



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

В.Ф.Владимир 2017г.

Москва

№ 98-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с вертолетом R-44 II RA-06364**

03 мая 2016 г. в районе посадочной площадки «Лахта» (г. Санкт-Петербург) при выполнении полёта для отработки посадки на площадку, подобранную с воздуха, произошла авария с вертолётом R-44 II RA-06364 ООО «Меркурий». Находившиеся на борту два члена экипажа не пострадали.

Авиационное происшествие связано с неправильными действиями командира вертолета по манипуляции органами управления воздушного судна при выполнении посадки на подобранную с воздуха площадку, приведшими к проваливанию полоза шасси в мягкий грунт и значительным повреждениям воздушного судна.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета R-44 II RA-06364 было выявлено, что подготовка командира вертолета Акулова О.Н. не соответствовала требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147, в связи с чем не было оснований для выдачи свидетельства коммерческого пилота.

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 подпунктом 5.4.6 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 летной эксплуатации Росавиации М.Ю. Костылеву в целях реализации пункта 5.1.3 Окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Robinson R-44 II RA-06364

организовать проведение проверки легитимности выдачи Акулову О.Н. свидетельства коммерческого пилота.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации:

2.1. до 14.02.2017 настоящий приказ довести до сведения руководителей организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (АОН);

2.2. обратить внимание членов территориальных квалификационных комиссий на требования пункта 2 приказа Росавиации от 12.12.2014 № 818 «О неотложных мерах, направленных на недопущение оформления и выдачи свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаемых к выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, на основании подложных документов»;

2.3. при выдаче свидетельств коммерческого пилота акцентировать внимание на соответствие лиц, претендующих на их получение, требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147, в части наличия необходимого налета:

в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета или вертолета;

обладателя свидетельства с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «вертолет», ранее выполнявшего полеты только на самолетах;

по приборам и ночью;

2.4. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующим вертолеты, легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, эксплуатантам воздушных судов АОН:

2.4.1. изучить с летным составом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R-44 II RA-06364, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.4.2. проконтролировать реализацию мероприятий, указанных в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных происшествий, повлекших за собой нештатное касание ВПП или посадочной площадки при взлете или посадке (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на сайте Росавиации, категория ARC).

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



А.В. Нерадько

**Обстоятельства авиационного происшествия
с вертолетом R-44 II RA-06364**

03.05.2016 в районе посадочной площадки «Ляхта» (г. Санкт-Петербург), при выполнении полёта для отработки посадки на площадку, подобранную с воздуха, произошло авиационное происшествие с вертолётom R-44 II RA-06364.

На борту находились два пилота: проверяемый командир воздушного судна (далее – КВС) и проверяющий КВС. Пассажиры и груз отсутствовали. Вес вертолётa и центровка не выходили за пределы эксплуатационных ограничений, установленные РЛЭ вертолётa R-44.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолётa R-44 II RA-06364 было установлено, что проверяемый КВС до 1994 года выполнял полеты в качестве второго пилота самолетов Ан-2 и Як-40, после чего имел перерыв в летной работе в течение 20 лет. При переучивании на вертолёт R-44 проверяемый КВС прошел летную подготовку в объеме 15 часов при требуемых 30 часах (для пилотов самолетов, ранее не выполнявших полеты на вертолетах). Кроме того, при приеме на обучение в авиационный учебный центр им были указаны ложные сведения о наличии налета 1300 в качестве командира воздушного судна. При прохождении обучения и последующих полетах в государственной авиации на вертолётe R-44 пилот не получил навыков полетов по приборам и ночью, однако в 2015 году Южным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Росавиации ему было выдано свидетельство коммерческого пилота.

По объяснению проверяющего КВС, после приземления на подобранную с воздуха площадку и уменьшения оборотов двигателя с 102% до 80% началось кренение вертолётa назад и вправо. Предпринятые действия не изменили положение вертолётa. После касания лопастями несущего винта земной поверхности проверяющий КВС выключил двигатель стоп-краном. В результате проваливания в мягкий грунт вертолёт получил значительные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолётom R-44 RA-06364 при выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, могли стать неправильные действия КВС органами управления, приведшие к проваливанию полоза шасси в размякшую почву болота, оттаивавшего в течение дня от положительной температуры наружного воздуха.

Авиационному происшествию могли способствовать следующие факторы:

отсутствие организации подготовки экипажа к вылету в ООО «Меркурий» (предварительная подготовка не проводилась, виды полётов, их количество не определялось, статус второго КВС не устанавливался);

отсутствие анализа возможного влияния роста температуры наружного воздуха на состояние площадок, подобранных с воздуха;

недостаточность навыков КВС в управлении вертолётom при возникновении особой ситуации;

запоздалое принятие решения на выключение двигателя.

Авиационное происшествие произошло на исправном воздушном судне».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолётom R-44 RA-06364, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.