



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

14 июля 2014

Москва

№ 423

О реализации мероприятий по результатам расследований
авиационных происшествий с ЕЭВС вертолетов ЛТЮ-1208 RA-2097G,
«Кречет» RA-1434G, Ка-26М «Мастер» RA-1927G

06.12.2013 в Ростовской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G, принадлежащего частному лицу.

05.02.2014 в районе поселка Тервиз (Омская область) произошла авария ЕЭВС вертолета «Кречет» RA-1434G, принадлежащего частному лицу.

05.03.2014 в районе г. Семикаракорска (Ростовская область) произошла авария ЕЭВС-вертолета Ка-26М «Мастер» RA-1927G, принадлежащего частному лицу.

Все три указанные выше авиационные происшествия произошли вследствие неучета пилотами особенностей подготовки и выполнения полетов на вертолетах. Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий приведена в приложении к настоящему приказу.

Кроме того, в период расследования катастрофы ЕЭВС вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G было установлено, что с целью его регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации в Росавиацию было представлено фальсифицированное заключение по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

При расследовании аварии ЕЭВС вертолета «Кречет» RA-1434G комиссия по расследованию также пришла к выводу о том, что вертолет, потерпевший авиационное происшествие, и вертолет, зарегистрированный в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, – наиболее вероятно, разные воздушные суда.

Аналогичный случай фальсификации (подмена одного воздушного судна другим) был выявлен 17.06.2014. В Рязанской области произошла авария самолета Х-32 «МИКС-2», на борт которого был нанесен бортовой номер «РА-0642G». Фактически самолет Х-32 «МИКС-2» RA-0642G потерпел авиационное происшествие (с полным разрушением конструкции планера) 23.09.2011 в Республике Тыва.

СЗ МТУ ВТ ФАВТ
Рх. № 2480 Дата 25. 07. 2014

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. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову, начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации М.В. Буланову до 15.08.2014:

1.1. в целях исключения случаев государственной регистрации ЕЭВС по документам, содержащим недостоверные сведения, и предотвращения их эксплуатации без сертификата летной годности, направить в Минтранс России предложения по внесению изменений в Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденные приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации, утвержденный приказом от 05.12.2013 № 457, и Порядок государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, утвержденный приказом Минтранса России от 18.11.2011 № 287, в части:

обязательности представления в орган регистрации при государственной регистрации ЕЭВС сертификата летной годности, выданного в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденными приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118;

возможности исключения, по инициативе органа регистрации, сведений о ЕЭВС из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации и базы данных СЛА в случае приостановления (аннулирования) сертификата летной годности ЕЭВС по факту авиационного происшествия с серьезным разрушением конструкции воздушного судна;

1.2. направить в МВД России и ФСБ России обращения с предложением провести в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, проверки в отношении владельца (эксплуатанта) ЕЭВС вертолета «Кречет» RA-1434G в связи с выявленными при расследовании авиационного происшествия фактами фальсификации;

2. Руководителям территориальных органов Росавиации до 01.08.2014:

2.1. довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов авиации общего назначения, эксплуатирующих самолеты с максимальной взлетной массой менее 10 тонн, а также вертолеты и другие виды летательных аппаратов;

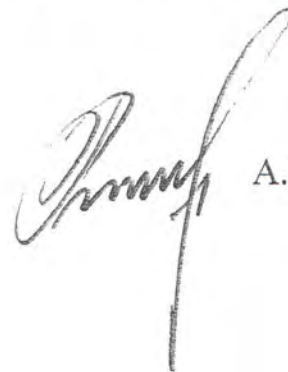
2.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам авиации общего назначения, эксплуатирующим самолеты с максимальной взлетной массой менее 10 тонн, а также вертолеты и другие виды летательных аппаратов, изучить настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС вертолетов ЛТЮ-1208 RA-2097G, «Кречет» RA-1434G, Ка-26М «Мастер» RA-1927G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.3. рекомендовать владельцам и эксплуатантам ЕЭВС провести проверку наличия, ведения и порядка хранения технической документации на воздушное судно;

2.4. при проведении инспекционного контроля летной годности ЕЭВС в соответствии с пунктом 22.4.1 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, обращать внимание на соответствие номеров воздушного судна и установленных на нем основных изделий номерам, указанным в пономерной документации и карте данных сертификата летной годности единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения, на своевременность и правильность заполнения и ведения пономерной документации, на наличие огнестойкой таблички с идентификационными данными ЕЭВС, предусмотренной в разделе 11 приложения 1 к Федеральным авиационным правилам «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденным приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 14.04.2014 № 423

**Обстоятельства авиационных происшествий с ЕЭВС вертолетов
ЛТЮ-1208 RA-2097G, «Кречет» RA-1434G, Ка-26М «Мастер» RA-1927G**

06.12.2013 в Ростовской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G, принадлежащего частному лицу. ЕЭВС вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G был создан на базе серийного вертолета Schweizer 300С.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G (далее – комиссия по расследованию катастрофы вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G) было установлено, что вертолетом управлял пилот, не имевший свидетельства пилота и предыдущего опыта полетов в гражданской или государственной авиации (общий налет на момент авиационного происшествия – не более 20 часов).

Для проведения государственной регистрации ЕЭВС вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G его владельцем было представлено в Росавиацию поддельное заключение по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (фактически заключение не оформлялось). Сертификат летной годности на вертолет не выдавался. Установить, как и когда выполнялось периодическое техническое обслуживание ВС, комиссии по расследованию не представилось возможным из-за отсутствия записей в формулярах воздушного судна и двигателя.

В день авиационного происшествия пилот с пассажиром на борту выполнял прогулочный полет над территорией Краснодарского охотничьего хозяйства.

Комиссия по расследованию катастрофы вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G пришла к выводу о том, что столкновение воздушного судна с землей произошло с небольшим правым креном и большой вертикальной скоростью при отсутствии поступательной скорости. После столкновения с землей вертолет разрушился и сторел, пилот и пассажир погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G:

«Катастрофа ЕЭВС вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G произошла, наиболее вероятно, из-за попадания вертолета при полете по маршруту в режим «вихревого кольца», что привело к столкновению воздушного судна с большой вертикальной скоростью с земной поверхностью.

Попадание вертолета в режим «вихревого кольца» произошло из-за отсутствия у пилота практических навыков по пилотированию ВС (ранее полеты по маршруту не выполнял, за 6 дней до авиационного происшествия выполнил первый самостоятельный полет на «висение»).

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:

отсутствие у пилота теоретических знаний (аэродинамику вертолета изучал с помощью сайтов в интернете);

незнание физической сути критического режима полета вертолета «вихревое кольцо», условий попадания в этот режим и правильных действий для выхода из него;

невыдерживание рекомендованных скоростей и высот полета;

возможное неправильное распределение внимания при пилотировании вертолета».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолета ЛТЮ-1208 RA-2097G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-2097g.pdf.

05.02.2014 в районе поселка Тервиз (Омская область) произошла авария ЕЭВС вертолета «Кречет» RA-1434G, принадлежащего частному лицу. ЕЭВС вертолета «Кречет» RA-1434G был создан на базе серийного вертолета Ми-2.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии ЕЭВС вертолета «Кречет» RA-1434G (далее – комиссия по расследованию аварии вертолета «Кречет» RA-1434G) было установлено, что 05.02.2014 пилот принял решение о выполнении контрольного висения с целью опробования силовой установки вертолета. Сертификат летной годности вертолета не оформлялся. Для проверки двигателей на висении пилот приподнял вертолет на высоту 1,5 – 2 м от земли. Перед выполнением опробования силовой установки и висения вертолета пилот не убедился в отсутствии препятствий, расстояние до которых в соответствии с требованиями пункта 3.99 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, должно быть не менее 10 м. В результате этого произошло столкновение лопастей рулевого винта с козырьком крыши рядом стоящего нежилого строения, вертолет потерял управляемость и опрокинулся на правый борт. Возникший пожар полностью уничтожил вертолет, пилот не пострадал.

Комиссия по расследованию аварии вертолета «Кречет» RA-1434G обратила внимание на то, что целый ряд заводских номеров агрегатов вертолета (левый двигатель ГТД-350, главный редуктор ВР-2, промежуточный редуктор, хвостовой вал, комплект лопастей несущего винта) не соответствует номерам агрегатов, которые были установлены на вертолет в период проведения на нем сертификации в ООО «ЛТЦ «ЭЛИЦ СЛА» в 2009 году. Кроме того, на месте происшествия не были обнаружены огнестойкие таблички с заводским номером вертолета-прототипа и идентификационным номером ЕЭВС. Номер хвостовой балки вертолета не соответствовал заводскому номеру вертолета-прототипа, при том что замена балки при последнем ремонте вертолета не производилась.

На основании этого было сделано предположение о том, что зарегистрированный вертолет ЕЭВС «Кречет» RA-1434G и вертолет, потерпевший авиационное происшествие, – разные воздушные суда.

По заключению комиссии по расследованию аварии вертолета «Кречет» RA-1434G:

«Причиной аварии вертолета ЕЭВС «Кречет» RA-1434G явилось выполнение висения с нарушением установленных ограничений по расстоянию до препятствия (не менее 10 м), что привело к столкновению лопастями рулевого винта с нежилым строением и, в дальнейшем, с земной поверхностью с возникновением пожара.

Комиссия отмечает, что зарегистрированный вертолет ЕЭВС «Кречет» RA-1434G и вертолет, потерпевший авиационное происшествие, наиболее вероятно, разные воздушные суда».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолета «Кречет» RA-1434G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-1434g.pdf.

05.03.2014 в районе г. Семикаракорска (Ростовская область) произошла авария ЕЭВС вертолета Ка-26М «Мастер» RA-1927G, принадлежащего частному лицу.

Выполнялись авиационно-химические работы. Взлетная масса вертолета составляла 3000 кг, центровка +130 мм, что не выходило за установленные ограничения (соответственно 3080 кг и от +93 мм до +250 мм).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии ЕЭВС вертолета Ка-26М «Мастер» RA-1927G (далее – комиссия по расследованию аварии вертолета Ка-26М «Мастер» RA-1927G) было установлено, что первые пять полетов прошли без особенностей. Шестой взлет выполнялся по-вертолетному, с использованием влияния воздушной подушки.

По объяснению пилота, после контрольного висения на высоте 2 метра было произведено снижение до высоты 1 метр для усиления эффекта влияния воздушной подушки и начат разгон вертолета в зоне влияния воздушной подушки. Энергичный разгон привёл к просадке вертолётa, однако пилот не стал увеличивать шаг несущего винта и продолжил разгон, что привело к касанию колес передних опор шасси к размокшему грунту на удалении 20 метров от места контрольного висения. Возникший при этом пикирующий момент привёл к динамическому опрокидыванию вертолётa.

По заключению комиссии по расследованию аварии ЕЭВС вертолета Ка-26М «Мастер» RA-1927G:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом ЕЭВС Ка-26М «Мастер» RA-1927G явилась ошибка КВС в технике пилотирования при переводе вертолета в разгон скорости при выполнении взлета в зоне влияния воздушной подушки, выразившаяся в отсутствии управляющих действий (увеличение шага НВ) для компенсации «просадки» вертолётa, что привело к заглублению передних стоек шасси в грунт и последующему динамическому опрокидыванию».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолета Ка-26М «Мастер» RA-1927G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-1927g.pdf.