



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**П Р И К А З**

21 июля 2015

Москва

№ 433

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с вертолетом Robinson R-44 RA-04288**

05.07.2014 днем в условиях грозовой деятельности и ливневых осадков в районе населенного пункта Новошешминск Республики Татарстан произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Robinson R-44 RA-04288 ОАО «АК БАРС АЭРО».

Полет выполнялся по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) по маршруту: Казань – ГИМС – Азнакаево – Бугульма – Казань. На участке маршрута Бугульма – Казань при попадании в опасные метеоусловия (ливневой дождь, гроза) произошли обледенение карбюратора, вызванное повышенной влажностью поступающего воздуха, и последующая остановка двигателя в полете. Приземление вертолета произошло с небольшим левым креном, на значительных вертикальной и поступательной скоростях, на оборотах авторотирующего несущего винта ниже регламентированных РЛЭ вертолета при выполнении вынужденной посадки, что привело к разрушению конструкции вертолета. КВС в тяжелом состоянии доставлен в районную больницу. Пассажиров и груза на борту не было.

Авария произошла в результате преднамеренного входа ВС в зону грозовой деятельности и выполнения полета в сильных ливневых осадках под кучево-дождевыми (грозовыми) облаками.

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 пунктами 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 :

85814



1. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. До 27.07.2015 довести настоящий приказ до сведения руководителей организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения.

1.2. При проведении инспекционного контроля базовых объектов подконтрольных эксплуатантов акцентировать внимание на наличии в РПП раздела, регламентирующего выполнение полетов по ПВП и подготовку летного состава к действиям при чрезвычайных ситуациях в полете.

1.3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатантам вертолетов, а также эксплуатантам воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн:

довести результаты расследования авиационного происшествия с вертолетом Robinson R-44 RA-04288 ОАО «АК БАРС АЭРО» и настоящий приказ до сведения командно-летного, инструкторского, инспекторского состава и членов летных экипажей, инженерно-технического персонала;

организовать и провести занятия с летными экипажами по повторному изучению требований п. 56 главы VIII «Правила визуальных полетов», п. 162 и п. 166 главы XXXII «Полеты в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51, п. 3.33 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

при проведении тренажерной подготовки акцентировать внимание на правильных и своевременных действиях членов летного экипажа в аварийной ситуации, вызванной неисправностями силовой установки, и действиях экипажа ВС при встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями.

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

И.о. руководителя

К.А. Махов



Приложение  
к приказу Росавиации

от 21.07.2015 № 433

**Обстоятельства авиационного происшествия  
с вертолетом Robinson R-44 RA-04288**

05.07.2014 по заявке Министерства лесного хозяйства Республики Татарстан на вертолете Robinson R-44 RA-04288 ОАО «АК БАРС АЭРО» выполнялся рейс БГ-9779 по маршруту: Казань – ГИМС<sup>1</sup> – Азнакаево – Бугульма – Казань.

Взлет с аэродрома г. Казани на посадочную площадку ГИМС был произведен в 06:50 UTC<sup>2</sup> (10:50 местного времени).

К моменту вылета с площадки ГИМС (07:02) на борту ВС находились пилот – командир ВС (далее – КВС) и 1 пассажир, вес багажа составлял 20 кг. Взлетная масса (950 кг) и центровка (252,3 мм) вертолета не выходили за установленные РЛЭ ограничения. В соответствии с сертификатом эксплуатанта, данный вертолет был допущен только к авиационным работам в целях оказания медицинской помощи.

Весь маршрут полета проходил через районы с прогнозируемыми отдельными очагами грозовой деятельности. Полет на участке маршрута: Казань – ГИМС – Азнакаево прошел в штатном режиме, без отклонений в работе техники и замечаний со стороны органов ОрВД.

После доставки пассажира в Азнакаево вертолет совершил перелет на аэродром г. Бугульмы, где был дозаправлен авиационным бензином «AVGAS 100 LL» в количестве 120 литров. Кондиционность заправленного топлива подтверждена Паспортом качества авиационного бензина «AVGAS 100 LL» и результатом исследования пробы топлива с места АП.

Метеорологическую обстановку перед вылетом КВС анализировал по данным интернет-сайта metavia2.ru и визуальным наблюдениям. По маршруту полета Бугульма – Казань прогнозировались кучево-дождевая облачность с ливневыми осадками и уменьшением видимости до 2000 м, отдельные внутримассовые грозы при порывах ветра до 18 м/с, сильная турбулентность.

Вылет вертолета состоялся в 09:30. В расчетное время (09:50) пролета ПОД Пелево КВС на связь с МДП Казани не вышел.

Комиссией по расследованию установлено, что в нарушение пунктов 162, 166 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51 (далее – ФАП-136/42/51), КВС по маршруту движения зашел в ливневой дождь под кучево-дождевой (грозовой)

<sup>1</sup> Государственная инспекция по маломерным судам МЧС России по Республике Татарстан.

<sup>2</sup> Далее по тексту время UTC.



облачностью, что явилось причиной неустойчивой работы двигателя и дальнейшей его остановки.

На основании анализа информации и исследований, полученных в ходе расследования, комиссия с большой долей вероятности предположила, что неустойчивая работа двигателя, с последующей его остановкой, была вызвана обледенением карбюратора двигателя при попадании вертолета в ливневой дождь.

Приземление вертолета произошло в 10:05 с небольшим левым креном, на значительных вертикальной и поступательной скоростях, с неработающим двигателем и недостаточными оборотами несущего винта на режиме самовращения, что привело к разрушению вертолета и травмированию пилота.

КВС в 2003 году окончил Сызранский военный авиационный институт по специальности «Эксплуатация воздушного транспорта и управление воздушным движением» (квалификация – инженер-пилот). Общий налет 1334 часа, в том числе на вертолетах: Ми-8 МТВ – 1284 часа (в качестве КВС – 453 часа), R-44 – 50 часов (в качестве КВС – 41 час 40 мин). Пилот имел минимум для полета по ПВП 150х2000х13, перерывов в полетах в течение последнего года не было.

В период с 28.09.2012 по 13.10.2012 КВС проходил подготовку в Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации по программе: «Подготовка членов экипажей других видов авиации для допуска к переподготовке на другие (новые) типы ВС ГА и пилотов вертолетов для переподготовки на самолеты гражданской авиации», по окончании которой решением ВКК данного учебного заведения ему было выдано свидетельство коммерческого пилота гражданской авиации. Переучивание на вертолет R-44 прошел в декабре 2012 года в АУЦ ЗАО «Русские вертолетные системы».

С августа 2013 года работал в ООО «АК БАРС АЭРО» вторым пилотом Ми-8. В период с 21.10.2013 по 25.10.2013 по направлению авиакомпания прошел КПК в АУЦ ЗАО «Русские вертолетные системы» на вертолет R-44 по программе: наземная подготовка – 7 часов, тренажная подготовка в кабине вертолета – 3 часа 30 минут, летная подготовка – 8 часов 20 минут. В процессе летной подготовки отрабатывались действия пилота при отказе двигателя с выполнением посадки на режиме самовращения (авторотации) несущего винта. В ноябре 2013 года решением ТКК Татарского МТУ ВТ Росавиации присвоена квалификация КВС вертолета R-44.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия без человеческих жертв с вертолетом R-44 RA-04288 явилось жесткое приземление вертолета при выполнении вынужденной посадки с неработающим двигателем. Авиационное происшествие, наиболее вероятно, произошло в результате сочетания следующих факторов:

- выполнение полета в ливневых осадках вопреки требованиям пунктов 162 и 166 ФАП-136/42/51;

- обледенение карбюратора, вызванное повышенной влажностью поступающего воздуха, и последующая остановка двигателя в полете. Однозначно определить порядок использования системы обогрева карбюратора в аварийном полете не представилось возможным;

- допущенное пилотом падение оборотов авторотирующего несущего винта ниже регламентированных РЛЭ при выполнении вынужденной посадки».



Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия вертолета R-44 RA-04288, опубликованном в разделе «Расследования» официального интернет-сайта Межгосударственного авиационного комитета по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report\\_ra-04288.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-04288.pdf).