



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

28 февраля 2018г.

Москва

№ 156-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с вертолетом Agusta Bell-206 В3 RA-01630**

24.09.2016 в районе аэродрома Ярцево Енисейского района Красноярского края произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Agusta Bell-206 В3 RA-01630, принадлежащего частному лицу.

Катастрофа произошла в результате останова двигателя в полете из-за полной выработки топлива. При столкновении с земной поверхностью вертолет полностью разрушился, командир воздушного судна и пассажир погибли.

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. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. до 12.03.2018 довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, центров по сертификации ВС, эксплуатантов и владельцев ВС авиации общего назначения (далее – АОН);

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

1.2.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом

Agusta Bell-206 В3 RA-01630, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. обратить внимание командно-летного, инспекторского, инструкторского составов и членов летных экипажей ВС на установленные воздушным законодательством Российской Федерации требования по допуску ВС к полетам, недопустимость внесения изменений в конструкцию ВС и его компонентов, не предусмотренных действующей эксплуатационно-технической документацией;

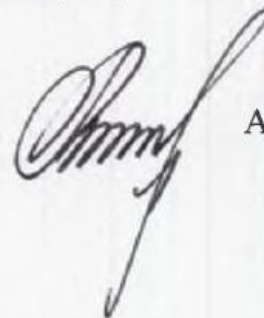
1.2.3. повторно обратить внимание на выполнение членами летных экипажей ВС требований:

- пунктов 2.7.1, 2.10, 2.12 и 3.71 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

- разделов руководств по летной эксплуатации ВС в части касающейся действий при отказе двигателя (останова двигателя) в полете и авторотации, по расчету количества топлива, необходимого для выполнения полета.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 28.02.2018 № 156-17

**Обстоятельства и причины авиационного происшествия
с вертолетом Agusta Bell-206 В3 RA-01630**

24.09.2016 на вертолете Agusta Bell-206 В3 RA-01630 выполнялся полет с посадочной площадки «Инком-Сосны» на аэродром Ярцево (Красноярский край).

Кроме командира воздушного судна (далее – КВС) на борту вертолета находился один пассажир. Перед аварийным полетом на вертолет (снаружи справа по борту на лыжное шасси) был установлен и загружен закрытый автомобильный багажник. Установленное дополнительное оборудование изменило аэродинамические характеристики воздушного судна, что повлияло на увеличение расхода топлива.

Взлетная масса (1436 кг) и центровка (2830 мм) не выходили за пределы, установленные руководством по летной эксплуатации вертолета Bell-206 В3. Перед взлетом на борту вертолета находилось 302 л авиационного керосина марки ТС-1 (полная заправка 344 л).

Заявку на использование воздушного пространства КВС не подавал. Полет по маршруту выполнялся в воздушном пространстве класса «G» по уведомительному порядку. Перед полетом КВС не запрашивал метеосводку и, как следствие, не имел информации о прогнозе погоды по маршруту полета, который предусматривал встречный ветер до 50 км/ч.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета Agusta Bell-206 В3 RA-01630 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что при среднем часовом расходе топлива 100 л/ч, запаса топлива хватало на 3 часа 05 минут полета, что с учетом встречного ветра до 50 км/ч было недостаточно для выполнения полета по маршруту посадочная площадка «Инком-Сосны» – аэродром Ярцево, протяженность которого составляет 510 км.

При полете по маршруту КВС в установленное время не вышел на связь. Предпринятыми поисками вертолет был обнаружен 25.09.2016 на удалении 25 км от аэродрома Ярцево. В результате авиационного происшествия вертолет полностью разрушился, КВС и пассажир погибли.

Комиссия по расследованию установила, что при столкновении с земной поверхностью двигатель вертолета не работал, в топливном баке топливо отсутствовало. С учетом этого был сделан вывод о том, что в полете произошло самовыключение двигателя из-за полной выработки топлива. При самовыключении двигателя пилот по неустановленным причинам допустил падение оборотов несущего винта ниже 70%, что не позволило выполнить посадку с использованием авторотации и привело к снижению вертолета с большой вертикальной скоростью.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Agusta Bell-206 В3 RA-01630 произошло при выполнении вынужденной посадки из-за остановки двигателя в полете после полной выработки топлива.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:

- неучет ветровой обстановки на маршруте при расчете потребного количества топлива для выполнения полета;
- несвоевременное принятие решения на подбор площадки и посадку;
- ошибки КВС в пилотировании при переходе на режим авторотации после останова двигателя при выполнении вынужденной посадки».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Agusta Bell-206 В3 RA-01630 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.