



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

14 ноября 2019 г.

Москва

№ 1164-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетами R66 RA-06371, R44 RA-04196 и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна самолетом «СтэП» RA-0352A**

17.08.2018 при выполнении посадки днем в районе населенного пункта Милованово (Спасский район, Рязанская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R66 RA-06371 АО «Хлеб Сервис» (г. Подольск, сертификата эксплуатанта не имеет) в результате попадания в режим «вихревого кольца».

16.05.2019 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Колодезный (Жарковский район, Воронежская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R44 RA-04196 НП «Вертолетный клуб «Солнечный» (г. Воронеж) (эксплуатант ООО «АлЮр плюс», г. Воронеж) в результате столкновения рулевым винтом с препятствием (деревом) по причине отвлечения пилотом внимания от пилотирования вертолетом.

12.04.2019 при выполнении полета днем в районе хутора Столяров (Отраденский район, Краснодарский край) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭСВС) самолетом «СтэП» RA-0352A частного лица в результате столкновения с препятствием (деревом) на этапе взлета.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий 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, 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 территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);



1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетами R66 RA-06371, R44 RA-04196 и ЕЭВС сверхлегким самолетом «СтэП» RA-0352А, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей по дополнительному изучению требований:

- статьи 57 Воздушного кодекса Российской Федерации и пункта 2.4.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128), в части предъявляемых требований к командиру воздушного судна и членам летных экипажей;

- пунктов 7.7, 7.8 и 7.11 ФАП-128 в части правил выполнения авиационно-химических работ;

- руководств по летной эксплуатации (РЛЭ) эксплуатируемых типов ВС в части подбора посадочных площадок;

- извещения по безопасности SN 22 РЛЭ вертолета R66 по действиям пилота по предотвращению попадания в «вихревое кольцо»;

- порядка ведения осмотрительности и радиоосмотрительности в воздухе, распределения внимания при полетах на малых и предельно малых высотах по правилам визуальных полетов;

- приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных со столкновением ВС с земной поверхностью в управляемом полете, выполнении полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория CFIT, LALT).

1.2.3. обеспечить изучение членами летных экипажей в ходе подготовки к полетам расположения в районе полетов препятствий с отработкой на тренажере или в кабине ВС действий при их обнаружении;

1.3. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС АОН с целью проведения разбора авиационных происшествий и выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

2. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову до 20.11.2019 подготовить обращение в адрес Минтранса России о рассмотрении рекомендации 5.3 комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС «СтэП» RA-0352А.

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

И.о. руководителя



А.В. Беляков





Приложение  
к приказу Росавиации

от «14» ноября 2019г. № 1164-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с вертолетами R66 RA-06371,  
R44 RA-04196 и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна самолетом  
«СтэП» RA-0352A**

17.08.2018 при выполнении посадки днем в районе населенного пункта Милованово (Спасский район, Рязанская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R66 RA-06371 АО «Хлеб Сервис».

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что пилотом вертолета R66 RA-06371 в адрес ЕС ОрВД была подана заявка на использование 17.08.2018 воздушного пространства по маршруту: посадочная площадка г. Рязань – посадочная площадка населенного пункта Федоровка (Рязанская область). Командир воздушного судна (далее – КВС) при полете по заявленному маршруту принял решение выполнить посадку на площадку (на поле), подобранную с воздуха, не предусмотренную заданием на полет. Со слов КВС, в процессе снижения вертолета на выбранную площадку, на высоте около 50 м, был утерян контроль управления вертолетом по причине попадания в режим «вихревого кольца». Посадка вертолета произошла с повышенной вертикальной скоростью с последующим опрокидыванием на правый борт. В результате авиационного происшествия находившийся на борту КВС получил серьезные телесные повреждения, вертолет – разрушен.

В ходе расследования авиационного происшествия комиссией по расследованию установлено, что КВС имел свидетельство пилота-любителя с истекшим сроком действия. Информация о прохождении КВС медицинских освидетельствований отсутствует.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с вертолетом R-66 RA-06371 произошло вследствие попадания ВС в режим «вихревого кольца» при выполнении посадки, что привело к снижению с повышенной вертикальной скоростью и последующему столкновению ВС с земной поверхностью.

Наиболее вероятно, авиационное происшествие явилось следствием сочетания следующих факторов:

- недостаточный уровень натренированности КВС в выполнении захода на посадку и посадки (уменьшение поступательной скорости менее 56 км/ч при вертикальной скорости снижения более 1.5 м/с);
- выполнение захода на посадку с попутной составляющей ветра;
- неграмотные действия КВС органами управления вертолетом при попытке выхода из режима «вихревого кольца».

16.05.2019 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Колодезный (Жарковский район, Воронежская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R44 RA-04196 НП «Вертолетный клуб «Солнечный».



Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что 16.05.2019, в соответствии с заданием на полет вертолета R44 RA-04196 на проведение работ по наблюдению за полями на предмет качества их посева и обработки, КВС произвел взлет с поля в районе населенного пункта Колодезный и приступил к его облету. Особенностью данного поля являлось размещение на нем двух высоковольтных линий электропередачи (ЛЭП) с высотой опор 27,5 м и 32 м. Полет осуществлялся галсами вдоль длинной стороны поля. На завершающем этапе работ, в процессе осмотра кромки поля, на высоте около 25 м и скорости 40 узлов, был выполнен левый доворот в направлении ЛЭП высотой 27,5 м, в результате чего вертолет оказался перед проводами ЛЭП. Для предотвращения столкновения вертолета с ЛЭП, КВС произвел отворот со снижением вправо с креном около 60°. Отвернув от ЛЭП, пилот вывел вертолет из крена и для уменьшения вертикальной скорости произвел энергичное взятие рычага «шаг-газ», потребная мощность двигателя для поддержания постоянных оборотов несущего винта (далее – НВ) стала больше располагаемой, что явилось причиной потери оборотов НВ ниже минимально допустимых. Сработала звуковая и световая сигнализация падения оборотов. Потеря оборотов привела к просадке вертолета и столкновению лопастями рулевого винта с отдельно стоящим деревом. В результате авиационного происшествия находившийся на борту КВС не пострадал, вертолет поврежден.

В ходе расследования авиационного происшествия комиссией по расследованию установлено, что в Руководстве по производству полетов (РПП) эксплуатанта ООО «АлЮр плюс» (сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ от 03.04.2018 № АР-08-18-74 аннулирован 05.07.2019) отсутствует технология выполнения работ по наблюдению за полями сельхозназначения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Вероятной причиной АП с вертолетом R-44 RA-04196 явилось отвлечение внимания КВС от пилотирования ВС на осмотр полей и недостаточная осмотрительность при выполнении полета на предельно малой высоте, что привело к необходимости резкого отворота от проводов ЛЭП, с последующим энергичным взятием рычага «шаг-газ» для гашения вертикальной скорости, что, в свою очередь, привело к просадке вертолета, столкновению рулевым винтом с препятствием (деревом) и, в дальнейшем, с земной поверхностью. Способствующим фактором явилось отсутствие в РПП эксплуатанта технологии выполнения работ по наблюдению за полями сельхозназначения.»

12.04.2019 при выполнении полета днем в районе хутора Столяров (Отрадненский район, Краснодарский край) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭСВС) самолетом «СтэП» RA-0352А частного лица.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что в соответствии с договором между собственником ЕЭСВС самолета «СтэП» RA-0352А и пилотом планировался перегон самолета к месту проживания собственника. 10.04.2019 самолет в разобранном виде был перевезен наземным транспортом на станцию Отрадная (Отрадненский район, Краснодарский край) с целью сборки, подготовки к облету и перелету на подобранную площадку в районе хутора Столяров для установки и подготовки химаппаратуры на ВС. 12.04.2019 после установки химаппаратуры и заправки водой бака для химической жидкости в количестве 60 л, пилот выполнил взлет с участка грунтовой дороги протяженностью около 210 м. После проверки в воздухе исправности



химаппаратуры, пилот выполнил маневр для захода на посадку на посадочную площадку взлета с обратным курсом. Со слов пилота, после выхода на посадочный курс и установки закрылков в положение  $7^\circ$ , а затем в положение  $15^\circ$ , не произошла фиксация закрылков в положении  $15^\circ$ . Увлечшись перестановкой закрылков, КВС перелетел расчетное место посадки и принял решение на выполнение посадки с закрылками  $7^\circ$ . После посадки самолета, на пробеге, пилот, определив малое расстояние до препятствия, принял решение на выполнение взлета. В наборе высоты, пролетев под проводами ЛЭП с высотой опор 11 м, после отворота влево для выполнения посадки на асфальтовую дорогу, произошло уменьшение высоты полета, касание штангами химаппаратуры за крону деревьев с последующим столкновением самолета с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия находившийся на борту пилот получил серьезные телесные повреждения, самолет – механические повреждения.

В ходе расследования авиационного происшествия комиссией по расследованию установлено:

- уведомление на использование воздушного пространства при выполнении перелета и полета в адрес ЕС ОрВД пилотом не подавалось;
- в нарушение требований статьи 57 Воздушного кодекса Российской Федерации пилот не имел свидетельства пилота гражданской авиации;
- сертификат летной годности ЕЭСВС на самолет «СтэП» RA-0352А Росавиацией не выдавался;
- пилотом не выполнены требования разделов 2.2.5 и 7.6 Руководства по летной эксплуатации самолета (РЛЭ) «СтэП» RA-0352А при выборе используемой длины ВПП и учета длины пробега при различной посадочной конфигурации самолета;
- периодическое техническое обслуживание самолета, в нарушение 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, осуществлялось лицом, не имевшим свидетельства специалиста по обслуживанию воздушного судна.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с ЕЭСВС самолетом «СтэП» RA-0352А явилось невыполнение прерванного захода на посадку и своевременного ухода на второй круг, что привело к приземлению с перелетом на повышенной скорости, отделению самолета с повторным приземлением и вынужденному решению КВС на выполнение взлета из-за недостаточной оставшейся длины ВПП для торможения самолета. При выполнении взлета из-за невозможности обеспечить требуемый профиль набора высоты произошло столкновение с препятствием (деревом) и земной поверхностью.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовало:

- отсутствие у КВС первоначальной летной подготовки в качестве пилота СВС;
- несоответствие фактической длины используемой посадочной площадки (210 м) установленной РЛЭ (400 м);
- выполнение посадки с закрылками, отклоненными на  $7^\circ$ , вместо  $15^\circ$  (по объяснению КВС, закрылки в положение  $15^\circ$  в полете не фиксировались, после АП комиссия не выявила отказов в системе управления закрылками);
- возможное отвлечение внимания КВС на решение проблемы с выпуском закрылков в посадочное положение;
- неучет высоты препятствий по курсу полета.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с вертолетами R66 RA-06371, R44 RA-04196 и ЕЭСВС самолетом «СтэП» RA-0352А приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.



Лист согласования к документу № 1164-П от 14.11.2019. В ответ на № ВХ-61506 (22.08.2019)

Инициатор согласования: Дзюман А.В. консультант отдела

Согласование инициировано: 12.11.2019 08:58

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ**

Тип согласования: **смешанное**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: <b>последовательное</b>				
1	Болдурец В.А. (корректор)		Согласовано 13.11.2019 14:45	-
Тип согласования: <b>последовательное</b>				
2	Нерадько А.В.		Подписано 14.11.2019 11:04	-