



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

ПРИКАЗ

Д.И. Шумилов

Москва

№ 613-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с единичным экземпляром воздушного судна вертолетом «Кенди» RA-2118G

03.05.2016 в районе бухты Русская (Камчатский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) вертолетом «Кенди» RA-2118G, принадлежащим частному лицу.

Катастрофа произошла, наиболее вероятно, из-за потери мощности двигателя вследствие нарушения правил его технической эксплуатации.

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. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову при проведении, в соответствии с требованиями приказа Росавиации от 28.06.2018 № 546-П «Об утверждении Плана проведения комплексных проверок деятельности территориальных органов Росавиации и ее подведомственных организаций на 2018 год», проверок Саха (Якутского) и Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации осуществить контроль соблюдения требований 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 (далее – ФАП-118), при выдаче и продлении сертификатов летной годности ЕЭВС.

2. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

2.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН);

2.2. в соответствии с требованиями пунктов 18 и 22 ФАП-118 в ходе продления сертификата летной годности ЕЭВС и проведения инспекционного контроля летной годности ЕЭВС предусмотреть:

проверку соблюдения центрами по сертификации ЕЭВС требований раздела 8 «Двигатели» и раздела 9 «Воздушные винты» приложения № 1 к ФАП-118 в части недопустимости сертификации в составе ЕЭВС двигателей и воздушных винтов, имеющих сертификат типа, выданный уполномоченным органом на основании требований пункта 2 статьи 37 Воздушного кодекса Российской Федерации;

контроль за соблюдением эксплуатантами (владельцами) ЕЭВС требований по поддержанию летной годности двигателей и воздушных винтов, имеющих сертификат типа, выданный уполномоченным органом на основании требований пункта 2 статьи 37 Воздушного кодекса Российской Федерации;

2.3. до 01.08.2018 представить в Управление поддержания летной годности воздушных судов Росавиации письменный доклад о принятых мерах по выполнению требований пункта 2.2 настоящего приказа;

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

изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолетом «Кенди» RA-2118G, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

обратить внимание инженерно-технического персонала и эксплуатантов (владельцев) ЕЭВС на соблюдение требований эксплуатационно-технической документации двигателей и воздушных винтов, имеющих сертификат типа, выданный уполномоченным органом на основании требований пункта 2 статьи 37 Воздушного кодекса Российской Федерации;

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от Генерала № 613-17

**Обстоятельства авиационного происшествия с единичным экземпляром
воздушного судна вертолетом «Кенди» RA-2118G**

03.05.2016 на единичном экземпляре воздушного судна (далее – ЕЭВС) вертолете «Кенди» RA-2118G, принадлежащим частному лицу, выполнялся полет по маршруту посадочная площадка Халактырка – Моховая – изгиб реки Паратунка – Карымшина и обратно. На борту находились командир воздушного судна (далее – КВС) и 2 пассажира.

Со слов очевидцев, перед авиационным происшествием вертолет выполнял горизонтальный полет на высоте не менее 100-200 м и не совершал каких-либо маневров по высоте и направлению. Очевидцы не слышали каких-либо посторонних и нехарактерных звуков. В дальнейшем вертолет перешел в энергичное вертикальное снижение с раскручиванием по типу спирали вокруг своей оси и столкнулся с землей. В результате авиационного происшествия КВС и пассажиры погибли.

При осмотре вертолета после авиационного происшествия были обнаружены признаки того, что в полете произошло падение оборотов несущего винта, которое привело к срыву потока с лопастей и потере управления вертолетом.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС вертолета «Кенди» RA-2118G (далее – комиссия по расследованию) установила, что ЕЭВС вертолет «Кенди» был восстановлен из вертолета Robinson R-44 (модель «Astra Clipper»), произведенного в мае 2000 года. На вертолете был установлен двигатель LYCOMING 0-540-F1B5 имеющий сертификат типа от 18.01.2002 № C205-АМД.

09.06.2014 Центром по сертификации ЕЭВС авиации общего назначения ООО «ЛТЦ «ЭЛИЦ СЛА» было выдано положительное комплексное заключение по оценке соответствия ЕЭВС вертолета «Кенди» требованиям летной годности.

Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что в нарушение требований раздела 8 «Двигатели» приложения № 1 к Федеральным авиационным правилам «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, двигатель был сертифицирован в составе ЕЭВС.

Эксплуатант ЕЭВС вертолета «Кенди» RA-2118G эксплуатировал двигатель LYCOMING 0-540-F1B5 по техническому состоянию, что не предусмотрено эксплуатационно-технической документацией для данного типа двигателя. Как следствие, двигатель подождал эксплуатироваться по истечению в 2012 году срока службы до капитального ремонта. По этой же причине не выполнялась замена

лопастей несущего и рулевого винтов, для которых разработчиком установлен максимальный срок эксплуатации 12 лет.

Вследствие нарушений при ведении эксплуатационной документации и организации технического обслуживания вертолета, в ходе расследования не представилось возможным проверить выполнение требований по периодической очистке штоков выпускных клапанов и проведению работ консервации двигателя. При проведении исследований по всему двигателю, включая маслоотстойник, поверхности подшипников и внутренности масляного насоса, обнаружены признаки работы на грязном масле.

С учетом этого комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что в полете произошло падение мощности двигателя, наиболее вероятно, вследствие ненадлежащего технического обслуживания двигателя: невыполнение капитального ремонта и периодического технического обслуживания (в течение года до авиационного происшествия) двигателя и воздушного судна.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной АП с ЕЭВС вертолет «Кенди» RA-2118G явилась потеря оборотов НВ и последующее интенсивное снижение ВС, приведшее к ускоренному малоцикловому разрушению наконечников тяг поворота лопастей в полете, в процессе развития явления известного как «тюльпан» НВ.

Наиболее вероятно, потеря оборотов НВ связана с потерей мощности двигателя LYCOMING 0-540-F1B5 (заводской номер L-25601-40A), произошедшей из-за ненадлежащего технического обслуживания, по причинам невыполнения рекомендованного производителем двигателя капитального ремонта через 12 лет эксплуатации и отсутствия его периодического технического обслуживания (в течение года до АП), что явилось следствием получения ЕЭВС вертолет «Кенди» RA-2118G сертификата летной годности с согласованным РТО, позволявшим эксплуатацию ВС по состоянию (без учета требований и рекомендаций производителя ВС и двигателя по периодическому обслуживанию и ремонту).».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолетом «Кенди» RA-2118G приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.