



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

26 августа 2016г.

Москва

№ 675

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06233**

18.04.2016 ночью, в сложных метеорологических условиях, на острове Белый (Карское море, Ямало-Ненецкий автономный округ) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом R-66 RA-06233 ЗАО «Оптхолд» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Катастрофа произошла в результате решения пилота вертолета о снижении ниже безопасной высоты и попытки установить визуальный контакт с наземными ориентирами в метеоусловиях, не позволявших выполнять полет по правилам визуальных полетов. В результате катастрофы находившиеся на борту пилот и два пассажира погибли.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия 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 (ПРАПИ-98), и пунктом 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:

1.1. До 01.09.2016 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушного транспорта, авиационных учебных центров, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения (АОН).

1.2. Рекомендовать руководителям авиационных учебных центров, организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, легкие и сверхлегкие воздушные суда, эксплуатантам и собственникам воздушных судов АОН:

с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06233;

повторно довести до сведения летного состава АОН требования пункта 16 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31.03. 2002 № 136/42/51, раздела «Правила визуальных полетов» (пункта 3.33) Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

обратить внимание на рекомендации, указанные в приказах Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных со столкновением с землей в управляемом полете и потерей пилотами пространственной ориентировки при попадании в метеорологические условия, не позволяющие выполнять полеты по ПВП (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на сайте Росавиации, категории CFIT, UIMS).

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

И.о. руководителя



А.В. Беляков



Приложение  
к приказу Федерального агентства  
воздушного транспорта

от 26 августа 2016 № 675

**Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06233**

18.04.2016 группа в составе трех вертолетов R-66, участвовавших в вертолетной экспедиции «По следам двух капитанов», выполняла полет по маршруту аэропорт Амдерма – посадочная площадка в районе береговой гидрометеорологической станции им. Попова на острове Белый.

Старшим группы был командир вертолета R-66 RA-06233, который имел общий налет примерно 250 часов, из них на вертолете R-66 – 200 часов, и был допущен к полетам по правилам визуальных полетов (ПВП) по минимуму: день 100×1000, ночь 400×4000. Перед вылетом из аэропорта Амдерма на борту вертолета R-66 RA-06233, кроме пилота, находилось два пассажира.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета R-66 RA-06233 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что перед началом полета командиры вертолетов в авиационный метеорологический центр (АМЦ) Амдерма за метеоконсультацией по маршруту полета (площадям) и пункту посадки не обращались.

После посадки в аэропорту Амдерма старший группы получил от диспетчера МДП информацию о том, что на острове Белый погода не соответствует ПВП: туман, видимость 500 м, нижняя граница облачности 60 м, что не было принято во внимание. Несмотря на неблагоприятный прогноз погоды для выполнения полета по ПВП, старший группы – командир вертолета R-66 RA-06233 принял решение о вылете.

По объяснению экипажей двух других вертолетов R-66, при отсутствии погоды на острове Белый предполагалась посадка на запасном аэродроме Сабетта. В то же время аэродром Сабетта в качестве запасного старшим группы не запрашивался и подтвержден не был.

Командир вертолета R-66 RA-06233 не был подготовлен к полетам по правилам полетов по приборам (ППП), вертолет R-66 сертифицирован только для полетов по ПВП, поэтому решение о выполнении полета явилось нарушением требований нормативных документов и не соответствовало уровню летной подготовки КВС.

В полете по маршруту с удаления 80 км до места предполагаемой посадки наблюдалась сплошная облачность с верхней границей 200 м – 300 м. Пилотами вертолетов было принято решение о продолжении полета над облаками, с расчетом на разрывы в облачности в районе острова Белый.

При подлете к острову Белый старший группы – командир R-66 RA-06233 с целью определения возможности выполнения захода на посадку выполнил снижение под облака. Два других вертолета группы в это время на высоте около

300 м ожидали результатов разведки погоды. После входа в облачность старший группы доложил, что посадка на острове по метеоусловиям невозможна, и больше на связь не выходил.

После потери связи с вертолетом R-66 RA-06233 пилоты вертолетов группы доложили об этом диспетчеру Мыса Каменный и проследовали на аэродром Сабетта, расположенный в 250 км от острова Белый, где произвели благополучную посадку.

Комиссия по расследованию установила, что на конечном отрезке полета КВС R-66 RA-06233 выполнял развороты с кренами до 10° влево и вправо на скоростях полета 40 км/ч – 115 км/ч с изменениями высоты полета от 20 м до 250 м, наиболее вероятно, пытаясь установить визуальный контакт с наземными ориентирами.

Столкновение вертолета R-66 RA-06233 со льдом Карского моря произошло на удалении 1,5 км от посадочной площадки. В результате столкновения вертолет полностью разрушился, пилот и два пассажира погибли. Фактическая погода в районе гидрометеорологической станции на момент авиационного происшествия: туман, видимость 200 м, неба не видно.

В ходе расследования также было установлено, что командир вертолета R-66 RA-06233 выполнял полет с медицинским заключением с истекшим сроком действия, что является нарушением требований пункта 1.7 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.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06233 явилась потеря КВС контроля за высотой полета при попытке установить контакт с наземными ориентирами в метеоусловиях, не соответствующих ПВП и уровню подготовки пилота, что привело к столкновению ВС с ледовой поверхностью Карского моря.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

принятием КВС решения на вылет при метеоусловиях, не соответствующих выполнению полета по ПВП в пункте назначения;

невыполнением КВС требований ФАП-128 о возврате на аэродром вылета при ухудшении в полете метеоусловий ниже установленных для ПВП;

выполнением КВС полета в условиях ППП, к которым он не был подготовлен;

выполнением полета в процессе поиска посадочной площадки на высотах и скоростях, не рекомендованных РЛЭ для полета воздушного судна;

наличием обледенения в облаках, затруднявшего управление воздушным судном, не оборудованным для полетов в условиях обледенения».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06233, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.