

Об авиационных происшествиях с вертолетами R-44 RA-04244 и R-44 RA-04163 (Приказ Росавиации от 22.11.2010 № 491)

02.01.2010 в Пермском крае произошла авария вертолета R-44 RA-04244, принадлежащего Закрытому акционерному обществу «Электротехническая компания».

Пилот-любитель выполнял полеты для личных целей, пассажиры на борту вертолета отсутствовали.

Пилот-любитель прошел подготовку к полетам на вертолете R-44 в Уральском учебно-тренировочном центре гражданской авиации в 2007 году. На момент авиационного происшествия налетал 825,5 часа, в том числе на вертолете R-44 - 808 часов. Имел допуск к выполнению полетов по правилам визуальных полетов по минимуму 150х2000 метров, ветер 13 м/с.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета R-44 RA-04244 (далее - комиссия по расследованию) было установлено, что в период проведения тренировки и проверки командира вертолета 05.11.2009 на понижение минимума метеоусловия, заявленные в летной книжке (видимость 2 км, высота облачности 150 метров, ветер 13 м/с), не соответствовали действительности. Фактическая погода во время проверки была: видимость 10 км, высота облачности 450 метров, ветер 3м/с. Таким образом, оформление допуска пилота-любителя к выполнению полетов по минимуму погоды 150х2000 метров, ветер 13 м/с, было не обоснованным.

В нарушение требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22.09.1999 № 1084, 02.01.2010 полеты в районе деревни Мало-Бойдино (побережье реки Кама, Пермский край) производились без согласования и связи с местным диспетчерским пунктом «Пермь».

В районе авиационного происшествия прогнозировались следующие метеорологические условия: ветер у земли 120° 20м/с, видимость 2000 метров, снег, метель, облачность сплошная слоисто-дождевая, нижняя граница 700 метров над уровнем моря, верхняя граница 4000 метров, горы закрыты.

Комиссией по расследованию был сделан вывод, что взлет вертолета производился в зоне влияния воздушной подушки с магнитным курсом 40° в сложных метеоусловиях. После отрыва, в условиях сильного снегопада, метели и белизны подстилающей поверхности и отсутствия ориентиров видимости по курсу взлета, командир вертолета приступил к разгону скорости и набору высоты. Пролетев примерно 300 метров, командир вертолета допустил непроизвольное снижение с высоты 50 метров, приведшее к столкновению лыжного шасси вертолета с ледовой поверхностью реки.

Первое столкновение вертолета произошло с поступательной и вертикальной скоростями обоими полостями шасси с отрицательным углом тангажа. В результате разрушения передних частей полостей шасси произошло увеличение угла тангажа вертолета на пикирование с последующим касанием лопастей несущего винта о снежный наст, покрывающий ледяную поверхность реки.

При падении вертолета произошло разрушение топливных баков и возгорание топлива, приведшее к пожару. В результате авиационного происшествия пилот вертолета получил серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию, причиной авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04244 явилась неподготовленность пилота для полетов в осенне-зимний период. Столкновение вертолета с ледовой поверхностью реки явилось следствием потери пилотом пространственной ориентировки при выполнении взлета в условиях сильного снегопада и метели, отсутствия линии видимого горизонта при полной белизне подстилающей поверхности реки и отсутствия наземных ориентиров.

Аналогичные недостатки и нарушения были отмечены при расследовании происшедшей 10.03.2010 в районе Онежского озера (Республика Карелия) катастрофы вертолета R-44 RA-04163, принадлежащего физическому лицу.

В день авиационного происшествия в нарушение требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22.09.1999 № 1084, выполнялись несанкционированные полеты по маршруту: населенный пункт Летняя Золотица (побережье Белого моря, Архангельская область) - деревня Деревянное (Прионежский район, Республика Карелия) - Москва. Кроме пилота на борту вертолета находился один пассажир.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета R-44 RA-04163 (далее - комиссия по расследованию катастрофы) при проверке

подлинности свидетельства пилота-любителя, выданного 12.09.2008 Высшей квалификационной комиссией Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее - ВКК Ространснадзора), было установлено, что данный документ был фальсифицирован. Бланк свидетельства был подлинный, однако его содержание было искажено, так как в 2008 году ВКК Ространснадзора этот документ не оформляла. Кроме того, записанные в свидетельстве минимумы погоды 200×2500 метров (для полетов по правилам визуальных полетов днем) и 250×2500 метров (подбор посадочных площадок с воздуха) не соответствовали минимуму 200×3000 метров, который был указан в представлении на выдачу свидетельства пилота, оформленном Вторым Московским аэроклубом, где в сентябре 2008 года пилот проходил курсы краткосрочного повышения квалификации и летные проверки.

Установить общий налет пилота и освоенные им типы воздушных судов комиссии по расследованию катастрофы не представилось возможным из-за отсутствия подтверждающих документов. В представлении Второго Московского аэроклуба на выдачу свидетельства пилота имелись лишь общие сведения по освоенным типам воздушных судов, которые были переписаны из свидетельства пилота, выданного Федерацией любителей авиации России (далее - ФЛА России). Однако, по информации ФЛА России, каких-либо документов данному пилоту не выдавалось.

В районе авиационного происшествия отмечались следующие метеорологические условия: ветер у земли 100 - 120°, скорость 3-5 м/с, видимость 400 - 600 метров, сильный снег, нижняя граница облачности 130 - 150 метров, вертикальная видимость в снеге 80 - 100 метров.

При расследовании было установлено, что первоначально полет выполнялся по правилам визуальных полетов на высоте 35-45 метров со скоростью около 180 км/час, над заснеженной пересеченной лесисто-холмистой местностью с путевым углом около 200°. Выдерживание данного направления обеспечивало прибытие вертолета в деревню Деревянное при полете по прямой.

Установлено, что за 15 минут до катастрофы пилот вышел на связь (по мобильному телефону) со встречающим его в деревне Деревянное пилотом-любителем, который сообщил о неблагоприятных метеоусловиях в районе посадки: сильный снег с нулевой видимостью, нижний край облачности менее 100 м. Пилот вертолета R-44 RA-04163 не отреагировал на информацию, но, по показаниям свидетеля, который наблюдал полет через Интернет, вертолет начал отклоняться вправо от линии заданного пути примерно на 30 - 35°.

В дальнейшем, наиболее вероятно вследствие потери пилотом пространственного положения вертолета, произошло столкновение вертолета с покрытой льдом заснеженной поверхностью Онежского озера. Путевая скорость в момент столкновения составляла около 200 км/час, левый крен около 80°, угол наклона траектории более 20°, вертикальная скорость более 25 м/с. По заключению комиссии по расследованию катастрофы:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04163 явилась потеря пилотом пространственной ориентировки при выполнении полета в сложных метеорологических условиях при отсутствии видимости наземных ориентиров, что привело к столкновению вертолета с покрытой льдом заснеженной поверхностью озера вследствие сочетания следующих неблагоприятных факторов:

- неудовлетворительная профессиональная подготовка пилота;
- непринятие решения о выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, при встрече с фактическими метеоусловиями в полете ниже минимума пилота (нарушение пункта 3.109 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»).

Комиссия установила, что пилот выполнял полет без получения соответствующего разрешения (нарушение Статьи 16 Воздушного кодекса Российской Федерации и пунктов 5 и 12 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации) с фальсифицированным свидетельством пилота-любителя».

Таким образом, авиационным происшествиям с вертолетами R-44 RA-04244 и R-44 RA-04163 способствовали недостаточная подготовка пилотов-любителей и нарушения ими правил полетов при встрече со сложными погодными условиями. Кроме того, по результатам расследования авиационных происшествий были выявлены случаи фальсификации данных об уровне подготовки пилотов.

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации В.В. Солдатову разработать дополнительные мероприятия, направленные на исключение случаев фальсификаций свидетельств пилотов-любителей и приводящихся в них сведений.
2. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:
 - 2.1. довести настоящий приказ до авиационных учебных центров гражданской авиации, осуществляющих подготовку пилотов-любителей;
 - 2.2. при выдаче и продлении срока действия свидетельств пилотов-любителей контролировать обоснованность присвоения минимумов пилотам-любителям;
 - 2.3. обратить внимание пилотов-любителей на потенциальную опасность нарушения установленного Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденными приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, порядка действий при встрече в полете с условиями погоды ниже минимума или опасными метеорологическими явлениями.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель А.В.Нерадько