



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

17.05.16 № 02.3-1727

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 7

Информирую об обстоятельствах авиационных происшествий и об оперативных рекомендациях комиссий по расследованию.

29.04.16 в 19 ч 15 мин (16 ч 15 мин UTC) в 5 км юго-восточнее н.п. Калач-Куртлак Советского сельского района (Ростовская область) произошла катастрофа ЕЭВС самолета «Петр Великий» RA-0102A, принадлежащего частному лицу.

По предварительной информации, самолет вылетел с площадки, расположенной на западной окраине н.п. Калач-Куртлак, с целью выполнения авиационных работ. На борту находилось 100 кг минеральных удобрений. При выполнении разворота после третьего гона самолет столкнулся с землей. В результате столкновения КВС погиб, самолет разрушен. Пожара в воздухе и после столкновения ВС с земной поверхностью не было. Сертификат летной годности воздушного судна отсутствует.

Расследование проводится комиссией МАК с участием Южного МТУ Росавиации. Комиссия по расследованию предлагает к реализации следующие оперативные рекомендации: авиакомпаниям, частным пилотам, выполняющим полеты по АХР: обратить внимание на порядок выполнения стандартных разворотов, выдерживания установленных для АХР кренов, скоростей полета и высоты разворотов захода для последующей обработки участка.

03.05.16, 19 ч 15 мин (16 ч 15 мин UTC) в районе п.п. «Лахта» (г. Санкт-Петербург) в простых метеоусловиях произошла авария вертолета Robinson R-44 II RA-06364, принадлежащего ООО «Меркурий».

Полет выполнялся с целью совершенствования летных навыков кандидата на должность КВС, перед выполнением контрольных полетов с пилотом-инструктором ООО «Меркурий». Заявка на полет подавалась в ЗЦ ЕС ОрВД через Интернет.

В заявке указан другой КВС, имеющий право самостоятельных полетов на вертолете R-44 в зоне ограничения полетов над Санкт-Петербургом. Полеты выполнялись по маршруту, по кругу, на перемещение над землей, по отработке посадки на площадку, подобранную с воздуха, в районе посадочной площадки «Лахта» на высоте не более 100 метров (по ограничению органа УВД). Активное пилотирование вертолета осуществлял кандидат на должность КВС.

По предварительной информации, из материалов опроса пилотов следует, что при выполнении первой посадки на площадку, подобранную с воздуха, на болотистую местность, при полном отклонении ручки «ШАГ-ГАЗ» в нижнее положение ВС стало крениться вправо и назад. Действия пилотов по отдаче ручки циклического шага «от себя» и влево, ручки «ШАГ-ГАЗ» на увеличение шага несущего винта не изменили положение вертолета. После касания лопастями несущего винта земной поверхности КВС выключил двигатель стоп-краном и обесточил ВС. В результате ВС получило деформацию горизонтальной и вертикальной перегородок кабины, разрушение несущей системы несущего винта, разрушение хвостовой балки, разрушение системы управления вертолетом и трансмиссии вертолета.

Сведения об экипаже: КВС ООО «Меркурий», допущенный к полетам на вертолете R-44, имеет свидетельство частного пилота, общий налет 6776 ч., из них на R-44 1700 ч.

Кандидат на должность КВС имеет свидетельство коммерческого пилота, квалификационная отметка о допуске к полетам на вертолете в свидетельстве пилота-любителя отсутствует, общий налет 5110 ч., из них на R-44 180 ч.

Расследование проводится комиссией МАК с участием Северо-Западного МТУ Росавиации, Российской общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов.

Комиссия по расследованию предлагает к реализации следующие оперативные рекомендации:

1. Информацию довести до авиакомпаний АОН и частных лиц, эксплуатирующих ВС АОН.

2. Перед отработкой программы посадок на площадки, подобранные с воздуха, анализировать их состояние. Уточнить методику выполнения подобных посадок, действия органами управления по предотвращению развития опасных углов крена и тангажа.

03.05.16, 15 ч 25 мин (03 ч 25 мин UTC) в районе бухты Русская (Камчатский край) произошла катастрофа ЕЭВС вертолета «Кенди» RA-2118G (Robinson R-44), принадлежащего частному лицу.

По предварительной информации, КВС вертолета выполнил взлет около 01 ч 00 мин UTC 03.05.16 для полета по маршруту: Халактырка – Моховая – изгиб реки Паратунки – Карымшина. В 01 ч 29 UTC мин КВС доложил посадку Карымшина и

дал стоянку до 07 ч 00 мин. Позже, очевидцы видели вертолет 86 км южнее Карымшина.

Со слов очевидца авиационного события, от вертолета на малой высоте отделялись элементы конструкции, и при резком изменении траектории полета на пикирование он столкнулся с земной поверхностью. КВС и 2 пассажира погибли. Носовая часть вертолета и его оборудование в результате нерасчетных нагрузок при столкновении с земной поверхностью полностью разрушены.

Сведения о КВС: свидетельство коммерческого пилота выдано 10.02.16, метеоминимум 200X3000, общий налет 1769 ч 19 мин, из них ночью 367 ч 34 мин, налет в качестве КВС на R-44 26 ч 34 мин.

Метеоусловия: фактическая погода ближайших метеостанций:

03 ч 00 мин Мыс Маячный: ветер у земли 100°, 5 м/с, видимость 20000 м, облачность 2 октанта слоистой 100-200 м, температура воздуха +1° С, температура точки росы -1° С, давление 1012,8 гПа.

03 ч 00 мин Водопадная: ветер у земли 200°, 2 м/с, видимость 20000 м, ясно, температура воздуха +8° С, температура точки росы -2° С, давление 1012,8 гПа.

Расследование проводится комиссией МАК с участием Камчатского МТУ Росавиации. Комиссия по расследованию предлагает к реализации следующие оперативные рекомендации:

1. Информацию об АП довести до руководящего, летного и инженерно-технического состава авиакомпаний, эксплуатирующих вертолеты.

2. Руководителям территориальных управлений Росавиации и предприятий гражданской авиации обеспечить порядок первоочередных действий при авиационном происшествии.

3. С летным составом авиакомпаний провести занятия по соблюдению уведомительного порядка использования воздушного пространства.

4. Инженерно-техническому составу авиакомпаний обеспечить своевременность и качество выполнения технического обслуживания ВС.

С целью обеспечения безопасности полетов п р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1 довести данную информацию до сведения руководителей эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, эксплуатантов АОН;

1.2 рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН принять к реализации оперативные рекомендации комиссий по расследованию;

1.3. в рамках проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и частными владельцами ВС АОН, руководителями авиационных учебных центров (занимающихся подготовкой пилотов-любителей) рассмотреть основные ошибки и нарушения в летной и технической эксплуатации ВС, приводившие к авиационным происшествиям с ВС АОН. Обратить внимание на условия и порядок организации выполнения полетов в воздушном пространстве классов С и G. Рассмотреть и довести требования анализа о состоянии безопасности полетов воздушных судов авиации

общего назначения в 2006 – 2015 годах а также информации по безопасности полетов № 6 от 11.05.2016 № 02.3-1629.

2. Руководителям эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

2.1 акцентировать внимание летного состава на неукоснительное соблюдение уведомительного порядка использования воздушного пространства;

2.2 обратить внимание инженерно-технического персонала на своевременность и качество выполнения технического обслуживания ВС.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров