



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

*Валентина Юрчи*

Москва

№

*646-11*

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационных происшествий с гидросамолетом Че-26Б2 RA-2642G  
и вертолетом R-44 RA-04371**

19.06.2016 в 25 км юго-западнее аэродрома Ханты-Мансийск произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) гидросамолетом Че-26Б2 RA-2642G, принадлежащим частному лицу.

После выполнения взлета с акватории озера Баклановское гидросамолет столкнулся с кронами деревьев, что привело к дальнейшему столкновению с земной поверхностью. Владелец гидросамолета, осуществлявший пилотирование воздушного судна погиб, два пассажира, находившиеся на борту, получили серьезные телесные повреждения. Катастрофа явилась следствием нарушения правил эксплуатации гидросамолета и управления воздушным судном в состоянии алкогольного опьянения.

08.07.2016 в Красноярском крае произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R-44 RA-04371, принадлежащим ООО «Форт-Росс» (сертификата эксплуатанта не имеет).

При выполнении полета по горному ущелью в направлении повышения рельефа вертолет столкнулся со склоном горы. Находившиеся на борту воздушного судна пилот и три пассажира не пострадали.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий 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, 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. до 01.09.2017 довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей воздушных судов АОН настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с гидросамолетом Че-26Б2 RA-2642G и вертолетом R-44 RA-04371, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

обратить внимание командно-летного, инспекторского, инструкторского составов, членов летных экипажей и владельцев воздушных судов АОН на предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность за выполнение полетов с нарушением установленных требований по допуску к полетам воздушных судов и членов экипажей, а также за нарушение порядка использования воздушного пространства;

провести занятия с членами летных экипажей вертолетов по изучению особенностей выполнения полетов в горной местности, определению максимального взлетного веса вертолета, наивыгоднейших скоростей набора высоты, определению полетного веса, при котором возможно висение вертолета;

обратить внимание членов летных экипажей вертолетов на мероприятия по обеспечению безопасности полетов и результаты расследований авиационных происшествий с вертолетами R-44, происшедших в высокогорной местности (приказы Росавиации от 06.11.2012 № 753 «Об авиационных происшествиях с вертолетами R-44 Raven I RA-04331 и R-44 Raven I RA-04332» и от 21.05.2013 № 285 «Об авиационном происшествии с вертолетом R-44-II RA-04142», размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория LOC-I).

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 Вавунова № 696-17

**Обстоятельства авиационных происшествий с гидросамолетом Че-26Б2  
РА-2642G и вертолетом R-44 РА-04371**

19.06.2016 владельцем гидросамолета Че-26Б2 РА-2642G планировалось выполнение облета воздушного судна (далее – ВС) с акватории озера Баклановское, расположенного в 25 км юго-западнее аэродрома Ханты-Мансийск. На борту гидросамолета находился его владелец, осуществлявший пилотирование, и два пассажира представители разработчика ВС.

Владелец гидросамолета не имел свидетельства пилота гражданской авиации. Сертификат летной годности воздушного судна не оформлялся. Полет выполнялся в воздушном пространстве класса «С» без разрешения на использование воздушного пространства и без связи с органами обслуживания воздушного движения.

В ходе расследования комиссия Межгосударственного авиационного комитета (далее – комиссия по расследованию) установила, что полет планировался с целью проверки поведения гидросамолета на взлете и в полете с максимальной взлетной массой. По расчетам комиссии по расследованию, взлетный вес гидросамолета составлял 1370 кг при допустимом 1400 кг.

Выполнить взлет удалось только с третьей попытки, для этого пришлось увеличить длину разбега примерно вдвое (до 450 м). После взлета вертикальная скорость набора высоты составила менее 1 м/с. На удалении 2,5 км от точки отрыва гидросамолет столкнулся с кронами деревьев высотой 25-30 м, упал на землю и сгорел. В результате авиационного происшествия владелец ВС погиб, пассажиры получили серьезные телесные повреждения.

При проведении судебно-химического исследования установлено, что в крови и в моче владельца ВС обнаружен этиловый спирт в количестве, соответствующем средней степени алкогольного опьянения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с ЕЭВС гидросамолетом Че-26Б2 РА-2642G явилось невыдерживание профиля набора высоты после взлета с воды с максимально допустимым весом, что привело к столкновению ВС с кронами деревьев и земной поверхностью.

К возможным факторам, способствовавшим возникновению катастрофической ситуации в полете, относятся:

- отсутствие профессиональной подготовки в качестве пилота гидросамолета;
- неиспользование взлетного режима работы двигателей;

- применение автомобильного бензина марки АИ-92К-5, не соответствующего рекомендованному фирмой ROTAX для двигателей 912ULS;
- выполнение взлета без закрылков;
- пилотирование в нетрезвом состоянии, соответствующем средней степени опьянения».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС гидросамолетом Че-26Б2 RA-2642G приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

08.07.2016 в Ермаковском районе Красноярского края произошла авария вертолета R-44 RA-04371, принадлежащего ООО «Форт-Росс» (сертификата эксплуатанта не имеет).

На борту вертолета находились командир воздушного судна и три пассажира. Правое кресло пилота (место командира воздушного судна) занимал пассажир, который на момент авиационного события проходил обучение по программе подготовки пилотов на вертолет R-44, свидетельство пилота гражданской авиации у него отсутствовало. Командир воздушного судна, по его объяснению, осуществлял активное пилотирование с левого кресла кабины пилотов.

Полет выполнялся между двух горных хребтов в направлении повышения рельефа местности. В соответствии с руководством по летной эксплуатации вертолета, приборная скорость, на которой обеспечивается максимальная скороподъемность, составляет 55 узлов. Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что в результате невыдерживания наивыгоднейшей для набора высоты скорости происходило уменьшение вертикальной скорости. Как следствие, пролетев около 13 км в сторону повышения рельефа местности, вертолет грубо приземлился на склоне горы высотой около 1550 м, задел несущим винтом деревья и опрокинулся на правый бок. Командир воздушного судна и пассажиры в результате авиационного происшествия не пострадали, вертолет получил существенные повреждения.

При расследовании также было установлено, что при нахождении вертолета на абсолютной высоте более 1400 м ширина ущелья составляла менее 300 м, что является нарушением требований пункта 3.111 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авария вертолета R-44 RA-04371 произошла при выполнении вынужденной посадки в горной местности, необходимость которой была обусловлена нехваткой мощности для продолжения набора высоты в направлении повышения рельефа.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- невыдерживание наивыгоднейшей скорости набора высоты;

- принятие решения на полет в горной местности с полетным весом, значение которого на некоторых участках маршрута не обеспечивало возможности висения вертолета даже в зоне влияния земли;

- непринятие своевременных мер по развороту на 180°, при этом в месте АП фактическая ширина ущелья (300 м) не соответствовала минимальным требованиям, предъявляемым ФАП-128 (500 м);

- возможное влияние турбулентности и нисходящих потоков при подходе к перевалу с подветренной стороны, при этом условий для возникновения сильных нисходящих потоков в месте АП не было».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04371 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

---