



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

ПРИКАЗ

16 мая 2014 г.

Москва

№ 259

**О реализации мероприятий по результатам расследований
авиационных происшествий с вертолетами R-44П RA-04206 и R-44 RA-06302**

16.10.2012 в районе населенного пункта Муравлянка (Тульская область) произошла катастрофа вертолета R-44П RA-04206, принадлежащего частному лицу.

06.08.2013 в районе поселка Давыдова (Иркутская область) произошла катастрофа вертолета R-44 RA-06302, принадлежащего ООО «ВСП Лизинг».

Авиационные происшествия были связаны со столкновением с землей в управляемом полете и явились следствием нарушения правил полетов в части выполнения полета в метеорологических условиях (ограниченная видимость), не соответствующих минимуму командира воздушного судна. 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 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 06.06.2014 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров и эксплуатантов авиации общего назначения, эксплуатирующих самолеты с максимальной взлетной массой менее 10 тонн и вертолеты.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров и эксплуатантам авиации общего назначения, эксплуатирующим самолеты с максимальной взлетной массой менее 10 тонн и вертолеты:

2.1. с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей самолетов с максимальной взлетной массой менее 10 тонн и вертолетов изучить настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с вертолетами R-44П

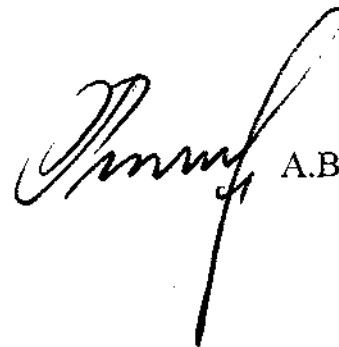
RA-04206 и R-44 RA-06302, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.2. с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей воздушных судов провести занятия по правилам принятия решения на вылет по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) и действиям при встрече с погодными условиями, не позволяющими продолжать полет по ПВП, с учетом требований пунктов 2.7.1, 2.8, 2.15, 2.17, 3.33, 3.69 – 3.76, 3.109, 5.37 и 5.45 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

2.3. обратить внимание на выполнение ранее данных рекомендаций, направленных на предотвращение авиационных событий, связанных с потерей пространственной ориентировки при выполнении полета в метеоусловиях ниже минимума и столкновением с землей в управляемом полете (приказ Росавиации от 22.06.2012 № 386 «Об авиационном происшествии с вертолетом Bell-407 RA-01899», приказ Росавиации от 11.10.2012 № 664 «Об авиационном происшествии с вертолетом AW119MKII RA-01980»).

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель

 А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 16 мая 2014 г. № 259

**Обстоятельства авиационных происшествий
с вертолетами R-44П RA-04206 и R-44 RA-06302**

16.10.2012 в районе населенного пункта Муравлянка (Тульская область) произошла катастрофа вертолета R-44П RA-04206, принадлежащего частному лицу.

Пилот вертолета выполнял полет по маршруту площадка Буньково (Московская область) – площадка Пляж (Воронеж).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета R-44П RA-04206 (далее – комиссия по расследованию катастрофы вертолета R-44П RA-04206) было установлено, что 16.10.2012 погоду Московской воздушной зоны и зоны района полетов Калужского местного диспетчерского пункта (далее – МДП) определял теплый сектор обширного циклона с центром над Балтикой. В теплом секторе отмечались дымки, туманы, слоистообразная облачность.

Подготовку к полету командир воздушного судна (далее – КВС) проводил самостоятельно. Комиссия по расследованию катастрофы вертолета R-44П RA-04206 не установила, каким образом и из каких источников пилотом были получены метеорологические условия по маршруту полета (наиболее вероятно, из сети Интернет).

Полет по маршруту выполнялся по ПВП, днем, на скорости 120 – 150 км/ч и истинной высоте 70–90 м. При этом относительная высота полета составляла 250–290 м, что ниже безопасной, которая в данном районе составляла 400 м. Пилот вертолета был допущен к полетам по метеоминимуму 150×2000×13.

При выходе КВС на связь с диспетчером Калужского МДП ему были переданы погодные условия по маршруту полета: ветер 120° 4 м/с, видимость 1400 м, в низинах туман 600 м, нижний край облачности 80 м, верхний до 1000 м, температура плюс 10 – 15°С. Подтвердив прием информации, КВС сообщил диспетчеру: «... подойдем поближе, может, будем уходить на запасной». В качестве запасного аэродрома КВС указывал Липецк.

Через 20 минут полета диспетчер сообщил пилоту информацию о фактической погоде в Липецке: туман 600 м, нижний край 80 м, верхний 1000 м, облачность сплошная.

В нарушение требований пунктов 3.33.4 и 3.109 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128), получив информацию от диспетчера об ухудшении метеоусловий до значений, ниже установленных для полета по ПВП, командир вертолета не принял решения о возврате или посадке на площадку, подобранную с воздуха.

Комиссия по расследованию катастрофы вертолета R-44II RA-04206 пришла к выводу о том, что фактическая погода на момент авиационного происшествия была: ветер у земли 140 – 160° скорость 2–3 м/с, видимость 500 – 700 м, туман, облачность сплошная слоистая, нижняя граница 50 – 80 м, температура воздуха плюс 10°С.

Пилот вертолета (мастер спорта России по самолетному спорту) имел общий налет 5436 часов, в том числе на вертолете Ми-2 – 1170 часов, на вертолете R-44 – 140 часов. В связи с тем, что КВС проходил первоначальную подготовку на других типах воздушных судов, в том числе и на вертолете Ми-2, его переподготовка на вертолет R-44 осуществлялась по программе подготовки летного состава на вертолете R-44, утвержденной Росавиацией, которая не предусматривала выполнения полетов в условиях отсутствия видимости внешних ориентиров.

Отсутствие навыков пилотирования вертолета R-44 по приборам с целью выполнения маневра выхода из метеоусловий ниже минимума могло привести к потере пилотом контроля пространственного положения вертолета.

Продолжая полет в приборных метеоусловиях, пилот на конечном участке маршрута, наиболее вероятно, потерял пространственную ориентировку.

В результате несоразмерных действий пилота при работе с органами управления вертолетом при потере пилотом пространственного положения произошло «перетяжеление» и падение оборотов несущего винта (далее – НВ). В результате «перетяжеления» НВ произошел разрыв обшивки лопастей и отрыв их хвостовых отсеков по линии лонжеронов.

Разрушение лопастей несущего винта привело к потере управляемости и столкновению вертолета с землей. В результате авиационного происшествия пилот погиб.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы R-44II RA-04206:

«Наиболее вероятно, непосредственной причиной катастрофы явились несоразмерные и неправильные действия пилота органами управления вертолетом при потере пространственного положения в метеоусловиях, хуже установленных для ПВП, приведшие к падению оборотов НВ ниже допустимых с последующим разрушением в воздухе несущей системы вертолета.

Авиационному происшествию способствовало:

непринятие КВС своевременного решения при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных для полета по ПВП о возврате на аэродром вылета, о полете на запасной аэродром или о выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха;

отсутствие у КВС подготовки к полетам только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия вертолета R-44II RA-04206, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-04206.pdf.

06.08.2013 в Иркутской области произошла катастрофа вертолета R-44 RA-06302, принадлежащего ООО «ВСП Лизинг».

Полет выполнялся в воздушном пространстве класса G по маршруту посадочная площадка в поселке Давыдова – Киренск (посадка на площадку, подобранную с воздуха) – посадочная площадка в поселке Давыдова.

Посадка на подобранную с воздуха площадку в районе Киренска была произведена в сумерках. После высадки пассажира и взятия на борт другого пассажира пилот продолжил выполнение полета для возврата на посадочную площадку в поселке Давыдова.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета R-44 RA-06302 (далее – комиссия по расследованию катастрофы вертолета R-44 RA-06302) не установила, каким образом и из каких источников пилотом были получены метеорологические условия по маршруту полета.

На момент авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-06302 действовал прогноз погоды, которым предусматривались видимость 2000 м, дымка, дым, местами в низинах, долинах рек и над населенными пунктами видимость 500 м, туман, редкая кучево-дождевая облачность с нижней границей 200 м. Ближайшими к месту события метеостанциями отмечалось ухудшение видимости из-за мглы и дыма от 2000 до 1000 метров.

Следование по маршруту Киренск – поселок Давыдова производилось в темное время суток, на малой высоте, вдоль берега реки Лена. На удалении 7 км от конечного пункта маршрута русло реки Лена поворачивает вправо на угол более 90°.

Выполняя полет на высоте ниже безопасной в условиях ночи и ограниченной видимости из-за возможного наличия тумана на реке пилот, наиболее вероятно, не увидел поворота реки вправо. Вертолет с большой поступательной скоростью на высоте 50 метров над уровнем воды столкнулся с кронами деревьев высотой 15 – 20 метров и упал на землю. Пилот вертолета и пассажир погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы вертолета R-44 RA-06302:

«Причиной катастрофы вертолета R-44 RA-06302 явилось выполнение командиром ВС, не имевшим соответствующей подготовки и допуска, полета по ПВП, ночью, что привело к столкновению вертолета с высоким берегом в месте крутого поворота реки в управляемом полете.

Способствующим авиационному происшествию фактором могло быть возможное (согласно прогнозу) наличие тумана в долине реки, вдоль которой выполнялся полет».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия вертолета R-44 RA-06302, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-06302.pdf.