



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

*17 января 2018 г.*

Москва

№ 28-11

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04195**

28.11.2016 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Алушта (Республика Крым) произошла катастрофа вертолета R-44 RA-04195, принадлежащего частным лицам.

Катастрофа произошла в результате выхода воздушного судна на околонулевые перегрузки, которые привели к маст бампингу и последующему разрушению вертолета в воздухе.

Информация об обстоятельствах и причинах катастрофы с вертолетом R-44 RA-04195 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 Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04195,

размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. при проведении подготовки пилотов вертолетов к полетам акцентировать внимание на правильные и своевременные действия по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения и действия при попадании в условия погоды ниже минимума и опасные для полета метеорологические явления (пункты 3.33.4, 3.109 и 3.117 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128);

1.2.3. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей вертолетов по изучению ограничений вертолета R-44 и по предотвращению попадания в условия малых перегрузок с учетом рекомендаций, изложенных в извещениях по безопасности SN-11 и SN-32 раздела 10 Руководства по летной эксплуатации вертолета R-44.

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 17.01.2018 № 22-17

**Обстоятельства и причины авиационного происшествия с вертолетом  
R-44 RA-04195**

28.11.2016 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Алушта (Республика Крым) произошла катастрофа вертолета R-44 RA-04195, принадлежащего частным лицам.

Выполнялся полет с посадочной площадки Ялта-Интурист на посадочную площадку Белогорск.

На борту вертолета находились пилот и два пассажира.

Зональный прогноз GAMET, выпущенный для района полетной информации Симферополь ниже эшелона 100, на период действия от 06.00 до 12.00 28.11.2016 включал: приземный ветер  $250^{\circ}$  15 м/с, порывы до 20 м/с, местами  $300^{\circ}$  20 м/с, порывы до 25 м/с, видимость у поверхности земли 3000 м, слабый ливневой дождь, дымка, местами видимость 400 м, сильный ливневой дождь, туман. Горы выше 400 м над уровнем моря закрыты облачностью. Облачность значительная, нижняя граница облаков 150 м над уровнем земли, маскированная кучево-дождевая облачность с нижней границей облаков 600 м над уровнем земли, местами значительная облачность с нижней границей облаков 50 м над уровнем земли. Турбулентность сильная от земли до эшелона 100. Обледенение умеренное выше эшелона 080.

По данным метеонаблюдений на метеорологической станции Алушта (в 6 км северо-восточнее от места авиационного происшествия (далее – АП)) за 09.00 28.11.2016 отмечался ветер у земли  $320^{\circ}$  2 м/с, видимость 20 км, облачность 7 октантов, кучево-дождевая с высоко-кучевой, нижняя граница 1500 – 2000 м, температура воздуха  $+14.9^{\circ}\text{C}$ , температура точки росы  $+6,1^{\circ}\text{C}$ , давление на уровне станции 998.2 гПа, атмосферное давление приведенное к среднему уровню моря 1007.0 гПа.

На момент АП с 06.25 28.11.2016 действовало штормовое оповещение, выпущенное метеостанцией Ангарский перевал (14 км севернее места АП): ветер  $340^{\circ}$  5 м/с, порывы до 16 м/с.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04195 (далее – комиссия по расследованию) установила, что пилот метеоинформацию у авиационного метеорологического центра Симферополь не запрашивал.

Руководство по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) вертолета R-44 содержит извещения по безопасности SN 11 и SN 32, которые предупреждают об опасности отдачи ручки циклического шага от себя с созданием малой перегрузки, и

необходимости избегать выполнения полета при сильном ветре или в условиях турбулентности. Также РЛЭ вертолета R-44 запрещает выполнение полета, если ветер у земли превышает 25 узлов (46 км/ч) или диапазон порывов ветра превышает 15 узлов (27 км/ч).

Комиссией по расследованию были установлены три очевидца АП, наблюдавших с земли полет вертолета, его разрушение в воздухе и падение фрагментов вертолета на землю. Очевидцы АП отмечают на тот момент сильный и порывистый ветер.

Комиссия по расследованию считает, что полет выполнялся на высоте 500 – 600 м в предгорном районе, слева – горный хребет, справа – Черное море. Ветровая обстановка была сложная. Вероятнее всего, пилот увидел близко летевшую птицу или стаю птиц и попытался уклониться от столкновения, переведя вертолет на снижение резкой отдачей ручкой циклического шага от себя, что привело к выходу вертолета на околонулевые перегрузки (невесомость). Этому мог способствовать и сильный порыв ветра. Из-за уменьшения тяги несущего винта (далее – НВ) образовался некомпенсированный момент от руля высоты, который стал энергично вращать вертолет вправо вокруг продольной оси с соударением лопастями НВ по ограничителям взмаха, приведшие к маст бампингу. Потеря устойчивости конуса НВ привела к ударам лопастей НВ о фюзеляж, разрушению кабины вертолета, отделению приборной доски, основного топливного бака и хвостовой балки от фюзеляжа. Один из ударов лопасти НВ пришелся на левую переднюю часть кабины, где располагался пассажир. В результате удара лопасти пассажир получил травмы несовместимые с жизнью. Находившиеся на борту вертолета пилот и пассажиры погибли.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с вертолетом R-44 RA-04195 произошло из-за выхода ВС в полете на околонулевые перегрузки, которые привели к маст бампингу и последующему разрушению вертолета в воздухе.

Наиболее вероятно, катастрофа стала следствием сочетания следующих факторов:

- вывод ВС на околонулевую вертикальную перегрузку при попытке уклонения от птиц;
- сложная ветровая обстановка в районе полета ВС (резкие и сильные порывы ветра)».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04195 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.