

**Приказ Росавиации от 29.03.2012 № 145****Об авиационных происшествиях с самолетами Ан-2 RA-68122, Ан-2 RA-81514 и вертолетом Ми-2 RA-20815**

**17.05.2011**, днем, в простых метеоусловиях, в Ставропольском крае произошла авария самолета Ан-2 RA-68122, принадлежащего физическому лицу.

Авиационное происшествие произошло при выполнении авиационно-химических работ. Полеты выполнялись лицом, имеющим свидетельство пилота, выданное Общероссийской общественной организацией «Федерация любителей авиации России», что является нарушением требований воздушного законодательства Российской Федерации, в неполном составе экипажа (при отсутствии второго пилота). Воздушное судно сертификата летной годности не имело.

По объяснению пилота самолета, в процессе захода на очередной гон произошло падение мощности двигателя. Для предотвращения столкновения с лесополосой пилот принял решение произвести вынужденную посадку на вспаханное поле. В процессе пробега самолет зарылся колесами основных опор шасси в землю, вследствие чего произошло полное капотирование самолета. В результате авиационного происшествия пилот самолета не пострадал, самолет частично сгорел.

Подробная информация о результатах расследования аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-68122, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report\\_ra-68122.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-68122.pdf).

По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии самолета Ан-2 RA-68122:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-68122 произошло при выполнении авиационно-химических работ вследствие капотирования самолета при выполнении посадки на вспаханное поле, вызванной, вероятно, отказом двигателя. Определить причину отказа не представилось возможным, поскольку фрагменты самолета и двигатель были эвакуированы с места авиационного происшествия и утилизированы до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия.

Полеты при производстве авиационно-химических работ выполнялись экипажем, состоявшим из одного летчика, который не имел легитимного свидетельства пилота. Самолет не имел летной годности».

Аналогичные нарушения требований воздушного законодательства Российской Федерации были выявлены при расследовании аварии самолета Ан-2 RA-81514, произошедшей 09.10.2011 в Краснодарском крае.

В день авиационного происшествия выполнялись авиационно-химические работы. Полеты выполнялись лицом, не имеющим свидетельства пилота, второй пилот на борту самолета отсутствовал.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии самолета Ан-2 RA-81514 (далее - комиссия по расследованию аварии самолета Ан-2 RA-81514) было установлено, что свидетельство пилота было сфальсифицировано,

заключение о прохождении медицинской комиссии на допуск к полетам у пилота отсутствовало. Срок действия сертификата летной годности самолета Ан-2 RA-81514 истек в апреле 2009 года.

При выполнении полета на высоте примерно 20 метров самолет столкнулся с проводами линии электропередач. В дальнейшем, самолет с левым креном столкнулся с земной поверхностью и скапотировал. В результате авиационного происшествия пилот получил серьезные телесные повреждения, самолет частично сгорел.

Подробная информация о результатах расследования аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-81514, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report\\_ra-81514.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-81514.pdf).

По заключению комиссии по расследованию аварии самолета Ан-2 RA-81514: «Причиной авиационного происшествия без человеческих жертв с самолетом Ан-2 RA-81514 стало нарушение установленной безопасной высоты пролета препятствий при выполнении авиационно-химических работ, что привело к столкновению с грозозащитным проводом ЛЭП и земной поверхностью».

Способствующим фактором явилось выполнение полета в неполном составе экипажа. Согласно РЛЭ самолета Ан-2 минимальный состав экипажа для выполнения авиационно-химических работ: командир самолета, второй пилот. Продление срока действия пилотского свидетельства было сфальсифицировано. Комиссия не исключает утерю пилотом профессиональных навыков, в том числе при выполнении авиационно-химических работ».

**22.06.2011**, днем, в простых метеоусловиях, в Краснодарском крае при выполнении полета с нарушением требований воздушного законодательства Российской Федерации, произошла катастрофа вертолета Ми-2 RA-20815.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета Ми-2 RA-20815 (далее - комиссия по расследованию катастрофы вертолета Ми-2 RA-20815) было установлено, что на момент происшествия вертолет не имел сертификата летной годности, назначенный срок службы вертолета истек в феврале 2010 года. Вертолет был доставлен на площадку в районе населенного пункта Андреевская в разобранном состоянии. После сборки вертолета на него была установлена сельскохозяйственная аппаратура. Работы на воздушном судне проводили специалисты, не имеющие соответствующих документов, предусмотренных воздушным законодательством Российской Федерации.

В конце рабочего дня один из участников работ на воздушном судне (в прошлом летный специалист, на момент происшествия не имевший свидетельства пилота) самовольно запустил двигатели и произвел взлет. Пролетев 165 метров вертолет грубо приземлился, опрокинулся на левый борт, разрушился и загорелся. В результате авиационного происшествия пилот погиб.

При осмотре разрушенных фрагментов вертолета комиссией по расследованию катастрофы вертолета Ми-2 RA-20815 было обнаружено скручивание и разрушение вала трансмиссии, передающего крутящий момент от главного редуктора к рулевому винту. Характер скручивания на вале трансмиссии указывал на то, что

торможение вращения трансмиссии происходило от главного редуктора, а скручивание и разрушение вала трансмиссии произошло от инерционных сил вращения рулевого винта. Комиссия по расследованию катастрофы вертолета Ми-2 RA-20815 пришла к выводу о том, что разрушение вала трансмиссии произошло в полете. В результате этого вертолет потерял путевую управляемость и начал вращаться влево.

Подробная информация о результатах расследования катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20815, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/201\\_1/report\\_ra-20815.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/201_1/report_ra-20815.pdf).

По заключению комиссии по расследованию катастрофы вертолета Ми-2 RA-20815: «Причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20815, наиболее вероятно, стала неисправность главного редуктора, следствием чего стало скручивание и разрушение вала трансмиссии рулевого винта в полете, последовавшее за этим неуправляемое вращение вертолета, его опрокидывание, разрушение и возгорание.

Определить характер неисправности главного редуктора комиссии не представилось возможным из-за его полного уничтожения в возникшем после авиационного происшествия пожаре».

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,

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, выполняющих авиационные работы, и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения;

1.2. при выявлении мест базирования воздушных судов, не имеющих государственной регистрации и других документов, дающих право выполнения полетов, оперативно передавать информацию об этом в территориальные органы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

1.3. до 20.04.2012 представить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации доклад об исполнении требований настоящего приказа.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения изучить результаты расследований авиационных происшествий с самолетами Ан-2 RA-68122, Ан-2 RA-81514 и вертолетом Ми-2 RA-20815 и настоящий приказ с летным составом, выполняющим авиационные работы.

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

**Руководитель А.В.Нерадько**