

小川航空 In a Fog

Witnesses saw the AS 350B news-gathering helicopter fly into dense fog off the coast of Japan before they heard the sounds of a crash.

BY LINDA WERFELMAN

© Tomasz Smigajski/Dreamstime

32 |

FLIGHT SAFETY FOUNDATION | AEROSAFETYWORLD | OCTOBER 2009

В тумане

Линда Верфельман

Свидетели видели, как AS 350B агентства новостей влетел в плотный туман у побережья Японии, после чего они услышали звук столкновения.

Вероятной причиной произошедшей 6 июля 2008 г. катастрофы вертолета Aerospatiale AS 350B, выполнявшего рейс по заказу телевизионного агентства новостей, явился полет на низкой высоте в густом тумане, - сообщает Департамент безопасности на транспорте Японии. В катастрофе погибли два пилота, два пассажира пропали без вести, вертолет полностью разрушился.

В окончательном отчете Департамента по данной катастрофе сказано, что тот из пилотов, который, скорее всего, управлял вертолетом, вероятно, за несколько секунд до столкновения потерял из виду линию горизонта и пространственную ориентировку.

Утром в день катастрофы вертолет вылетел с базы Акита и взял курс на север в аэропорт Аомори (рис. 1). После дозаправки в аэропорту Аомори в 11:16 местного времени вертолет вылетел с двумя пилотами, телевизионным репортером и оператора на борту. В последний раз экипаж вышел на связь с диспетчерской вышкой аэропорта Аомори в 11:18, сообщив, что планирует покинуть зону УВД аэродрома.

Экипаж подал флайт-план по правилам визуального полета с учетом наблюдавшихся визуальных метеорологических условий по маршруту полета на точку Сирасаки. На борту вертолета имелся запас топлива на 3,5 часа полета. Планировалось провести в воздухе около трех часов, в течение которых должен был вестись репортаж с воздуха о пожаре на корабле морских сил самообороны, сообщение о котором появилось ранее в этот же день.

Локатор управления воздушным записывал траекторию и высоту полета вертолета в период с 11:18 до 11:44. Из этой записи следует, что полет проходил вдоль восточного побережья полуострова Цугару на север в направлении корабля.

В отчете приводятся показания нескольких свидетелей, и все они говорили о густом тумане.

«В это время был туман, видимость менее 200 м, море было очень спокойное», - говорил один из свидетелей, который находился на морском берегу на автомобильной стоянке у утеса в Ганкакейва и видел вертолет, пролетевший на высоте 100 м – «Мне не показалось, что с вертолетом было что-то не так».

Второй свидетель, вместе с товарищем удививший рыбу на пирсе в пятиста метрах от мыса Омасаки, рассказал, что он видел вертолет, летевший на расстоянии 700-800 метров от берега «в облаках тумана... . Вертолет был виден в течение примерно 10 секунд. Он исчез в тумане и сразу после этого я услышал звук удара».

Он сказал также, что примерно в 11:45 по своему сотовому телефону позвонил в полицию и сообщил о катастрофе.

«На море был полный штиль. Видимость в южном направлении была хорошей. Видимость в направлении острова Бентендзима (на север) была, похоже, около 800 м», - добавил второй свидетель.

Со слов свидетелей, видимость не была равномерной и в некоторых направлениях она падала до 50 м.

По прогнозу ожидался туман до 12:00 с видимостью ниже 500 м.

Поисково-спасательная операция началась около 12:09, после того как о происшествии был уведомлен Токийский поисково-спасательный координационный центр. Обломки были обнаружены на скалистом морском дне примерно в 700 м юго-западнее маяка Омасаки- Бентендзима и подняты с глубины около 13 м.

Тело одного из пилотов было найдено через три дня после происшествия; тело второго пилота обнаружили еще через девять дней, на следующий день после официального прекращения поисково-спасательной операции.

Командир вертолета (КВС) был сертифицирован как пилот вертолета коммерческой авиации, имел действующий медицинский сертификат 1-го класса и налет 4981 час, включая 942 часов на вертолете данного типа.

Второй пилот, «который должен был выполнять функцию наблюдателя», также имел сертификат пилота вертолета коммерческой авиации, имел действующий медицинский сертификат 1-го класса и налет 2608 часов, включая 596 часов на вертолете данного типа. Данный пилот проходил в отчете как «пилот А» и, по своей видимости, именно он осуществлял пилотирование вертолета в момент катастрофы.

По информации авиакомпании, оба пилота получили первоначальную подготовку по полетам по приборам 16 июня 2008 г. при прохождении подготовки по подтверждению квалификации КВС. В отчете сказано, что «подготовка состояла из полета по прямой с выдерживанием высоты, а также вывод вертолета из необычного пространственного положения и т.п. Тренировки осуществлялись «под шторкой» для имитации приборных метеорологических условий».

Вертолет был выпущен в 1988 г. и имел наработку 2303 летных часа. Двигатель Turbomeca Arriel 1В набрал с начала эксплуатации 2674 часа; последнее периодическое техническое обслуживание осуществлялось за 80 часов налета до катастрофы. Расследованием установлено, что в момент катастрофы полетный вес и центровка вертолета находились в установленных пределах.

Контракты с телевизионными компаниями

Эксплуатант – авиакомпания Огава – имел базу с тремя сотрудниками в Акита. Старшим был КВС. Хотя вертолет можно эксплуатировать экипажем в составе одного пилота, второй пилот часто включался в состав экипажа «для визуального наблюдения», – говорится в отчете.

Авиакомпания имела контракты с тремя телевизионными компаниями, согласно которым она предоставляла вертолеты для подготовки телевизионных репортажей с воздуха.

Распорядком базы Акита предусматривалось, что один из сотрудников получает на метеостанции информацию о погоде и доводит ее до других сотрудников.

В день происшествия приблизительно в 08:38 пилот А получил информацию о погоде, в которой говорилось, что хотя в утреннее время в районе аэропорта Акита наблюдались дымка и плохая видимость, ожидалось, что погода улучшится и «будет лётной». В прогнозе по тихоокеанскому побережью сообщалось о наличии районов с плохой видимостью и низкой облачностью, с улучшением погодных условий в течение дня. Поскольку полеты не планировались, пилот А не запросил более подробную информацию.

Согласно отчету, запрос на ведение репортажа с воздуха о горящем корабле был подан около 09:30 и, после проверки погодных условий и состояния здоровья пилотов, было получено разрешение на вылет из головного офиса авиакомпании, который также осуществляет контроль управления полетами. В отчете также сказано, что «головной офис не знал о том, что для района Симокита было подано предупреждение о густом тумане», и что никто из пилотов не запросил уточненный прогноз на метеостанции.

В стандарте эксплуатанта «Полеты по обеспечению репортажей/фотосъемок» четко сказано, что пилоты «должны изменить маршрут полета, ... вернуться в аэропорт вылета или ... совершить посадку с целью ожидания летной погоды», если в полете они встретят неприемлемые погодные условия. Эти предосторожности содержатся в «Руководстве по воздушным телевизионным репортажам» авиакомпании, разработанном в 2004 г. после авиационного происшествия, в котором вертолет, с которого велся телевизионный репортаж, столкнулся с высоковольтной линией в префектуре Нагано в центральной Японии и упал в реку Кисо.

В отчете приведено высказывание одного из руководителей авиакомпании: «Я давал указания по обеспечению безопасности пилотам. ... никогда не летать при неблагоприятных условиях. Мы не видим проблемы в потере одного или двух заказов из-за отмены рейсов». По его мнению, эту политику «следовало бы укоренить среди работников авиакомпании».

Он также сказал, что телевизионные компании никогда не просили авиакомпанию летать при неблагоприятных условиях, и что в июне 2008 г. именно этот КВС прекратил полет из-за ухудшения погодных условий и вернулся в аэропорт вылета.



Источник: Комитет безопасности транспорта Японии

В дополнение к этому отчет цитирует слова официального лица телевизионной компании: «Поскольку вопросы безопасности заложены в самой природе полетов, мы не заставляем пилотов летать в сложных условиях. Репортер и оператор, находившиеся на борту вертолета, не относились к категории нахрапистых».

Предупреждение о тумане

Комиссия по расследованию, проанализировав характер обломков, пришла к выводу, что вертолет столкнулся с водой носовой частью при небольшом левом крене на большой скорости, и что пилотировал вертолет в этот момент, вероятно, пилот А.

«Предположительно, пилоты получили общую информацию о состоянии погоды в районе Тохоку во время брифинга утром в день вылета», - говорится в отчете. «Возможно, они проверили погодные условия аэропортов Акита и Аомори... перед вылетом...»

«При том обстоятельстве, что ни один из пилотов не получил обновленную информацию о погоде на метеостанции аэропорта Аомори, они, вероятно, продолжили полет, не зная о том, что было выпущено предупреждение о тумане и продолжение его действия. Учитывая, что головной офис не знал о выпущенном предупреждении о тумане по району Симокита, имея только информацию о благоприятных погодных условиях в районах Акита и Аомори, помня о том, что месяц назад данный КВС прекратил полет из-за ухудшения погодных условий, головной офис, вероятно, ожидал, что данным экипажем будут предприняты аналогичные действия, и не принял мер по получению обновленной метеосводки».

Как следует из записи локатора, полет осуществлялся в направлении на север от Аомори. Пилоты, по-видимому, рассчитывали обнаружить корабль до того, как он войдет в бухту Муцу. Вероятно, видимость на некоторых участках полета уменьшалась до 1500 м – менее, чем установлено правилами полетов по приборам в данном районе.

Согласно отчету, пилоты, возможно, продолжали полет потому, что они могли видеть береговую линию и ожидали, что погода улучшится.

В отчете также говорится, что, тем не менее, туман в районе острова Бентендзима и у восточного побережья скорее всего удерживался, поскольку море оставалось спокойным, а ветра не было.

«Вероятно, что при таких погодных условиях визуальное суждение о высоте было затруднено, ... так как горизонт был закрыт туманом», - говорится в отчете. Далее сказано, что в результате этого пилоты, вероятно, испытывали затруднение в определении пространственного положения вертолета, и что КВС «должен был прекратить следование в восточном направлении от мыса Омасаки».



Вертолет Eurocopter AS 350B – общего назначения, оснащен одним турбовальным двигателем Turbomeca Arriel 1B, несущий винт с тремя лопастями из стеклопластика, вращающийся по часовой стрелке при виде сверху.

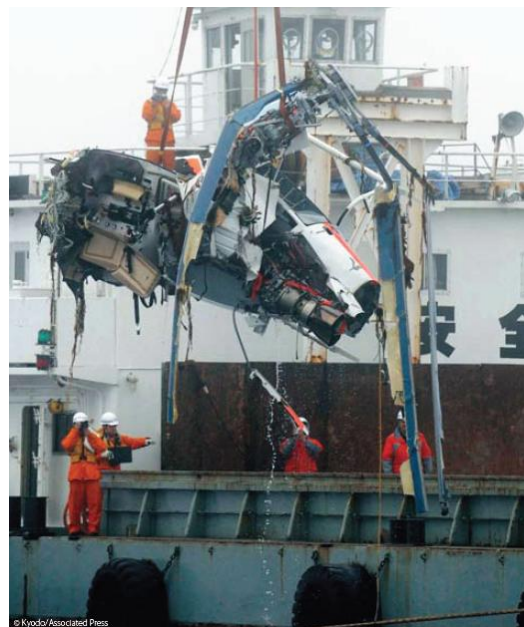
Впервые был выпущен фирмой Aerospatiale в 1977 г. AS 350B имеет два стандартных сиденья ковшевого типа в передней части кабины и два двухместных неразделенных сиденья в задней части.

Максимальный нормальный взлетный вес вертолета – 1950 кг, с грузом на внешней подвеске - 2100 кг. Максимальная скороподъемность 1575 футов в минуту, максимальная крейсерская скорость на уровне моря 125 узлов, потолок 15000 футов. Высота висения при влиянии воздушной подушки 8,2 фута, без влияния – 5900 футов. Дальность полета 700 км с максимальным запасом топлива 535 л.

Пилоты, возможно, в момент катастрофы совершали попытку выйти из тумана, - говорится в отчете.

«Вероятно, вертолет был в левом развороте на обратный курс, чтобы выйти из тумана, поскольку при полете в этом направлении не ожидалось препятствий и пилоту «А» было удобней обозреть пространство». Несмотря на этот маневр, воздушное судно, вероятно, вошло в плотный туман, и всё вокруг стало белым. Вероятно, в этих условиях . . . пилот «А» потерял горизонт в качестве ориентира . . . и не смог быстро перейти на полет по приборам, в результате чего потерял пространственную ориентировку, не смог выдержать высоту и на большой скорости столкнулся с водной поверхностью».

Согласно отчету, корабль в это время находился в 7 км западнее места катастрофы и вполне вероятно, что не был замечен с борта вертолета вследствие плохой видимости».



Останки новостного вертолета AS 350B грузят на корабль возле побережья Японии, в районе Cape Omasaki

Статья основана на материалах отчета AA2009-5 Департамент безопасности на транспорте Японии о расследовании авиационного происшествия с вертолетом Aerospatiale AS 350B, JA 9755, произошедшего на поверхности моря у мыса Омасаки, префектура Аомори, 6 июля 2008 г. около 11:45 по японскому времени. Отчет утвержден 12 июня 2009 г. комитетом по воздушному транспорту Департамента безопасности на транспорте Японии.