



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

ПРИКАЗ

19 июня 2013г.

Москва

№ 446

**Об авиационных происшествиях с самолетом Л-13ВВМ RA-0850G
и вертолетом Ми-2 RA-20977**

16.06.2012 в Республике Татарстан произошла авария единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Л-13ВВМ RA-0850G ООО НПО «Авиакомпания «Статус» (имеет сертификат на право выполнения авиационных работ).

Авиационное происшествие произошло при выполнении авиационно-химических работ. При выполнении второго полета предусматривалась обработка поля, на котором были расположены две параллельные линии электропередач (далее – ЛЭП).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолета Л-13ВВМ RA-0850G (далее – комиссия по расследованию аварии самолета Л-13ВВМ RA-0850G) было установлено, что пилот самолета перед началом полетов не выставил сигнальные знаки на удалении примерно 400 метров до ЛЭП, как это предусмотрено инструкцией по выполнению авиационно-химических работ, разработанной ООО НПО «Авиакомпания «Статус».

По объяснению пилота, в момент выхода из гона, он неправильно определил расстояние до препятствия (ЛЭП). Поняв, что безопасно преодолеть препятствие невозможно, пилот принял решение произвести посадку под проводами. При выполнении посадки самолет пролетел под проводами первой ЛЭП, но при пролете второй ЛЭП произошло столкновение правой консолью крыла с опорой. После столкновения самолет грубо приземлился и получил значительные повреждения, пилот не пострадал.

По заключению комиссии по расследованию аварии самолета Л-13ВВМ RA-0850G:

«Причиной авиационного происшествия с самолетом ЕЭВС Л-13ВВМ «Альбатрос» RA-0850G явилось нарушение КВС порядка выполнения АХР в части невыставления сигнальных знаков, что привело к неправильному определению расстояния до препятствия, позднему выходу из гона и невозможности набора

безопасной высоты для преодоления препятствия (ЛЭП). При попытке посадки под проводами ЛЭП самолет столкнулся с ее опорой и получил повреждения».

Подробная информация о результатах расследования аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета Л-13ВВМ RA-0850G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-0850g.pdf.

Аналогичное авиационное происшествие произошло 21.05.2013 в Краснодарском крае при выполнении авиационно-химических работ на вертолете Ми-2 RA-20977 ООО Авиационное предприятие «Трансхимавиа» (имеет сертификат на право выполнения авиационных работ).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977 (далее – комиссия по расследованию аварии вертолета Ми-2 RA-20977) было установлено, что на 21.05.2013 в плане полетов значился пилот, который своевременно не смог прибыть на вылет и заранее сообщил об этом руководству ООО Авиационное предприятие «Трансхимавиа». В день авиационного происшествия на посадочной площадке Северская находился другой пилот (не имеющий действующего свидетельства пилота), который занимался наземной подготовкой для сдачи экзаменов в учебно-тренировочном центре.

В ходе работы комиссии по расследованию аварии вертолета Ми-2 RA-20977 было установлено, что инженер по наземному обеспечению авиационно-химических работ предложил неподготовленному пилоту выполнить полеты по авиационно-химической обработке земельных участков. Пилот предложение принял, хотя не имел действующего свидетельства и необходимой летной подготовки после длительного перерыва в полетах.

Во время выполнения четвертого полета по авиационно-химической обработке земельных участков, пилот допустил столкновение лопастями несущего винта и пилотской кабиной с тремя проводами ЛЭП (низшая точка провиса проводов 7 метров). После столкновения вертолет потерял управляемость, пролетев 180 метров, грубо приземлился и опрокинулся на правый борт. В результате авиационного происшествия вертолет получил значительные повреждения, пилот не пострадал.

С учетом выявленных нарушений, действие сертификата эксплуатанта ООО Авиационное предприятие «Трансхимавиа» было приостановлено.

По заключению комиссии по расследованию аварии вертолета Ми-2 RA-20977:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977 явился допуск к авиационно-химическим работам неподготовленного пилота и его согласие на их выполнение.

Допуск к выполнению полетов пилота, имеющего просроченное свидетельство авиационного специалиста и перерыв в летной работе, непредоставление ему необходимой подготовки после перерыва явились следствием низкого уровня организации летной работы в авиапредприятии. Наиболее вероятно, использование на сезонных авиационно-химических работах летного состава, не имеющего действующих летных свидетельств и необходимого уровня профессиональной

подготовки, имело место в авиапредприятии и в предыдущие годы».

Подробная информация о результатах расследования аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-20977.pdf.

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 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 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения.


2. Рекомендовать эксплуатантам самолетов (с максимальной взлетной массой менее 10 тонн) и вертолетов:

2.1. изучить результаты расследования аварии ЕЭВС самолета Л-13ВВМ RA-0850G и вертолета Ми-2 RA-20977 и настоящий приказ с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей воздушных судов, обратив при этом внимание на нарушения и недостатки, выявленные по результатам расследований;

2.2. повторно обратить внимание на рекомендации, направленные на предотвращение случаев столкновения с ЛЭП, содержащиеся в приказе Росавиации от 25.12.2012 № 884 «Об авиационном происшествии с вертолетом Bell-407 RA-01931» и информации по безопасности полетов № 11 за 2013 год (направлена письмом Росавиации от 11.06.2013 № 01.3-614).

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

Руководитель



А.В. Нерадько