МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

06 мая 2019 г. Москва № 354-П

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Сокол-2М RA-1801G и вертолетом Ми-2 RA-15652

10.06.2016 при выполнении полета днем, в районе населенного пункта Писаревка (Иловлинский район, Волгоградская область), произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Сокол-2М RA-1801G, принадлежащим частному лицу (имело сертификат на право выполнения авиационных работ).

Авария произошла в результате невыдерживания пилотом минимально безопасной высоты полета, что привело к столкновению воздушного судна (далее – ВС) с проводами линии электропередач (далее – ЛЭП).

02.08.2018 днем, при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) вблизи станицы Новомышастовская (Красноармейский район, Краснодарский край), произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-2 RA-15652, принадлежащим обществу с ограниченной ответственностью «КАВКАЗТРАНС» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Катастрофа произошла в результате столкновения ВС с земной поверхностью при выполнении полета на высоте менее безопасной.

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, 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. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС,

Документ зарегистрирован № 354-П от 06.05.2019 Циккель В.В. (Федеральное агентство воздушного транспорта)
Документ зарегистрирован № ВХ-2014/ТМТУ от 06.05.2019 (Тюменское МТУ)
Страница 1 из 5. Страница создана: 06.05.2019 10:29

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, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях АОН:

- изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом Сокол-2М RA-1801G и вертолетом Ми-2 RA-15652, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

- обеспечить ознакомление членов летных экипажей, перед началом полетов с целью выполнения АХР, с характерными ориентирами, расположением естественных и искусственных препятствий (ЛЭП) в районе проведения АХР в соответствии с требованиями пунктов 7.3, 7.7 и 7.8 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128;

- повторно изучить требования приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на высоте менее безопасной (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория LALT).

1.3. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, выполняющих полеты в целях АОН.

2. В связи с установлением в ходе расследования катастрофы факта фальсификации сертификата летной годности ВС Ми-2 RA-15652, начальнику Южного МТУ Росавиации В.С. Исаеву разместить на официальном сайте Южного МТУ Росавиации информацию о выявленных фактах фальсификации документов ИП Лысенко Н.Н.

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

Руководитель А.В. Нерадько

Документ зарегистрирован № 354-П от 06.05.2019 Циккель В.В. (Федеральное агентство воздушного транспорта)
Документ зарегистрирован № ВХ-2014/ТМТУ от 06.05.2019 (Тюменское МТУ)
Страница 2 из 5. Страница создана: 06.05.2019 10:29

Приложение
к приказу Росавиации

от 06.05.2019 № 354-П

Обстоятельства авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Сокол-2М RA-1801G и вертолетом Ми-2 RA-15652

10.06.2016 при выполнении полета днем, в районе населенного пункта Писаревка (Иловлинский район, Волгоградская область), произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Сокол-2М RA-1801G частного лица.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом Сокол-2М RA-1801G (далее – комиссия по расследованию) установлено, что при выполнении перелета с посадочной площадки Писаревка на посадочную площадку Большая Ивановка (Иловлинский район, Волгоградская область) для выполнения авиационно-химических работ (далее – АХР), в процессе осмотра поля и расположения характерных ориентиров и препятствий, на высоте около 15 м, воздушное судно (далее – ВС) столкнулось с проводами линии электропередач (далее – ЛЭП), а затем с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия (аварии) командир воздушного судна (далее – КВС) получил серьезные телесные повреждения, ВС получило значительные механические повреждения.

Также установлено, что полет ВС выполнялся без связи и уведомления органов ОВД. Свидетельство пилота гражданской авиации и свидетельство специалиста по техническому обслуживанию и ремонту ВС Росавиацией КВС не выдавались, сведения о прохождении ВЛЭК в комиссию по расследованию не представлены. Бортовая документация ВС не оформлялась и не велась, в формулярах о техническом обслуживании ВС и двигателя отсутствовали записи о техническом обслуживании.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом «Сокол-2М» RA-1801G произошло днем из-за невыдерживания КВС установленной высоты полета и недостаточной осмотрительности, что привело к столкновению ВС с проводами ЛЭП и последующему столкновению с земной поверхностью.

Авиационному происшествию способствовала малозаметность проводов ЛЭП из-за отсутствия на них маркировки.».

02.08.2018 с посадочной площадки в районе станицы Новомышастовская (Красноармейский район, Краснодарский край) на вертолете Ми-2 RA-15652 обществу с ограниченной ответственностью «КАВКАЗТРАНС» выполнялись АХР по обработке рисовых полей химикатами.

Документ зарегистрирован № 354-П от 06.05.2019 Циккель В.В. (Федеральное агентство воздушного транспорта)
Документ зарегистрирован № ВХ-2014/ТМТУ от 06.05.2019 (Тюменское МТУ)
Страница 3 из 5. Страница создана: 06.05.2019 10:29

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (катастрофы) с вертолетом Ми-2 RA-15652 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что взлетная масса вертолета составляла 3990 кг (максимальная взлетная масса вертолета во всех вариантах применения – 3550 кг), что выходило за ограничения по максимально допустимой взлетной массе, установленной Руководством по летной эксплуатации вертолета Ми-2.

При выполнении восьмого полета, в процессе гона, вертолет основными стойками шасси столкнулся с краем грунтовой дороги, имеющей превышение около 1 м над поверхностью рисового поля и проходящей перпендикулярно направлению полета. После столкновения с дорогой вертолет скапотировал и упал в оросительный канал. После падения на борту ВС возник пожар, КВС погиб.

Также установлено, что полет ВС выполнялся без связи и уведомления органа ОВД. ВС на условиях аренды эксплуатировался индивидуальным предпринимателем Лысенко Н.Н., имеющим сертификат на право выполнения авиационных работ, однако, в спецификации сертификата эксплуатанта вертолет включен не был. ВС эксплуатировалось с истекшими межремонтными сроками службы вертолета и двигателей. Срок действия сертификата летной годности ВС истек в январе 2018 года. При заключении договора на выполнение АХР эксплуатантом ВС был предоставлен поддельный сертификат летной годности со сроком действия до 22.05.2020.

Самостоятельный налет КВС на вертолете Ми-2 за предыдущие 6 лет составил 33 часа. С учетом этого комиссией по расследованию сделан вывод, что уровень подготовки КВС к полетам на вертолете Ми-2 не соответствовал выполнению полетного задания.

По заключению комиссии по расследованию:

«Катастрофа вертолета Ми-2 RA-15652 произошла при выполнении АХР в результате столкновения с дорогой, имеющей превышение около 1 м над уровнем обрабатываемого рисового поля.

Авиационное происшествие, наиболее вероятно, явилось следствием недостаточного уровня подготовки КВС для выполнения полетов на вертолете (общий налет за 6 лет составил всего 59 часов, самостоятельный – 33 часа), наличия длительных перерывов в полетах на данном типе ВС, превышения максимально допустимого взлетного веса и нарушения требований ФАП-128 и РЛЭ по выдерживанию минимально безопасных высот полета при выполнении АХР.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом Сокол-2М RA-1801G и вертолетом Ми-2 RA-15652 приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

Документ зарегистрирован № 354-П от 06.05.2019 Циккель В.В. (Федеральное агентство воздушного транспорта)
Документ зарегистрирован № ВХ-2014/ТМТУ от 06.05.2019 (Тюменское МТУ)
Страница 4 из 5. Страница создана: 06.05.2019 10:29