



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

О. В. Шенников

Москва

№ 444

**О реализации мероприятий по результатам расследований
авиационных происшествий с вертолетом AS-350 В3 RA-04037,
самолетом А36ТС «Bonanza» RA-2587G и вертолетом R-66 RA-06239**

29.11.2015 в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре при выполнении коммерческих воздушных перевозок произошла катастрофа вертолета AS-350 В3 RA-04037 ООО «Авиакомпания «Скол». Находившиеся на борту вертолета два члена экипажа и два пассажира погибли.

13.12.2015 в Ставропольском крае при выполнении полета по маршруту в районе Боргустанского хребта произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) самолета А36ТС «Bonanza» RA-2587G, принадлежавшего частному лицу. В результате авиационного происшествия находившиеся на борту самолета пилот и три пассажира погибли.

02.02.2016 в Тамбовской области при выполнении облета воздушного судна в районе посадочной площадки Кирсановка произошла авария с вертолетом R-66 RA-06239 ООО «Юго-Восточная агрогруппа» (сертификата эксплуатанта не имеет). Пилот вертолета и пассажир получили серьезные телесные повреждения.

Авиационным происшествиям способствовали такие факторы, как сложные метеорологические условия, потеря пространственной ориентировки, а также выполнение полета на высоте ниже безопасной и отсутствие контроля за высотой полета над безориентирной заснеженной поверхностью земли.

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:

1.1. до 17.06.2016 настоящий приказ довести до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, легкие и сверхлегкие

воздушные суда, авиационных учебных центров, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения (АОН), а также органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);

1.2. при выдаче свидетельств частного пилота акцентировать внимание на соответствии налета по приборам и ночью требованиям пунктов 3.3 и 3.4 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147;

1.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), эксплуатантам воздушных судов АОН:

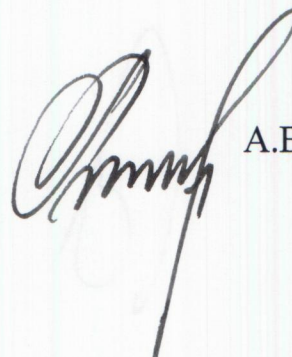
1.3.1. изучить с летным составом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с вертолетом AS-350 B3 RA-04037, самолетом A36TC «Bonanza» RA-2587G и вертолетом R-66 RA-06239, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.3.2. проконтролировать реализацию мероприятий, указанных в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей пилотами пространственной ориентировки при попадании в метеорологические условия, не позволяющие выполнять полеты по ПВП (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на сайте Росавиации, категории CFIT, UIMC);

1.3.3. организовать повторное изучение диспетчерами управления воздушным движением результатов расследования катастрофы вертолета AS-350 B3 RA-04037 и требований Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 25.11.2011 № 293, в аспекте предоставления экипажам воздушных судов при полетно-информационном обслуживании сведений о фактических и/или ожидаемых явлениях погоды по маршруту полета.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 09.11.2015 № 474

**Обстоятельства авиационного происшествия
с вертолетом AS-350 B3 RA-04037, самолетом A36TC «Bonanza» RA-2587G и
вертолетом R-66 RA-06239**

29.11.2015 днем в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре при выполнении полета с целью перевозки пассажиров произошла катастрофа вертолета AS-350 B3 RA-04037 ООО «Авиакомпания «Скол».

На борту вертолета, кроме двух членов экипажа, находилось два пассажира. Полетная масса (1784 кг) и центровка (3.41 м) не выходили за установленные ограничения.

Командир воздушного судна был допущен к полетам по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) при метеоусловиях 150×2000 м. На посадочной площадке «Полигон «СКОЛ» экипажем вертолета при подготовке к полету был получен прогноз погоды по площадям Ханты-Мансийска, который не препятствовал принятию решения о выполнении полета по ПВП: видимость локально 4000 м, слабый снег, дымка, облачность значительная в слое 200 – 450 м над уровнем земли, умеренное обледенение в облаках.

Через 10 минут после взлета вертолета с посадочной площадки «Полигон «СКОЛ» авиационной метеостанцией Ханты-Мансийск был составлен и передан органам обслуживания воздушного движения корректив к прогнозу в формате GAMET на ухудшение погодных условий по району полетной информации Ханты-Мансийск: видимость 4000 м, слабый снег, дымка; локально (местами) в низинах и над реками видимость 1000 м, дымка; облачность значительная в слое 200 – 450 м над уровнем земли; локально (местами) в низинах и над реками облачность сплошная в слое 120 – 450 м над уровнем земли, умеренное обледенение в облаках. Сведений об ухудшении метеоусловий по маршруту экипаж не имел.

Комиссия по расследованию катастрофы вертолета AS-350 B3 RA-04037 сделала вывод о том, что по маршруту полета в пойме реки Охлым имело место существенное ухудшение метеоусловий: видимость 200 – 300 м, туман, облачность сплошная слоистая, нижняя граница 50 – 70 м.

Перед столкновением с землей полет выполнялся на истинных высотах 50 – 70 м. Вследствие полета на высоте ниже безопасной в условиях ограниченной видимости вертолет столкнулся с заснеженной поверхностью покрытой льдом реки. В результате авиационного происшествия члены экипажа и пассажиры погибли.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом AS-350 B3 RA-04037 стала потеря КВС пространственной ориентировки в условиях ограниченной видимости и «близны» подстилающей поверхности, что привело

к неконтролируемому снижению с креном и столкновению вертолета с покрытой льдом поверхностью реки.

Сопутствующим фактором явилось выполнение полета по ПВП на высоте ниже безопасной».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом AS-350 В3 RA-04037, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

13.12.2015 днем в Ставропольском крае произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) самолета А36ТС «Bonanza» RA-2587G, принадлежавшего частному лицу.

На борту воздушного судна находились пилот и три пассажира.

Полет по маршруту посадочная площадка Мирный (г. Кисловодск) – населенный пункт Средняя Ахтуба выполнялся в воздушном пространстве класса С, без получения разрешения на использование воздушного пространства.

Комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета А36ТС «Bonanza» RA-2587G установила, что пилот самолета (не имеющий авиационного образования) не прошел обучения в требуемом объеме (полеты ночью не выполнялись), в связи с чем в выдаче свидетельства пилота ему было отказано. Кроме того, не было подтверждено, что пилот имел необходимый налет по правилам полетов по приборам (далее – ППП).

Полеты выполнялись на воздушном судне, не имеющем сертификата летной годности.

Участок полета по маршруту проходил с пересечением Боргустанского хребта, который на момент взлета был закрыт сплошной облачностью. Комиссией по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета А36ТС «Bonanza» RA-2587G был сделан вывод о том, что после входа в облачность пилот, не имевший навыков полетов по ППП, мог потерять пространственную ориентировку и допустить произвольный ввод самолета в сложное пространственное положение с последующим интенсивным снижением. Самолет столкнулся с землей с углом наклона траектории 30 – 40°. В результате авиационного происшествия пилот и пассажиры погибли.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия явилась потеря КВС пространственной ориентировки при выполнении полета по ППП в облаках, приведшая к непреднамеренному вводу самолета в интенсивное снижение и столкновению с землей.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов: отсутствием у КВС навыков в полетах по ППП;

принятием КВС решения о вылете при метеоусловиях, не соответствующих выполнению полета по ПВП;

невыполнением КВС требований ФАП-128 о возврате на аэродром вылета при ухудшении в полете метеоусловий ниже установленных для ПВП;

наличием обледенения в облаках, затруднявшего управление воздушным судном, не оборудованным для полетов в условиях обледенения».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом А36ТС «Bonanza» RA-2587G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

02.02.2016 в районе посадочной площадки Кирсановка (Тамбовская область) произошла авария с вертолетом R-66 RA-06239 ООО «Юго-Восточная агрогруппа» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Пилот вертолета выполнял облет воздушного судна. При этом на борт воздушного судна был взят один пассажир.

После взлета пилот перелетел на заснеженное, безориентирное поле и на высоте 2 – 3 м начал разгон над его поверхностью. Полет выполнялся в направлении повышения рельефа местности. Комиссия по расследованию аварии вертолета R-66 RA-06239 сделала вывод о том, что пилот упустил контроль за высотой полета, что привело к столкновению лыжного шасси с поверхностью земли и последующему капотированию вертолета. В результате аварии пилот и пассажир получили серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06239 явилось столкновение с земной поверхностью в управляемом полете, что, наиболее вероятно, вызвано утратой КВС контроля за высотой полета над безориентирной заснеженной поверхностью, имеющей плавное повышение рельефа до высоты в месте первого касания, сопоставимой с высотой полета вертолета».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06239, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.