



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

04 июля 2019г.

Москва

№ 520-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетами R66 RA-05750 и R44 II RA-05758

21.08.2017 при выполнении полета ночью в районе населенного пункта Малый Утриш (городской округ Анапа, Краснодарский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом R66 RA-05750 принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «Блэквуд Шиппинг» (г. Ростов-на-Дону) (сертификата эксплуатанта не имеет). Катастрофа произошла в результате потери пилотом пространственной ориентировки.

01.10.2018 при выполнении полета в районе аэродрома Бодайбо (Иркутская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом R44 II RA-05758 принадлежащего закрытому акционерному обществу «Артель старателей «Витим» (сертификата эксплуатанта не имеет). Катастрофа произошла в результате столкновения воздушного судна с проводами линии электропередач.

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, 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 территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетами R66 RA-05750 и R44 II RA-05758, 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 повторному изучению:

- информации о препятствиях в районах выполнения полетов с использованием маршрутных карт для выполнения полетов в воздушном пространстве классов C и G (ниже нижнего (безопасного) эшелона) и Сборника аэронавигационных данных об искусственных препятствиях (высотных объектах строительства);

- извещений по безопасности SN 16 и SN 18 Руководств по летной эксплуатации вертолетов R44 и R66;

- статьи 57 Воздушного кодекса Российской Федерации и пункта 2.4.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128;

- пунктов 54 – 58 главы VIII «Правила визуальных полетов» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказами Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51 (ФАП-136);

- пункта 6 Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.11.2005 № 139 и Приложений № 4, № 6 к данному приказу.

- требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с столкновением ВС с препятствиями в полете, выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория STOL, LALT).

1.2.3. при подготовке членов летных экипажей к маршрутным полетам расчет минимальной безопасной высоты полета осуществлять в соответствии с требованиями пункта 3 Приложения № 1 к ФАП-136;

1.3. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС АОН.

2. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации М.Ю. Костылеву до 01.08.2019 подготовить обращение в адрес Министерства транспорта Российской Федерации о целесообразности и порядке реализации рекомендации 5.3 комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом R66 RA-05750.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «04» июля 2019 г. № 520-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с вертолетами
R66 RA-05750 и R44 II RA-05758**

21.08.2017 при выполнении полета ночью в районе населенного пункта Малый Утриш (городской округ Анапа, Краснодарский край) произошла катастрофа вертолета R66 RA-05750 общества с ограниченной ответственностью «Блэквуд Шиппинг» (г. Ростов-на-Дону).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию АП) установлено, что 21.08.2017, командир воздушного судна (далее – КВС) через сеть Интернет в адрес Ростовского ЗЦ ЕС ОрВД подал план полета воздушного судна (далее – ВС) по маршруту: Ростов-на-Дону – Анапа – Ялта и обратно. После выполнения коммерческой перевозки пассажира из г. Анапа в г. Ялта и обратно, и общения с КВС R66 RA-05795, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «Центр винного туризма Абрау-Дюрсо», КВС принял решение изменить маршрут полета, для чего через сеть Интернет подал план полета ВС по маршруту: Анапа – Абрау-Дюрсо с указанием фиктивной принадлежности ВС к обществу с ограниченной ответственностью «Центр винного туризма Абрау-Дюрсо». Взлет с аэродрома Анапа КВС R66 RA-05795 произвел в 21 час 14 мин и через 1 мин КВС R66 RA-05750. Каждый КВС получил диспетчерское указание о наборе высоты 600 м по давлению 1005 гПа, и порядка обхода г. Анапа. Дальнейший полет по заявленному маршруту выполнялся в составе группы, где ведущим был КВС R66 RA-05795. Со слов ведущего группы следует, что перед вылетом для полета по заявленному маршруту ведомому был передан GPS-приемник с установленным маршрутом полета. Радиосвязь осуществлял ведущий, оба КВС на запросы диспетчера отвечали. В полете ведущий регулярно запрашивал ведомого и, не получив от него ответа, выполнил в сторону ведомого разворот на 180°. Убедившись, что ведомый повторяет его маневр, ведущий продолжал полет по маршруту. При очередном запросе ведомого и неполучения ответа, ведущий выполнил маневр на 180° и увидел столкновение вертолета с земной поверхностью. В результате АП КВС R66 RA-05750 погиб, ВС разрушено и частично сгорело.

В ходе расследования комиссией по расследованию АП установлено, что КВС выполнял полеты по правилам визуального полета (далее – ПВП) в темное время суток в период новолуния в состоянии усталости. В реестре выдачи свидетельств авиационного персонала Росавиации не имеется сведений о выдаче КВС свидетельства пилота гражданской авиации. КВС в нарушение требований пункта 7 Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в

учебные заведения гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 22.04.2002 № 50, действующего медицинского заключения не имел. Также установлено, что 13.07.2017 КВС было назначено административное наказание за управление ВС в состоянии алкогольного опьянения в г. Новороссийск.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной катастрофы вертолета R-66 RA-05750, наиболее вероятно, явилась потеря КВС пространственной ориентировки при полете ночью по ПВП на высоте ниже безопасной. Причиной потери ориентировки явилось попадание вертолета в условия полета при отсутствии видимости линии естественного горизонта и наземных световых ориентиров в процессе выполнения манёвров.

Способствующим фактором АП, возможно, явилось выполнение КВС полета в состоянии усталости.».

01.10.2018 при выполнении полета днем в районе аэродрома Бодайбо (Иркутская область) произошла катастрофа вертолета R44 II RA-05758 закрытого акционерного общества «Артель старателей «Витим».

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию АП) установлено, что КВС подал заявку в Новосибирский ЗЦ ЕС ОрВД на использование воздушного пространства 01.10.2018 по маршруту: посадочная площадка Березовая – Дадыхта – Икибзяк – Каверга – геоточка ($57^{\circ}45'$ с.ш.- $113^{\circ}24'$ в.д.) – посадочная площадка Березовая для выполнения полета на истинной высоте 300 м с техническими посадками по заявленному маршруту.

01.10.2018 с целью доставки пассажира на участок Каверга, КВС выполнил взлет с посадочной площадки Березовая и перелет на участок ремонтного цеха промышленной базы собственника, находящегося на берегу реки Витим. Взяв пассажира на борт вертолета, выполнил взлет и полет над руслом реки на предельно малой высоте, доложив диспетчеру аэродрома Бодайбо о взлете и дальнейшем следовании на истинной высоте 300 м. Через 2 мин после взлета, вертолет столкнулся с проводами линии электропередач (далее – ЛЭП), проходящих через реку Витим на высоте около 30 м. В результате АП КВС и пассажир погибли. ВС, получив значительные повреждения, затонуло.

Комиссия по расследованию АП, проанализировав материалы средств наружного наблюдения посадочной площадки, отметила, что в момент взлета вертолета наблюдалась разорванная слоистая облачность нижнего яруса, которая, наиболее вероятно, не позволила КВС занять заданную высоту и выполнить полет по ПВП, а плохая полетная видимость или отсутствие осмотрительности привели к столкновению с проводами ЛЭП.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авиационное происшествие с вертолетом R-44 II RA-05758 произошло при выполнении управляемого полета из-за столкновения с проводами воздушной ЛЭП и последующего столкновения с водной поверхностью р. Витим.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовало:

- выполнение полета на предельно малой высоте;

- необоснованное принятие решения КВС на выполнение полета по ПВП при отсутствии соответствующих метеорологических условий;
- неучет КВС наличия искусственных препятствий в районе выполнения полетов;
- недостаточная осмотрительность КВС при выполнении полетов;
- отсутствие маркировки на проводах ЛЭП.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с вертолетами R66 RA-05750 и R44 II RA-05758 приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.