



Катастрофа Ми-4А Красноярского ТУ ГВФ в районе Нижней Пёши

Тип происшествия: катастрофа

Дата: 04 февраля 1962 г.

Время: 08:47

Страна: СССР

Место происшествия: Архангельская область, Ненецкий АО, 25 км северо-восточнее Нижней Пёши

Тип ВС: Ми-4А

Регистрация ВС: СССР-04313

Авиакомпания: Аэрофлот (СССР)

Подразделение: Красноярское территориальное управление ГВФ, 251 ОАФ

Описание

Экипаж 251 ОАФ Красноярского территориального управления ГВФ в составе командира 251 ОАФ, старшего штурмана 251 ОАФ, бортмеханика и бортрадиста выполнял задание по перегону вертолета Ми-4А №04313 после ремонта из Ленинграда в Игарку в паре с Ми-4 №66910 этого же ОАФ.

17 января 1962 г. оба экипажа вылетели из Игарки в Ленинград и 23 января прибыли на АРМ-21. После приемки и облета вертолетов оба экипажа вылетели 31 января в 12:10 в Петрозаводск (маршрут полета Ленинград – Петрозаводск – Архангельск – Мезень – Нижняя Пёша – Нарьян-Мар – Амдерма – Усть-Кара – Мыс Каменный – Игарка). 3 февраля в 11:30 вертолеты прибыли в а/п Нижняя Пёша и по отсутствию погоды были оставлены на ночевку.

4 февраля в 08:35 оба экипажа произвели из а/п Нижняя Пёша и с интервалом 600-800 м в правом пеленге взяли курс 60° на Нарьян-Мар. Ми-4 №66910 был ведомым.

Прогноз погоды с 08:40 до 11:00 по трассе предусматривал: облачность 10 баллов слоисто-кучевая высотой 300-600 м, в начале пути 200-300 м, снег, видимость 4-10 км, в снеге 2-4 км, ветер 240-260° 35-45 км/ч. Расчетная безопасная высота полета по ПВП составляла 430 м, минимум трассы по видимости - 4 км. Таким образом, выпуск экипажей произведен с нарушением метеоминимума.

Через 10 минут полета на высоте 300 м в снегопаде при видимости 2 км над безориентирной тундровой местностью экипаж ведомого вертолета увидел, что Ми-4 №04313 начал цеплять нижнюю кромку облачности, вошел в левый крен около 15-20°, а затем резко перешел в правый крен 30-40° с разворотом на кабрирование. Для того, чтобы избежать опасного сближения, ведомый энергично развернул свой вертолет также вправо на 100-120°, потерял ведущего из виду и стал вызывать его по командной радиостанции. В процессе разворота бортмеханик доложил, что видит на земле огонь. На вызовы экипажа ведомого и диспетчера КДП аэропорта Нижняя Пёша борт №04313 не отвечал. Командир Ми-4 №66910 вернулся к приводной радиостанции аэропорта, от нее взял курс 60° и, следуя этим курсом, в 25 км северо-восточнее а/п Нижняя Пёша обнаружил Ми-4 №04313 горящим на земле. Произведя с разрешения диспетчера посадку около места падения вертолета и не обнаружив вблизи горящего вертолета людей, экипаж Ми-4 №66910 вернулся в а/п Нижняя Пёша.

Комиссия на месте происшествия установила, что вертолет с углом тангажа 10-12° и незначительным правым креном ударился о землю на тундровой поляне и сгорел. Экипаж погиб. Катастрофа произошла в 08:47 мск.

Сведения о пострадавших

На борту

Погибло

Экипаж	4	4
Пассажиры	0	0
На земле		0
Всего погибших		4

Подробности происшествия

Категория происшествия	катастрофа
Фаза полета	Горизонтальный (крейсерский) полет
Установленные причины АП	
Организация, расследовавшая АП	
Отчет о расследовании	

Сведения о воздушном судне

Тип ВС	Ми-4А
Регистрационный номер (id) ВС	СССР-04313
Государство регистрации ВС	СССР
Дата выпуска ВС	30.06.1959
Заводской номер ВС	1879
Наработка ВС (часы)	592
Наработка ВС (циклы)	
Силовая установка	Б9945575

Сведения о рейсе

Номер рейса	
Категория рейса	Перегоночный
Авиакомпания	Аэрофлот (СССР)
Подразделение	Красноярское территориальное управление ГВФ, 251 ОАО
Государство регистрации авиакомпании	СССР
Пункт вылета	Нижняя Пеша
Пункт назначения	Нарьян-Мар
Начальный пункт маршрута	Ленинград

Подробные сведения

Описание выявленных причин АП

Расследованием установлено, что экипажи для выполнения задания по перегонке вертолетов были сформированы наспех, не проверены на слетанность, никакой предварительной подготовки к перелету ни на базе, ни в аэропортах во время перегонки вертолетов не проводилось.

Во время следования в Ленинград, а также во время перелета из Ленинграда до Нижней Пёши оба экипажа во главе с командиром отряда (кроме командира Ми-4 №66910) занимались распитием спирта, полученного для противообледенительной системы в аэропортах Игарка и Петрозаводск. По показаниям очевидцев, члены обеих экипажей, за исключением командира вертолета №66910 и старшего штурмана отряда из экипажа вертолета №04313, распивали спирт также и накануне дня катастрофы. В распитии спирта приняли участие начальник а/п Нижняя Пёша и радиотехник аэропорта. Затем оба экипажа были в клубе на танцах и вернулись в общежитие около 3 часов ночи. Только не принимавшие участие в выпивке старший штурман отряда и командир вертолета №66910 вовремя легли отдыхать.

Экипажи были подняты на вылет в 07:00. Кроме двоих членов экипажей, не употреблявших накануне спиртное, никто из остальных членов обеих экипажей пищи перед вылетом не принимал. Командир 251 ОАО лично с погодой по маршруту не знакомился, к диспетчеру аэропорта не заходил, а пошел из общежития сразу на стоянку вертолетов. Метеоконсультацию прослушали старший штурман отряда и командир вертолета №66910, они же оформили вылетную документацию. Медицинский контроль экипажей в а/п Нижняя Пёша отсутствует.

Со стороны диспетчера аэропорта контроль за предполетной подготовкой экипажей произведен формально. Вылет экипажам разрешен при прогнозе, предусматривающем погоду по трассе ниже установленного минимума. Начальник аэропорта, принимавший непосредственное участие в распитии спирта с экипажами, естественно, не мог принять мер к предотвращению их вылета без надлежащего предполетного отдыха.

В полете, не набрав безопасную высоту 430 м, экипаж ведущего вертолета стал входить в нижнюю кромку облачности на высоте около 300 м. Не доложив об этом диспетчеру АДП и не приняв решения о возврате, командир отряда продолжал полет в снегопаде с видимостью около 2 км, пока не потерял пространственное положение и не потерпел катастрофу.

Выводы комиссии, расследовавшей АП

Главными причинами катастрофы являются игнорирование командиром 251 ОАО сложной метеобстановки и принятие решения на вылет и полет при погоде ниже минимума трассы, нарушение им предполетного отдыха, связанного с распитием спирта, а также плохая подготовка экипажа к выполнению данного полета, вследствие чего при полете над безориентирной тундровой местностью в условиях ограниченной видимости командир отряда не справился с пилотированием вертолета и потерял пространственное положение.

Катастрофе сопутствовала плохая организация подготовки и выпуска экипажей в полет в а/п Нижняя Пёша. Факты употребления спиртных напитков со стороны командир отряда имели место и ранее, но заместитель командира отряда по летной части не придавал им принципиального значения и не ставил этот вопрос перед управлением и политотделом КТУ ГВФ.