RA № 22795

7 декабря 2007 года

От потерпевших по уголовному делу № 498107

Российского Андрея Михайловича
Майорова Бориса Евгеньевича
Вишневецкой Ирины Валентиновны

Настоящим обращением мы, родители, погибших 21.03.2007 г. в горах Коми при катастрофе Ми-8 'Газпромавиа' RA № 22795 пилотов - стажеров Российского Антона, Майорова Антона и Михаила Памова, просим Вашей помощи найти ответы на многие вопросы по этому авиационному происшествию. Для нас, людей, имевших представление об авиации, как об отрасли очень серьезной и ответственной, в настоящий момент наступило время сделать вывод.

17 марта 2007 года наши дети улетели в республику Коми для прохождения учебно - тренировочных полетов в соответствии с Планами подготовки.

19 марта 2007 г. - первый день 'учебы', 21 марта - ...погибли.

ВОПРОС 1. Кто придумал реализовывать План ввода в строй молодых летчиков в республике Коми в осеннее - зимний период, в горной местности, в районе, который не обеспечен метеорологическим наблюдением.

При этом а/к 'Газпромавиа' были известны особенности действий авиационных властей данного региона, которые создают предпосылки и добиваются нарушения безопасности полетов при решении личных, корыстных интересов. Подтверждающие это документы (письмо трех руководителей авиации Коми от 22.05.2002г.) прилагаются. Полеты на рыбалку и охоту вертолетами подчиненных авиапредприятий, и другие виды разноплановой 'деятельности', за счет организаций, которым оказывается протекционизм, характерны для Коми управления государственного авиационного надзора и его бывшего руководителя Ещенко А.В. Этот документ был сокрыт, виновные не наказаны. А значит, вышеуказанная личность получила от авиационных властей полное право нарушать авиационные Законы в угоду личным интересам. И как ИТОГ: ГИБЕЛЬ НАШИХ ДЕТЕЙ.

И даже факт гибели экипажа не изменил привычек вышеназванного чиновника. Документами расследования РОСТРАНСНАДЗОРА РФ подтвержден факт полета на рыбалку этого же гражданина за счет ООО 'Севергазпром' уже 21 - 22 августа 2007 г. (Документы прилагаются).

ВОПРОС 2. О средствах обнаружения и контроля. Непосредственно после катастрофы в прессе неоднократно публиковалась информация о нахождении бортовых самописцев, расшифровку одного из них, нахождении аварийного радиомаяка АРМ - 406П. На настоящий день отмечается, что самописцы найдены, но информация потеряна. Аварийный маяк не найден вообще. Мобильные телефоны и профессиональный фотоаппарат Михаила Памова, переданные в присутствии свидетелей следствию, также пропали. Мы не уверены, что вертолет вообще не был оснащен радиомаяком АРМ-406П, хотя документы об установке уверенны присутствуют. Что такое документы и как они фальсифицируются в а/к Газпромавиа накануне полета и после, а также в ходе следствия, рассмотрим на примере 'Заданий на полет'.

ВОПРОС 3. Какой же был маршрут полета 21.03.2007 года транспортно-линейного рейса ГЗП 9330?

23.03.2007 г. в информации по безопасности № 8 РОСТРАНСНАДЗОРА РФ указан маршрут полета Ми-8 RA № 22795 'Вуктыл - ПЭК 'Ущелье' - Вуктыл'. Официальные лица, в том числе прокурор республики Коми, так же отмечают этот маршрут в СМИ. 28.03.2007 г. летным директором Ухтинского филиала а /к 'Газпромавиа' до родственников погибших доведен маршрут Ухта - Вуктыл - Кожва - Вуктыл - ПЭК 'Ущелье' - Вуктыл - Ухта. В начале апреля 2007 г. в сводке о происшествиях Министерства транспорта РФ за период с 16 марта по 23

марта 2007 года указывается маршрут УХТА - ВУКТЫЛ - ПЭК 'Ущелье' - ВУКТЫЛ, правда с промежуточной посадкой в Нижнем Глубнике, хотя как промежуточная она никак не подходит исходя из ее месторасположения. В настоящий момент комиссией МАК рассмотрен маршрут Ухта - Вуктыл - КС-3 - ПЭК 'Ущелье' - в/п Нижний Глубник - Вуктыл - Ухта.

Мы уверены, что и этот маршрут НЕОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ. Творческий процесс по подгонке летных документов, под наиболее удобную для а/к 'Газпроавиа' и следствия версию, будет продолжен. В качестве примера предоставляем отчетные документы о полетах на площадку ПЭК 'Ущелье' а/к 'Газпромавиа' 16 и 19 марта 2007 г., СФАЛЬСИФИЦИРОВАННЫЕ ГРУБО И НЕКАЧЕСТВЕННО. Эти документы опровергают версию помощника прокурора Коми г-на Князева ' о перерыве в полетах КВС Сметанина М. на ПЭК 'Ущелье' в течение месяца. Полагаем, что этим помощник прокурора хочет доказать, что никого на ПЭК 'Ущелье' (дача 'Газпрома') в преддверии катастрофы не доставляли.

Процесс фальсификации зашел так далеко, что в настоящий момент стало известно о заявке ООО 'Севергазпром' на полет по маршруту ПЭК 'Ущелье' - Нижний Глубник 19.03.2007 г.

Утверждается, что задание на этот отрезок полета было передано КВС Сметанину М. непосредственно пред вылетом. Естественно, все документы погибли, хотя портфель командира был НАЙДЕН со всеми документами. Пропали, по мнению следствия, только Задания за 19.03.2007 г., 20.03.2007 г. и 21.03.2007г. Даже странно, у следствия пропали, а у нас они есть.

ВОПРОС 4. Организация поиска и спасания.

Вертолет лежит на отроге горы Ларцимпея на удалении 1,5 км от точки взлета - ПЭК 'Ущелье' (дача 'Газпрома') на абсолютной высоте 740 метров. Дача 'Газпрома' находится на абсолютной высоте 200 - 260 метров. Даже несведущему становится понятно, что реальная высота, где находится вертолет - менее 500 метров и это удаление прямой видимости и слышимости в условиях ущелья.

Выяснилось, что предприятие - заказчик ООО 'Севергазпром' знало о перелетах ПЭК 'Ущелье' - Нижний Глубник, сделав Заявку на этот перелет 19.03.2007 г.

Коми Управление государственного авиационного надзор выдало разрешительные документы на производство данного перелета, а, значит, также было информировано о направлении полета.

А/к 'Газпромавиа' оформила все необходимые полетные документы, вручила Задание КВС Сметанину М. накануне вылета - выходит тоже знали все.

В этой связи у нас возникает вопрос: КТО конкретно был заинтересован в проведении поиска в ЗАПАДНОМ направлении (направлении Вуктыла). В Южном направлении (на Нижний Глубник) от ПЭК 'Ущелье' поиск был начат только 23 марта 2007 г. Два члена экипажа (Демин С.П. и Российский А.А.) выжили после столкновения вертолета. КТО же был заинтересован в их гибели и добился этого?

Этот вопрос к трем вышеназванным организациям: ООО Севергазпром, Коми управлению государственного авиационного надзора, а/к Газпромавиа. Странно, что предприятие - заказчик ООО 'Севергазпром' делает Заявку на рейс, оплачивает его, и при этом даже не догадывается КТО там был на Нижнем Глубнике.

ВОПРОС 5. Учебно - тренировочные полеты стажеров в горах Полярного Урала.

Экипаж в составе КВС - инструктора, бортмеханика- инструктора, второго пилота - стажера, второго пилота - стажера, бортмеханика - стажера был сформирован в Москве в а/к 'Газпромавиа'. Может авиационные власти ответят на вопрос: Какими документами руководствовались соответствующие начальники при принятии данного решения? Мы не нашли подтверждения правильности этого решения.

Пилоты - стажеры были прикреплены к КВС инструктору Сметанину М. и весь План полетов, по заверению следствия и руководителей Ухтинского филиала а/к 'Газпромавиа', реализовывался только с ним. По данным следствия, как уже отмечалось ранее, все документы учебных полетов сгорели в вертолете. Однако, имеющиеся у нас полетные документы на 19.03.2007 г. говорят о том, что в 09.30 вертолет КВС Сметанина М. вылетел из Ухты на Вуктыл. Далее, в ПЭК 'Ущелье'.

Отметка о том, что медкомиссию прошли 6 членов экипажа позволяет нам предполагать, что наши ребята были в составе данного экипажа.

Следствие рассматривает данный полет как 'Выполнение Упражнения № 3 Задачи № 3 'шлифовочные полеты' Плана учебно - тренировочных полетов.

Вопрос к профессионалам и лицам, отвечающим за подготовку пилотов: Каким образом в течение двух дней (19 и 20 марта) удалось выполнить Задачу № 1 - 'Наземная подготовка', Упражнения №№1,2,3,4,5 Задачи № 2 'Ознакомительные полеты', Упражнения №№1,2 'шлифовочные полеты'? Судя по тому, что в первый день учебы был вылет в горы Полярного Урала, становится ясно, как учат пилотов в а/к 'Газпромавиа'.

ВОПРОС 6. 'Неоправдавшийся' прогноз погоды.

Прогноз погоды непосредственно в день и время трагедии по квадрату № 2 Вуктыльской площади в течение всего дня 21.03.2007 г. проходит как ориентировочный. Видимость горизонтальная - 5000 метров, нижняя кромка облачности - 1000 метров. Теперь понятно, что это норма соответствует требованиям полета на ПЭК 'Ущелье'. Уверены, это был тот случай, когда прогноз издавался не по реальным условиям, а по требованию заказчика. АМСГ г.Ухта сознательно пошла на нарушение требований НМО ГА - 95.

Вопрос, КТО стимулировал это нарушение?

Реально, видимо для профессионалов, можно сказать следующее: 21.03.2007 г. в близлежащих районах к ПЭК 'Ущелье' фактические погодные условия **БЫЛИ НИКАКИМИ.**

Видимости не было ни вертикальной, ни горизонтальной, позволяющей производить какие - либо полеты вообще. Вертолет произвел взлет с ПЭК 'Ущелье', сделал небольшой круг для набора высоты, и ушел в сторону ВУКТЫЛА, на выход из ущелья. Обслуживающий персонал газпромовской дачи указал, что вертолет вошел в облачность. Как теперь выяснилось, курс полета НЕ позволял командиру вести ориентирование, а второй пилот - стажер был этому просто необучен. Ветер 280 градусов, 40 м/с, при приближении к земной поверхностью на удаление 80 метров сработал высотомер.

В этот момент экипаж еще не видел склон горы. Может профессионалы-вертолетчики расскажут: как можно было выйти живыми из этой ситуации?


Может условия, в которые попали стажеры и необходимы для учебы?

Может процедура обучения от сложного к простому и необходима нашей авиации?

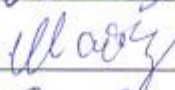
Как Вы поняли, у нас накопилось много вопросов к различным организациям и должностным лицам, начиная с Министра транспорта РФ, Генерального Прокурора РФ.

Главный ВОПРОС: Данный беспредел, а иначе это не назовешь, характерен только для Коми управления государственного авиационного надзора и а/к 'Газпромавиа'? Если - да, то положение в авиации еще как-то обнадеживает.


Предпосылки этой катастрофы были созданы благодаря НЕПРИНЯТИЮ конкретных мер конкретными руководителями МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ по материалам обращения работников и руководителей авиационных структур республики Коми от 22.05.2002г., упомянутого в начале нашего обращения. Совершенно ясно, что непринятие мер по факту катастрофы вертолета а/к 'Газпромавиа', создаст базу для последующих нарушений. Наказания за нарушения безопасности полетов в виде увольнений, понижений в должности и других административных наказаний - только усугубят ситуацию в авиационной отрасли. РАСЛЕДОВАНИЕ КАТАСТРОФЫ ВЕРТОЛЕТА МИ-8 RA 22795 ПРЕДОПРЕДЕЛИТ СУДЬБУ УЖЕ ДРУГИХ ПИЛОТОВ-СТАЖЕРОВ.



Российский А.М.



Майоров Б.Е.



Вишневская И.В.

Утверждаю
Генеральный директор
ООО Авиапредприятие
"ГАЗПРОМАВИА"
ОАО "ГАЗПРОМ"

Овчаренко А.С.
" 30 " июля 2007 г.
(печать предприятия)

Форма И-1
Один экземпляр направляется
пострадавшему или
его доверенному лицу

АКТ № 39 о несчастном случае на производстве

1. Дата и время несчастного случая (число, месяц, год и время происшествия несчастного случая, количество полных часов от начала работы)
21 марта 2007 г. в 14 час. 40 мин (время Московское), 6 часов 45 минут от начала работы

2. Организация (работодатель), работником которой является (ЯВЛЯЛСЯ)

Пострадавший (наименование, место нахождения, юридический адрес, ведомственная и отраслевая принадлежность /ОКОНХ основного вида деятельности/; фамилия, инициалы работодателя - физического лица)

ООО Авиапредприятие 'ГАЗПРОМАВИА', ОАО 'Газпром' Юридический адрес: 142131 Московская область Подольский район, п/о Рязаново, аэропорт 'Остафьево'
Почтовый адрес: 117420, Москва, ул. Новочеремушкинская № 71/32
тел.719-18-30, факс 719-11-85
ОКВЭД 62.10.1

Наименование структурного подразделения

Авиационное звено I, авиационная эскадрилья III (Ми-8), авиационный отряд транспортной авиации № 2

3. Организация, направившая работника (наименование, место нахождения, юридический адрес, отраслевая принадлежность)

ООО Авиапредприятие 'ГАЗПРОМАВИА', ОАО 'Газпром' Юридический адрес: 142131 Московская область Подольский район, п/оРязаново, аэропорт 'Остафьево'
Почтовый адрес: 117420, Москва, ул. Новочеремушкинская № 71/32 тел.719-18-30, факс 719-11-85
ОКВЭД 62.10.1 Ухтинский филиал

Юридический / почтовый адрес: 169302, Республика Коми, г. Ухта, ул. Авиационная, д. 18 в., тел./факс (82147) 5-77-13

4. Лица, проводившие расследование несчастного случая (фамилия, инициалы, должности и место работы):

Председатель комиссии:

Муравьев А.П. - Заместитель руководителя государственной инспекции труда - заместитель главного государственного инспектора труда в Республике Коми (по согласованию)

Члены комиссии:

Петрова Т.А. - начальник отдела ГИТ Юго-Западного территориального округа надзора и контроля (по согласованию)

Ермолова Е.И. - главный специалист филиала № 18 ГУ МОРО ФСС РФ (по согласованию)

Кузьминская М.Я. - начальник отдела организации страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний филиала № 5 ГУ РО ФСС РФ по Республике Коми (по согласованию)

Шершнева В.П. - Главный специалист по г. Ухта Управления труда Минэкономразвития Республики Коми (по согласованию)

Востриков Ю.А. - юрист консультант ГУ 'Национальный парк 'ЮгыД Ва' (по согласованию)

Поздняков В.Ю. - заместитель Генерального директора по кадрам и социальному развитию ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа'

Фурса В.Н. - инженер по охране труда Ухтинского филиала ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа'

Кушпель Н.Л. - начальник группы охраны труда ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа'

5. Сведения о пострадавшем:

фамилия, имя, отчество	Российский Антон Андреевич
пол (мужской, женский)	мужской
дата рождения	18 января 1981 г.
профессиональный статус	специалист
профессия (должность)	2-й пилот
стаж работы, при выполнении которой произошел несчастный случай (число полных лет и месяцев)	нет
в том числе в данной организации (число полных лет и месяцев)	2 месяца

6. Сведения о проведении инструктажей и обучения по охране труда

Вводный инструктаж (число, месяц, год)

06 февраля 2007 г.

Инструктаж на рабочем месте (первичный, повторный, внеплановый, целевой) (нужное подчеркнуть) по профессии или виду работы, при выполнении которой произошел несчастный случай: (число, месяц, год)

20 февраля 2007 г.

Стажировка (если не проводилась - указать)

20 февраля 2007 г. (наземная)

17-21.03.2007 (полеты по Программе переучивания летного состава ГА на вертолете Ми-8)

тренажер по программе переучивания с 07.02.2007 г. по 09.02.2007 г.

19.03.2007 г. - наземная подготовка по Программе переподготовки летного состава ГА на вертолете Ми-8 от 07.11.2006, УНЛД ФСНСТ Обучение по охране труда по профессии или виду работы, при

выполнении которой произошел несчастный случай: (если не проводилось-указать)

15.01.2007 по 15.02.2007 АУЦ ОАО 'СПАРК'

Проверка знаний по охране труда по профессии или виду работы, при выполнении **КОТОРОЙ** произошел несчастный случай (число, месяц, год, № протокола)

21 февраля 2007

Протокол № 31 от 21.02.07

К полетам к ОЗП не допущен

7. Краткая характеристика места (объекта), где произошел несчастный случай

(краткое описание места происшествия с указанием опасных и (или) вредных производственных факторов со ссылкой на сведения, содержащиеся в протоколе осмотра места несчастного случая)

Посадочная площадка ПЭК 'Ущелье' расположена в горной местности, в ущелье, но близко от границ горного массива, как в 'кармане'. 'Карман' неправильной формы. В южном, юго-западном и западном направлении ущелье 'выходит' на 'равнину'. С северо-западной стороны от площадки ПЭК 'Ущелье' границы горного массива (контуры) удалены на 1,5 км. С юго-западной, южной стороны от 'площадки' ПЭК границы горного массива (контуры) удалены на 5,0 км. В районе посадочной площадки с северной стороны ущелья расположен горный массив с максимальным превышением гор 882 метра. С северо-восточной стороны максимальное превышение гор 910 метров. С восточной стороны максимальное превышение гор 1277 метров. В азимутальном направлении на юг-юго-восток от 'площадки' расположена гора Лорцемпея с максимальным абсолютным превышением 1360 метров на удалении 3200 метров. Северо-западный, западный и юго-западный склоны горы Лорцемпея имеют превышения рельефа до 800 метров. Форма горы в этих азимутах как бы 'башенного' типа - с достаточно вытянутым пологим основанием по пойме реки Малый Паток со стороны 'условной равнины', то есть с запада и северо-запада. 'Основание' имеет $H_{абс}=250$ метров (высота абсолютная). Угол наклона условной плоскости препятствий имеет незначительный градиент прироста высоты до $H_{абс}=450$ метров (относительная высота 200 м) с последующим резким увеличением высоты рельефа (уклоны от 30° до 65°). Пойма реки Малый Паток до $H_{абс}=450$ метров поросшая кустами, хвойными и лиственными деревьями высотой до 15 метров. Местами пойма имеет растительность (разбросанные группы деревьев) до абсолютной высоты 500 метров.

Склон горы в месте столкновения вертолета с землей имеет уклон 65°. Характеристика рельефа склона такова, что представляет собой беспорядочно размытые эрозией скальные породы камней (валунов), каменных козырьков (балконов), каменных ям. Размеры некоторых 'камней' соизмеримы с размерами вертолета и более. 'Камни' по поверхности покрыты снежным покровом, промежутки между камнями (каменные ямы) засыпаны слоем снега до уровня общего рельефа.

8. Обстоятельства несчастного случая

(краткое изложение обстоятельств, предшествовавших несчастному случаю, описание событий и действий пострадавшего и других лиц, связанных с несчастным случаем, и другие сведения, установленные в ходе расследования)

21 марта 2007 года экипаж вертолета МИ-8 бортовой номер 22795 в составе: командира воздушного судна-командира авиационного звена Ухтинского филиала ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа' Сметанина М.А., 2-го пилота-стажера Российского А.А., 2-го пилота-стажера Майорова А.Б., бортмеханика-стажера вертолета Памова М.Л., бортмеханика вертолета-старшего бортмеханика-инструктора Ухтинского филиала ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа' Демина С.П. должен был выполнить транспортно-связные работы по заявке 21.03.2007 № 92 ООО 'Севергазпром'. Заказчиком авиационных работ являлись производственные подразделения ООО 'Севергазпром': 'Северное ЛПУ' и 'Вуктыльское ЛПУМГ'. Коммерческой целью полетов являлась перевозка грузов и пассажиров для обслуживания производственной деятельности структурных подразделений. Производственные полеты были совмещены с проведением тренировочных полетов согласно 'программе переподготовки летного состава ГА на вертолет 'Ми-8'. Перед полетом экипажу была вручена дополнительная заявка № 91 от 19.03.2007 года, ранее не выполненная, для полета по маршруту 'площадка ПЭК 'Ущелье' - устье реки Глубник'

Согласно выданному заданию в составе экипажа воздушного судна отсутствовал штатный второй пилот, имеющий необходимую профессиональную подготовку для выполнения полетов в горной местности. Указанные в задании в качестве второго пилота пилот-стажер Российский А.А. и пилот-стажер Майоров А.Б., по уровню профессиональной подготовленности не могли исполнять обязанности члена экипажа вертолета МИ-8.

Маршрут данного полета, согласно выданному заданию, должен осуществляться над территорией Государственного учреждения

'Национальный парк 'Югыд ва' ('НП 'Югыд ва'). В соответствии с договором природопользования № 1 на 2007 год между 'НП 'Югыд ва' и Вуктыльским ЛПУМГ полет воздушного судна должен осуществляться в сопровождении инспекторов национального парка. По заявке Вуктыльского ЛПУМГ руководством национального парка для сопровождения данного полета назначен государственный инспектор национального парка Хайруллин В.И.

21 марта 2007 года в период с 07 час. 25 мин. до 07 час. 55 мин. (МСК) экипаж воздушного судна прошел медицинский контроль за состоянием здоровья перед предстоящим вылетом у дежурного фельдшера

здравпункта аэровокзала аэропорта Ухта ФГУП 'Комиавиатранс'. В дальнейшем под руководством командира ВС Сметанина М.А. была проведена предполетная подготовка экипажа воздушного судна.

В прогнозах погоды по аэродромам Ухта, Печора, Сыктывкар сроком действия с 06.00 до 12.00 час (МСК) прогнозировалось ухудшение видимости до 1000 м и низкая облачность до 100 м. Во время метеорологической консультации на АМСГ-2 аэропорта Ухта в 08.20 час (МСК) экипаж был ознакомлен с прогнозами по Ухтинским, Печорским и Вуктыльским площадям (квадратам), по которым проходил маршрут полета, сроком действия с 06.00 до 12.00 час. (МСК), по аэродрому вылета Ухта и запасному Сыктывкар со сроком действия с 06.00 до 15.00 час (МСК).

Метеорологическая информация во время предполетной подготовки в полном объеме была доведена до экипажа ВС и органов УВД. Полученный прогноз соответствовал метеоминимуму командира ВС для выполнения тренировочного полета в равнинной местности.

Вылет с аэродрома Ухта вертолет Ми-8 №22795 произвел в 09.14 час (МСК). В 10.11 час (МСК) вертолет совершил посадку на вертолетной площадке г. Вуктыл. Согласно суточному плану полетов, вертолет должен был выполнить тренировочные полеты над территорией вертолетной площадки г. Вуктыл, а также доставить груз в п. Кожва. В 10.16 час. (МСК) вертолет взлетел и улетел в Кожву. В 12.25 час. (МСК) вертолет возвратился и снова совершил посадку на вертолетную площадку г. Вуктыл.

Заглушив двигатели, вертолет стал заправляться. После окончания заправки по заявке заказчика вертолет в 13.09 час (МСК) совершил взлет и в 13.20 час. (МСК) приземлился на площадке КС-3 (компрессорная станция), где в вертолет была загружена заказанная мебель для доставки на ПЭК 'Ущелье', и приняты на борт в качестве пассажиров работники КС-3 Вуктыльского ЛПУМГ: Рябова Т.А., Журавский Ю.Н., Москалев С.И., Дементьев А.А., Быков Е.В., а также

Государственный инспектор 'НП 'Югд ва' Хайруллин В.И., назначенный для сопровождения полета.

После выполнения погрузочных работ в 13.45 час. (МСК) вертолет взлетел, взяв курс согласно заданию на ПЭК 'Ущелье', где совершил посадку примерно в 14.15 час (МСК).

Полеты на посадочную площадку регулируются 'Инструкцией по производству полетов' площадки ПЭК 'Ущелье' и инструкцией по выполнению авиационных работ - 'Инструкцией по организации, управлению полетами при выполнении авиационных работ и их обеспечению в районе Полярного, Приполярного и Северного Урала на территории Республики Коми (горный район)'.

На вертолетной площадке ПЭК 'Ущелье' прилетевшими работниками КС-3 была выгружена мебель и примерно в 14.35 час. (МСК) вертолет взлетел для выполнения дальнейшего задания и взял курс на устье реки Глубник.

'Инструкцией по организации и управлению полетами...и установлены схемы горных маршрутов, которые внесены в Перечень трасс МВЛ ФГУП 'Комиавиатранс'. Схемы охватывают только 'базовые' маршруты, 'исторический' сложившийся по региону полетов для цели обслуживания заказчика авиационных работ. 'Инструкцией...' определен маршрут полета на площадку ПЭК 'Ущелье' со стороны Вуктыла, Печоры. Маршрут полета 'площадка ПЭК 'Ущелье' - устье р. Глубник' не установлен Перечнем трасс МВЛ ФГУП 'Комиавиатранс' Выбор маршрута полета должен был быть выполнен в соответствии с нормами и процедурами НШС ГА и ФАП по использованию воздушного пространства (пункты НШС ГА 5.2.2.2, 5.3.4).

Г 'Инструкцией по организации и управлению полетами...' предусмотрен выход по маршруту из района горного массива от площадки ПЭК 'Ущелье' через поворотный пункт маршрута (НИМ) 'Матик', максимальное превышение рельефа местности $Набс.=250$ метров. НИМ 'Матик' расположен от площадки ПЭК 'Ущелье' на удалении 7 км с $ЗМПУ=219^\circ$ (заданный магнитный путевой угол). Маршрут 'ППМ 'Матик' - устье реки Глубник' не установлен 'Инструкцией...'. Район устья реки Глубник по отношению к географическому расположению площадки ПЭК 'Ущелье' находится на удалении 37 км с азимутом $Аи=184^\circ$, имеет превышение рельефа местности, равное $Набс=200$ метров, расположен в горной местности западнее 5 км от горного массива.

Фактическая погода АМСГ-4 Вуктыл за 15.00 час. (МСК): облачность сплошная, нижняя граница 550 метров. Превышение Вуктыла над уровнем моря составляет величину около 100 метров.

Таким образом, фактическая высота нижней границы облачности, измеренная от уровня моря, составляла величину 650-700 метров.

На участке маршрута 'площадка ПЭК 'Ущелье' - устье р. Глубник' вертолетом управлял экипаж в составе: командир вертолета -пилот-инструктор Сметанин М.А., второй пилот - стажер-пилот Российский А.А., бортмеханик вертолета-бортмеханик-инструктор Демин С.П. В этом составе без штатного второго пилота полет был неправомочен.

Командир вертолета хорошо знал район полетов и ЗМПУ траекторий, которые позволяют не использовать маршрут выхода из зоны горного массива, предложенный в 'Инструкции по организации и управлению полетами...' с $ЗМПУ=219^\circ$ на ППМ 'Матик'. Так при ограничительном азимуте 'зоны взлета' площадки ПЭК 'Ущелье' $Амаг=175^\circ$ (азимут магнитный), траектория маршрута проходит вдоль северо-западного склона горы Лорцемпея с высотой рельефа в $Набс=800$ метров левее оси установленного маршрута на ППМ 'Матик' на расстоянии 2500 метров.

Анализируя стереотип поведения командира вертолета, условия и факторы, которые могли влиять на его решения, комиссия МАК пришла к выводу, что наиболее вероятно, командир вертолета принял решение выполнять полет по маршруту, условно соединяющему в пространстве две точки: площадку ПЭК 'Ущелье' и устье реки Глубник, с обходом 'высокой части' северо-западного склона горы Лорцемпея, то есть для сокращения времени полета, пройти ее (горы) 'Створ' левее 'осевой' линии маршрута выхода из ущелья на ППМ 'Матик'.

При выполнении полета в условиях не оправдавшегося прогноза погоды и отсутствия видимости земных ориентиров, предположительно, сработала звуковая сигнализация опасной высоты радиовысотомера, установленная на 80 метров.

Комиссия МАК по расследованию авиационного происшествия на основании данных осмотра места происшествия, агрегатов и систем вертолета считает, что в последний момент, для избежания столкновения со склоном горы пилот произвел энергичные действия ручкой 'шаг-газ', интенсивно переведя ее в верхнее положение, что было зафиксировано при осмотре, с одновременным резким взятием ручки циклического шага НВ (несущего винта) 'на себя'. В результате этих действий лопасти несущего винта перерубили хвостовую балку. Хвостовая балка разрушилась в воздухе по месту соударения и отделилась от вертолета.

В процессе энергичного изменения угла тангажа на кабрирование и увеличения шага НВ до максимального значения произошло уменьшение скорости полета вертолета до минимальных значений. Высота полета относительно рельефа местности была настолько

незначительна, что без хвостовой балки вертолет не успел изменить угол тангажа на пикирование, совершив на высоте 740 метров столкновение со склоном горы Лорцемпея, который представляет собой беспорядочно размытые эрозией скальные породы камней (валунов).

Вертолет разрушенной нижней частью фюзеляжа лег на 'камень', и воспламенился. В процессе возникновения пожара часть конструкции вертолета выгорела. Из-за децентрации фрагментов конструкции относительно сформировавшегося центра тяжести вертолет 'сполз с камня' с разворотом носовой частью в северном направлении и оставшейся задней частью фюзеляжа провалился в яму между камнями, вытесняющую от снега в процессе горения конструкции фюзеляжа. Передняя часть кабины пилотов и конструкции фюзеляжа с отсеками двигателей, вентилятора, втулки несущего винта, частично разрушенными лопастями НВ остались на 'уклоне ямы', и поэтому не сгорели. При ударе три члена экипажа были выброшены из кабины. По заключению судебно-медицинской экспертизы командир вертолета при ударе получил травмы, несовместимые с жизнью и сразу погиб. Два других члена экипажа после падения вертолета получили многочисленные ранения, но остались живы. Члены экипажа и пассажир, находившиеся в грузовой кабине, при столкновении вертолета с землей погибли и остались внутри фюзеляжа.

После невыхода вертолета на контрольную связь, в 15.00 час (МСК) в соответствии с действующими правилами был объявлен сигнал 'Тревога' и организован поиск пропавшего вертолета. Вертолет был обнаружен поисковым вертолетом Ми-2 в 10.00 час (МСК) 23 марта 2007 года на северо-западном склоне горы Лорцемпея полностью разрушенным и частично сгоревшим. Все находившиеся на борту члены экипажа и пассажир погибли.

В ходе осмотра комиссией МАК по расследованию авиационного происшествия места авиационного происшествия и в результате проведенных исследований НИИ № 13 Минобороны РФ было установлено, что признаков отказа приборов и агрегатов ВС не было. В последние 12 секунд на вход блока речевых сообщений РИ-65-10 № Б6142 аппаратуры речевых сообщений РИ-65Б никаких сигналов от датчиков бортовых систем не поступало. При обесточивании бортовой сети воздушного судна в момент авиационного происшествия радиомаяк, установленный на вертолете не сработал.

Вся полетная документация, в том числе задание на полет, в результате авиационного происшествия с последующим возгоранием вертолета не сохранилась.

Все члены экипажа были обеспечены спецодеждой, спецобувью по установленным нормам, за исключением бортмеханика Памова М.Л. Бортмеханик Памов М.Л. 12.03.2007 г перед отъездом в командировку в

Ухтинский филиал ООО Авиапредприятие 'Газпром авиа' для прохождения первоначальной летной подготовки на материальном складе АП 'Газпром авиа' спецодежду не получил, хотя на него была оформлена 'Личная карточка учета средств индивидуальной защиты' № 1775 и подготовлен комплект спецодежды и спецобуви. Все члены экипажа прошли периодический медосмотр в установленные сроки и были признаны годными к летной работе.

8.1. Вид происшествия

Транспортное происшествие на воздушном транспорте

8.2. Характер полученных повреждений и орган, подвергшийся повреждению, медицинское заключение о тяжести повреждения здоровья

Согласно заключению Государственного судебно-медицинского эксперта Юхтанова А.В. № ПО: от 27.04.2007 г. 'Непосредственной причиной смерти гр-на Российского А. А.... явилось общее переохлаждение организма....'.

8.3. Нахождение пострадавшего в состоянии алкогольного или наркотического опьянения (нет, да- указать состояние и степень опьянения в соответствии с заключением по результатам освидетельствования, проведенного в установленном порядке)

Согласно заключению Государственного судебно-медицинского эксперта Юхтанова А.В. № 110: 'В крови...гр-на Российского А.А. этиловый спирт не обнаружен'

8.4. Очевидцы несчастного случая (фамилия, инициалы, постоянное место жительства, домашний телефон)

нет

9. Причины несчастного случая (указать основную и сопутствующие причины несчастного случая со ссылками на нарушенные требования законодательных и иных нормативных правовых актов, локальных нормативных актов)

Неудовлетворительная организация и выполнение полета выразившиеся в:

- Отсутствии штатного второго пилота на борту вертолета при выполнении полета в горной местности;
- Спрявлении маршрута полета и неиспользовании маршрута выхода из горного района на равнину;
- Нарушении экипажем правил полетов в горной местности, выразившемся в выполнении полета на высоте ниже безопасной для выбранного маршрута при фактических метеоусловиях хуже минимально допустимых для полетов в районе работ и непринятия решения на изменение плана полета при встрече таких метеоусловий;
- Неоправданном прогнозе погоды по квадрату 2 (горная местность) Вуктыльской площади.

10. Лица, допустившие нарушение требований охраны труда:

(фамилия, инициалы, должность (профессия) с указанием требований законодательных, иных нормативных правовых и локальных нормативных актов, предусматривающих их ответственность за нарушения, явившиеся причинами несчастного случая, указанными в п. 9 настоящего акта; при установлении факта грубой неосторожности пострадавшего указать степень его вины в процентах)

Командир воздушного судна пилот 1 класса Сметанин М.А., являясь командиром звена и имея право выдачи задания на полет, допустил организацию полета в горную местность при отсутствии в составе экипажа штатного второго пилота, допустил выполнение полета на высоте ниже безопасной для выбранного маршрута при фактических метеоусловиях хуже минимально допустимых для полетов в районе работ, не принял решение на изменение плана полета при встрече таких метеоусловий; допустил спрявление маршрута полета и неиспользование маршрута выхода из горного района на равнину. Нарушены:

П.п. 2.5, 2.6, 2.9, 3.1, 3.6, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 4.8 Должностной инструкции командира воздушного судна, утвержденной директором Ухтинского филиала ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа' от 01.11.04 г. № 40. П.п.3.2, 3.4, 4.2 Должностной инструкции командира звена вертолета Ми-8, утвержденной директором Ухтинского филиала ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа' от 15.11.04 г. № 44. П.п. 2.3.2, 2.3.5, 2.4.2, 2.4.3, 2.4.4, 3.4.6, 5.3.1, 5.5.1, 7.5.3, 8.1.8.2 Наставления по производству полетов в Гражданской авиации (НПП ГА-85), утвержденного приказом МГА от 08.04.1985 № 77. Ст.214 Трудового кодекса РФ.

Организация (работодатель), работниками которой являются данные лица

(наименование, адрес)

ООО Авиапредприятие 'ГАЗПРОМАВИА', ОАО 'Газпром'

Юридический адрес: 142131 Московская область Подольский район, п/оРязаново, аэропорт 'Остафьево'

Почтовый адрес: 117420, Москва, ул. Новочеремушкинская № 71/32
тел.719-18-30, факс 719-11-85

Ухтинский филиал

Юридический / почтовый адрес: 169302, Республика Коми, г. Ухта, ул.

Авиационная, д. 18 в., тел./факс (82147) 5-77-13

11. Мероприятия по устранению причин несчастного случая, сроки

При расследовании группового несчастного случая, происшедшего 21.03.07 г., установлены недостатки в организации летной работы в Ухтинском филиале ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа'. По данным вопросам организации летной работы в летной службе Ухтинского филиала ООО Авиапредприятие 'Газпромавиа' в период с 23 по 24 марта 2007 года была проведена проверка комиссией под председательством заместителя начальника отдела Управления надзора за деятельностью ФНСТ Минтранса РФ Смяткиным А.А..

Выявленные недостатки в организации летной работы отражены в справке от 24.03.2007 г.


Указанные в справке недостатки в организации летной работы устранены, о чем руководством филиала дан ответ председателю комиссии от 17.04.2007 г. исх № 1/189.


В связи с этим, необходимости в разработке дополнительных мероприятий по устранению причин несчастного случая комиссия не усматривает.


Подписи лиц, проводивших
расследование несчастного случая


Муравьев А.П.
(фамилия, инициалы, дата) 29.11.07



Петрова Т.А.

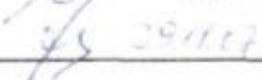

Ермолова Е.И.
29.11.07



Кузьминская М.Я.
29.11.07


Шершнев В.П.
29.11.07


Востриков Ю.А.
29.11.07


Поздняков В.Ю.
29.11.07


Фурса В.Н.
29.11.07


Кушпель Н.Л.
29.11.07

[Список других материалов рубрики](#)