



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

29 мая 2018 г.

Москва

№ 447-П

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного судна самолетом ЧЕ-23м RA-2604G и вертолетом R-44-II RA-05754

27.07.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Пицунда (Республика Абхазия) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом ЧЕ-23м RA-2604G, принадлежащим частному лицу.

Авиационное происшествие произошло в результате выхода воздушного судна на режим сваливания.

09.04.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Нижневартовск (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра) произошло авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) с вертолетом R-44-II RA-05754, принадлежащим акционерному обществу «Система Лизинг 24».

Авиационное происшествие произошло в результате попадания вертолета в режим динамического вращения при выполнении вынужденной посадки.

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 подпунктами 5.4.6 и 9.9 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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) на легкие и сверхлегкие вертолеты, эксплуатантов и владельцев воздушных судов (далее – ВС) авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) на легкие и сверхлегкие вертолеты, эксплуатантам и владельцам ВС АОН изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом ЧЕ-23м RA-2604G и вертолетом R-44-II RA-05754, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) на легкие и сверхлегкие вертолеты, эксплуатантам и владельцам легких и сверхлегких вертолетов:

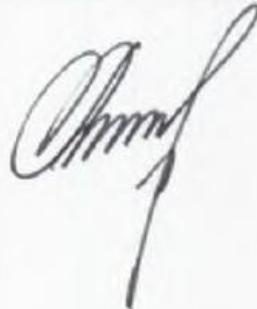
1.3.1. внести дополнения в программы теоретической подготовки членов экипажей ВС вопросы условий возникновения и распознавания членами экипажа явления динамического вращения (опрокидывания) вертолета и порядок действий по его парированию (предотвращению);

1.3.2. провести занятия с авиационным персоналом по повторному изучению извещения по безопасности SN 9 Руководства по летной эксплуатации вертолета R-44, особенностям предоставления и расшифровки метеорологической информации типа SIGMENT и действиям экипажа при встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями;

1.4. при проведении очередной проверки соответствия эксплуатантов вертолетов R-44 требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 13.08.2015 № 246 (проверка базовых объектов), проверить программы подготовки пилотов на предмет рассмотрения вопросов, изложенных в подпункте 1.3.1 настоящего приказа.

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 29.05.2018 № 447-17

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичным экземпляром
воздушного судна самолетом ЧЕ-23м RA-2604G и вертолетом R-44-II RA-05754**

27.07.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Пицунда (Республика Абхазия) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом ЧЕ-23м RA-2604G, принадлежащим частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что владелец ЕЭВС самолета ЧЕ-23м RA-2604G получил приглашение на участие 27.07.2017 в показательных полетах самолетов авиации общего назначения на посадочной площадке «Пицунда». Пилотом и владельцем ЕЭВС была организована доставка воздушного судна (далее – ВС) в разобранном виде на площадку проведения мероприятия. После сборки и облета пилотом ЕЭВС самолета ЧЕ-23м RA-2604G техническими специалистами аэродрома «Сухум» был выполнен его осмотр и выдано заключение о возможной дальнейшей эксплуатации ВС, а авиационными властями Республики Абхазия после проверки и анализа предоставленной владельцем ВС документации принято решение о его допуске к выполнению полетов над своей территорией.

Первый полет ВС с пассажиром на борту в день проведения показательных мероприятий выполнен без замечаний. Со слов очевидцев, при выполнении второго полета с двумя пассажирами на борту ВС летело медленно и с перебоями в работе двигателя. С высоты около 10 м ВС перешло на пикирование, впоследствии, с тангажом около 80° и правым вращением, столкнулось с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия ЕЭВС разрушено, находившиеся на борту два пассажира и пилот погибли.

В ходе расследования авиационного происшествия было установлено, что после регистрации ВС в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации на борт ВС владельцем были нанесены государственные и опознавательные знаки с технической ошибкой (RA-2406G вместо RA-2604G). Владелец ВС обращение в Росавиацию для сертификации ЕЭВС не подавал, соответственно, эксплуатационная документация гидросамолета ЧЕ-23м RA-2604G не разрабатывалась. Выдачу сертификата летной годности от 26.06.2017 № 2082165207 ЕЭВС самолету ЧЕ-23м RA-2604G Центральное МТУ Росавиации не подтверждает. Свидетельство пилота гражданской авиации с соответствующими квалификационными отметками пилоту Росавиация не выдавала.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом ЧЕ-23м RA-2604G произошло в результате выхода на закритические углы атаки и режим сваливания при выполнении вынужденной посадки на русло реки. Необходимость вынужденной посадки была обусловлена потерей мощности двигателя в полете.

Причина потери мощности двигателя однозначно не установлена. Возможной причиной потери мощности двигателя могло быть не включение или непреднамеренное выключение дополнительного электрического топливного насоса, или его отказ, что привело к кавитации топлива при выполнении полета в условиях, близких к предельно-допустимым по температуре наружного воздуха для данного воздушного судна (+35°C).».

09.04.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Нижневартовск (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра) произошло авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) с вертолетом R-44-II RA-05754, принадлежащим акционерному обществу «Система Лизинг 24».

Комиссия по расследованию авиационного происшествия установила, что пилот вертолета после получения разрешения на использование воздушного пространства и метеорологической информации принял решение на выполнение полета по заявленному маршруту с пассажиром на борту. Имея информацию о ливневых осадках в виде снега и сильном обледенении (замерзающий дождь) в слое «земля – 3000 м», пилот, в нарушение требований части 2 «Ограничения» Руководства по летной эксплуатации вертолета R-44, принял необоснованное решение на выполнение полета. После выполнения взлета и через 1 час полета по заявленному маршруту вертолет попал в зону осадков (мелкий ливневой дождь), которые стали намерзать на остекление кабины. Пилот принял решение на выполнение вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, с докладом органу воздушного движения о наличии обледенения и своих дальнейших действиях. Выбрав и визуально осмотрев посадочную площадку, пилот приступил к выполнению посадки медленным опусканием ручки общего шага для утрамбовки снега. При посадке ВС произошло проваливание левого полоза в снег с образованием левого крена, для парирования которого пилот перевел ручку циклического шага вправо, а ручку общего шага вверх. В результате действий пилота началось развитие вращения ВС вокруг левого полоза с последующим отрывом вертолета от земной поверхности, задеванием лопастями несущего винта снега и падением его на левый борт в 22 м севернее места посадки. Пилот вертолета и пассажир не пострадали.

В ходе расследования комиссией по расследованию было установлено, что в программе подготовки пилотов на вертолет R-44 авиационного учебного центра закрытого акционерного общества «Русские Вертолетные Системы» при изучении дисциплины «Практическая аэродинамика» вопросы возникновения и парирования режима динамического вращения (опрокидывание) не рассматриваются.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авария вертолета R-44-II RA-05754 произошла из-за попадания вертолета в режим динамического вращения после проваливания левой лыжи в глубокий снег при выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха.

Необходимость выполнения вынужденной посадки была обусловлена попаданием воздушного судна в условия обледенения.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- необоснованное принятие КВС решения на вылет при наличии у него информации SIGMENT о фактических условиях обледенения по маршруту полета;
- отсутствие в программе переучивания на вертолет R-44, которую проходил КВС, положений по особенностям возникновения и парирования режима динамического вращения (опрокидывания);
- неправильные действия КВС при попадании в режим динамического вращения, выразившиеся в увеличении общего шага несущего винта вместо его уменьшения.

Наличие на шасси лыжного типа опорных устройств типа «Bearpaws» могло предотвратить аварию вертолета.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом ЧЕ-23м RA-2604G и вертолетом R-44-II RA-05754 приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.