



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ПРИКАЗ**

*11 февраля 2019г.*

Москва

№ 81-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04156**

04.05.2017 в Республике Башкортостан при выполнении полета на авиапатрулирование с целью осмотра лесных массивов произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом R-44 RA-04156 ЗАО Авиакомпания «Лайт Эйр».

Катастрофа произошла, наиболее вероятно, в результате внезапной остановки двигателя в полете на крейсерском режиме. Из-за неожиданной остановки двигателя командир воздушного судна (далее – КВС) не смог справиться со сложившейся ситуацией на борту воздушного судна (далее – ВС), что привело к столкновению вертолета с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия КВС и находившиеся на борту два представителя заказчика погибли.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04156 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 территориальных органов Росавиации:

1.1. довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев ВС, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, эксплуатантам и владельцам ВС, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС АОН:

1.2.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04156, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. организовать и провести дополнительные занятия с летными экипажами по повторному изучению эксплуатации систем обогрева карбюратора на вертолетах типа R-44, акцентировав внимание на выполнении в полете требований, изложенных в подразделе «Использование обогрева карбюратора» раздела 4 Руководства по летной эксплуатации вертолета R-44.

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

И.о. руководителя



А.В. Суханов



Приложение  
к приказу Росавиации

от 11.02.2019 № 81-11

**Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом  
R-44 RA-04156**

04.05.2017 в районе г. Белорецка (Республика Башкортостан) днем при выполнении полета на авиапатрулирование с целью осмотра лесных массивов произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом R-44 RA-04156 ЗАО Авиакомпания «Лайт Эйр».

На борту вертолета, кроме командира воздушного судна (далее – КВС), находились летчик-наблюдатель и исполняющий обязанности генерального директора заказчика.

В установленное время контрольной радиосвязи КВС на связь не вышел. Вертолет был обнаружен разрушенным, КВС и пассажиры погибли.

В ходе расследования было установлено, что падение вертолета на землю происходило с невращающимися лопастями несущего винта из-за выключения двигателя в полете. При этом на деталях двигателя, редукторов, трансмиссии и систем управления не было выявлено следов и признаков отказа.

При исследовании отложений, снятых с поршня и цилиндра двигателя, был сделан вывод о том, что они состоят преимущественно из соединений свинца и углистых соединений. Углистые соединения, наиболее вероятно, образовались в результате термоокислительных реакций компонентов бензина в процессе эксплуатации. Особенностью отложений являлось визуально наблюдаемое большое их количество, нехарактерное для небольшой наработки двигателя (269 часов 42 минуты), а также накопление в отдельных точках поршня большого процента углистых отложений (до 86%), которые могут влиять на процессы теплообмена цилиндрово-поршневой группы.

Наличие большого количества углистых соединений (до 86%) могло свидетельствовать о неполных процессах сгорания топлива в результате заправок некондиционным или нестабильным топливом, и (или) в результате неотрегулированной работы топливной систем, и (или) нарушении условий эксплуатации и некачественно проведенного технического обслуживания.

Комиссия по расследованию пришла к выводу, что эти недостатки не могли привести к отказу двигателя в полете.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авиационное происшествие с вертолётом Robinson R-44 RA-04156 произошло, наиболее вероятно, из-за неожиданной для КВС остановки двигателя в крейсерском полёте. После остановки двигателя КВС не смог перевести вертолёт на режим авторотации, что привело к быстрой потере оборотов НВ, интенсивному торможению ВС, снижению и столкновению с земной поверхностью.

Проведённые исследования двигателя и его агрегатов, воздушных винтов, топливной системы и системы управления вертолётom не выявили вероятных причин, которые могли бы привести к остановке двигателя в полёте.

Из-за отсутствия на борту вертолётa средств объективного контроля (не предусмотрено конструкцией ВС) в полной мере оценить работоспособность авиационной техники и действия КВС не представилось возможным.».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04156, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.