



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

02 июня 2017г.

Москва

№ 449-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетами R-66 RA-06347 и R-44-II RA-04347

07.08.2016 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Борки (Воронежская область) произошла авария вертолета R-66 RA-06347, принадлежащего Некоммерческому Партнерству «Вертолетный клуб «Солнечный» (сертификат эксплуатанта не имело).

Авария произошла из-за невыдерживания пилотом установленных безопасных высот полета и недостаточной осмотрительности по маршруту следования, что привело к столкновению вертолета с проводами линии электропередач.

22.10.2016 при выполнении полета ночью в районе населенного пункта Нижнее Гирюнино (Забайкальский край) произошла катастрофа вертолета R-44-II RA-04347, принадлежащего ООО «Урюмкан» (сертификат эксплуатанта не имело).

Катастрофа произошла в результате потери экипажем пространственной ориентировки.

Информация об обстоятельствах и причинах аварии вертолета R-66 RA-06347 и катастрофы вертолета R-44-II RA-04347 приведена в приложении к настоящему приказу.

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 (далее – ПРАПИ-98), и подпунктами 5.4.6 и 9.9 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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН).

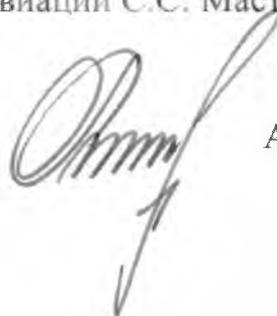
1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.2.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетами R-66 RA-06347 и R-44-II RA-04347, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей по изучению извещений по безопасности SN 16, SN 18 и SN 26 Руководства по летной эксплуатации вертолетов R-44 и R-66.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 02.06.2017 № 449-17

**Обстоятельства авиационных происшествий с вертолетами
R-66 RA-06347 и R-44-II RA-04347**

07.08.2016 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Борки (Воронежская область) произошла авария вертолета R-66 RA-06347, принадлежащего Некоммерческому Партнерству «Вертолетный клуб «Солнечный».

Выполнялся полет с четырьмя пассажирами на борту. Полет проходил в визуальных метеорологических условиях по правилам визуального полета (далее – ПВП).

В нарушение установленных правил полетов пилот вертолета выполнил снижение до высоты ниже безопасной (150 метров) и на скорости не менее 200 км/час продолжил полет вдоль русла реки Воронеж. В руководствах по летной эксплуатации вертолетов типа R-44 и R-66 содержится извещение по безопасности SN-16 «Линии электропередач несут смерть», в котором обращено внимание на необходимость выполнения полетов на высоте не ниже 500 футов (150 м) над уровнем земли, за исключением этапов взлета или посадки.

При полете на высоте 5 – 6 метров произошло столкновение вертолета с проводами линии электропередач (далее – ЛЭП), пересекавшими русло реки. Пролетев после столкновения около 190 м, вертолет столкнулся с земной поверхностью и опрокинулся на левый борт. Пассажиры и пилот получили серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06347 явилось столкновение воздушного судна с проводами ЛЭП в управляемом полете на предельно-малой высоте (5 – 6 м) над водной поверхностью.

Способствующими факторами авиационного происшествия, наиболее вероятно, явились:

- снижение ниже высоты 150 м, определенной полетным заданием;
- недостаточная осмотрительность пилота при выполнении полета по ПВП;
- неучет пилотом наличия искусственных препятствий в районе полета;
- отсутствие маркировки проводов ЛЭП».

22.10.2016 при выполнении полета ночью в районе населенного пункта Нижнее Гирюнино (Забайкальский край) произошла катастрофа вертолета R-44-II RA-04347, принадлежащего ООО «Урюмкан».

Выполнялся перелет с посадочной площадки Золоторечинск на участок Дзалай-Кадай в воздушном пространстве класса «G».

На борту вертолета находились два пилота и пассажир.

Левое кресло занимал пилот, имевший свидетельство пилота коммерческой авиации, срок действия медицинского заключения которого истек 21.10.2016. На правом кресле находился пилот, имевший свидетельство частного пилота. Штатное место командира воздушного судна вертолета R-44 находится справа. По результатам расследования было установлено, что пилот, занимавший правое кресло, выполнял полет в состоянии алкогольного опьянения.

Комиссия по расследованию авиационного происшествия не смогла определить, кто из пилотов и на каких этапах полета осуществлял активное пилотирование вертолетом.

Пилоты вертолета R-44-II RA-04347 не имели допуска к выполнению полетов по правилам приборного полета (далее – ППП), вертолет R-44 к полетам по ППП не сертифицирован.

Полет выполнялся ночью, в метеорологических условиях, отвечающих требованиям для полетов по ПВП. Однако, комиссия по расследованию отметила, что полет выполнялся над местностью, не имеющей световых ориентиров, что могло усложнить пилотирование вертолета по ПВП. В руководстве по летной эксплуатации вертолета R-44 (извещения по безопасности полетов SN-18, SN-26) приведена информация о высоком риске потери пространственной ориентировки при плохих метеорологических условиях и при полетах ночью.

Наиболее вероятно, потеря пилотами внешних визуальных ориентиров в процессе полета ночью привела к потере пространственной ориентировки. В результате неконтролируемого снижения вертолета произошло его столкновение с земной поверхностью с левым креном не менее 15° и тангажем на пикирование около 30° , пилоты и пассажир погибли.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом R-44-II RA-04347, наиболее вероятно, явилась потеря экипажем пространственной ориентировки при полете ночью по правилам визуального полета. Причиной потери ориентировки, наиболее вероятно, явилось отсутствие видимости линии естественного горизонта и наземных световых ориентиров.

Способствующим фактором, возможно, явилось выполнение полета одним из членов экипажа в состоянии алкогольного опьянения».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с вертолетами R-66 RA-06347 и R-44-II RA-04347 приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.