



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

07 марта 2024 г.

Москва

№ 245-17

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-17742, вертолетами Ми-2 RA-14185 и Ансат RA-20012

21 июня 2022 г. днем при выполнении полета над Верхоянским хребтом (Кобяйский улус, Республика Саха (Якутия)) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с самолетом Ан-2 RA-17742 ООО «АК «Восточный Ветер» (сертификата эксплуатанта не имеет), связанное со столкновением самолета со склоном горы вследствие попадания в метеорологические условия, не соответствующие выполнению полета по правилам визуального полета (далее – ПВП).

8 ноября 2022 г. ночью при выполнении полета в районе аэродрома Кострома (Сокеркино) (Костромская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-2 RA-14185 АО «Костромское авиапредприятие» (сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ от 19 сентября 2022 г. № АР-122), связанное со столкновением вертолета с земной поверхностью вследствие попадания в метеорологические условия, не соответствующие выполнению полета по ПВП.

24 апреля 2023 г. ночью при выполнении полета в районе населенного пункта Ерзовка (Городищенский район, Волгоградская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ансат RA-20012 АО «РВС» (сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ от 8 февраля 2023 г. № АР-164), связанное со столкновением вертолета с земной поверхностью вследствие попадания в метеорологические условия, не соответствующие выполнению полета по ПВП.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-17742, вертолетами Ми-2 RA-14185 и Ансат RA-20012 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 июня 1998 г. № 609, подпунктом 5.4.6 пункта 5 и подпунктом 9.9 пункта 9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного

постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 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, легкие и сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на вертолеты, легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, легкие либо сверхлегкие ВС авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на вертолеты, легкие и сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-17742, вертолетами Ми-2 RA-14185 и Ансат RA-20012;

1.2.2. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

требований абзаца первого пункта 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ), в части допуска авиационного персонала гражданской авиации к выполнению своих функций при наличии свидетельств, выданных уполномоченным органом в области гражданской авиации;

требований пункта 1.3 статьи 53 ВК РФ, пунктов 2 и 8.6 Федеральных авиационных правил «Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями членов летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, диспетчеров управления воздушным движением и лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением», утвержденных приказом Минтранса России от 10 декабря 2021 г. № 437, в части наличия медицинского заключения и недопущения к выполнению функций, предусмотренных квалификационными отметками, обладателей свидетельств авиационного персонала, не имеющих медицинского заключения или имеющих медицинские заключения с истекшим сроком действия;

требований пунктов 2.7, 2.7.1, 2.8, 3.33.1 – 3.33.4, 3.69, 3.71 и 3.109 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом

Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части ознакомления командира воздушного судна (далее – КВС) со всей имеющейся информацией, правил выполнения визуальных полетов (далее – ПВП), действий при встрече в полете с опасными метеорологическими явлениями погоды и условиями погоды ниже метеоминимума экипажа ВС;

требований пункта 161 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части действий КВС при невозможности выполнения полета по ПВП;

порядка анализа метеоусловий и порядка принятия решения на вылет в зависимости от метеоусловий, учета климатических характеристик районов выполнения полетов, а также по действиям при попадании в метеоусловия, не соответствующие уровню подготовки экипажей, и методам предотвращения потери пространственной ориентировки и контроля за высотой полета;

особенностей выполнения полетов в горных районах с быстро изменяющейся метеорологической обстановкой;

технологии работы экипажа при подготовке ВС к полету в части исключения случаев выполнения полета с выключенными или отсутствующими штатными бортовыми средствами объективного контроля;

порядка расчета топлива, необходимого для выполнения полета;

порядка транспортировки пациентов, обратив особое внимание на порядок их размещения в салоне ВС (в части касающейся);

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с попаданием в приборные метеорологические условия полета по правилам приборных полетов, к которым экипаж и (или) ВС не были допущены (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации в информационно-коммуникационной сети «Интернет», категория UIMS).

1.2.3. Рассмотреть возможность добровольного применения спутниковых устройств и систем мониторинга полетов на основе спутниковых устройств на ВС, на которых такая установка не предусмотрена штатно.

1.3. Проанализировать существующие программы подготовки пилотов, включая программы переподготовки на тип ВС, на наличие упражнений по подготовке к выполнению маневров по приборам с целью выхода из условий, не соответствующих ПВП.

1.4. Проконтролировать:

- наличие действующих разовых проверок членов летных экипажей ВС в соответствии с требованием пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетными диспетчерами) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, с учетом практического выполнения пилотирования и маневрирования по правилам полетов по приборам.

- эксплуатантов ВС, выполняющих авиационные работы по оказанию медицинской помощи, на соответствие фактически установленного медицинского оборудования на борту ВС эксплуатационной документации типа ВС.

1.5. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

1.6. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 15 апреля 2024 г.

2. И.о. начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации К.Д. Бывалиной до 1 апреля 2024 г. направить обращение в адрес Федеральной службы по надзору в сфере транспорта для рассмотрения и реализации пункта 5.2 рекомендаций комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-17742.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Руководитель



Д.В. Ядров

Приложение
к приказу Росавиации

от «07» марта 2024г. № 245-17

**Обстоятельства авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-17742,
вертолетами Ми-2 RA-14185 и Ансат RA-20012**

21 июня 2022 г. днем выполнялся полет самолета Ан-2 RA-17742 по маршруту: посадочная площадка Ус Хатын (г. Якутск) – посадочная площадка Вертикальный (участок Вертикальный прииска Эндыбал (Республика Саха (Якутия)). На борту самолета находились командир воздушного судна (далее – КВС), второй пилот, один пассажир и около 1000 кг груза.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по АП) установлено, что полет самолета Ан-2 RA-17742 проходил над равнинным и горным участком местности с высотой гор до 2000 м. Экипаж выполнив взлет, набор высоты и следование по маршруту, в установленное время на площадку назначения не прибыл. Фактическая погода по маршруту полета (горный участок) на момент АП обуславливалась влиянием холодного фронта, наличием кучево-дождевой и слоисто-кучевой облачности с высотой нижней границы от 600 м, ливневого дождя, грозы, тумана и закрытостью гор. Наиболее вероятно, встретившись с облачностью, экипаж принял решение на продолжение полета по долинам горных рек и допустил попадание воздушного судна (далее – ВС) в метеоусловия, не обеспечивающие безопасное продолжение полета по правилам визуальных полетов (далее – ПВП). Место АП самолета Ан-2 RA-17742 было обнаружено 1 июля 2022 г. экипажем поисково-спасательного вертолета Ми-8 на склоне горы (высота над уровнем моря 1100 м). В результате АП оба члена экипажа погибли, пассажир получил незначительные телесные повреждения, ВС разрушено и уничтожено наземным пожаром.

Комиссия по расследованию АП отмечает, что КВС и второй пилот не имели действующих свидетельств пилотов гражданской авиации и медицинских заключений. Экипаж самолета Ан-2 RA-17742 за метеорологической консультацией в авиационно-метеорологическое подразделение ФГБУ «Якутское УГМС» не обращался. Подготовка ВС к полету и его техническое обслуживание выполнялись специалистом, не имеющим действующего свидетельства специалиста по техническому обслуживанию ВС с соответствующей квалификационной отметкой, что не соответствует положениям пункта 1.3 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 сентября 2008 г. № 147. Бортовой журнал и формуляры на ВС отсутствовали. ООО «Авиакомпания «Восточный Ветер» не оформляло

трудоу отношения с техником самолета. Самолет эксплуатировался без штатного барографа АД-2, предусмотренного конструкцией ВС. Системой КОСПАС-САРСАТ срабатывание аварийного маяка самолета Ан-2 RA-17742 не зафиксировано. На месте АП АРМ-406АС1 не обнаружен.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-17742 произошло при выполнении полёта днём, в горной местности, в метеорологических условиях, не соответствующих ПВП, вследствие потери экипажем визуального контакта с наземными ориентирами.

Способствующими факторами явились:

принятие КВС необоснованного решения на вылет. Прогнозируемая погода по заявленному маршруту не обеспечивала соблюдение ПВП;

непринятие КВС своевременных мер по возврату на аэродром вылета или других действий по изменению плана полёта при встрече в полёте метеорологических условий, ниже установленных для ПВП».

8 ноября 2022 г. для выполнения авиационных работ по оказанию срочной медицинской помощи выполнялся полет вертолета Ми-2 RA-14185 по маршруту: аэродром Кострома (Сокеркино) – посадочная площадка Шарья (Костромская область) – аэродром Кострома (Сокеркино). На борту вертолета находились КВС, второй пилот, два медицинских работника и один тяжелобольной пациент.

Комиссией по расследованию АП установлено, что перелет вертолета Ми-2 RA-14185 на посадочную площадку Шарья выполнен днем на высоте около 200 м и скорости 150 км/ч в условиях дождя, видимости около 4000 м, сплошной облачности с нижней границей 100 м и верхней границей 1000 м. Выполнив посадку вертолета и взяв на борт пациента, КВС принял решение на выполнение полета в прогнозируемых метеорологических условиях, при которых полет по ПВП не обеспечивался, и произвел взлет с посадочной площадки Шарья в светлое время суток по ПВП (заключительная часть маршрута полета и посадка должны были происходить в темное время суток и метеоусловиях, не соответствующих ПВП). Фактическая погода на аэродроме Кострома (Сокеркино) на момент АП обуславливалась прохождением ложбины циклона с фронтом окклюзии в нем, понижением слоистообразной облачности до 50-80 м и выпадением мороси. Ветер у земли: 190°– 03 м/с, видимость на взлетно-посадочной полосе (далее – ВПП)13: в начале ВПП – 2500 м, в конце ВПП – 2700 м, дымка, облачность сплошная, нижняя граница 70 м, температура воздуха + 04°С, температура точки росы + 04°С, относительная влажность 100%, давление QNH 1011 гПа, QFE 746 мм рт. ст./995 гПа.

КВС на удалении около 40 км до аэродрома посадки установил связь с диспетчером аэродрома, доложил о выполнении полета по правилам полетов по приборам (далее – ППП) и получил информацию о включенных ближнем приводном радиомаяке (далее – БПРМ), светосигнальном оборудовании аэродрома, об ухудшении видимости до 2500 м и образовании тумана. Ошибочно приняв освещение участка автодороги Молодеево – Никольское (около 5 км до аэродрома посадки) за ВПП аэродрома, экипаж приступил к построению маневра для захода на

посадку и выполнил левый разворот с уменьшением высоты с 80 до 45 м, но обнаружив ошибку в навигации, выполнил маневр и набор высоты до 70 м. При подлете к населенному пункту Никольское (около 5 км до аэродрома посадки), экипаж опознал наземный ориентир и выполнил правый разворот в направлении БПРМ со снижением до 30 м, при срабатывании звуковой сигнализации «Опасная высота», а при подлете вертолета к лесному массиву (около 3,5 км до ВПП) в отсутствие световых ориентиров, КВС перевел вертолет в набор высоты (до 60 м). Дальнейший полет вертолета проходил со снижением с вертикальной скоростью около 3 м/с, развитием левого крена и последующим столкновением с деревьями и земной поверхностью на удалении 1.9 км от ВПП. В результате АП пациент погиб, экипаж и медперсонал получили серьезные телесные повреждения, вертолет разрушен.

Комиссия по расследованию АП отмечает, что КВС принял решение на вылет в прогнозируемых метеоусловиях, не соответствующих ПВП ночью, в связи с необходимостью перевозки тяжелобольного пассажира для экстренного оказания медицинской помощи на основании пункта 1.4 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128. КВС к выполнению полетов ночью по ППП не допущен, обязанности в экипаже не распределил. Информация о проведении квалификационной проверки у КВС и второго пилота навыков выполнения основных маневров в полете и вывода из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов в соответствии с требованиями подпункта «б» пункта 4.4 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 2 сентября 2008 г. № 147, в комиссию не представлена.

Также комиссией по расследованию АП отмечено, что АО «Костромское авиапредприятие» не выполнено переоборудование вертолета Ми-2 RA-14185 из сельскохозяйственного варианта в санитарный вариант в соответствии с требованиями подпункта 2.2 раздела II Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта», утвержденных приказом Минтранса России от 19 ноября 2020 г. № 147, и главы 7 «Техническое обслуживание вертолета с транспортно-санитарным оборудованием» Инструкции по техническому обслуживанию конструкции вертолета Ми-2 (вертолет Ми-2 с двумя двигателями ГТД-350, книга 3, 1977 год). Перевозимый пациент в отсутствие фиксации

привязными ремнями безопасности находился на незакрепленных носилках на незакрепленном самодельном настиле.

Представители АО «Костромское авиапредприятие» в связи с выводом из эксплуатации стационарного диспетчерского радиолокатора (работы по техническому обслуживанию) аэродрома Кострома (Сокеркино) для издания НОТАМ установленным порядком в ЦАИ ГА не обращались. В Руководстве по производству полетов (далее – РПП) АО «Костромское авиапредприятие» эксплуатационные минимумы для аэродрома Кострома (Сокеркино) по ППП не определены.

Системой КОСПАС-САРСАТ срабатывание аварийного маяка вертолета Ми-2 RA-14185 не зафиксировано (наиболее вероятно из-за отсутствия условий для срабатывания датчика перегрузки).

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Ми-2 RA-14185 произошло ночью, в метеоусловиях, не соответствующих ПВП, вследствие потери пространственной ориентировки КВС, обусловленной отсутствием визуального контакта с наземными ориентирами и непереходом на пилотирование по приборам, с последующим развитием левого крена, снижением вертолета вплоть до столкновения с земной поверхностью.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

– принятие КВС решения на выполнение полета в метеоусловиях, не соответствующих ПВП ночью;

– непринятие КВС своевременного решения о возврате на аэродром вылета, о полете на запасной аэродром, посадке на площадку, подобранную с воздуха или о переходе на полет по приборам при ухудшении фактических метеоусловий до значений, ниже установленных для ПВП ночью;

– отсутствие у КВС навыков по выполнению основных маневров в полете и вывода ВС из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;

– невыполнение проверки навыков по выполнению основных маневров в полете и вывода ВС из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов эксплуатантом при квалификационной проверке КВС после приема на работу.».

24 апреля 2023 г. вертолет Ансат RA-20012 выполнил два полета на выполнение авиационных работ по оказанию срочной медицинской помощи в воздушном пространстве класса «G» и «С» Волгоградской области. Второй полет выполнялся по маршруту: посадочная площадка Езока – посадочная площадка ГУЗ ГКБ СМП № 25 – геоточка Новоаннинский – геоточка Урюпинск – посадочная площадка Янтарная – посадочная площадка Езока. КВС, выполнив взлет и полет по маршруту с выполнением посадок на посадочных площадках ГУЗ ГКБ СМП № 25 (взятие на борт медицинских работников) и Новоаннинский (для заправки топливом), перед посадкой в геоточке Урюпинск ознакомился с метеоинформацией в формате METAR Волгоград (Гумрак) по маршруту полета, согласно которой указывалась видимость 1000 м, гроза, дождь, град, значительная облачность на 90 м,

значительно кучево-дождевая на 600 м. Выполнив посадку вертолета в геоточке Урюпинск и взяв на борт вертолета пациента, КВС принял решение на выполнение полета в прогнозируемых метеорологических условиях, при которых полет по ПВП не обеспечивался, и в 16:51 (далее – время местное) произвел взлет после наступления темноты для следования на посадочную площадку Янтарная. Выполнив санитарное задание и имея информацию АТИС по аэродрому Волгоград (Гумрак) за 18:00: «... слабый ливневый дождь, облачность разбросанная 210 м, значительная кучево-дождевая 1080 м, искусственные препятствия частично закрыты, температура 12, точка росы 10, QNH 1015 гПа, временами ветер у земли неустойчивый 20, видимость 1000 м, гроза с дождем, град, шквал, значительная 90 м, значительная кучево-дождевая 600 м ...», КВС принял решение на выполнение перелета ночью (без пассажиров) на посадочную площадку Езока и выполнил взлет. Установив связь с диспетчером аэродрома Волгоград (Гумрак) и получив указание о занятии высоты 1500 футов (450 м), КВС продолжил полет, но на высоте 970 футов прекратил набор высоты и перевел вертолет на снижение. Полет выполнялся с переменным профилем на истинных высотах менее 300 м над безориентирной местностью в условиях отсутствия световых ориентиров. КВС, следуя на высоте около 160 м, сообщил диспетчеру аэродрома Волгоград (Гумрак) о следовании на высоте 1500 футов и расчетном времени прибытия на посадочную площадку. Дальнейший полет характеризовался хаотичным изменением параметров полета и наличием звуковой сигнализации о малом количестве топлива. В процессе доклада диспетчеру аэродрома Волгоград (Гумрак) о завершении полета (скорость 170 км/ч, левый крен около 70°, вертикальная скорость снижения 15 м/с, угол тангажа на пикирование около 15°), произошло столкновение вертолета с земной поверхностью на удалении около 3 км от посадочной площадки. В результате авиационного происшествия КВС погиб, вертолет разрушен, отделившимся фрагментом лопасти поврежден провод воздушной линии электропередачи.

Комиссия по расследованию АП отмечает, что проведение квалификационных проверок пилотов вертолета Ансат (отработка техники пилотирования по приборам) проходят на необорудованных системами имитации видимости (шторки системы имитации видимости) вертолетах Ансат. Вертолет Ансат не допущен к выполнению полетов по правилам полетов по приборам (далее – ППП). В нарушение требований пункта 2.8 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 (далее – ФАП-128), разделов 5.3 главы 5 и 6.11 главы 6 РПП, КВС принял решение на выполнение полета без учета прогнозируемых метеорологических условий, при которых полет по ПВП по всем участкам маршрута не обеспечивался. В нарушение требований пунктов 3.82 и 5.45 ФАП-128, раздела 6.11 главы 6 РПП АО «РВС» КВС не информировал орган ОрВД о невозможности занятия заданного эшелона (высоты) полета 1500 футов (450 м), и не выдерживал установленную для полета высоту ночью в равнинной и холмистой местности. КВС превышал летные ограничения, изложенные в Руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) вертолета Ансат (вертикальная скорость снижения более 7 м/с, крен более 15°) и создал условия для попадания вертолета в режим «вихревого кольца». Выполнение полета в условиях ограниченной

видимости в осадках (РЛЭ вертолета Ансат запрещает преднамеренно входить в ливневые осадки) над безориентирной местностью в отсутствие световых ориентиров могло способствовать возникновению пространственной дезориентации КВС. Наиболее вероятно, КВС отвлекал свое внимание в полете на активное использование мобильного телефона (для получения метеоинформации и обмена информацией о полете) и появляющуюся звуковую сигнализацию в кабине (из-за малого остатка топлива), что могло способствовать упущению контроля за положением вертолета в воздушном пространстве ночью. КВС в аварийном полете привязным ремнем безопасности не пользовался. Системой КОСПАС-САРСАТ не зарегистрирован сигнал аварийно-спасательного радиомаяка вертолета Ансат RA-20012 (наиболее вероятно из-за нарушения электропитания АРМ в процессе разрушения ВС).

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Ансат RA-20012 произошло вследствие потери КВС пространственной ориентировки при выполнении полета ночью в метеорологических условиях, не соответствующих ПВП.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

принятие решения КВС на выполнение полета в условиях, не соответствующих ПВП ночью;

непринятие КВС решения о прекращении полета при ухудшении метеоусловий до значений, ниже установленных для ПВП ночью;

возможное отвлечение внимания КВС на работу с мобильным телефоном в полете».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-17742, вертолетами Ми-2 RA-14185 и Ансат RA-20012 приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».