

У Т В Е Р Ж Д А Ю
Врио руководителя С(Я) МТУ

ВТ ФАВТ

И.М.Ищенко

« 10 » 11 2014г.

ОТЧЕТ

**по результатам расследования авиационного события
с вертолётom Robinson-66 RA-06381 ООО «Якутское»**

г. Якутск

09.11.2014г.

Комиссия в составе:

Председатель:

- Плюснин С.В. – главный госинспектор
ОИБП С(Я) МТУ ВТ ФАВТ;

заместитель председателя:

- Слепцов Н.Н. – старший инженер ОПЛГ
ГВС С(Я) МТУ ВТ ФАВТ;

члены:

- Зарубин В.Н. – пилот Robinson-66 (по
согласованию),

назначенная приказами руководителя С(Я) МТУ ВТ ФАВТ от 21.10.2014г. №182 и 182/1, провела расследование авиационного события с вертолётom Robinson-66 RA-06381 принадлежащем ООО «Якутское», происшедшего 18.10.2014г. при выполнении полёта Покровск - Олёкминск.

1. Обстоятельства

18.10.2014г. со слов Хидирова Эльберта Борисовича в 00.35 UTC ВС Robinson-66 RA-06381, принадлежащее ООО «Якутское», произвёл взлёт для выполнения полёта по маршруту площадка Покровск – Олёкминск. На борту вертолёта, кроме лица, выполняющего пилотирование вертолётom Хидирова Э.Б. находилось 3 служебных пассажира. После посадки на площадку подобранную с воздуха для дозаправки топливом и взлёта (в 03.45 UTC) в наборе высоты сработало светосигнальное табло «LOW RPM» со звуковым сигналом и падением оборотов двигателя и несущего винта. Лицом, управляющим вертолётom было принято решение о выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, с координатами 60°44'14,5"СШ, 122°35'24,2"ВД, на удалении примерно 120км. от Олёкминска.

2. Фактическая информация

2.1 Данные об экипаже:

2.1.1 Лицо управляющее вертолётom

Хидиров Эльберт Борисович, 34 года

Образование:	- авиационное образование отсутствует
Свидетельство пилота ГА:	- отсутствует
Общий налёт:	- отсутствует
Минимум:	- отсутствует
Тренажёр:	- отсутствует
ТП:	- отсутствует
СВЖ:	- отсутствует
Допуск к полётам ОЗП 2014г.:	- отсутствует
КПК:	- отсутствует

2.2. Данные о персонале наземных служб:

Событие не связано с действиями наземных служб.

2.3 Данные о воздушном судне

Сведения о вертолете R-66 TURBINE:

заводской (серийный) номер самолета	- 0187
дата изготовления	- 24.06.2013г. ROBINSON HELICOPTER COMPANY USA
наработка СНЭ	- 441ч.
назначенный ресурс	- 2000ч.

Сведения о двигателе:

заводской (серийный) номер	- RR-300
дата изготовления	- RRE-200135
наработка СНЭ	- 16.10.2010г. Rolls-Royce USA
дата установки	- 441ч.
Назначенный ресурс	- 23.07.2012г.
	- 2025ч. 3000ц.

Периодическое техническое обслуживание вертолета R-66 RA-06381 в период его эксплуатации выполнялось инженерно-техническим персоналом ООО «Авиамаркет ЛТД» г.Москва по договору от 14.08.2013г. №042/R66/08-13 и «Уральской вертолетной компанией» г.Екатеринбург, по договору от 13.05.2014г. №1305-УВК/ТО/319-14.

Последнее ПТО выполнено 31.08.2014г. при наработке 375ч. по форме «через каждые 100 час. по вертолету + через 400час. по двигателю» (свид. № 549 от 21.08.2014г.) наработка после ПТО составила 66 час.

Перед последним вылетом 18.10.2014г. с площадки «Покровск» осмотр

вертолета «Preflight» согласно РЛЭ персоналом, имеющим полномочия - не проведен, соответствующие записи по осмотру и заправке (в соответствии с указанием МГА № 247/У от 11.11.1979г.) в бортовой журнал не внесены.

2.4 Метеорологическая информация

A025 542133/=NH983B

НФЦРА10 ЯКОЛ 180200

TAF UEMO 180200Z 1803/1812 27006G14MPS 3000 – SHSN DRSN FEW010
BKN020CB OVC070 640000 530007 TEMPO 1803/1808 1500 SHSN FEW005
OVC020CB TEMPO 1808/1812 5000 – SHSN=

A020 4200/=NH035B

НФЛРА10 ЯКОЛ 180200 PPA

UEMO

КВ 286БГ-289 300АБГ 301АБГ 302АБВ 180300/180900

ТЫЛ ЦИКЛОНА

100-500 270/50 -11 1000 300/50 -15 1500 300/55 -16

ЗМЛ 270/09 ПОР 15 -07 ВИД 5000 СЛ ЛВ СН РБЗ СЛ 300/200 РЕДК КД
2000/400 СПЛ ВКВС 5000/2000 В ОБЛ ОСАДКАХ УМРН ОБЛЕД УМРН ТУРБ
2000/0 МИН 753 ПО КВ 286БГ 287 Р МИН 755 ВРЕМ В ОСАДКАХ ВИД 1000
ЛВ СН МЕСТ ВСЕМ КВ ЗМЛ 30010 ПОР 17

КВ 302Г 180300/180900

ТЫЛ ЦИКЛОНА

1500 300/55 -16 2000 340/40 -18 3000 300/20 -20

ЗМЛ 270/05 ПОР 10 -05 ВИД 3000 СЛ ЛВ СН РЗБ СЛ 1000/800 РЕДК КД
3000/1200 СПЛ ВКВС 5500/3000 В ОБЛ ОСАДКАХ УМРН ОБЛЕД УМРН
ТУРБ

2000/0 ГОРЫ ЗАКРЫТЫ Р МИН 752 ВРЕМ В ОСАДКАХ ВИД 1000 ЛВ СН=

2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадки и УВД

Событие не связано со средствами связи, навигации, посадки и УВД.

2.6 Данные об аэродроме

Событие не связано с аэродромами вылета и посадки.

2.7 Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Для поиска и спасания были задействованы филиал Якутская РПСБ ФКУ «Дальневосточный АПСЦ» и вертолёт Ми-8 RA-24174 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии».

В 04.31 UTC от начальника смены ЗЦ ЕС ОрВД Хабаровска поступила информация о вынужденной посадке вертолёт Robinson-66 RA-06381 в районе Олёкминска с координатами 60°45'СШ, 122°30'ВД полученными с борта по

системе «КОСПАС», и указанием поднять дежурный по ПАСОП ЭВС Ми-8 RA-24174 по сигналу «Тревога». В 04.55 UTC от КВС поступил доклад о готовности к вылету дежурного по ПАСОП ВС Ми-8 RA-24174. В 05.00 UTC от ЗЦ ЕС ОрВД Хабаровска поступила команда на перелёт вертолёт на аэродром Якутск за командой спасателей. Вылет вертолёт с командой спасателей произведён в 06.30 UTC. В 08.56 UTC ЭВС Ми-8 RA-24174 доложил о прибытии к месту события и приступил к высадке спасателей для вырубке леса для подготовки посадочной площадки. После высадки спасателей ВС проследовало в Олёкминск для дозаправки, где произвело посадку в 09.52 UTC. После дозаправки, вылет произведён в 10.54 UTC, ВС последовало к месту вынужденной посадки, ЭВС Ми-8 RA-24174 эвакуировал 4-х человек и спасателей и сообщил расчётное время выхода из зоны в 12.20 UTC.

2.8 Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Травмированных пассажиров и членов экипажа – нет.

2.9 Работы, проведённые комиссией

1. Составлен план работы комиссии.
2. Взята и изучена пояснительная записка лица пилотирующего ВС.
3. Проведен опрос лица пилотирующего вертолёт.
4. Изучена техническая документация ВС.
5. Проведен осмотр места события, составлены кроки.
6. Изучен бортовой журнал самолета и другая техническая документация.
7. Получены и проанализированы записи переговоров, по спутниковому телефону, экипаж - диспетчер.
8. Произведено снятие информации с ЕМУ.
9. Провели детальное обследование элементов конструкции вертолёт при этом обнаружено:

Фюзеляж:

- Видимых повреждений не обнаружено;
- Пассажирские сидения и привязные ремни в исправном состоянии;
- Остекление салона фюзеляжа не повреждены.

Хвостовое оперение:

- Деформирована нижняя половина вертикального стабилизатора;
- Деформирована защита рулевого винта.

Лыжное шасси вертолёт:

- Погнуты обтекатели опор лыжного шасси;
- Лыжное шасси видимых повреждений не имеют.

Масляная система

- подтеков масла из системы не обнаружено;
- Количество масла в маслобаке на среднем уровне - в норме.

Топливная система:

- подтеков топлива из системы не обнаружено;

- слит отстой на анализ, по внешним признакам отстой соответствует ТУ;
- остаток топлива в баке по указателю 50 литров.

Гидравлическая система:

- подтеков рабочей жидкости из системы не обнаружено;
- Агрегаты гидросистемы видимых повреждений не имеют

Бортовое, аварийно-спасательное оборудование

- Замечаний нет;
- Аварийный радиомаяк сработал.

АиРЭО

- По показаниям экипажа АиРЭО работало без замечаний;
- агрегаты и изделия А и РЭО, находящиеся в пилотской кабине, отсеках вертолета, видимых повреждений не имеют.

Силовая установка, трансмиссия:

- Осмотрен двигатель повреждений не обнаружено;
- Осмотрен главный редуктор повреждений не обнаружено;
- Осмотрен хвостовой редуктор повреждений не обнаружено;
- Одна лопасть рулевого винта разрушена с отрывом, вторая изогнута;
- Хвостовой вал скручен;
- Лопасти несущего винта имеют повреждения, разрушена концевая секция одной лопасти.

Управление вертолетом:

- проверено управление вертолетом, видимых повреждений не обнаружено;
- крепление тяг, качалок и их контровка не нарушена.

Управление двигателем:

- органы управления двигателем без повреждений;
- соединения, контровка проводки управления двигателем в исправном состоянии.

Двигатель:

- Проверен уровень масла в маслобаке двигателя – норма;
- Количество топлива в основном баке 50л., в дополнительном 180л.;
- Выполнен внешний осмотр силовой установки - признаков разрушений нет;
- признаков подтекания масла, замасливания элементов конструкции двигателя и мотогондолы нет.
- Осмотр лопаток турбины – замечаний нет;

Работы, выполненные комиссией, связанные с демонтажем элементов конструкции двигателя:

- Проверка плавности вращения:
 - ротора ТС – лёгкое, плавное, без заеданий;
 - ротора ТК – лёгкое, плавное, без заеданий.
- Осмотр масляных фильтров:
 - замечаний нет.
- Выполнен осмотр топливного фильтра регулятора оборотов

- сетка фильтра загрязнена.
 - Выполнен осмотр воздушных жиклеров:
 - замечаний нет.
 - Выполнена проверка срабатывания датчика сигнализатора «FUEL FILTER» - срабатывает при $P = 2,5 \text{ кгс/см}^2$ (при нормативе $P = 1,2 \text{ кгс/см}^2$).
 - Выполнен лабораторный анализ слитого топлива из основного и дополнительного бака – не соответствует ГОСТ (наличие механических примесей, отсутствие противообледенительной жидкости).
 - Выполнен лабораторный анализ масла двигателя:
 - замечаний нет.
10. Составлен отчет по результатам расследования.

2.10 Другая информация

Другой информации нет.

3. Анализ

17.10.14г. подавался план на 18 октября 2014г. для выполнения полёта, с целью смотрового облёта линии электропередач по маршруту Покровск – Олёкминск – Ленск – Пеледуй (УЕЕП – УЕМО – УЕРЛ – УЕРК) Бойко Виктором Андреевичем. Время вылета назначено на 22.00 UTC 17.10.2014г.

18.10.14г. пилот вертолёт Бойко В.А., имеющий действующее свидетельство пилота-любителя, перед вылетом был заменён генеральным директором ООО «Якутское» Ульрих Г.В. на водителя ООО «Якутское» Хидирова Э.Б., не имеющего свидетельства пилота, чем нарушил п.2.4.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» утверждённых приказом Минтранса РФ от 31 июля 2009 года №128.

Примечание: п.2.4.1 ФАП 128 гласит: «Каждый член экипажа воздушного судна отвечает требованиям к обладателям свидетельств, выданных Российской Федерацией, установленным в Федеральных авиационных правилах «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 года №147, и имеет действительное свидетельство с надлежащими квалификационными отметками, которое выдано государством регистрации воздушного судна или которому придана сила государством регистрации воздушного судна.»

По указанию генерального директора ООО «Якутское», Хидиров Э.Б. продолжил предполётную подготовку ВС. В связи с заправкой и предполётным осмотром Хидиров Э.Б. по телефону сообщил в Якутский зональный центр о переносе времени вылета на 00.35 UTC.

Заправка вертолёт топливом производилась из бочек. Документов на заправляемое топливо, ООО «Якутское» не предоставило, в нарушение

требований Приказа от 17.10.1992г. № ДВ-126 не представлен контрольный талон на ТС-1 и аэродромный контроль качества топлива заправленного накануне вылета, бочки не опломбированы.

В ООО «Якутское» список вылетающих на борту воздушного судна лиц не составлялся, чем нарушен п.2.21 ФАП-128 от 31 июля 2009 года.

Примечание: п.2.21 ФАП-128 от 31 июля 2009 года гласит: «Список находящихся на борту воздушного судна лиц, указанный в пункте 2.20 настоящих Правил, подписывается КВС и включает:

- фамилию, имя, отчество, номер документа, удостоверяющего личность лица, перевозимого на воздушном судне;
- дату, время и маршрут планируемого полета;
- государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;
- номер свидетельства (сертификата) эксплуатанта в случае выполнения полетов на воздушном судне, внесенном в сертификат (свидетельство) эксплуатанта.»

Перед вылетом 18.10.2014г. из аэропорта «Покровск» осмотр вертолета «Preflight» согласно РЛЭ персоналом, имеющим полномочия - не проведен, соответствующие записи по осмотру и заправке (в соответствии с указанием МГА № 247/У от 11.11.1979г.) в бортовой журнал не внесены.

Хидиров Э.Б. не убедился при предполётном осмотре в снятии ручки управления с левого кресла, где в данном полёте размещался пассажир, чем нарушил п.8 главы обычные процедуры Раздела 4 Руководства по лётной эксплуатации R-66.

Примечание: п.8 главы обычные процедуры Раздела 4 Руководства по лётной эксплуатации R-66 гласит: «Кабина. Убедиться, что управление с левого кресла правильно установлено или снято.

Предупреждение:

Снимите ручки управления с левого кресла, если на нём находится пассажир, не являющийся пилотом вертолёта.»

По объяснительной Хидирова Э.Б., погода пункта вылета и посадок была отслежена на интернет-сайте <http://www.gismeteo.ru/> и была благоприятной для выполнения полёта, в то же время, согласно докладной ио РП Малеева А.Е. диспетчер МДП «Маган» Щепина М. уточнив время вылета в ВЗЦ, попросила предупредить КВС Бойко В.А. о прогнозировании обледенения и осадках по маршруту следования, но пилот, после сообщения по телефону в Якутский зональный центр о переносе времени вылета на 00.35 UTC на связь больше не вышел. Хидиров Э.Б. не владея информацией о прогнозировании обледенения и осадках по маршруту следования, по указанию генерального директора ООО «Якутское», принял решение на вылет, чем нарушил Раздел 2 главы «Ограничения, связанные с условиями окружающей среды» Руководства по лётной эксплуатации R-66.

Примечание: Раздел 2 главы «Ограничения, связанные с условиями окружающей среды» Руководства по лётной эксплуатации R-66 гласит: «Полёт при заранее известных условиях обледенения запрещён.

Полёт в условиях снегопада и метели запрещён. Полёт в условиях

рециркуляции снега запрещён, исключая взлёт и посадку.»

В 03.26 UTC, согласно объяснительной руководителя полётов Олёкминского центра ОВД, на рабочий телефон диспетчера КДП МВЛ поступил звонок со спутникового телефона от пилота вертолёт, где он сообщил, что произвёл незапланированную посадку для дозаправки топлива в 127км. от Олёкминска на точке с координатами 60°43'596''СШ, 122°43'129''ВД и вылет через 15 минут на Олёкминск. В 04.00 UTC на этот же номер поступил звонок от этого же экипажа. ЭВС сообщил, что произвёл вынужденную посадку на подобранную площадку в лесу из-за падения оборотов двигателя и несущего винта.

Посадка произведена в редкий смешанный лес (березняк с небольшим количеством сосны, диаметром от 1 до 5 см.) вертикально (по характерным следам на деревьях), с курсом 320° и координатами 60°44'25,0''СШ, 122°35'38,8''ВД. При посадке произошло соударение с берёзами диаметром от 1 до 3см., в результате погнуты обтекатели опор лыжного шасси, лопасти несущего винта имеют повреждения, в том числе разрушена концевая секция одной лопасти, а также, в результате столкновения с одной сосной диаметром 5см. нижняя половина вертикального стабилизатора деформирована, деформирована защита рулевого винта, одна лопасть рулевого винта оторвана, а вторая изогнута, скручен длинный вал привода рулевого винта сзади.

Для производства поиска причины падения оборотов двигателя и несущего винта произведён слив топлива с основного и дополнительного баков и авиамасла с двигателя. По результатам анализа топлива ТС-1 установлено наличие механических примесей в нём и отсутствие противообледенительной жидкости. При осмотре топливных фильтров обнаружено их загрязнение. Выполнена проверка срабатывания датчика сигнализатора «FUEL FILTER» - срабатывание происходит при $P=2,5 \text{ кгс/см}^2$ (при нормативе $P=1,2 \text{ кгс/см}^2$). Выполнены работы согласно п.6 «Топливная система в целом» раздела «Описание систем» 71-00-01 Руководства по эксплуатации и техобслуживанию RR300.

Примечание: п.6 «Топливная система в целом» раздела «Описание систем» 71-00-01 Руководства по эксплуатации и техобслуживанию RR300 гласит: «При обнаружении перепуска топлива в обход фильтра топливного насоса, а также при замене фильтра топливного насоса данный фильтр подлежит осмотру. При необходимости осмотрите и очистите впускной фильтр топливного регулятора перед утилизацией фильтра топливного насоса. Если обнаружено сильное загрязнение, снимите и замените топливный регулятор (см. задание на ТО №73-23-10-000-801)

Осторожно! Заправку летательного аппарата на удалённых точках (из бочек и т.п.) разрешается производить только с использованием внешнего топливного фильтра низкого давления. Это предотвратит загрязнение топливной системы двигателя. Если внешний топливный фильтр низкого давления не применяется, существует опасность неисправной работы и повреждения двигателя.

Осторожно! Запрещается эксплуатировать двигатель на топливе, содержащем воду и иные посторонние примеси, иначе может возникнуть падение мощности или неисправность двигателя.»

Также комиссией по расследованию при детальной проверке эксплуатационно-технической документации, правил ее ведения, правил технической эксплуатации вертолета выявлены следующие недостатки:

- отсутствует руководство по техническому обслуживанию вертолета и двигателя (требование Программы ТО);
- техническое обслуживание и осмотры согласно РЛЭ при выполнении полетов не проводятся (после 15 сентября 2014г.);
- бортовой журнал не ведется в соответствии с требованиями нормативных документов (осмотры, ТО, остатки ГСМ, заправка и др.) с 15.09.2014г.;
- заправка ГСМ производится с нарушениями требований Приказа от 17.10.1992г. № ДВ-126 (не представлен контрольный талон на ТС-1 и аэродромный контроль качества топлива заправленного накануне вылета, бочки не опломбированы);
- сезонное техническое обслуживание вертолета (Программа раздел 7) не выполнено (Приказ С(Я) МТУ ВТ от 06.08.2014г. №123);
- на вертолет установлено дополнительное оборудование (топливный бак объемом 180л. в багажнике) не предусмотренное сертификатом типа и карты данных (п.4.12 Программы).

На основании вышеизложенного комиссия пришла к выводу, что причиной вынужденной посадки на площадку подобранную с воздуха является падение оборотов двигателя и несущего винта, вследствие некорректной работы топливного регулятора MOD DP-N2 HON PN 2549196-1 Y PL 2549196 ISS 1 LESS MRF 06848 SER HR60370 CAG 63005 PNR RR30000454 REV B. Причиной некорректной работы топливного регулятора является засорение фильтров топливной системы из-за заправки вертолѐта топливом ТС-1 не соответствующего ГОСТ 10227-86.

4. Заключение

Авиационное событие, согласно пункта 26 Приложения 1 ПРАПИ-98, является серьёзным инцидентом.

Причиной серьёзного инцидента является вынужденная посадка на площадку подобранную с воздуха из-за падения оборотов двигателя и несущего винта, вследствие некорректной работы топливного регулятора MOD DP-N2 HON PN 2549196-1 Y PL 2549196 ISS 1 LESS MRF 06848 SER HR60370 CAG 63005 PNR RR30000454 REV B. Причиной некорректной работы топливного регулятора является засорение фильтров топливной системы из-за заправки вертолѐта топливом ТС-1 не соответствующего ГОСТ 10227-86.

Тип события №1	Топливная система двигателя	073
Этап эксплуатации	Начальный набор высоты	33
Факторы	Система регулирования	07320

Уточняющие характеристики факторов техники	Загрязнение топлива	093
Тип события №2	Вынужденная посадка вне аэродрома	88
Этап эксплуатации	Вынужденная посадка	7С
Факторы	Прочие недостатки в организации работ и контроле	99199
Уточняющие характеристики человеческого фактора	Несоответствие уровня подготовки условиям работы	508

5. Недостатки, выявленные в процессе расследования

1. Управление вертолётном лицом, не имеющим свидетельства пилота, нарушение п.2.4.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» утвержденных приказом Минтранса РФ от 31 июля 2009 года №128.

2. Принятие решения, генеральным директором ООО «Якутское», о передаче управления ВС лицу, не имеющему свидетельство пилота и отсутствия прогноза погоды по маршруту, которые являются нарушением п.2.4.1, 2.7, 3.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» утвержденных приказом Минтранса РФ от 31 июля 2009 года №128.

3. Заправка ГСМ производится с нарушениями требований Приказа от 17.10.1992г. № ДВ-126 (не представлен контрольный талон на ТС-1 и аэродромный контроль качества топлива заправленного накануне вылета, бочки не опломбированы).

4. Перед последним вылетом 18.10.2014г. из аэропорта «Покровск» осмотр вертолета «Preflight» согласно РЛЭ персоналом, имеющие полномочия - не проведен, соответствующие записи по осмотру и заправке (в соответствии с указанием МГА № 247/У от 11.11.1979г.) в бортовой журнал не произведены.

5. Неснятые органы управления вертолётном с левого кресла, где в данном полёте размещался пассажир, нарушение п.8 главы «Обычные процедуры» Раздела 4 Руководства по лётной эксплуатации R-66.

6. Отсутствует руководство по техническому обслуживанию вертолета и двигателя (требование Программы ТО).

7. Техническое обслуживание и осмотры, согласно РЛЭ при выполнении полетов, не проводятся (после 15 сентября 2014г.).

8. Бортовой журнал не ведется в соответствии с требованиями нормативных документов (осмотры, ТО, остатки ГСМ, заправка и др.) с 15.09.2014г.

9. Сезонное техническое обслуживание вертолета (Программа.раздел 7) не выполнено (Приказ С(Я) МТУ ВТ от 06.08.2014г. №123).

10. На вертолет установлено дополнительное оборудование (топливный бак объемом 180л. в багажнике) не предусмотренное сертификатом типа и карты данных (п.4.12 Программы).

11. Принятие решения на вылет при наличии прогнозируемого обледенения и осадков по маршруту, нарушение Раздела 2 главы «Ограничения, связанные с условиями окружающей среды» Руководства по лётной эксплуатации R-66.

7. Рекомендации

1. Эксплуатантам и владельцам ВС АОН:

1.1 Обстоятельства и причины данного авиационного события изучить с лётным и инженерно-техническим составом.


2. Генеральному директору ООО «Якутское»:

2.1 Обеспечить лётную и техническую эксплуатацию вертолёт Robinson-66 строго в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» утверждённых приказом Минтранса РФ от 31 июля 2009 года №128.


Председатель комиссии:

 Плюснин С.В.

Зам. председателя:

 Слепцов Н.Н.

Члены

 Зарубин В.Н.