МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

11 октября 2012 г. Москва № 664

Об авиационном происшествии с вертолетом AW119MKII RA-01980

06.04.2012 в Республике Карелия произошла авария вертолета AW119MKII RA-01980, принадлежащего ООО «БАЛТСТАР».

Экипаж вертолета в составе двух пилотов-инструкторов (один из которых выполнял обязанности командира воздушного судна, а другой – второго пилота), выполнял полет по маршруту посадочная площадка Девяткино – посадочная площадка Парголово – посадочная площадка Черные камни. При вылете с посадочной площадки Парголово на борту вертолета находилось два пассажира.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом AW119MKII RA-01980 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что оба пилота имели равнозначный уровень подготовки и выполняли обязанности командира вертолета поочередно (рекомендации по распределению обязанностей для экипажа из двух человек для данного типа воздушного судна не предусмотрены).

Перед вылетом с посадочной площадки Девяткино экипаж вертолета провел анализ метеорологической информации, используя интернет-ресурсы и опрос знакомых по телефону о фактической погоде в населенных пунктах, расположенных вдоль маршрута планируемого полета. Принятое экипажем вертолета решение о полете до посадочной площадки Парголово соответствовало требованиям пунктов 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.

Продолжительность полета по маршруту посадочная площадка Девяткино – посадочная площадка Парголово составила 7 минут. После стоянки в течение 20 минут, связанной с посадкой пассажиров, экипаж продолжил полет.

Учитывая продолжительность полета до посадочной площадки Черные камни более 1 часа, комиссией по расследованию было сделано заключение о том, что при вылете с посадочной площадки Парголово прогноз погоды не в полной мере соответствовал правилам визуальных полетов (далее – ПВП): прогнозами по Санкт-Петербургским площадям предусматривались временные изменения видимости в ливневых осадках до 500 метров, в прогнозах по Петрозаводским

площадям предусматривались временные ухудшения видимости до 800 метров в ливневых осадках в течение всего срока действия прогноза.

Полет по маршруту посадочная площадка Парголово – посадочная площадка Черные камни выполнялся на истинных высотах 40 – 190 метров. Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что на точность выдерживания высоты могло повлиять ухудшение видимости в снеге, который начал выпадать после пролета населенного пункта Сортавалы, расположенного на удалении, примерно, 35 км до посадочной площадки Черные камни.

При выполнении разворота со снижением, в условиях ограниченной видимости и белизны подстилающей поверхности, экипаж вертолета допустил преждевременное снижение и столкновение вертолета с покрытой льдом поверхностью озера Янисъярви.

В результате авиационного происшествия пассажиры и члены экипажа получили серьезные телесные повреждения, вертолет полностью разрушился. В ходе расследования было установлено, что пассажиры в полете ремнями безопасности не пользовались.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом Agusta AW 119MKII RA-01980 явилась потеря экипажем контроля за высотой при полете в условиях ограниченной видимости и «белизны» подстилающей поверхности (отсутствие контрастности и видимости естественного горизонта), что привело, при выполнении разворота со снижением, к столкновению с ледяной поверхностью озера.

Способствовавшими факторами явились:

отсутствие в регламентирующей документации рекомендаций по применению метеорологических терминов детализации прогноза для принятия решения на вылет при полетах по ПВП;

отсутствие в регламентирующей документации требований по выдерживанию минимальной безопасной высоты при полетах по маршрутам ниже нижнего эшелона вне района аэродрома в условиях ПВП;

отсутствие технологии выполнения полета в составе многочленного экипажа на воздушных судах, руководство по летной эксплуатации которых определяет минимальный состав экипажа в количестве одного пилота».

Подробная информация об обстоятельствах авиационного происшествия приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом AW119MKII RA-01980, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-01980.pdf.

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, п р и к а з ы в а ю:

1. Исполняющему обязанности начальника Управления летной эксплуатации Росавиации В.В. Самородову, начальнику Управления инспекции по безопасности

полетов Росавиации С.С. Мастерову рассмотреть рекомендации комиссии по расследованию в части уточнения требований к квалификации пилотов-инструкторов и внесения изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, и по результатам направить предложения в Минтранс России до 15.10.2012.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения.

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения:

3.1. изучить окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом AW119MKII RA-01980 и настоящий приказ с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах и самолетах, с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн;

3.2. в случае выполнения полетов на воздушных судах, сертифицированных для управления одним пилотом, экипажем, состоящим из двух и более человек, в установленном порядке разработать технологии взаимодействия членов экипажа воздушного судна;

3.3. обратить внимание летного состава воздушных судов авиации общего назначения на необходимость информирования пассажиров и контроля использования ими ремней безопасности.

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

Руководитель А.В. Нерадько

Лучинин Валерий Владимирович
(499) 231 59 14