



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

**ПРИКАЗ**

30 января 2020г.

Москва

№ 80-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных  
происшествий с вертолетом Ми-2 RA-14107 и единичным экземпляром  
воздушного судна гидросамолетом Lake-250 RA-2895G**

21.06.2019 при выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, в районе населенного пункта Чамлыкская (Лабинский район, Краснодарский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-2 RA-14107 частного лица в результате ошибки командира воздушного судна в технике пилотирования.

27.07.2019 при выполнении полета в районе населенного пункта Дракино (Серпуховской район, Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна гидросамолетом Lake-250 RA-2895G частного лица в результате столкновения самолета с проводом линии электропередачи.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий воздушных судов 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, 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 территориальных органов Росавиации:**

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, центров по сертификации единичных экземпляров воздушных судов (далее – ЕЭВС), 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, центров по сертификации ЕЭВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

440330



1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетом Ми-2 RA-14107 и ЕЭВС гидросамолетом Lake-250 RA-2895G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

- требований пунктов 124 и 147 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138;

- требований пункта 3.90 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128, в части действий командира воздушного судна при выполнении прерванного захода на посадку;

- требований пункта 16 главы IV «Безопасные высоты полетов» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказами Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51;

- информации о препятствиях в районах выполнения полетов с использованием радионавигационных карт районов местных воздушных линий масштаба 1:2000000 и сборников аэронавигационных данных об искусственных препятствиях (высотных объектах строительства);

- приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с нештатным касанием посадочной площадки, а также выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории ARC и LALT).

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 начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько



**Обстоятельства авиационных происшествий с вертолетом Ми-2 RA-14107 и  
единичным экземпляром воздушного судна гидросамолетом Lake-250 RA-2895G**

21.06.2019 при выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, в районе населенного пункта Чамлыкская (Лабинский район, Краснодарский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-2 RA-14107 частного лица (сертификата (свидетельства) эксплуатанта не имел).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что 21.06.2019 командиром воздушного судна (далее – КВС) на вертолете Ми-2 RA-14107 выполнялись полеты по выполнению авиационно-химических работ без уведомления органа ОВД на использование воздушного пространства. Сертификат летной годности на вертолет Ми-2 RA-14107 Росавиацией не выдавался.

В процессе обработки полей было выполнено 16 полетов. Расположение посадочной площадки относительно естественных препятствий в совокупности с направлением ветра в день авиационного происшествия (далее – АП) позволяли выполнять заход на посадку только правым разворотом. После выполнения последнего полета по обработке полей, при развороте на посадочный курс и подходе к месту посадки, наиболее вероятно, произошло открытие правой двери кабины пилота. КВС, отвлекшись от управления вертолетом для ее закрытия, допустил непроизвольным воздействием на органы управления увеличение поступательной скорости и вертикальной скорости снижения. Для выхода из сложившейся ситуации КВС увеличил угол тангажа на кабрирование (более  $20,5^\circ$ ), что привело к касанию лопастями рулевого винта (далее – РВ) и хвостовой балкой с земной поверхностью и грубому приземлению. В результате грубого приземления ВС разрушено, находившийся на борту вертолета КВС погиб.

В ходе работы комиссией по расследованию АП установлено, что КВС не имел действующего медицинского заключения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Вероятной причиной АП с вертолетом Ми-2 RA-14107 явилась ошибка КВС в технике пилотирования, выразившаяся в несоразмерном взятии ручки циклического шага на себя в процессе захода на посадку с большими поступательной и вертикальной скоростями, что привело к просадке вертолета с большим углом на кабрирование, удару лопастями РВ о земную поверхность и разрушению ВС в процессе начавшегося неуправляемого левого вращения.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- отвлечение внимания КВС в процессе захода на посадку сначала на не закрытую правую дверь, а потом на расстегивание привязного ремня и на попытку не дать выпасть вещам;

- необоснованное решение на выполнение посадки при повышенных поступательной и вертикальной скоростях.».



27.07.2019 при выполнении полета в районе населенного пункта Дракино (Серпуховской район, Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) гидросамолетом Lake-250 RA-2895G частного лица.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что 27.07.2019 КВС с пассажиром на борту воздушного судна (далее – ВС) выполнил взлет с посадочной площадки Новинки (Серпуховской район, Московская область) в целях авиации общего назначения без уведомления органа ОВД на использование воздушного пространства. Согласно показаниям очевидцев с площадки вылета, на КВС и пассажире перед вылетом были надеты спасательные жилеты. На видеозаписи очевидца, наблюдавшего полет гидросамолета Lake-250 над руслом реки Ока за 5 мин до АП, отображен полет ВС на высоте около 70 м с убранными шасси и выпущенными закрылками на 20°, а очевидец, находившийся около места АП, наблюдал полет гидросамолета Lake-250 над руслом реки на высоте около 30 м. Наиболее вероятно, КВС, сконцентрировав внимание на подборе места посадки, упустил контроль за визуальной осматриваемостью и допустил столкновение ВС с проводом линии электропередачи (далее – ЛЭП), размещенного на высоте около 28 м от водной поверхности. После столкновения с проводом ЛЭП ВС упало на водную поверхность. В результате АП находившиеся на борту гидросамолета КВС и пассажир погибли, ВС разрушено.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной АП с ЕЭВС гидросамолетом Lake-250 RA-2895G явилась, наиболее вероятно, недостаточная осматриваемость КВС при выполнении захода на посадку на русло р. Ока, что привело к столкновению с проводом ЛЭП и последующему падению ВС в реку.

Способствующими факторами АП, наиболее вероятно, явились:

- недостаточная подготовка КВС к полетам в части анализа наличия искусственных препятствий по маршруту полета;
- отсутствие маркировки опор и проводов ЛЭП.»

Подробная информация о результатах расследования АП с вертолетом Ми-2 RA-14107 и ЕЭВС гидросамолетом Lake-250 RA-2895G приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.