

Нынешний трагический июль, ставший во всем мире месяцем авиакатастроф, не обошел стороной и Камчатку. Легкомоторный четырехместный вертолет «Робинсон Р44 Равен» разбился в минувшую среду в Карагинском районе, неподалеку от села Ивашка. Он упал в акватории Берингова моря, в районе устья реки Дранка, в 400 метрах от береговой линии.

Управлявший летательным аппаратом 39-летний генеральный директор ООО Рыболовецкая артель «Белореченск» Александр Кузьмин и его пассажир, 23-летний сын владельца нескольких камчатских рыбозаводов Максим Куликов погибли на месте крушения.

Пилотировавший воздушное судно рыбопромышленник имел свидетельство пилота-любителя. Принадлежавший ему вертолет был зарегистрирован в реестре Росавиации. Незадолго до трагедии «Робинсон Р44» вылетел с территории обрабатывающего завода артели «Белореченск» в направлении поселка Ивашка. Предполагаемый маршрут полета был проложен через села Ивашка и Красное в направлении райцентра Оссора. В пункт назначения вертолет не прибыл. По данным МЧС, в диспетчерских службах разбившийся вертолет не регистрировался, поэтому точный предполагаемый путь его следования был неизвестен.

Как рассказал «Вестям» камчатский транспортный прокурор Михаил Новицкий, первым о катастрофе сообщил работник другой рыбодобывающей компании – ООО «Восточный берег», который вел промысел на катере. В 18 часов 45 минут, когда рыбалка уже подходила к концу, мужчина услышал в небе гул, характерный для работы вертолетного двигателя, а затем звук удара о воду. Он немедленно развернул суденышко и начал осматривать поверхность моря. Однако экипаж катера смог обнаружить только обломки черного цвета от хвостовой части винтокрылой машины, а также личные вещи находившихся в нем людей. Корпус «Робинсона» почти сразу ушел под воду.

Останки Александра Кузьмина обнаружили тем же вечером. Тело погибшего вместе с ним молодого спутника нашли на следующий день. По факту авиакатастрофы краевое следственное управление возбудило уголовное дело по статье 263 УК РФ «Нарушение правил эксплуатации воздушного судна, повлекшее смерть двух человек».

Расследование ведется в отношении неустановленного лица. Как сообщил журналистам руководитель камчатского следственного отдела на транспорте Антон Артеменко, следствие рассматривает три версии произошедшего: погодные условия, ошибка пилота и техническая неисправность судна. Причем, первые две из них являются наиболее вероятными.

Со слов очевидцев трагедии, которые вели промысел неподалеку от места крушения, в среду 23 июля вечером на месте трагедии видимость была крайне низкой. Позднее в ходе расследования была зафиксирована точная метеосводка: температура воздуха +20 градусов, ветер юго-восточный, 3 метра в секунду, без осадков, низкая облачность, туман. В качестве приоритетной версии причин катастрофы рассматривается человеческий фактор. Скорее всего, пилот потерял пространственную ориентацию в сложных метеоусловиях и произвел преждевременное снижение.

Как ни печально, именно человеческий фактор за последние четверть века стал главной причиной всех без исключения вертолетных катастроф на нашем полуострове.

Достаточно вспомнить 20 августа 2003 года, когда на Камчатке пропал вертолет Ми-8, на борту которого находилась группа руководящих сотрудников администрации Сахалинской области во главе с губернатором Игорем Фархутдиновым. Вертолет

вылетел с вертолетной площадки «Излучина», но к месту назначения не прибыл. Нашли обгоревшие обломки только через трое суток. Погибли все 17 пассажиров и три члена экипажа. Согласно выводам госкомиссии, причиной аварии стало нарушение экипажем правил полета в горной местности.

Из-за несанкционированного изменения маршрута пилотами 27 ноября 2004 года в районе вулкана Горелый погиб и другой Ми-8. Он вылетел по санзаданию при прогнозе погоды, не соответствующем полетам в горной местности. Летчики вели вертолет ниже безопасной высоты. Оказавшись в облаках, экипаж потерял пространственную ориентацию. При наборе скорости было допущено снижение вертолета с переходом в глубокую спираль. Тогда погибли пять человек.

Столько же не вернулись и из последнего полета Ми-2, который прервался неподалеку от поселка Устьевое Соболевского района. Вертолет, принадлежавший местному клубу РОСТО, упал в море 4 октября 2007 года в 100 метрах от берега. Незадолго до этого он поднялся в воздух в темное время суток и в сложных метеоусловиях, что недопустимо для машин этого класса.

В декабре 2009 года в 70 километрах от поселка Анавгай в верховьях реки Жгачка рухнул Ми-8 с экипажем из трех человек, летевший в село Тигиль с коммерческим грузом фруктов. Следствие полагает, что причиной падения Ми-8Т стал отказ левого двигателя и превышение максимально допустимой взлетной массы. Другими словами, машина была перегружена, причем значительно. Этот факт был достоверно установлен почти сразу после трагедии.

Разбившийся близ Ивашки вертолет «Робинсон Р44» модификации «Равен» это простой и надежный летательный аппарат с поршневым карбюраторным двигателем. Он может преодолевать до 650 километров на высоте 1500 метров. Крейсерская скорость машины – 210 километров в час. В России зарегистрировано уже несколько сотен вертолетов этого типа. Некоторые из них эксплуатирует ФБУ «Авиалесоохрана» для патрулирования лесных массивов. Но большая часть находится в частном владении у тех, для кого полеты являются способом проведения досуга.

Приобрести такой вертолет вполне по карману обычному камчатскому рыбопромышленнику. Новый с иголочки вертолет стоит 615 тысяч долларов США.

Подержанную машину можно купить втрое дешевле. Получить любительское пилотское свидетельство тоже не так уж сложно. Пройти полный курс обучения пилотированию «Робинсона» стоит примерно миллион рублей. Среди российских бизнесменов, которым уже трудно удивить друг друга баснословно дорогими автомобилями, сейчас модно приобретать небольшие вертолеты и летать на них. А на Камчатке многие рыбодобывающие компании обзаводятся винтокрылыми машинами еще и для облета промысловых участков в труднодоступной местности.

При кажущейся простоте управления легкомоторный «Робинсон Р44» не прощает небрежного отношения к себе. Буквально за последний месяц кроме Камчатки такие же вертолеты разбились в Республике Коми и в Татарстане. За последние семь лет только в России произошло 15 авиакатастроф с участием воздушных судов этого типа. В них погибли 23 человека, еще трое получили ранения. Причем, в нескольких случаях причиной трагедий стала сомнительная с точки зрения летных правил манера пилотирования.

«Летчики-партизаны», как называют их профессиональные пилоты, не признают никаких правил, не регистрируют технику и полеты, а летают по всей России на свой

страх и риск. Они садятся на частных площадках, договариваясь с владельцами, и заправляются автомобильным бензином на АЗС, в то время как для вертолета нужен специально очищенный, с повышенным октановым числом. При этом «партизаны» вовсе не скрывают свой статус, а в некотором смысле даже гордятся им.

Вертолетчики отмечают и довольно специфичную манеру подобных полетов. Особым шиком в «партизанской» среде считается пройти на бреющем над ровной водной или снежной поверхностью. Когда вокруг разлетаются брызги, это, конечно, выглядит эффектно. Однако именно здесь таится смертельная опасность. Над ровной, особенно водной поверхностью без ориентиров пилот не чувствует высоту полета. Погрешность восприятия может быть до тридцати и более метров.

Дмитрий ЧЕРНОВ.