



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

ПРИКАЗ

28 ноября 2014

Москва

№

444

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационных происшествий с вертолетами R-44-II RA-06217,
EC-120B RA-07232 и КАВ-44 RA-1975G**

30.04.2014 в районе г. Инта (Республика Коми) произошла катастрофа вертолета R-44-II RA-06217 ООО «Транслизинг» (не имеет сертификата эксплуатанта). В результате авиационного происшествия пилот вертолета погиб.

13.05.2014 в Ленинградской области произошла катастрофа вертолета EC-120B RA-07232, принадлежащего частному лицу. В результате авиационного происшествия пилот и находившийся на борту вертолета один пассажир погибли.

23.07.2014 в районе населенного пункта Ивашка (Камчатский край) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) вертолета КАВ-44 RA-1975G, принадлежащего частному лицу. В результате авиационного происшествия пилот и находившийся на борту вертолета один пассажир погибли.

Все три указанные выше катастрофы явились следствием нарушений пилотами вертолетов правил полетов, выразившихся в выполнении полетов на высоте менее безопасной в условиях хуже установленного метеорологического минимума, что привело к столкновению воздушного судна с землей (водной поверхностью) в управляемом полете. По результатам расследований всех катастроф также был сделан вывод о том, что пилоты перед началом полета не проводили надлежащего анализа метеорологической обстановки.

Кроме того, авиационным происшествиям могла способствовать переоценка пилотами-любителями своих навыков выполнения полетов. В двух случаях (катастрофа вертолета R-44-II RA-06217 и ЕЭВС вертолета RA-1975G) общий налет пилотов-любителей не превышал 200 часов.

В одном случае (катастрофа вертолета EC-120B RA-07232), авиационному происшествию способствовало нахождение пилота в состоянии алкогольного опьянения.

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 подпунктом 5.4.6 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 до 15.12.2014 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС.

2. Рекомендовать эксплуатантам самолетов с максимальной взлетной массой менее 10 тонн, вертолетов, воздушных судов авиации общего назначения, руководителям авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС:

2.1. с летным составом изучить настоящий приказ и тщательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с вертолетами R-44-II RA-06217, EC-120B RA-07232 и ЕЭВС вертолетом КАВ-44 RA-1975G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.2. обратить внимание пилотов воздушных судов авиации общего назначения на то, что пренебрежение необходимостью анализа метеорологической обстановки перед началом полета является основной причиной большинства катастроф, связанных со столкновением воздушного судна с землей (водной поверхностью) в управляемом полете.

2.3. с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах типа R-44, провести занятия по изучению извещения по безопасности полетов SN-18 руководства по летной эксплуатации вертолета R-44, обратив внимание на опасность выполнения полетов в условиях ограниченной видимости и ночью.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 28 июля 2014 № 444

**Обстоятельства авиационных происшествий с вертолетами
R-44-II RA-06217, EC-120B RA-07232 и КАВ-44 RA-1975G**

30.04.2014, днем, в сложных метеоусловиях, в районе г. Инта (Республика Коми) произошла катастрофа вертолета R-44-II RA-06217 ООО «Транслизинг» (не имеет сертификата эксплуатанта).

Пилот вертолета выполнял полет по маршруту Кожим – Инта. Пассажиров на борту вертолета не было.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета R-44-II RA-06217 (далее – комиссия по расследованию катастрофы вертолета R-44-II RA-06217) было установлено, что 09.04.2014 пилот закончил обучение на курсах первоначальной подготовки пилотов-любителей на вертолет R-44, однако на момент авиационного происшествия свидетельства пилота не имел. Таким образом, полет 30.04.2014 выполнялся с нарушением требований воздушного законодательства Российской Федерации.

После завершения обучения общий налет пилота составлял 40 часов 10 минут, в том числе самостоятельно – 10 часов 10 минут. В день авиационного происшествия пилот налетал 3 часа 18 минут. С учетом успешного прохождения обучения пилот мог быть допущен к полетам по метеорологическому минимуму 300×5000 метров.

Достоверно установить, обращался ли пилот к какому-либо источнику метеорологической информации перед выполнением полета 30.04.2014, не представилось возможным. Предполагаемая фактическая погода на месте авиационного происшествия: ветер у земли 220° 2 м/с, видимость примерно 1500 метров, возможно, туман, видимость в тумане примерно 700 метров, облачность значительная разорвано-слоистая, высота нижней границы облачности 60 метров, температура воздуха +4°С.

Фактические и прогнозируемые метеорологические условия не позволяли пилоту принимать решение на выполнение полета.

После взлета в районе населенного пункта Кожим полет выполнялся над заснеженной тундрой. Условия ухудшенной видимости в сочетании с «близкой» подстилающей поверхности могли привести к потере пилотом визуального контакта с земной поверхностью, контроля за высотой полета и вертикальной скоростью. В результате неконтролируемого снижения, на удалении 7 км до посадочной площадки Инта произошло столкновение вертолета с землей. Пилот вертолета погиб.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы вертолета R-44-II RA-06217:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом Robinson R-44II RA-06217 явилась потеря пилотом контроля за высотой полета в условиях ухудшенной видимости и «белизны» подстилающей поверхности (отсутствие контрастности и видимости естественного горизонта) при выполнении полета в метеоусловиях хуже минимума, рекомендованного к присвоению при получении свидетельства пилота, что привело к неконтролируемому снижению вертолета и к его столкновению с земной поверхностью».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44-II RA-06217, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-06217.pdf.

13.05.2014, ночью, в сложных метеоусловиях, в Ленинградской области произошла катастрофа вертолета ЕС-120В RA-07232, принадлежащего частному лицу.

Выполнялся полет по маршруту посадочная площадка «Поселковая» - посадочная площадка «Бурный». Кроме пилота, на борту вертолета находился один пассажир.

Пилот вертолета был допущен к полетам на вертолетах по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) днем, по метеоминимуму 150×2000 метров. Допуска к полетам ночью по ПВП пилот не имел. Общий налет пилота составлял 873 часа, на вертолете ЕС-120 – 121 час.

При подготовке к полету пилот за получением метеорологической консультации не обращался.

Фактическая погода по району характеризовалась наличием средней кучево-дождевой облачности с нижней границей 300 - 500 метров, видимостью под облаками от 4 до 10 км. Отмечалась отдельная мощно-кучевая и кучево-дождевая облачность высотой до 9000 метров, грозовая деятельность с сильным, порывистым ветром до 17 м/с, с понижением облачности до 100 метров, дымка, ливневой дождь, ухудшение видимости под облаками до 1000 - 1500 метров.

Полет выполнялся в воздушном пространстве класса G. После взлета пилот вертолета радиосвязь с органами обслуживания воздушного движения не устанавливал.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета ЕС-120В RA-07232 (далее – комиссия по расследованию катастрофы вертолета ЕС-120В RA-07232) было установлено, что после взлета с посадочной площадки «Поселковая» пилот выполнял полет не в направлении посадочной площадки «Бурный» с курсом 358°, а в направлении береговой черты Ладожского озера с курсом 30°- 40°, наиболее вероятно, с целью выхода на береговую черту и дальнейшего продолжения полета вдоль нее до

конечной цели маршрута - посадочной площадки «Бурный», расположенной на берегу Ладожского озера.

Комиссия по расследованию катастрофы вертолета ЕС-120В RA-07232 сделала вывод о том, что в процессе следования по маршруту, наиболее вероятно, началось ухудшение метеоусловий до значений, ниже установленных для правил визуальных полетов. При этом пилот продолжал выполнение полета со снижением с целью сохранения визуального контакта с землей.

Выполнение полета ночью, над безориентирной местностью, в условиях ухудшенной видимости и дождевых осадков привело к столкновению вертолета с верхушками деревьев высотой 25 – 30 метров.

В результате авиационного происшествия пилот и пассажир погибли.

Вертолет был обнаружен через 5 дней после авиационного происшествия на удалении 25 км от посадочной площадки «Поселковая».

Установленный на борту вертолета аварийный маяк в результате авиационного происшествия не сработал вследствие того, что его трехпозиционный переключатель находился в нейтральном (выключенном) положении, а штепсельный разъем пульта управления радиомаяком в кабине и коаксиальный кабель антенны не были подключены.

При проведении судебно-медицинской экспертизы в мышце трупа пилота был обнаружен этиловый спирт в концентрации 1,7 промилле, что соответствует средней степени алкогольного опьянения.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы вертолета ЕС-120В RA-07232:

«Причинами катастрофы вертолета ЕС-120В RA-07232, наиболее вероятно, явились:

невыдерживание командиром воздушного судна безопасной высоты полета при попадании в метеорологические условия, не обеспечивающие возможность соблюдения на маршруте правил визуального полета, что привело к столкновению воздушного судна с верхушками деревьев;

невыполнение требований нормативных документов о возврате на аэродром вылета при несоответствии метеоусловий для продолжения полета;

выполнение полета ночью без соответствующей подготовки и допуска.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих неблагоприятных факторов:

неудовлетворительным анализом командиром воздушного судна метеоусловий при принятии решения на вылет;

выполнением полета в состоянии алкогольного опьянения».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом ЕС-120В RA-07232, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-07232.pdf.

23.07.2014, днем, в сложных метеоусловиях, в районе населенного пункта Ивашка (Камчатский край) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) вертолета КАВ-44 RA-1975G, принадлежащего частному лицу. ЕЭВС вертолета КАВ-44 RA-1975G был создан на базе вертолета R-44A.

Выполнялся полет по маршруту Белореченск – Ивашка, на борту вертолета находились пилот и один пассажир. Населенные пункты Белореченск и Ивашка находятся в воздушном пространстве класса G, однако часть маршрута полета проходила через район аэродрома Оссора, находящегося в воздушном пространстве класса C. В нарушение установленных требований, полет выполнялся без уведомления и связи с органами обслуживания воздушного движения.

Пилот вертолета был допущен к полетам днем по ПВИР по метеоминимуму 200×3000 метров. Общий налет пилота составлял 195 часов.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС вертолета КАВ-44 RA-1975G (далее – комиссия по расследованию катастрофы вертолета КАВ-44 RA-1975G) пришла к выводу о том, что в момент авиационного происшествия метеорологические условия характеризовались уменьшением видимости до 200 метров (туман).

В период предполетной подготовки 23.07.2014 пилот вертолета за консультацией о метеорологической обстановке по районам полетов и за полетной документацией в авиационный метеорологический центр «Елизово» и на авиационную метеорологическую станцию «Оссора» не обращался.

По объяснению очевидца, незадолго до авиационного происшествия ему с борта вертолета позвонил пилот с просьбой проинформировать о метеоусловиях в районе населенного пункта Ивашка. Внимание пилота было обращено на сильный туман, однако он принял решение о продолжении полета до населенного пункта Ивашка.

Полет по маршруту выполнялся над морем, при этом основным ориентиром для пилота была береговая черта. Наиболее вероятно, что в процессе выполнения полета вдоль береговой линии пилот потерял визуальный контакт с основным ориентиром из-за попадания в полосу прибрежного тумана. После потери пространственной ориентировки пилот не справился с управлением, что привело к столкновению вертолета с водной поверхностью.

В результате авиационного происшествия пилот и пассажир погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС вертолета КАВ-44 RA-1975G:

«Катастрофа ЕЭВС вертолета КАВ-44 RA-1975G произошла, наиболее вероятно, из-за потери пилотом пространственной ориентировки при выполнении полета в тумане, что привело к столкновению с водной поверхностью.

При выполнении полета командир воздушного судна нарушил установленный метеоминимум 200×3000 и не учел положения извещения по безопасности полетов SN-18 РЛЭ вертолета Robinson R-44-II».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в

окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолета КАВ-44 RA-1975G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-1975g.pdf.