



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

**П Р И К А З**

18 ноября 2022 г.

Москва

№ 828-11

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с вертолетом R66 RA-06201**

23 февраля 2021 г. в районе населенного пункта Песь (Хвойнинский район, Новгородская область), во время проведения учебно-тренировочных полетов, произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R66 RA-06201 ООО Авиакомпания «БАРКОЛ» (далее – АК «Баркол»), связанное со столкновением воздушного судна (далее – ВС) с земной поверхностью в результате некоординированных управляющих действий пилота-слушателя при выполнении посадки.

Информация об обстоятельствах и причине авиационного происшествия с вертолетом R66 RA-06201 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 июня 1998 г. № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 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 вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридических и физических лиц, использующих вертолеты для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридическим и физическим лицам, использующих вертолеты для полетов в целях АОН:

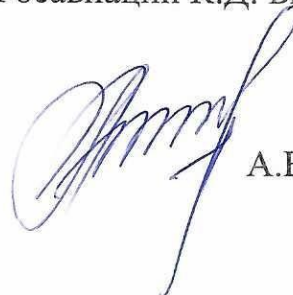
1.2.1. Изучить с членами летных экипажей вертолетов настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R66 RA-06201;

1.2.2. Эксплуатантам и владельцам, эксплуатирующим вертолеты в целях АОН, провести разовую проверку членов летных экипажей, прошедших переподготовку в частном учреждении дополнительного профессионального образования «Учебный Центр «Комп Лэнг» (далее – УЦ «Комп Лэнг»), на соответствие требованиям 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 сентября 2008 г. № 147, в части наличия навыков выполнения основных маневров в полете и вывода из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов.

1.3. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на и.о. начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации К.Д. Бывалину.

Руководитель



А.В. Нерадько



Приложение  
к приказу Росавиации

от « 18 » ноября 2022 г. № 82Р-17

**Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом R66 RA-06201**

23 февраля 2021 г. в районе посадочной площадки Песь (Хвойнинский район, Новгородская область) УЦ «Комп Лэнг» было организовано выполнение учебно-тренировочных полетов по «Программе переподготовки пилотов на вертолет Robinson R66» (далее – Программа переподготовки).

Авиационное происшествие произошло при выполнении посадки после третьего самостоятельного полета пилота-слушателя по кругу. Приземление вертолета произошло с опережением на переднюю часть левого полоза шасси, что привело к разрушению стенки его трубы. Анализ результатов исследования трубы полоза шасси показал, что разрушение носит статический характер и произошло от действия однократно приложенной нагрузки, превысившей предел прочности трубы. Наиболее вероятно, на заключительном этапе полета пилот допустил возникновение левого крена и угла тангажа на пикирование со смещением вертолета, что привело к грубому приземлению на переднюю часть левого полоза шасси с последующим его разрушением. После опрокидывания вертолета на левый борт произошло соударение лопастей несущего винта с земной поверхностью и их разрушение. В результате аварии вертолет частично разрушен, пилот не пострадал. На момент начала прохождения программы учебно-летной подготовки пилот-слушатель находился на должности командира воздушного судна (далее – КВС) Ми-8Т АК «БАРКОЛ».

Фактические и прогнозируемые метеоусловия соответствовали правилам визуальных полетов и не повлияли на возникновение и развитие аварийной ситуации.

УЦ «Комп Лэнг» не располагает посадочными площадками, авиационной техникой и инструкторским составом для проведения летной подготовки при переучивании на новый тип ВС в соответствии с Программой переподготовки.

АК «БАРКОЛ» согласно договору о сотрудничестве предоставила УЦ «Комп Лэнг» посадочную площадку Песь, вертолет R66 RA-06201, а так же были приняты на работу в УЦ «Комп Лэнг» и допущены в качестве инструкторов летной подготовки пилоты-инструкторы из АК «БАРКОЛ».

Проведенный комиссией по расследованию анализ организации процесса переподготовки пилотов на новый тип ВС в УЦ «Комп Лэнг» выявил ряд факторов опасности, которые создают риски для безопасности полетов. Установлено несоответствие содержания Программы переподготовки требованиям 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 сентября 2008 г. № 147 (далее – ФАП-147).

Проведенная комиссией проверка подготовки инструкторов не выявила у них наличия допуска к первоначальному обучению и квалификационной отметки «экзаменатор». Таким образом, УЦ «Комп Лэнг» не выполнил требования, предъявляемые к пилотам-инструкторам, установленные Программой переподготовки и ФАП-147.

Посадочная площадка Песь, определенная приказом по УЦ «Комп Лэнг» для проведения с пилотами-слушателями учебных полетов, не соответствовала требованиям по безопасности полетов. По условиям выполнения упражнений по Программе переподготовки, полеты должны выполняться под управлением диспетчера службы движения (руководителя полетов). Во время выполнения пилотом-слушателем самостоятельных полетов по кругу инструктор должен находиться рядом с диспетчером и наблюдать за полетом ВС. Выполнять полеты при неустойчивой двухсторонней радиосвязи между ВС и диспетчером запрещено. Диспетчерское управление полетами на посадочной площадке Песь организовано не было.

Также, по мнению комиссии по расследованию, способствующим фактором авиационного происшествия могла стать полная зависимость УЦ «Комп Лэнг» в организации учебных полетов от АК «БАРКОЛ». Отрыв авиационной техники и пилотов от выполнения АК «БАРКОЛ» производственных задач, возможно, способствовал упрощенному (формальному) подходу к планированию и ускоренному проведению практической части подготовки пилотов на новый тип ВС с нарушениями требований Программы переподготовки.

Полеты по Программе переподготовки производились с необозначенного участка земли со снежным покровом, расположенного в 70 м к северу от утвержденной посадочной площадки Песь, занятой вертолетом Ми-8 АК «БАРКОЛ», выполнявшим производственные задачи.

Комиссия отмечает, что отсутствие на заснеженной площадке, использовавшейся для выполнения тренировочных полетов, контрастных, легко определяемых ориентиров могло не позволить пилоту-слушателю своевременно заметить допущенное отклонение при выполнении посадки и исправить его. Ограничительные знаки на площадке не выставлялись.

Центральным МТУ Росавиации в период с 29 по 30 апреля 2021 г. была проведена плановая проверка УЦ «Комп Лэнг», по результатам которой составлен Акт с выводами и рекомендациями в части исключения из приложения к сертификату АУЦ № 236 программ «Программа переподготовки пилотов на вертолет Robinson R66» и «Программа переподготовки пилотов на вертолет Robinson R44».

УЦ «Комп Лэнг» устранил выявленные несоответствия, исключив данные программы из приложения к сертификату АУЦ.

Приказом Росавиации от 12 октября 2022 г. № 721-П была проведена внеплановая проверка УЦ «Комп Лэнг», по результатам которой составлен Акт от 28 октября 2022 г., подтверждающий отсутствие программ переподготовки

(переучивания) членов летных экипажей на вертолеты R44 и R66 в соответствии с приложением к сертификату АУЦ от 25 мая 2021 г.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом R66 RA-06201 при выполнении посадки «по-вертолетному» явились некоординированные управляющие действия слушателя-пилота, приведшие к грубому приземлению с опережением на переднюю часть левого полоза шасси, его подлому и опрокидыванию вертолета.

Способствующими факторами, вероятно, явились:

- недостаточная натренированность слушателя-пилота, проходившего переподготовку на новый тип ВС, существенно отличающийся по своим конструктивным и аэродинамическим характеристикам от вертолета Ми-8, на котором он интенсивно выполнял полеты в период времени, предшествующий АП;

- недостатки в организации учебно-тренировочных полетов, выразившиеся в: выполнении учебно-тренировочных полетов с необозначенной посадочной площадки со снежным покровом и отсутствием контрастных ориентиров, что противоречит положениям программы переподготовки;

сокращении времени летной подготовки по сравнению с предусмотренным программой переподготовки;

- возможная оперативная усталость (утомление) слушателя-пилота, так как аварийная посадка была последней (35-ой) в день АП, и, как следствие, сниженное внимание и контроль при выполнении посадки. При этом, нарушений режима труда и отдыха при выполнении учебных полётов комиссия не выявила.

Система выявления факторов опасности и оценки рисков, а также реализация рекомендаций комиссий по расследованию авиационных событий, в УЦ «Комп Лэнг» неэффективны.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом R66 RA-06201 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.