МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЁТ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СПРАВКА) ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Вид авиационного происшествия	Катастрофа
Тип воздушного судна	Вертолёт R-44
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	RA-04195
Собственник	Два частных лица
Авиационная администрация по принадлежности ВС	МТУ ВТ ЦР Росавиации
Авиационная администрация места события	Южное МТУ ВТ Росавиации
Место происшествия	РФ, Республика Крым, 7 км юго-западнее г. Алушты, координаты: 44°37'33.7"с. ш., 034°21'10.1"в. д.
Дата и время	28.11.2016, 09:23 местного времени (06:23 UTC), день

В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации данный отчёт выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий.

Расследование, проведённое в рамках настоящего отчёта, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Криминальные аспекты этого происшествия изложены в рамках отдельного уголовного дела.

Промежуточный отчёт (предварительная справка) выпущен в соответствии с п. 2.4.12. Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации и п. 7.4. Приложения 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации (ИКАО). Отчёт содержит поступившую на данный момент в Комиссию по расследованию фактическую информацию.

Комиссия продолжает работу по сбору и анализу информации о подготовке экипажа, оценке его действий в аварийном полёте, а также работоспособности систем и агрегатов воздушного судна.

По окончании работ комиссией по расследованию будет подготовлен Окончательный отчёт.

Представленная в Промежуточном отчёте информация является предварительной и может быть уточнена и дополнена по результатам исследований.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ОТЧЕТЕ 4

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 7

1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ 8

1.1. История полёта 8
1.2. Телесные повреждения 9
1.3. Повреждения воздушного судна 9
1.4. Прочие повреждения 9
1.5. Сведения о личном составе 10
1.6. Сведения о воздушном судне 11
1.6.1. Планер ВС 11
1.6.2. Двигатель ВС 12
1.6.3. Воздушный винт 12
1.7. Метеорологическая информация 13
1.8. Средства навигации, посадки и УВД 14
1.9. Средства связи 14
1.10. Данные о посадочной площадке 14
1.11. Бортовые самописцы 14
1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и их расположении на месте происшествия 15
1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований 20
1.14. Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии 20
1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд 21
1.16. Испытания и исследования 22
1.16.1. Исследования вертолёта 22
1.16.2. Исследования ГСМ вертолёта 22
1.16.3. Исследования перьев птицы 22
1.17. Информация об организациях и административной деятельности, имеющих отношение к происшествию 23
1.18. Дополнительная информация 23
1.19. Новые методы, которые были использованы при расследовании 23

2. ОПЕРАТИВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ 24

Список сокращений, используемых в настоящем отчете

АКЦПС	–	авиационный координационный центр поиска и спасания
АМЦ	–	авиационный метеорологический центр
АП	–	авиационное происшествие
АУЦ	–	авиационный учебный центр
в. д.	–	восточная долгота
ВВ	–	воздушный винт
ВС	–	воздушное судно
ВТ	–	воздушный транспорт
г. т.	–	географическая точка
ГА	–	гражданская авиация
ГД	–	генеральный директор
ГК	–	гостиничный комплекс
ГКУ	–	государственное казённое учреждение
гор. вид.	–	горизонтальная видимость
ГосНИИ ГА	–	Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации
ГСУ	–	Главное следственное управление
ГУ	–	главное управление
ЕС ОрВД	–	единая система организации воздушного движения
ЗЦ	–	зональный центр
ИВП	–	использование воздушного пространства
ИП	–	индивидуальный предприниматель
КВС	–	командир воздушного судна
КНТОР АП	–	Комиссия по научно-техническому обеспечению расследования авиационных происшествий
КРАП	–	Комиссия по расследованию авиационных происшествий
МАК	–	Межгосударственный авиационный комитет
МВД	–	Министерство внутренних дел
МК	–	магнитный курс
МТУ ВТ	–	межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта
МТ РФ	–	Министерство транспорта Российской Федерации

МП	–	минимум погоды
МЧС	–	Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
НВ	–	несущий винт
ОД	–	оперативный дежурный
ООО	–	общество с ограниченной ответственностью
ОрВД	–	организация воздушного движения
ПАО	–	публичное акционерное общество
ПВП	–	правила визуальных полётов
п. п.	–	посадочная площадка
ПСВС	–	поисковое спасательное воздушное судно
ПСО	–	поисково-спасательное обеспечение
ПСР	–	поисково-спасательные работы
ПСЧ	–	пожарно-спасательная часть
РАН	–	Российская академия наук
РАОПА	–	Российская межрегиональная общественная организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов
РВ	–	рулевой винт
РК	–	Республика Крым
РПА	–	руководитель полётов на аэродроме
РПИ	–	район полётной информации
РПСБ	–	региональная поисково-спасательная база
РФ	–	Российская Федерация
РЦ	–	районный центр
СК	–	Следственный комитет
СНЭ	–	с начала эксплуатации
СПДГ	–	спасательная парашютно-десантная группа
с. ш.	–	северная широта
США	–	Соединённые Штаты Америки
ТО	–	техническое обслуживание
УВД	–	управление воздушным движением
УК	–	Уголовный кодекс

УКВ	–	ультракороткие волны
ФАП-128	–	Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полётов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждены приказом МТ РФ от 31.07.2009 № 128
ФГБУ	–	федеральное государственное бюджетное учреждение
ФГБУН	–	федеральное государственное бюджетное учреждение науки
ФГУП	–	федеральное государственное унитарное предприятие
ФПС	–	Федеральная противопожарная служба
ЦВЛЭК	–	центральная врачебно-лётная экспертная комиссия
ЦР	–	Центральные районы
GAMET	–	формат представления прогноза погоды для полётов ВС на нижних эшелонах полётов
NTSB	–	Национальный комитет по безопасности на транспорте США
QNH	–	атмосферное давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере
UTC	–	скоординированное всемирное время

Общие сведения

28.11.2016, в 09:23 местного времени (06:23 UTC)[1], днём, при выполнении полёта по маршруту произошло АП с вертолётом R-44 RA-04195.

Информация об АП поступила в МАК в 07:37 28.11.2016.

Для расследования АП приказом Председателя КРАП МАК от 28.11.2016 № 56/812-р назначена комиссия.

В соответствии с Приложением 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации уведомление об АП было направлено в NTSB.

В расследовании принимают участие специалисты ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и Крымского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета».

Расследование начато – 28.11.2016.

28.11.2016 старшим следователем Крымского следственного отдела на транспорте ГСУ СК РФ по Республике Крым возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного частью 3 статьи 263 УК РФ.

[1] Далее по тексту, если не указано особо, используется время UTC. Местное время соответствует UTC + 3 ч.

1. Фактическая информация

1.1. История полёта

28.11.2016 КВС планировал на вертолёте R-44 RA-04195 выполнить полёт с двумя пассажирами по маршруту: п. п. около гостиницы «Ялта-Интурист» (г. Ялта) – г. т. 44°30' с. ш., 034°14' в. д. – г. т. 45°05' с. ш., 034°38' в. д. (г. Белогорск, Республика Крым) (Рис. 1).

27.11.2016 КВС подал заявку в Ростовский ЗЦ ЕС ОрВД на ИВП.

Примечание: *Из ответа директора филиала «Крымаэронавигация» от 01.12.2016 № 01.11.5384:*

«Анализ заявки на использование воздушного пространства 28.11.2016 вертолётом Robinson R-44 RA-04195 свидетельствует, что заявка была подана КВС (фамилия, имя и отчество). Заявка была отправлена в Симферопольский РЦ из Ростовского ЗЦ 27.11.2016 в 12.28 UTC».

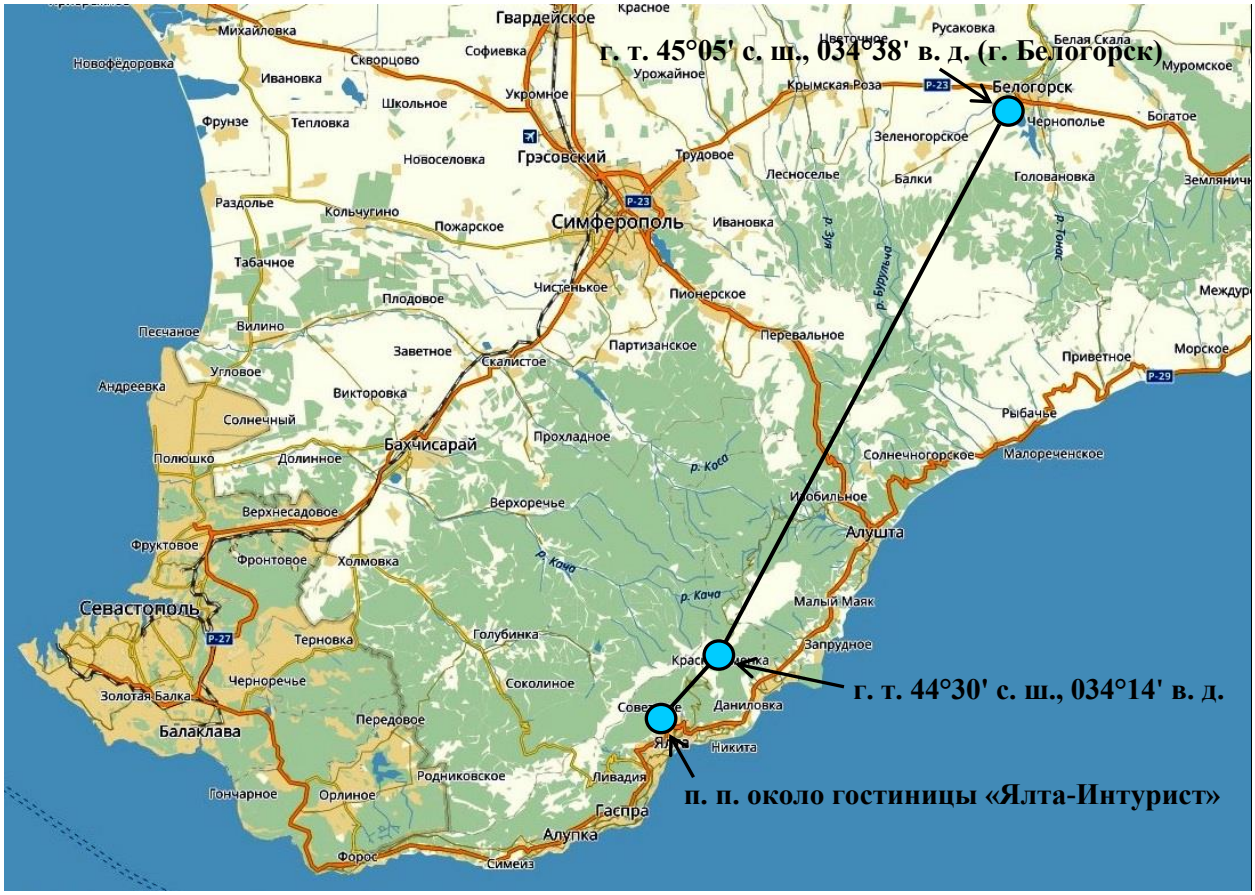


Рис. 1. Планируемый маршрут полёта

Перед полётом предполётный медосмотр КВС не проходил, что не противоречит требованиям ФАП-128.

Примечание: *п. 8.10.1. ФАП-128:*

«При выполнении … полётов с аэродромов, где отсутствует медицинский работник, который имеет право проводить медицинский осмотр, а также с посадочных площадок предполётный медицинский осмотр не проводится, решение о допуске членов экипажа воздушного судна к полётам принимает КВС».

В 04:35 КВС вышел из гостиницы «Ялта-Интурист» для подготовки вертолёта к полёту.

Примечание: *1. Из ответа и. о. ГД ПАО ГК «Ялта-Интурист» от 01.12.2016 № 9744:*

«Из номера отеля он (КВС) вышел в 07 часов 35 минут (время местное) …и направился к месту временной стоянки вертолёта, где самостоятельно провёл осмотр летательного аппарата…».

2. Время, затраченное на переход от отеля до вертолёта, примерно составляет 10 минут.

Примерно в 04:45 КВС приступил к предполётному осмотру вертолёта.

В 06:09:40, после посадки в ВС двух пассажиров, КВС произвёл запуск двигателя.

В 06:12:40 КВС произвёл взлёт с посадочной площадки с МК≈310°.

Со слов очевидцев АП, в 06:23 вертолёт начал разрушаться в воздухе и упал на землю.

Очевидцы АП сообщили в МЧС о падении ВС. На место АП прибыли представители МЧС и СПДГ Симферопольской РПСБ. Тела погибших: КВС и двух пассажиров были доставлены в Алуштинский городской морг.

1.2. Телесные повреждения

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	1	2	0
Серьёзные	0	0	0
Незначительные/отсутствуют	0/0	0/0	0/0

1.3. Повреждения воздушного судна

В результате АП ВС разрушено.

1.4. Прочие повреждения

Прочие повреждения отсутствуют.

1.5. Сведения о личном составе

Должность	КВС
Пол	Мужской
Дата рождения	06.09.1971
Образование	АУЦ «Аэроклуб Истра» по программе первоначальной подготовки частных пилотов на вертолёт R-44 в 2015 г. Свидетельство регистрационный номер PPL004/02, без даты выдачи
Свидетельство	Свидетельство частного пилота № 0014172, выдано 18.03.2015 МТУ ВТ ЦР Росавиации, бессрочное. Квалификационная отметка: «вертолёт (helicopter) R44»
Медицинское заключение	ЦВЛЭК ГА. Медицинское заключение РА № 251260 от 23.11.2016: «Годен к полётам частным пилотом», действительно до 23.11.2018
Налёт общий/в качестве КВС	216 ч 48 мин/182 ч 52 мин[2]
Налёт в день происшествия	11 мин
Рабочее время (до момента АП)	≈ 1 ч 38 мин
Дата последней проверки техники пилотирования	02.05.2016, пилотом-инструктором АУЦ «Аэроклуб Истра», вывод: «Квалификации частного пилота соответствует. Может выполнять внетрассовые полёты с посадкой на площадки, подобранные с воздуха, в равнинной и холмистой местности, днём по ПВП при МП: Ннг=200, гор. вид. 3000»
Предполётная подготовка	28.11.2016, перед вылетом
Предполётный отдых	Предполётный отдых в гостиничных условиях, не менее 10 ч
Авиационные происшествия в прошлом	Не имел

[2] Данные приведены по состоянию на 18.10.2016

1.6. Сведения о воздушном судне



Рис. 2. Вертолёт R-44 RA-04195 до АП

1.6.1. Планер ВС

Тип ВС	Вертолёт R-44
Изготовитель, дата выпуска	Robinson Helicopter Company (США), 17.07.2006
Серийный номер	1601
Государство регистрации	Российская Федерация
Свидетельство о регистрации ВС	№ 5995, выдано 22.05.2015 Росавиацией
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	RA-04195
Собственник ВС	Частные лица
Свидетельства о регистрации прав на ВС	Серия АА № 008704, выдано 21.05.2015 Росавиацией (первый субъект права). Серия АА № 008711, выдано 21.05.2015 Росавиацией (второй субъект права)
Сертификат лётной годности	№ 2082154168, выдан 20.05.2015 МТУ ВТ ЦР Росавиации, срок действия до 20.05.2017
Назначенный ресурс	2200 ч
Наработка с начала эксплуатации	1651 ч 20 мин
Остаток ресурса	549 ч 40 мин

Количество ремонтов	Нет
Последнее периодическое ТО	12.11.2016, по форме каждые 50 часов, карта-наряд от 12.11.2016 № 513, свидетельство от 12.11.2016 № 36/2016, ООО «ХелиЦентр»
Последний предполётный осмотр	28.11.2016, КВС
Тип топлива согласно РЛЭ	Авиационный бензин Avgas 100LL
Количество топлива на борту в последнем полёте	Данные отсутствуют

1.6.2. Двигатель ВС

Тип двигателя	Lycoming
Модель	O-540-F1B5
Заводской номер	L-26550-40A
Изготовитель, дата выпуска	Textron-Lycoming Company (США), 10.02.2006
Дата установки двигателя на ВС	24.03.2006
Межремонтный ресурс/срок службы	2200 ч/12 лет
Наработка с начала эксплуатации	1651 ч 20 мин
Остаток ресурса	548 ч 40 мин
Количество ремонтов	Нет
Последнее периодическое ТО	12.11.2016, по форме каждые 50 часов, карта-наряд от 12.11.2016 № 513, свидетельство от 12.11.2016 № 36/2016, ООО «ХелиЦентр»
Последний предполётный осмотр	28.11.2016, КВС

1.6.3. Воздушный винт

Воздушный винт	Несущий	Рулевой
Тип воздушного винта	C016-2	C029-2
Заводские номера лопастей винта	5726A, 5728A	3331, 3334
Изготовитель, дата выпуска	Robinson Helicopter Company (США)	
Количество ремонтов	Нет	Нет
Наработка СНЭ	1651 ч 20 мин	
Назначенный ресурс	2200 ч/12 лет	
Остаток ресурса	548 ч 40 мин	
Дата установки ВВ на ВС	06.04.2006	

Вертолёт был куплен двумя частными лицами согласно договору купли-продажи ВС от 30.03.2015 № 01/15.

До продажи и после продажи вертолёт базировался на п. п. «Буньково» по адресу: 143521, Московская область, Истринский район, деревня Крючково. Согласно записям в бортовом журнале, с 15.06.2016 вертолёт базировался в Республике Крым.

Оперативное и периодическое ТО ВС выполнялись с периодичностью и в объёме в соответствии с Руководством по обслуживанию вертолёта R-44 (Maintenance manual R-44).

КВС имел договор на ТО вертолёта с ООО «ХелиЦентр» (г. Краснодар) от 01.08.2016 № 004-R44/2016.

ООО «ХелиЦентр» имеет сертификат соответствия от 17.06.2015 № 2021150222. Срок действия сертификата соответствия установлен до 17.06.2017.

1.7. Метеорологическая информация

28.11.2016 погодные условия по Симферопольскому РПИ (место АП) определялись влиянием ложбины циклона, центр которого на 00:00 располагался в районе г. Москвы. Циклон прослеживался до высоты 7 км, пространственная ось была наклонена на северо-запад. Ось ложбины была ориентирована с северо-востока на юго-запад. Циклон смещался с северо-запада на юго-восток со скоростью 30–40 км/ч и продолжал углубляться.

С циклоном был связан активный холодный фронт с волнами полярной системы, который смещался с северо-запада на юго-восток со скоростью 50 км/ч. Прохождение фронта через район АП прогнозировалось на 07:00–08:00. Контраст температур в зоне холодного фронта составлял 8–10 °С.

Зональный прогноз GAMET, выпущенный для РПИ Симферополь ниже эшелона 100, на период действия от 06:00 до 12:00 28.11.2016: приземный ветер: 250°–15 м/с, порывы до 20 м/с, местами 300°– 20 м/с, порывы 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. В горах облачность значительная, нижняя граница облачности 400 м над уровнем моря, маскированная кучево-дождевая облачность с нижней границей облаков 800 м над уровнем моря. Обледенение: умеренное выше эшелона полета 080. Турбулентность: сильная от земли до эшелона полета 100.

После 06:00 ожидалось смещение зоны холодного фронта в юго-восточном направлении со скоростью 60 км/ч, минимальная температура у поверхности земли +4 °С. Ветер и температура по высотам над средним уровнем моря: на 300 м – 220°– 15 м/с, температура +6 °С; на 600 м – 230°– 20 м/с, температура +4 °С; на 1500 м – 240°– 22 м/с, температура +2 °С; на 3000 м – 240°– 25 м/с, температура минус 6 °С. Облачность: значительная высоко-кучевая с нижней границей облаков 2400 м над уровнем земли. Уровень замерзания 1800 м над средним уровнем моря, минимальное значение давления QNH: 1004 гПа, 753 мм рт. ст.

Фактическая погода на ближайшей к месту АП метеорологической станции Алушта (6 км северо-восточнее места АП) за 06:00: ветер 320°– 2 м/с, видимость 20 км, облачность 7 октантов, облачность кучево-дождевая с высоко-кучевой, высота нижней границы облаков 1500–2000 м. Температура воздуха +14.9 °С, температура точки росы +6.1 °С, давление воздуха на уровне станции 998.2 гПа, приведенное давление воздуха к среднему уровню моря 1007.0 гПа. Характер барической тенденции: без изменения, затем рост давления, величина барической тенденции 1.8 гПа. Минимальная температура воздуха за ночь +9.3 °С.

На момент АП действовало штормовое сообщение, выпущенное метеостанцией Ангарский перевал (14 км севернее места АП) в 03:25: ветер 340°– 05 м/с, порывы до 16 м/с.

КВС не заключал договора на авиаметеорологическое обслуживание с Крымским филиалом ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета». Перед полётом КВС метеоинформацию у АМЦ Симферополь не запрашивал.

1.8. Средства навигации, посадки и УВД

Данные о средствах навигации, посадки и УВД не приводятся, поскольку работа указанных средств к возникновению и развитию особой ситуации отношения не имеет.

1.9. Средства связи

Вертолёт был оборудован УКВ радиостанцией «KY197A». При выполнении полёта КВС вёл радиосвязь с диспетчером РЦ филиала «Крымаэронавигация», позывной «Симферополь контроль», на частоте 129.850 МГц. Радиосвязь в полёте была устойчивой.

1.10. Данные о посадочной площадке

Данные о посадочной площадке не приводятся, так как АП произошло вне посадочной площадки.

1.11. Бортовые самописцы

На вертолёте не предусмотрена установка бортовых самописцев.

1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и их расположении на месте происшествия

Район АП представляет предгорную местность с глубокими оврагами (Рис. 3). Местность покрыта деревьями и кустарником, преобладают деревья лиственных пород. Слева от автотрассы Ялта - Алушта расположены виноградные плантации, справа в 2 км берег Чёрного моря.

Место АП находится в 7 км юго-западнее г. Алушты Республики Крым. Фюзеляж и хвостовая балка находятся на краю виноградной плантации (Рис. 4). Превышение рельефа местности над уровнем моря в месте АП составляет 356 м.



Рис. 3. Район АП на снимке из космоса

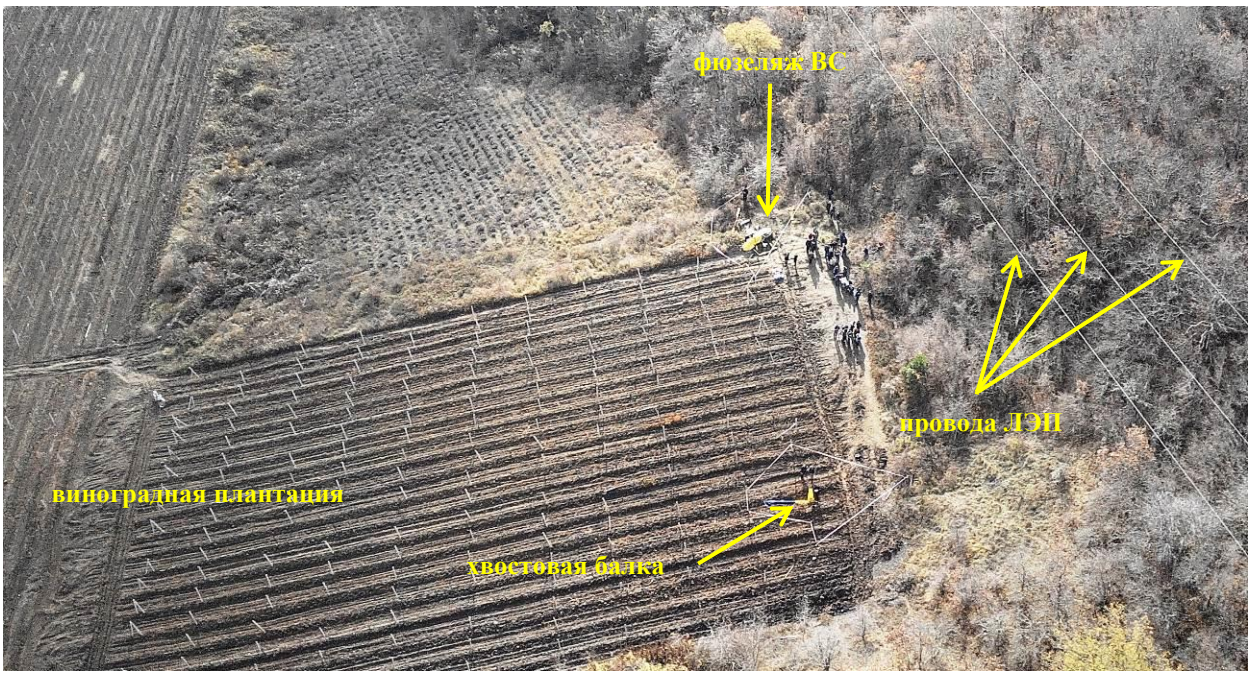


Рис. 4. Снимок места АП с воздуха

На месте АП фюзеляж вертолёта находится на правом боку (Рис. 5 и Рис. 6). Состояние фюзеляжа вертолёта:

- остекление кабины разрушено;
- приборная доска в кабине ВС отсутствует;
- редуктор находится в фюзеляже, сорван со штатных мест крепления;
- полозковое шасси полностью разрушено;
- основной топливный бак на штатном месте отсутствует;
- карбюратор двигателя находится рядом с фюзеляжем;
- одна лопасть НВ деформирована и находится на штатном месте;
- вторая лопасть НВ в разрушенном состоянии находится рядом с фюзеляжем.



Рис. 5. Фюзеляж вертолёта на месте АП. Вид спереди



Рис. 6. Фюзеляж вертолёта на месте АП. Вид сзади

Хвостовая балка с РВ находится на расстоянии 30 м от фюзеляжа (Рис. 7).



Рис. 7. Хвостовая балка с РВ на месте АП

Лопасти РВ без повреждений. Следы удара лопастями НВ по балке отсутствуют.

Расположение фрагментов ВС показано на кроках места АП (Рис. 8) и сведено в таблице 1.

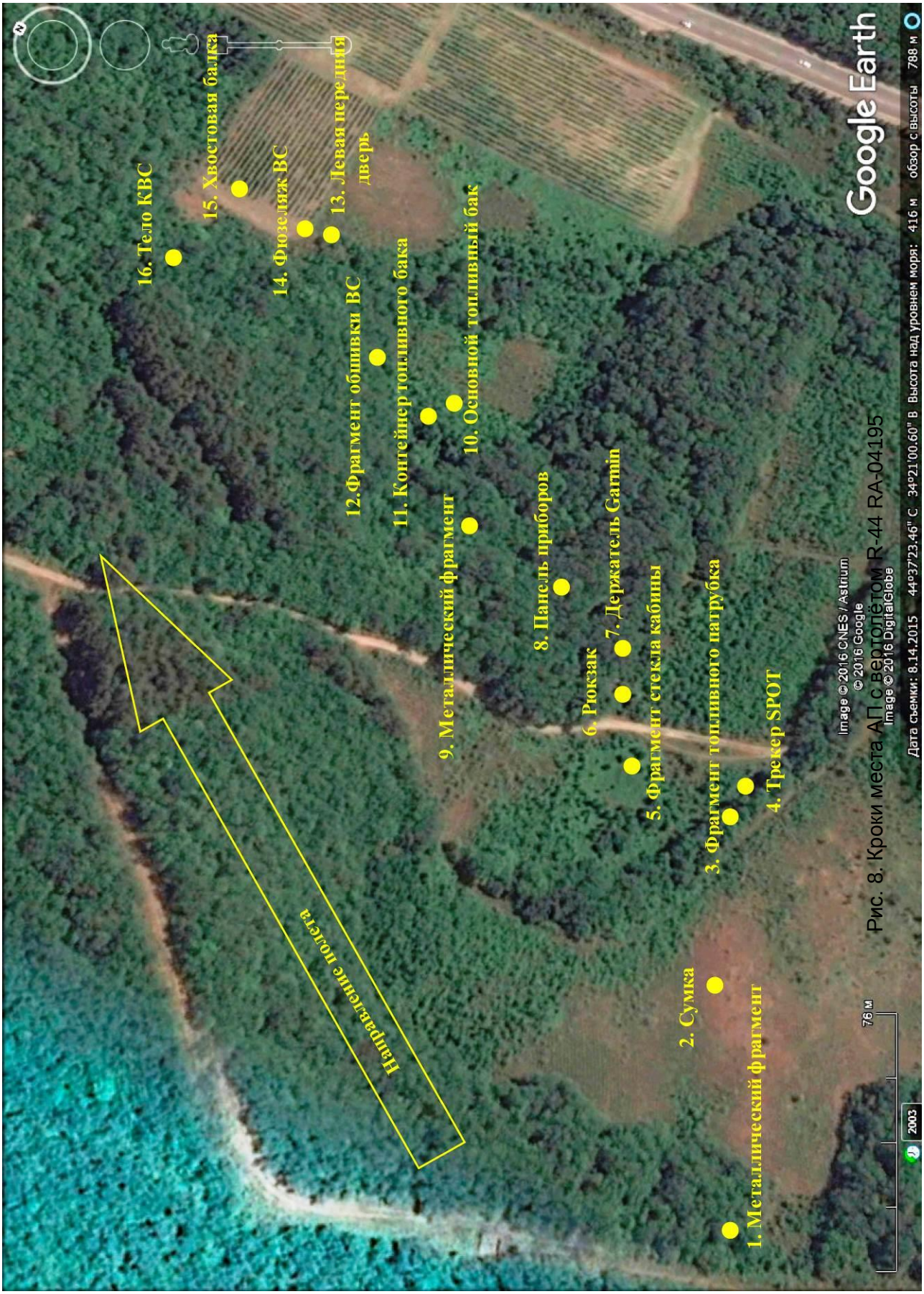


Рис. 8. Кроки места АП с вертолётом R-44 RA-04195

Таблица 1.

№ п/п	Наименование объекта	Положение от фюзеляжа ВС		Координаты
		Истинный азимут, градусы	Удаление, м	
1	Металлический фрагмент	220	377	44°37'24.40" с. ш. 034°20'58.80" в. д.
2	Сумка	215	337	44°37'24.70" с. ш. 034°21'1.20" в. д.
3	Фрагмент топливного патрубка	208	281	44°37'25.70" с. ш. 034°21'3.80" в. д.
4	Персональный трекер SPOT Gen3	205	267	44°37'25.86" с. ш. 034°21'4.72" в. д.
5	Фрагмент стекла кабины	210	250	44°37'26.73" с. ш. 034°21'4.10" в. д.
6	Рюкзак	208	218	44°37'27.50" с. ш. 034°21'5.20" в. д
7	Держатель Garmin	203	203	44°37'27.70" с. ш. 034°21'6.10" в. д.
8	Панель приборов	206	180	44°37'28.48" с. ш. 034°21'6.19" в. д.
9	Металлический фрагмент	210	143	44°37'29.70" с. ш. 034°21'6.60" в. д.
10	Основной топливный бак	209	84	44°37'31.30" с. ш. 034°21'8.06" в. д.
11	Контейнер основного топливного бака с перьями птицы	204	77	44°37'31.40" с. ш. 034°21'8.50" в. д.
12	Фрагмент обшивки с надписью «ЛЕВ»	201	56	44°37'32.00" с. ш. 034°21'9.00" в. д.
13	Нижняя часть передней левой двери	171	8	44°37'33.40" с. ш. 034°21'10.00" в. д.
14	Фюзеляж вертолёта	0	0	44°37'33.67" с. ш. 034°21'9.93" в. д.
15	Хвостовая балка	007	30	44°37'34.67" с. ш. 034°21'10.12" в. д.
16	Тело пилота	310	50	44°37'34.87" с. ш. 034°21'8.11" в. д.

1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований

В настоящее время проводится судебно-медицинская экспертиза погибших.

1.14. Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии

При выполнении полёта КВС находился на правом переднем кресле в кабине ВС, первый пассажир – на левом переднем кресле, второй пассажир – на заднем кресле. Все были пристёгнуты привязными ремнями безопасности. При осмотре кабины ВС

обнаружен ремень безопасности КВС с фрагментом конструкции ВС (Рис. 9). Пассажиры и КВС погибли.



Рис. 9. Ремень безопасности КВС с фрагментом конструкции ВС

1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

В 06:24 на пункт связи 14 ПСЧ 2 ПСО ФПС ГУ МЧС России по Республики Крым от очевидца поступила информация об АП.

На место АП были направлены:

в 06:25 подразделение ГКУ РК «Пожарная охрана Республики Крым»;

в 06:27 оперативная группа 14 ПСЧ 2 ПСО ФПС ГУ МЧС России по Республике Крым;

в 06:28 Алуштинское отделение ГКУ РК «Крым-Спас»;

в 06:29 проведено оповещение скорой медицинской помощи и дежурной части МВД.

В 06:32 диспетчер РЦ ЕС ОрВД филиала «Крымаэронавигация» доложил старшему диспетчеру РЦ ЕС ОрВД о том, что на неоднократные вызовы КВС вертолёта R-44 не отвечает, и в ответ получил указание о продолжении вызова КВС.

В 06:40 РПА аэродрома Симферополь получил информацию от МЧС об АП и в дальнейшем действовал согласно своим должностным обязанностям.

В 06:33 диспетчер Крымского АКЦПС получил от ОД ГУ МЧС по РК информацию об АП.

В 06:35 к месту АП прибыли подразделение ГКУ РК «Пожарная охрана Республики Крым» и Алуштинское отделение ГКУ РК «Крым-Спас», которые обнаружили фюзеляж вертолёта с двумя погибшими пассажирами.

В 06:40 дана команда ПСВС Ми-8 RA-24225 ГУП РК «Универсал-Авиа», дежурившему на аэродроме Симферополь, и СПДГ Симферопольской РПСБ занять готовность к вылету.

В 07:02 ПСВС Ми-8 RA-24225 с СПДГ на борту заняло готовность к вылету.

В 07:17, по команде начальника Южного МТУ ВТ Росавиации (руководитель ПСР), с аэродрома Симферополь произвело взлёт ПСВС Ми-8 RA-24225 с СПДГ на борту.

В 08:06 ПСВС Ми-8 RA-24225 выполнило посадку в районе АП.

В 09:10 специалисты СПДГ обнаружили в лесу на расстоянии 50 м от фюзеляжа аварийного ВС тело КВС.

В 09:37 ПСВС Ми-8 RA-24225 с СПДГ на борту произвело взлёт и в 10:26 выполнило посадку на аэродроме Симферополь.

В 14:00 тела погибших были доставлены сотрудниками ИП «Кожемякин А.В.» в Алуштинский городской морг.

1.16. Испытания и исследования

1.16.1. Исследования вертолёта

Исследования вертолёта планируется провести на базе ООО «ХелиЦентр» при участии представителей NTSB и завода изготовителя ВС.

1.16.2. Исследования ГСМ вертолёта

Исследования топлива из основного топливного бака ВС планируется провести в Научном центре аэропортовой деятельности и авиатопливообеспечения ФГУП ГосНИИ ГА.

1.16.3. Исследования перьев птицы

Исследования перьев птицы, обнаруженных на фрагменте ВС, проведено в отделе охраны природы природного заповедника «Мыс Мартьян» ФГБУН «Никитский ботанический сад – Национальный научный центр РАН».

В результате исследований было установлено, что образцы перьев, наиболее вероятно, принадлежат ворону.

Район предполагаемого столкновения от Никиты до Малого Маяка, включая скальный массив Парагельмень, является местом гнездовой концентрации ворона.

Ворон (вес: 0.8–1.5 кг; длина тела: 60–65 см) – осёдлый вид, совершает широкие кормовые кочёвки в пределах всего горного Крыма. Концентрируется у свалок и

скотомогильников. Места гнездования – ниши в скалах и обрывах от берега моря до безлесных нагорий.

1.17. Информация об организациях и административной деятельности, имеющих отношение к происшествию

Владельцами вертолёта R-44 RA-04195 являлись два частных лица, зарегистрированных в г. Москве.

Инспекционный контроль за авиационной деятельностью на территории Республики Крым осуществляет Южное МТУ ВТ Росавиации. Почтовый адрес: 344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, дом 40.

1.18. Дополнительная информация

Орнитологическая обстановка в Крыму в осенне-зимний период

Согласно экспертному заключению специалистов ФГБУН «Никитский ботанический сад – Национальный научный центр РАН»:

«Формирование зимовок птиц на полуострове начинается со второй половины ноября, однако первые представители зимовочного комплекса появляются в Крыму уже в начале сентября. Характерной особенностью зимнего периода в жизни крымских птиц являются массовые перелеты из центральных, северных и северо-восточных районов полуострова в горы и на южное побережье.

Орнитологическая обстановка ноября характерна своей нестабильностью, во многом определяемая погодными условиями. Заканчивается период интенсивного периода осенней миграции, что знаменует собой стабилизацию регионального орнитокомплекса и идет формирование зимнего комплекса птиц. В дневное время суток отмечены слабые волны пролета у некоторых хищников, прилетающих на зимовку (канюк-зимняк, луни). По ночам регистрировался пролет небольших групп гагар, гусей (серый и белолобый), уток (кряква, чернети) через горные перевалы к южному берегу.

Формирование экстремальных зимовок на юге Крыма обычно приходится на январь и февраль, то есть на те месяцы, когда чаще всего происходит резкое падение температуры в Северном Причерноморье.

Следствием экстремальных зимних похолодании и ледостава на акваториях северного Причерноморья является увеличение видового состава гидрофильных птиц, зимующих у южных берегов. Самые крупные зимние скопления формируются на мелководных акваториях (наиболее близких по экологическим условиям к таковым в районах традиционных зимовок), а также закрытых бухтах и у крупных населенных пунктов.

Районами наиболее важными, как временные резерваты гидрофильных птиц в экстремальные периоды в южном Крыму, являются: Феодосийский залив; бухты восточных районов побережья: Коктебельская, Лисья, Капсель; акватория Ялтинского грузового и курортного портов; бухты Гераклейского полуострова и прибрежная акватория от посёлка Любимовка до мыса Лукулл (Рис. 10).



Рис. 10. Места зимней концентрации птиц у Азово-Черноморского побережья Крыма

1.19. Новые методы, которые были использованы при расследовании

Новые методы при расследовании не использовались.

2. Оперативные рекомендации по повышению безопасности полётов

Лётному составу при выполнении полётов в горной местности:

- обращать внимание на ветровую обстановку;
- запрашивать наличие штормовых оповещений;
- учитывать сезонную орнитологическую обстановку.