



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

14 марта 2019г.

Москва

№ 191-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с вертолетом R-44 II RA-04308**

05.12.2017 в Ставропольском крае при выполнении воздушного патрулирования трассы нефтепровода произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом R-44 II RA-04308 ООО Авиакомпания «БАРКОЛ».

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета R-44 II RA-04308 (далее – комиссия) пришла к выводу, что катастрофа произошла, наиболее вероятно, по причине попадания воздушного судна (далее – ВС) в область приземного тумана, что привело к потере командиром воздушного судна (далее – КВС) пространственной ориентировки при выполнении левого разворота и столкновению ВС с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия КВС и находившийся на борту представитель заказчика погибли.

В ходе работы комиссией установлено, что еще до начала полетов в 2017 году на вертолете R-44, КВС прошел переподготовку на вертолет Ми-2 и далее выполнял полеты на данном типе ВС. Вместе с тем комиссией отмечено, что в отсутствие у КВС необходимого налета по приборам Южным МТУ Росавиации в свидетельство коммерческого пилота КВС необоснованно была внесена квалификационная отметка о типе ВС «вертолет Ми-2», тем самым были нарушены требования пункта 4.4 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 (далее – ФАП-147).

Аналогичные нарушения Южным МТУ Росавиации требований ФАП-147 были отмечены комиссией в ходе расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 II RA-06364 (приказ Росавиации от 13.02.2017 № 98-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 II RA-06364»).

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом R-44 II RA-04308 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. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации до 17.04.2019 подготовить обращение в адрес Минтранса России с предложением:

о разъяснении порядка применения требований ФАП-147 к обладателю свидетельства коммерческого (частного) пилота с квалификационной отметкой «вертолет» («самолет») в отношении приобретения налета по приборам на ВС, которые не допущены к полетам по приборам;

по внесению изменений в ФАП-147 в части установления требований к обладателю свидетельства пилота по умению читать, с приемлемым уровнем понимания, эксплуатационную и иную документацию ВС на языке, на котором ее принял разработчик.

После получения разъяснения Минтранса России организовать проведение территориальными органами Росавиации внеплановых проверок утвержденных программ летной подготовки (переподготовки) пилотов в авиационных учебных центрах на соответствие положений программ заявленным требованиям к результатам обучения в части приборного налета на вертолетах (самолетах), которые имеют эксплуатационные ограничения в отношении полетов по приборам.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации:

2.1. организовать в авиационных учебных центрах внеплановые проверки утвержденных программ летной подготовки (переподготовки) пилотов на легкие и/или сверхлегкие ВС на соответствие положений программ заявленным требованиям к результатам обучения;

2.1.1. после получения разъяснения Минтранса России организовать внеплановые проверки утвержденных программ летной подготовки (переподготовки) пилотов на соответствие положений программ заявленным требованиям к результатам обучения в части приборного налета на вертолетах (самолетах), которые имеют эксплуатационные ограничения в отношении полетов по приборам;

2.2. при выдаче свидетельств специалистов авиационного персонала акцентировать внимание на соответствие кандидатов на получение свидетельства требованиям федеральных авиационных правил;

2.3. при утверждении программ летной подготовки (переподготовки) пилотов организациям гражданской авиации, эксплуатирующим легкие и/или сверхлегкие ВС, и авиационным учебным центрам обратить внимание на соответствие положений программ федеральным авиационным правилам;

2.4. довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев ВС, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС авиации общего назначения (далее – АОН);

2.5. с учетом недостатков, выявленных в ходе расследования катастрофы вертолета R-44 II RA-04308, провести проверку сведений, указанных в документах, послуживших основанием для выдачи свидетельств, позволяющих выполнять функции пилота лицами, прошедшими переподготовку в ЧУ ДПО «Учебный центр «Комп Лэнг» (АУЦ № 236) на вертолет типа R-44, на соответствие требованиям пункта 4.4 ФАП-147;

2.6. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, эксплуатантам и владельцам ВС, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС АОН:

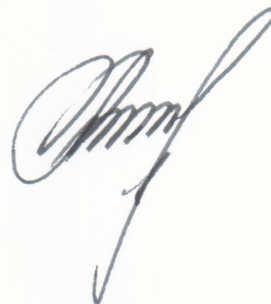
2.6.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 II RA-04308, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.6.2. организовать и провести с членами летных экипажей дополнительные занятия по повторному изучению требований пункта 56 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, пункта 3.33 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

3. Начальнику Южного МТУ Росавиации обратить внимание на повторяющиеся случаи выявления при расследовании авиационных происшествий фактов нарушения требований ФАП-147 в части, касающейся порядка выдачи свидетельств авиационному персоналу и внесения квалификационных отметок. Принять меры по выявлению и устранению аналогичных нарушений. О проделанной работе и результатах доложить руководителю Росавиации до 15.04.2019.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 14.03.2019 № 191-П

**Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом
R-44 II RA-04308**

05.12.2017 в районе населенного пункта Киан Ставропольского края, при выполнении полета днем с целью воздушного патрулирования трассы нефтепровода, произошла катастрофа с вертолетом R-44 II RA-04308 ООО Авиакомпания «БАРКОЛ».

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета R-44 II RA-04308 (далее – комиссия) установлено, что командир воздушного судна (далее – КВС) в 2009 году прошел летную подготовку на вертолет Ми-2 по программе летных экипажей, которая не предусматривала обучение полетам по приборам. В 2012 году Южным МТУ Росавиации в свидетельство пилота коммерческой авиации КВС была внесена квалификационная отметка: «КВС вертолета Ми-2» при отсутствии у КВС необходимого налета по приборам.

В дальнейшем, при переучивании на вертолет R-44 в ЧУ ДПО «Учебный центр «Комп Лэнг», КВС также не проходил обучение полетам по приборам. Кроме того, в процессе переучивания КВС не проходил подготовку по выводу ВС из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов. Таким образом, уровень квалификации КВС не отвечал в полной мере требованиям пункта 4.4 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. В 2017 году в свидетельство коммерческого пилота КВС была внесена квалификационная отметка «Вертолет R-44».

Полет планировался по маршруту: посадочная площадка Подкумок – нефтеперекачивающая станция «Успенская». На борту вертолета, кроме КВС, находился один пассажир (представитель заказчика).

КВС был допущен к полетам по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) по метеоминимуму: 200 x 3000. Перед полетом КВС по телефону получил метеоконсультацию, согласно которой в районе полетов прогнозировались туман, значительная облачность с нижней границей до 30 метров. Таким образом, решение о выполнении полета КВС было принято с нарушением требований пункта 2.8 и 3.33.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

Комиссия пришла к выводу, что после пролета траверза населенного пункта Водораздел ВС попало в область приземного тумана. Выполняя разворот в

условиях отсутствия видимости естественного горизонта и наземных ориентиров, КВС упустил контроль за высотой, что привело к столкновению ВС с земной поверхностью. КВС и представитель заказчика погибли.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с вертолетом R-44 II RA-04308 произошло из-за потери КВС пространственной ориентировки (контроля за углом крена и высотой полета) при выполнении разворота после попадания в метеоусловия, не соответствующие правилам визуальных полетов, что привело к столкновению ВС с земной поверхностью.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

– отсутствие в Программе переподготовки пилотов на вертолет Robinson R-44 ЧУ ДПО «Учебный центр «Комп Лэнг» (утверждена Росавиацией 19.09.2016), по которой проходил переучивание КВС, положений, предусматривающих обучение выполнению основных маневров в полете и выводу из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;

– необоснованная выдача КВС свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой «вертолет R-44» (в нарушение положений п. 4.4 ФАП-147 в части необходимого налета по приборам на вертолете и навыков выполнения маневров с использованием только основных пилотажных приборов);

– необоснованное принятие КВС решения на вылет при несоответствии прогнозируемых метеорологических условий по маршруту полета как требованиям для полетов по ПВП (видимость 1000 м), приведенным в ФАП-128, так и личному метеоминимуму КВС (200 x 3000);

– неучет КВС климатических особенностей района патрулирования (наличие незамерзающих водоемов, способствующих образованию туманов испарения);

– невыполнение КВС требований РПП авиакомпании о выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, при ухудшении метеоусловий до значений, не позволяющих выполнять полет по ПВП.»

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 II RA-04308, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.