



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

20 января 2015

Москва

№

504

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06205**

20.01.2015 днем, в простых метеорологических условиях, в районе населенного пункта Ташанта (Республика Алтай) произошла авария вертолета R-66 RA-06205 ООО «Кустард» (имело сертификат на право выполнения авиационных работ).

По результатам расследования авиационного происшествия был сделан вывод о самовыключении двигателя из-за отлива топлива и оголения заборного устройства топливного бака при выполнении некоординированного (со скольжением) правого разворота с большими углами крена в условиях орографической турбулентности. С учетом этого комиссией по расследованию авиационного происшествия было рекомендовано провести летные испытания вертолета R-66 с целью определения критических с точки зрения забора топлива максимальных углов крена и тангажа вертолета во всех ожидаемых условиях эксплуатации.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного события 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. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову до 01.07.2016 направить разработчику вертолета типа R-66 (Robinson Helicopter Company) запрос о принятом решении по порядку реализации рекомендаций 5.3.1 – 5.3.4 Окончательного отчета комиссии по

расследованию аварии вертолета R-66 RA-06205 и предложениях о дальнейшей безопасной эксплуатации вертолетов типа R-66.

2. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации М.Ю. Костылеву до получения Росавиацией от разработчика вертолета типа R-66 (Robinson Helicopter Company) решения, указанного в пункте 1 настоящего приказа, организовать и до 01.07.2016 провести совещание с эксплуатантами и владельцами вертолетов типа R-66 по порядку их безопасной летной эксплуатации, в том числе в горной местности.

3. Руководителям территориальных органов Росавиации:

3.1. довести настоящий приказ до сведения эксплуатантов воздушного транспорта, авиационных учебных центров, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения;

3.2. рекомендовать эксплуатантам вертолетов R-66 в срок до 01.07.2016:

3.2.1. обратить внимание летного состава на ограничения по выполнению полета и маневрированию, содержащиеся в Дополнении для стран Содружества Независимых Государств раздела 9 Руководства по летной эксплуатации вертолета R-66;

3.2.2. провести занятия с командно-летным, летным, инспекторским, инструкторским составом по изучению извещения по безопасности SN 32 «Сильный ветер и турбулентность» Руководства по летной эксплуатации вертолета R-66;

3.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатантам самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн и вертолетов:

3.3.1. с летным и инженерно-техническим персоналом изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования аварии вертолета R-66 RA-06205, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.3.2. обратить внимание летного состава на требования раздела XXXIII «Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Минобороны России, Минтранса России и Росавиакосмоса от 31.03.2002 № 136/42/51, и соответствующие ограничения и рекомендации по выполнению полета, содержащиеся в руководствах по летной эксплуатации по типам воздушных судов.

4. Контроль за исполнением пункта 1 настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации М.В. Буланова.

5. Контроль за исполнением пункта 2 настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального
агентства воздушного транспорта

от 20 января 2016 № 504

Обстоятельства аварии вертолета R-66 RA-06205

20.01.2015 днем, в простых метеорологических условиях, на вертолете R-66 RA-06205 выполнялись полеты с целью доставки охотников. На борту вертолета, кроме пилота, находилось три пассажира.

Полет выполнялся в горной местности, на истинной высоте не более 100 м (около 3000 м над уровнем моря). По прогнозу, на высоте 3000 м над уровнем моря скорость ветра составляла 90 км/ч. Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что с учетом орографии (сужение горных хребтов) существовала возможность локального усиления ветра по ущелью в районе места авиационного происшествия.

В процессе выполнения правого разворота вертолет влетел в ущелье при сильном ветре и турбулентности, на небольшой истинной высоте и с малой поступательной скоростью (порядка 70 – 100 км/ч). По объяснению пилота, в этот момент произошло срабатывание сигнализации малых оборотов несущего винта и началось резкое снижение вертолета, после чего пилот принял решение о вынужденной посадке на режиме авторотации. Однако малая высота, большая скорость снижения и сильный попутный ветер не позволили выполнить безопасную посадку. Вертолет с правым креном и отрицательным углом тангажа столкнулся со склоном горы, опрокинулся на левый борт и загорелся.

В результате авиационного происшествия вертолет полностью разрушился и частично выгорел. Пилот и три пассажира получили незначительные телесные повреждения.

Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что в момент столкновения вертолета с землей двигатель не работал, при этом остаток топлива составлял 140 л. С учетом указанного остатка топлива и угла правого крена более 58° при полете со скольжением возможно оголение заборного устройства топливного бака с последующим попаданием воздуха в топливную систему и выключением двигателя.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом R-66 RA-06205 явилось самовыключение двигателя в полете, что привело к потере оборотов несущего винта (потере тяги) и столкновению вертолета с землей.

Самовыключение двигателя, наиболее вероятно, произошло из-за отлива топлива и оголения заборного устройства топливного бака при выполнении некоординированного (со скольжением) правого разворота с большими углами крена (возможно, с превышением эксплуатационного ограничения 60°). При полете

со скольжением появляется сила, действующая в сторону разворота, которая способствует отливу топлива.

Способствующим фактором явилось воздействие на вертолет значительного ветрового потока и орографической турбулентности при влете на малой высоте в ущелье, о ветровой обстановке в котором пилот не был осведомлен».