



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

**П Р И К А З**

24 апреля 2023 г.

Москва

№ 154-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетом R44 RA-04373, самолетами Ан-2 RA-02240 и Cessna F172P RA-67332**

9 июля 2022 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Октябрьский (городской округ Люберцы, Московская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R44 RA-04373 частных лиц, связанное с выполнением полета на предельно малой высоте и столкновением с проводами воздушной линии электропередачи (далее – ЛЭП).

15 июля 2022 г. ночью при выполнении полета в районе населенного пункта Прочноокопская (Новокубанский район, Краснодарский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с самолетом Ан-2 RA-02240 частного лица, связанное с выполнением полета на предельно малой высоте и столкновением с проводами воздушной ЛЭП.

28 июля 2022 г. днем при выполнении захода на посадку на посадочной площадке Мукучи (Кобяйский район, Республика Саха (Якутия) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Cessna F172P RA-67332 частного лица, связанное с невыполнением прерванного захода на посадку и своевременного ухода на второй круг при обнаружении на взлетно-посадочной полосе препятствий, и вынужденному решению командира воздушного судна на выполнение взлета.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с вертолетом R44 RA-04373, самолетами Ан-2 RA-02240 и Cessna F172P RA-67332 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 июня 1998 г. № 609, подпунктом 5.4.6 пункта 5 и подпунктом 9.9 пункта 9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 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 и/или сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или 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 и/или сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетом R44 RA-04373, самолетами Ан-2 RA-02240 и Cessna F172P RA-67332;

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

требований пунктов 3.80, 3.90 и 5.45 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части запрета выполнения посадки ночью на аэродром, не имеющий светосигнального оборудования, обязанностей командира воздушного судна по прекращению снижения и выполнении прерванного захода на посадку и дополнительных требований при выполнении полета ВС по правилам визуальных полетов;

наличия и расположения естественных и искусственных препятствий в районах выполнения полетов;

порядка выполнения полетов по правилам визуальных полетов;

особенностям выполнения полетов ночью;

извещения по безопасности SN 16 и SN 21 Руководства по летной эксплуатации вертолета R44 «Линии электропередач несут смерть» и «Сверхсамонадеяность приводит к летным происшествиям» на сайте компании [www.robinsonheli.com](http://www.robinsonheli.com) (в части касающихся);

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории 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;

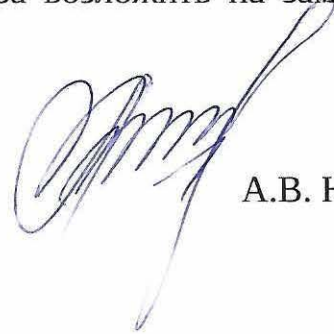
1.4. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 1 июня 2023 г.

2. Руководителю Саха (Якутское) МТУ Росавиации О.В. Ворошилову рекомендовать владельцу посадочной площадки Мукучи сформировать аэронавигационный паспорт в соответствии с приказом Минтранса России от 5 ноября 2020 г. № 449 «Об утверждении Порядка разработки и применения аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) и

типовых инструкций по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома), аэроузла», для его дальнейшего опубликования в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации установленным порядком.

3. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации Д.В. Ядрова.

Руководитель



А.В. Нерадько



Приложение  
к приказу Росавиации

от «14» апреля 2023г. № 254-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с вертолетом R44 RA-04373,  
самолетами Ан-2 RA-02240 и Cessna F172P RA-67332**

9 июля 2022 г. днем выполнялся полет вертолета R44 RA-04373 по маршруту: посадочная площадка Кондор (населенный пункт Верхнее Мячково, Московская область) – Люберецкий карьер – МКАД – посадочная площадка Кондор. На борту вертолета находились командир воздушного судна (далее – КВС) и два пассажира.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия (далее – АП) установлено, что собственники вертолета R44 RA-04373 на основании устной договоренности передали его в пользование индивидуальному предпринимателю, имеющим разрешение на аренду воздушного судна (далее – ВС) с экипажем и деятельность по перевозке пассажиров воздушным транспортом, не подчиняющимся расписанию. КВС выполнил взлет и полет по маршруту на высоте около 80 м и скорости около 160 км/ч. На 3 мин полета, на границе лесного массива и лесной вырубке в районе населенного пункта Октябрьский (г.о. Люберцы, Московская область), КВС перевел вертолет на снижение с вертикальной скоростью 7 м/с на скорости 190 км/ч и выполнил маневрирования влево и вправо с кренами от 25° до 40°. Дальнейшее снижение привело к столкновению с проводами воздушной линии электропередачи (далее – ЛЭП), расположенными на высоте около 16 м от земной поверхности. После столкновения КВС набрал высоту около 30 м, уменьшил скорость, и на удалении 420 м произвел аварийную посадку. В результате АП один пассажир получил незначительные телесные повреждения, вертолет поврежден, повреждена воздушная ЛЭП.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Robinson R 44 RA-04373 произошло из-за незнания КВС расположения препятствий по маршруту полета и недостаточной осмотрительности, что при необоснованном (не связанном с целью и ходом полета) снижении на предельно малую высоту привело к столкновению с проводами воздушной ЛЭП.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовало отсутствие маркировки на проводах ЛЭП.»

15 июля 2022 г. ночью в районе посадочной площадки Прочноокопская (Новокубанский район, Краснодарский край) выполнялся полет самолета Ан-2 RA-02240. На борту самолета находились КВС и пассажир.

Комиссией по расследованию АП установлено, что самолет Ан-2 RA-02240 находился с 6 по 14 июля 2022 г. на посадочной площадке Прочноокопская с целью проведения авиационно-химических работ. 15 июля 2022 г. днем КВС выполнил взлет с посадочной площадки Прочноокопская (пригодна только для полетов днем по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) и улетел в неизвестном направлении. При возвращении на посадочную площадку Прочноокопская ночью, в процессе построения маневра для захода на посадку, произошло столкновение

самолета Ан-2 RA-02240 с проводами неосвещенной ЛЭП (высота 25 м), верхушками деревьев и далее с земной поверхностью в перевернутом положении. В результате АП пассажир и КВС погибли, самолет разрушен, повреждены опоры и воздушная ЛЭП.

Установлено, что полет в темное время суток выполнялся с включенными посадочными фарами в отсутствие контроля за высотой полета (радиовысотомер выключен). Согласно Руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета Ан-2 в темное время суток пилотирование самолета должно осуществляться по приборам при наличии на борту второго пилота. По данным летной книжки КВС установлено, что полеты ночью им выполнялись в сентябре 2015 г., а в сложных метеорологических условиях в ноябре 1988 г. К полетам по правилам полетов по приборам КВС не был подготовлен. КВС и пассажир (находился на месте второго пилота) в полете привязными ремнями не пользовались.

Также установлено, что КВС выполнял полеты в отсутствие действующего медицинского заключения и в нарушение требования пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетными диспетчерами) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, не имел действующей квалификационной проверки. В нарушение пунктов 10, 109, 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, полет в воздушном пространстве класса «С» выполнялся при отсутствии разрешения органа ОВД. В нарушение требований пункта 2.20 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, у КВС отсутствовала доверенность на право управления ВС.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолётом Ан-2 RA-02240 произошло при выполнении полета по ПВП ночью вследствие столкновения ВС с проводами воздушной ЛЭП, не имевшей ночной маркировки, с последующим столкновением с деревьями и земной поверхностью.

Наиболее вероятно, способствующими факторами явились:

- недостаточный опыт КВС по выполнению полётов в ночных условиях и нарушение РЛЭ самолета Ан-2, предписывающего выполнение полетов ночью по приборам;
- принятие КВС решения на выполнение перелета ночью на посадочную площадку, не имеющую светосигнального оборудования;
- выполнение полета на высоте менее высоты неосвещенных препятствий, информация о которых у КВС имелась;
- выполнение полёта сокращенным составом экипажа (без второго пилота).».

28 июля 2022 г. днем выполнялся полет самолета Cessna F172P RA-67332 на лесоавиационные работы по маршруту: аэродром Сангар (Кобяйский район, Республика Саха (Якутия) – Гора Белая - населенный пункт Сите – населенный пункт Чагда – озеро Эбе-Кюель – озеро Чумадай – населенный пункт Тыайа – аэродром Сангар. На борту самолета находились КВС и летчик-наблюдатель.



Комиссией по расследованию АП установлено, что во время выполнения экипажем полета по маршруту летчик-наблюдатель из-за ухудшения самочувствия попросил произвести посадку на посадочную площадку Мукучи (Кобяйский район, Республика Саха (Якутия)). КВС прекратил выполнение задания и направил самолет в сторону посадочной площадки Мукучи (грунтовая взлетно-посадочной полоса (далее – ГВП) длиной 710 м и шириной 100 м), посадок на которую ранее не выполнял. КВС в целях осмотра посадочной площадки с воздуха выполнил проход со снижением и обнаружил на ГВП животных. Выполнив маневр для захода на посадку по стандартной схеме с посадочным курсом 105°, КВС повторно увидел животных и принял решение произвести приземление за ними. Приземление произошло с перелетом торца ГВП 400 м на скорости около 60 узлов. Из-за неровности грунта ГВП КВС приступил к торможению через 150 м пробега и, наблюдая малое расстояние до приближающегося ограждения посадочной площадки, принял решение уйти на второй круг (увеличил обороты двигателя до максимальных и отклонил штурвал на себя). Пролет ограждения посадочной площадки произошел с превышением в 10 см на скорости около 50 узлов. В дальнейшем, КВС увидел воздушную линию ЛЭП (размещена в 85 м от ограждения), и во избежание столкновения с ней в воздухе принял решение на выполнение посадки перед собой. Приземление самолета произошло с опережением на переднюю опору шасси за 12 м до ЛЭП и последующим столкновением с опорой ЛЭП левой консолью крыла на пробеге. В результате АП экипаж не пострадал и самостоятельно покинул ВС, самолет поврежден, повреждена опора и воздушная ЛЭП.

Комиссия по расследованию АП отмечает, что согласно приказу Минтранса России от 5 ноября 2020 г. № 449 «Об утверждении Порядка разработки и применения аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) и типовых инструкций по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома), аэроузла», аэронавигационная информация посадочных площадок публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации. Аэронавигационная информация посадочной площадки Мукучи в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации отсутствовала.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с самолетом Cessna F172P RA-67332 явилось невыполнение КВС прерванного захода на посадку и своевременного ухода на второй круг при обнаружении на ВПП препятствий (животные), что привело к приземлению со значительным перелетом и вынужденному решению на выполнение взлета из-за недостаточной оставшейся длины ВПП для торможения самолета. При выполнении взлета наличие препятствий (ЛЭП) по курсу взлета и невозможность обеспечить требуемый профиль набора высоты привели к вынужденному решению выполнить приземление, что привело к столкновению ВС с опорой ЛЭП.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовала необходимость выполнения вынужденной посадки из-за ухудшения состояния здоровья летчика-наблюдателя на незапланированную площадку, на которую КВС раньше посадок не выполнял и характеристики которой, включая расположение искусственных препятствий, не знал.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с вертолетом R44 RA-04373, самолетами Ан-2 RA-02240 и Cessna F172P RA-67332 приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.