Жмоднину СВ
К исполнению
19.06.17

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

06 июня 2017г. Москва № 455-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с единичным экземпляром воздушного судна вертолетом F-28 RA-2348G

24.02.2016 при выполнении полета днем в визуальных метеорологических условиях в районе населенного пункта Глобицы (Ленинградская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) вертолета F-28 RA-2348G, принадлежащего частному лицу.

Авиационное происшествие произошло в результате останова двигателя вертолета в полете.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом F-28 RA-2348G 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. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, центров по сертификации единичных экземпляров воздушных судов, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. обеспечить должный контроль при приеме документов, представляемых в территориальные органы Росавиации для выдачи сертификата летной годности, подготовленных центрами по сертификации по оценке соответствия ЕЭВС АОН требованиям Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к

САХА (ЯКУТСКОЕ) МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
Вх. № 03-35
«19» 06 2017г.
Кол. листов

эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118;

1.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.3.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолетом F-28 RA-2348G, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.3.2. обратить внимание авиационного персонала на требования приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория FUEL).

2. Начальнику Северо-Западного МТУ Росавиации О.Т. Гринченко в срок до 30.06.2016 провести служебную проверку по факту выдачи сертификата летной годности от 22.01.2016 № 2132160011 с докладом в Росавиацию.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации М.В. Буланова.

Руководитель А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 06.06.2016 № 455-П

Обстоятельства авиационного происшествия с единичным экземпляром воздушного судна вертолетом F-28 RA-2348G

24.02.2016 при выполнении полета днем в визуальных метеорологических условиях в районе населенного пункта Глобицы (Ленинградская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) вертолета F-28 RA-2348G, принадлежащего частному лицу.

При выполнении полета по поиску пропавшего грузового автомобиля, произошла остановка двигателя вертолета. На борту вертолета находились пилот и водитель пропавшего автомобиля.

Комиссией по расследованию было установлено, что в свидетельстве пилота имеется отметка о допуске к полетам на самолетах, а квалификационная отметка о допуске к выполнению полетов на вертолетах отсутствовала. Таким образом, полет выполнялся с нарушением требований пункта 1.3 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 (далее – ФАП-147). Кроме того было установлено, что пилот не проходил подготовку, предусмотренную требованиями пункта 17.2 ФАП-147, вследствие чего не имел права выполнять работы по техническому обслуживанию вертолета.

При полете на высоте около 60 м произошла остановка двигателя вертолета. В результате столкновения вертолета с земной поверхностью воздушное судно частично разрушилось, пилот погиб, пассажир получил серьезные телесные повреждения.

В ходе расследования был произведен слив топлива из баков вертолета. В левом топливном баке был обнаружен лед. Образование льда могло быть следствием непроведения регулярного слива отстоя. Комиссией по расследованию было сделано предположение о том, что в процессе разворота накопившаяся вода в нижней части бака могла попасть в двигатель, так как пилот в полете настроил карбюратор на «бедную» смесь, а при попадании воды в карбюратор произошло резкое «обеднение» подаваемой смеси и самовыключение двигателя.

При расследовании также были отмечены недостатки в деятельности центра по сертификации ЕЭВС авиации общего назначения ООО «ЛТЦ «ЭЛИЦ СЛА». Прототип ЕЭВС вертолета F-28 имел максимальный взлетный вес 975 кг. С учетом требований части «г» пункта 6 Федеральных авиационных правил «Положение о

порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.03.2003 № 118, в карте данных ЕЭВС вертолета F-28 максимальный взлетный вес был ограничен 695 кг. Несмотря на это, в Руководстве по летной эксплуатации ЕЭВС вертолета F-28, согласованном ООО «ЛТЦ «ЭЛИЦ СЛА» и Северо-Западным МТУ Росавиации, был указан максимальный взлетный вес 975 кг.

Руководства по летной и технической эксплуатации ЕЭВС вертолета F-28 RA-2348G содержат противоречивую информацию об объеме топливных баков.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с ЕЭВС вертолета F-28 RA-2348G явилось использование пилотом в полете рукоятки управления составом топливной смеси, приведшее к ее обеднению, что в сочетании с возможным попаданием воды от растаявшего льда, находящегося в левом топливном баке, привело к дальнейшему обеднению топливной смеси и самовыключению двигателя в полете в процессе маневрирования на высоте менее 60 м.

Наиболее вероятными способствующими факторами явились:

- недостатки в сертификации ЕЭВС. В процессе сертификации не были выявлены недостатки эксплуатационно-технической документации ЕЭВС, выразившиеся в неполном описании топливной системы и определении порядка слива отстоя топлива. Также в эксплуатационно-технической документации не был оговорен порядок использования рукоятки управления составом топливной смеси;

- невыполнение пилотом в течение длительного времени слива топлива с левого топливного бака, что не позволило обнаружить неисправность сливного крана и наличие воды в баке.

Управление ЕЭВС осуществлялось пилотом, не имевшим квалификационной отметки в свидетельстве пилота-любителя о допуске к выполнению полетов на вертолете.

Авиационное происшествие произошло при исправном состоянии двигателя».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолета F-28 RA-2348G приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет.