



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

*26 марта 2018г.*

Москва

№ *240-П*

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационных происшествий с вертолетами R-66 RA-06354 и R-66 RA-1981G**

21.08.2015 в районе населенного пункта Хлюпино Одинцовского района Московской области произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R-66 RA-06354, принадлежащим акционерному обществу (АО) «Система Лизинг 24».

09.04.2016 в районе населенного пункта Сидоренки Серпуховского района Московской области произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R-66 RA-1981G, принадлежащим частному лицу.

Указанные аварии произошли из-за ошибочных управляющих действий пилотов, приведших к попаданию вертолетов в условия пониженной перегрузки, снижению с большой вертикальной скоростью и столкновению с земной поверхностью.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия 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. до 30.03.2018 довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие вертолеты, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев воздушных судов (далее – ВС) авиации общего назначения (далее – АОН);

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

1.2.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетами R-66 RA-06354 и R-66 RA-1981G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. повторно провести занятия с членами летных экипажей вертолетов R-44 и R-66:

- по действиям при срабатывании сигнализации о падении оборотов несущего винта;

- по предотвращению попадания в условия малых перегрузок с учетом рекомендаций, изложенных в извещениях по безопасности № SN-11 разделов 10 Руководств по летной эксплуатации вертолетов R-44 и R-66;

1.2.3. повторно изучить рекомендации, указанные в приказах Росавиации «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-1588G» от 29.10.2015 № 694 и «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 RA-04195» от 17.01.2018 № 22-П, связанные с попаданием вертолета в условия пониженной перегрузки и развитием явления «маст бампинг», размещенные на сайте Росавиации в сети Интернет или в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий (АМРИПП).

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 Федерального агентства  
воздушного транспорта

от 26.03.2018 № 240-П

**Обстоятельства и причины авиационного происшествия  
с вертолетами R-66 RA-06354 и R-66 RA-1981G**

21.08.2015 на вертолете R-66 RA-06354 выполнялся полет по маршруту посадочная площадка Архангельское (10 км северо-восточнее г. Тулы) – площадка Буньково (Истринский район Московской области). Экипаж состоял из командира воздушного судна (далее – КВС), пассажиров на борту вертолета не было.

Со слов КВС, после пролета населенного пункта Голицино вертолет резко подбросило вверх, с последующим проваливанием вниз с быстроразвивающимся правым креном. Сработала звуковая и световая сигнализация о падении оборотов несущего винта.

Управляющие действия КВС привели к увеличению вертикальной скорости снижения и жесткой посадке на площадку, подобранную с воздуха в районе населенного пункта Хлюпино.

В результате столкновения с земной поверхностью вертолет получил существенные повреждения, КВС не пострадал.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета R-66 RA-06354 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что поведение вертолета, описанное пилотом, характерно для двухлопастных вертолетов с совмещенным горизонтальным шарниром втулки несущего винта при попадании в условия невесомости или близких к ним.

Причиной попадания вертолета в условия пониженной перегрузки (невесомости) могли стать как управляющие действия КВС, так и турбулентность атмосферы.

Комиссия по расследованию считает, что влияние турбулентности атмосферы на возникновение данной аварийной ситуации было маловероятно, учитывая низкую влажность воздуха, невысокую температуру воздуха у поверхности земли, а также слабый ветер в слое от земли до 600 м при устойчивой стратификации воздушной массы.

Действия КВС по пилотированию вертолета в данной ситуации не соответствовали порядку управляющих действий пилота, необходимых для выхода из условий пониженной перегрузки, описанному в Руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) вертолета R-66 в разделе летных ограничений.

Комиссия по расследованию так же отметила, что в нарушение статьи 97 Воздушного Кодекса Российской Федерации вертолет был эвакуирован владельцем с места авиационного происшествия до прибытия комиссии.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной АП с вертолетом Robinson R-66 RA-06354 явились управляющие действия пилота, приведшие к попаданию ВС в условия малой перегрузки (невесомость или близко к ней) и кренению вертолета вправо. Действия, предпринятые пилотом для выхода из этой ситуации, не соответствовали положениям РЛЭ вертолета, что привело к снижению с большой вертикальной скоростью и столкновению с земной поверхностью».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06354 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

09.04.2016 на вертолете R-66 RA-1981G выполнялся полет по маршруту посадочная площадка Сидоренки (Серпуховский район Московской области) – площадка «Хелипорт Москва» – площадка Буньково – Сидоренки. На борту вертолета находились КВС и один пассажир.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета R-66 RA-1981G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что на завершающем этапе маршрута КВС энергично перевел вертолет на снижение для посадки на площадку Сидоренки, с дальнейшим срабатыванием звуковой и световой сигнализации о падении оборотов несущего винта. Управляющие действия КВС привели к снижению вертолета с большой вертикальной скоростью. При выполнении посадки на подобранную с воздуха площадку с увеличенными вертикальной и поступательной скоростями произошло капотирование и разрушение вертолета. КВС не пострадал, пассажир получил незначительные телесные повреждения. Пожара на месте авиационного происшествия не было.

Комиссией по расследованию, на основании расшифрованной записи с электронного блока контроля основных параметров работы двигателя на заключительном участке полета, было установлено, что двигатель был задросселирован вплоть до столкновения вертолета с земной поверхностью. Характер изменения величины крутящего момента свидетельствует о том, что снижение вертолета выполнялось на режиме авторотации несущего винта вплоть до приземления.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной АП с вертолетом R-66 RA-1981G, наиболее вероятно, явились несоразмерные действия КВС органами управления при переводе ВС в режим снижения, которые привели к недопустимой потере оборотов НВ, увеличению вертикальной скорости снижения до 11 м/с и столкновению с земной поверхностью».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-1981G приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.