



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

**ПРИКАЗ**

31 марта 2020г.

Москва

№ 346-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-22312**

26.10.2017 при выполнении полета в районе населенного пункта Баренцбург (о. Шпицберген, Норвегия) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-8АМТ RA-22312 АО «Авиакомпания Конверс Авиа» в результате потери экипажем пространственной ориентировки над водной поверхностью.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом 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 вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридических и физических лиц, использующих вертолеты для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридическим и физическим лицам, использующим вертолеты для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-22312, размещенного на официальном сайте Бюро по расследованию авиационных происшествий Норвегии в сети Интернет;



1.2.2. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей вертолетов по дополнительному изучению требований:

- пунктов 3.33 – 3.33.4 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части выполнения полетов по правилам визуальных полетов;

- требований главы VIII «Правила визуальных полетов» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51;

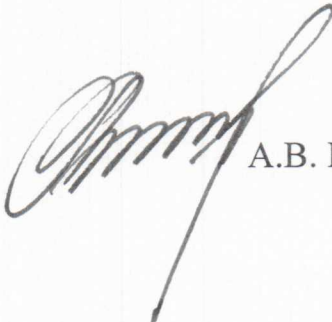
- приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с столкновением воздушных судов с земной (водной) поверхностью в управляемом полете и попаданием в метеорологические условия полета по правилам приборного полета, к которым экипаж или воздушное судно не допущено (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория CFIT и UIMC).

1.3. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами воздушных судов, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажей воздушных судов в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

2. Руководителю Центрального МТУ Росавиации В.В. Пастухову до 20.04.2020 представить в Росавиацию доклад о принятых в АО «Авиакомпания Конверс Авиа» мерах по устранению недостатков, способствовавших авиационному происшествию, и реализации рекомендаций, изложенных в Окончательном отчете по результатам расследования катастрофы вертолета Ми-8АМТ RA-22312.

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

Первый заместитель Министра транспорта  
Российской Федерации – руководитель  
Федерального агентства воздушного транспорта



А.В. Нерадько



Приложение  
к приказу Росавиации

от «31» марта 2020г. № 346-17

**Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-22312**

Расследование авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-22312 проводило Бюро по расследованию авиационных происшествий Норвегии (AIBN).

В ходе расследования установлено, что 26.10.2017 полет вертолета Ми-8АМТ RA-22312 выполнялся ночью с целью перевозки пассажиров по маршруту: посадочная площадка Пирамида – посадочная площадка Хиродден (расположена в 3,5 км севернее Баренцбурга). На борту вертолета находились 3 члена экипажа и 5 пассажиров.

Из материалов расследования следует, что после взлета с посадочной площадки Пирамида полет вертолета проходил над водной поверхностью на высотах 190 - 260 м и скорости около 220 км/ч. За 10 морских миль до посадочной площадки Хиродден экипаж установил связь с информатором и принял метеоинформацию: сильный снег, горизонтальная видимость около 900 м, вертикальная видимость около 100 м, ветер 1 - 2 м/с, направление 90°, давление QNH 996 гПА. Пилотирование вертолетом при заходе на посадку выполнялось вторым пилотом с использованием бортовых средств GPS. Комиссия AIBN отмечает, что в процессе снижения вертолета экипаж отклонялся влево от заданного курса следования, скорость вертолета уменьшалась до 13 км/ч. Увлечшись исправлением направления полета и поиском наземных ориентиров в условиях ограниченной видимости, экипаж вертолета допустил столкновение вертолета с водной поверхностью. В результате авиационного происшествия вертолет разрушился и затонул в море в 2 км от береговой линии на глубине 209 м, пассажиры и экипаж вертолета погибли.

AIBN установило:

«- экипаж выполнил подход к посадочной площадке Хиродден (предназначена для выполнения взлета и посадки днем и ночью при горизонтальной видимости 5000 м и вертикальной видимости 450 м) при видимости значительно меньше установленных эксплуатационных минимумов для взлета и посадки на площадке;

- вертолет Ми-8АМТ RA-22312 имел разрешение только на выполнение полетов по правилам визуальных полетов, так как не был оборудован системой предупреждения опасного сближения с землей (GPWS);

- из-за повреждения бортового регистратора полетных данных БУР-3-2 установить положение вертолета перед столкновением с водной поверхностью по параметрам полета не удалось. Обнаруженные повреждения центральной секции фюзеляжа и грузовых дверей вертолета указывают на столкновение вертолета с водной поверхностью при наличии левого крена и положительного тангажа.»

По заключению AIBN, авиационное происшествие произошло из-за потери членами экипажа визуальной ориентировки и несоразмерных воздействий на органы управления при пилотировании вертолета в условиях ограниченной видимости.

Пассажиры и экипаж вертолета не имели соответствующего индивидуального и группового спасательного оборудования для выживания в воде.

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-22312 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте AIBN в сети Интернет по адресу: <https://www.aibn.no/Aviation/Published-reports/2020-04-eng>.