



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

от декабря 2016г.

Москва

№ 957

**О реализации мероприятий по результатам расследований
авиационных происшествий с вертолетами
R-66 RA-05773 и R-44 RA-06338**

07.07.2015 в Иркутской области произошла авария вертолета R-66 RA-05773 ООО «Байкал-Трек» (сертификата эксплуатанта не имеет). В результате авиационного происшествия находившиеся на борту вертолета пилот и два пассажира получили незначительные телесные повреждения. Авиационное происшествие связано с ошибками пилота (несоразмерное отклонение органов управления вертолетом) при выполнении посадки на подобранную с воздуха площадку.

12.07.2016 на посадочной площадке «Хуторская» (г. Ставрополь) произошла авария вертолета R-44 RA-06338 ООО «СТРОЙ КОМ ЮГ» (сертификата эксплуатанта не имеет). При маневрировании на малой высоте для выполнения взлета произошло касание полюзом шасси земли с последующим динамическим опрокидыванием вертолета. Пилот вертолета не пострадал.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий 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 18.06.1998 № 609, и 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. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. до 09.12.2016 настоящий приказ довести до сведения руководителей организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения (АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, эксплуатантам воздушных судов АОН:

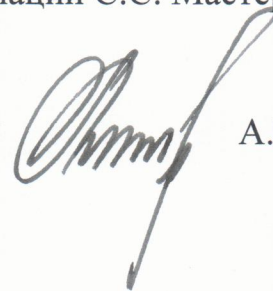
1.2.1. изучить с летным составом окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с вертолетами R-66 RA-05773 и R-44 RA-06338, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. руководителям авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку пилотов вертолетов типа R-44 и R-66, предусмотреть обязательное включение в программы подготовки занятий по изучению извещений по безопасности полетов, содержащихся в разделах 10 РЛЭ вертолетов R-44 и R-66;

1.3. обратить внимание руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, эксплуатантов воздушных судов АОН на реализацию мероприятий, указанных в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных происшествий с вертолетами, связанных с такими типами событий, как нештатное касание элементами конструкции вертолета посадочной площадки и потеря управления вертолетом в полете (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категории ARC и LOC-I).

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 02 сентября 2015 № 957

**Обстоятельства авиационных происшествий
с вертолетами R-66 RA-05773 и R-44 RA-06338**

07.07.2015 в Иркутской области при выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, произошла авария вертолета R-66 RA-05773 ООО «Байкал-Трек» (сертификата эксплуатанта не имеет).

На борту вертолета находились пилот и два пассажира. По расчетам комиссии по расследованию, взлетный вес и центровка не выходили за ограничения, установленные РЛЭ вертолета Robinson R-66.

В ходе расследования пилот предъявил комиссии только ксерокопию свидетельства пилота. При проверке было установлено, что свидетельство с указанными в нем данными не выдавалось.

Через 4 мин после взлета командир вертолета по просьбе пассажиров приступил к заходу на посадку в притоке реки Снежная. В нарушение требований пункта 3.102 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, посадка производилась без предварительного осмотра площадки с целью оценки ее пригодности. По объяснению командира воздушного судна, на высоте полета примерно 20 – 30 м и скорости в 15 узлов при скорости снижения более 3 м/с произошло срабатывание звуковой сигнализации «МАЛЫЕ ОБОРОТЫ НВ» с загоранием световой индикации «LOW RPM», после чего вертолет грубо приземлился на каменистый берег реки, не долетев до выбранной площадки примерно 20 метров. Пилот и пассажиры самостоятельно покинули вертолет, получив незначительные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авария вертолета Robinson R-66 RA-05773 произошла при выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, наиболее вероятно, из-за ошибок КВС в управлении вертолетом.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовало:

невыполнение КВС осмотра площадки, подобранной с воздуха;

несоразмерные действия КВС органами управления вертолетом, приведшие к уменьшению оборотов НВ менее допустимых;

резкое гашение скорости и создание большого угла тангажа, что привело к увеличению вертикальной скорости и грубому приземлению вертолета».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия

с вертолетом R-66 RA-05773, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

12.07.2016 на посадочной площадке «Хуторская» (г. Ставрополь) произошла авария вертолета R-44 RA-06338 ООО «СТРОЙ КОМ ЮГ» (сертификата эксплуатанта не имеет).

КВС вертолета выполнял полет по маршруту: посадочная площадка «Хуторская» – посадочная площадка «Афипский-Основной». Пассажиры и груз на борту вертолета отсутствовали. Вес вертолета и центровка не выходили за пределы эксплуатационных ограничений, установленных РЛЭ вертолета R-44.

По объяснению КВС, в процессе взлета в режиме висения на высоте менее 1,5 м он начал производить доворот влево на 20°. При выполнении доворота вертолет сместился влево и задел левым полозом шасси земляную кочку, скрытую высокой травой. В результате возникшего при этом динамического опрокидывания вертолет начал вращаться вокруг места зацепления с увеличением левого крена, а затем опрокинулся на левый борт. КВС покинул вертолет самостоятельно, получив незначительные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авиационное происшествие с вертолетом R-44 RA-06338 произошло из-за его попадания в режим динамического вращения (опрокидывания) при перемещении боком на высоте менее 1,5 метра для выполнения взлета. Наиболее вероятно, авиационное происшествие явилось следствием сочетания следующих факторов:

недостаточная подготовка КВС к взлету в части отсутствия осмотра площадки на предмет наличия препятствий и неучета рекомендаций РЛЭ вертолета по высоте висения для перемещений вблизи земли, что привело к зацеплению полоза шасси за кочку, скрытую высокой травой;

неграмотные действия КВС органами управления вертолетом (отклонение рычага продольно-поперечного управления вместо уменьшения общего шага несущего винта) при развитии режима динамического вращения (опрокидывания);

отсутствие в программе переучивания на вертолет R-44, которую проходил КВС, разъяснений по особенностям возникновения и парирования режима динамического вращения (опрокидывания);

невыполнение рекомендаций комиссий по расследованию предыдущих случаев попадания вертолетов в режим динамического вращения (опрокидывания)».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-06338, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.