



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

П Р И К А З

11 октября 2015

Москва

№ 632

**О реализации мероприятий по результатам
расследования авиационных происшествий с вертолетами
Ми-2 RA-23721 и Ми-2 RA-15643**

10.07.2014 в районе Ватьеганского нефтяного месторождения (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра) произошла катастрофа вертолета Ми-2 RA-23721 ЗАО «Авиакомпания Конверс Авиа».

Катастрофа произошла в результате столкновения вертолета лопастями несущего винта (далее – НВ) с проводами линии электропередач (далее – ЛЭП) на высоте около 10 – 15 метров с последующей потерей управления и столкновением с земной поверхностью. Пилот погиб, вертолет получил повреждения.

26.12.2014 в районе населенного пункта Нижняя Мактама Альметьевского района (Республика Татарстан) произошла авария вертолета Ми-2 RA-15643 ОАО «Казанское авиапредприятие».

Авария произошла в результате столкновения лопастей НВ с ЛЭП при выполнении висения на высоте около 3 метров. Вследствие грубой посадки вертолет получил повреждения, пилот, авиатехник и пассажир не пострадали.

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 территориальных органов Росавиации:

1.1. до 15.10.2015 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения;

1.2. обратить внимание старших авиационных начальников аэродромов, вертодромов или посадочных площадок на требования пунктов 24 и 61 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации

от 11.03.2010 № 138, и пункта 10 Порядка разработки и правил предоставления аэронавигационной информации, утвержденного приказом Минтранса России от 31.10.2014 № 305, в части предоставления данных о препятствиях.

2. Начальнику Приволжского межрегионального территориального управления Росавиации до 15.10.2015 представить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации доклад о принятых мерах по результатам расследования аварии вертолета Ми-2 RA-15643.

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн, вертолеты, и эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения:

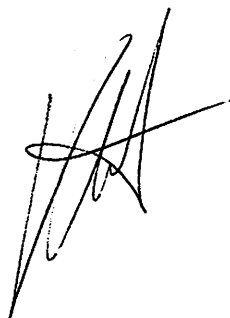
3.1. изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с вертолетами Ми-2 RA-23721 и Ми-2 RA-15643, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.2. провести с летным составом занятия по правилам ведения визуальной осмотрительности при выполнении полетов на предельно малых высотах, а также соблюдению требований по обеспечению безопасного расстояния от воздушного судна до препятствий;

3.3. повторно изучить приказы Росавиации от 18.06.2014 № 359 «О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с автожирами «Калидус» RA-0038А и АГРО-001 RA-0128А» и от 25.12.2012 № 884 «Об авиационном происшествии с вертолетом Bell-407 RA-01931».

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

И.о. руководителя



К.А. Махов

Приложение
к приказу Росавиации

от _____ № _____

**Обстоятельства авиационных происшествий с вертолетами
Ми-2 RA-23721 и Ми-2 RA-15643**

10.07.2014 в районе Ватъеганского нефтяного месторождения произошла катастрофа вертолета Ми-2 RA-23721 ЗАО «Авиакомпания Конверс Авиа».

Выполнялся полет по маршруту Когалым – Ватъеганское месторождение – Когалым. Полет по данному маршруту командир воздушного судна (далее – КВС) выполнял впервые. На предполетной подготовке КВС изучил полетные карты, в том числе расположение линий электропередачи (далее – ЛЭП).

Предполагаемые фактические метеоусловия на месте катастрофы, по данным ближайшей метеорологической станции (расположенной на удалении 40,7 км от места авиационного происшествия (далее – АП)), не препятствовали выполнению полета: ветер у земли 230° – 240°, скорость ветра 5 м/с – 10 м/с, видимость 10 км, облачность незначительная кучево-дождевая высотой 600 – 800 м, сплошная средняя, температура у земли +15°С, давление у земли по площадям от 749 до 756 мм рт. ст.

После высадки пассажиров на подобранной с воздуха площадке КВС выполнил взлет с набором высоты 10 – 15 метров и продолжил полет на этой высоте со скоростью около 30 км/ч. В нарушение рекомендации пункта 4.2.1 (7) Руководства по летной эксплуатации вертолета Ми-2, КВС не произвел энергичного разгона и набора высоты. На удалении 430 метров от места взлета вертолет лопастями несущего винта столкнулся с проводом ЛЭП 35 кВт, потерял управление и упал на землю.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета Ми-2 RA-23721 (далее – комиссия по расследованию) был сделан вывод о том, что невыдерживание параметров взлета и отсутствие контроля внекабинного пространства, наиболее вероятно, вызваны отвлечением внимания КВС вследствие падения личного карманного компьютера (используемого в качестве нештатного навигатора), крепления под который не предусмотрено конструкцией вертолета Ми-2.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23721 явилось выполнение полета на высоте 10 – 12 м, не обеспечивающей безопасный пролет над препятствием, что привело к столкновению с проводами воздушной ЛЭП. Причину выполнения полета на высоте 10 – 12 м однозначно установить не представилось возможным, но, наиболее вероятно, пилот в процессе взлета отвлекся от пилотирования вертолета и контроля внекабинного пространства из-за возможного падения с места крепления карманного компьютера HP iPAQTravelCompanion, используемого КВС в качестве нештатного навигационного устройства.

Способствующим фактором могло явиться отсутствие маркировки проводов воздушной ЛЭП».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23721, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-23721.pdf.

26.12.2014 в районе населенного пункта Нижняя Мактама произошла авария вертолета Ми-2 RA-15643 ОАО «Казанское авиапредприятие».

Выполнялся полет с целью осмотра участка нефтепровода Азнакаево – Альметьевск. На борту вертолета находились КВС, авиатехник и представитель заказчика.

Фактические метеоусловия на месте аварии, по данным ближайшей метеорологической станции (МДП Бугульма), не препятствовали выполнению полета: ветер 320°, 4 м/с, видимость – более 10 км, облачность – разбросанная, кучево-дождевая, нижняя граница 300 м, температура воздуха минус 10°C, точка росы минус 11°C, давление 744 мм рт. ст.

Осмотр нефтепровода производился на высоте 100 м с несколькими снижениями и зависаниями на высоте 2 – 3 м для фиксации номеров реперных знаков нефтепровода представителем заказчика.

В районе н.п. Нижняя Мактама по просьбе представителя заказчика КВС произвел очередное снижение на высоту 5 – 7 м на расстоянии 20 м от знака. В дальнейшем пилот, не оценив положение вертолета относительно проходящей рядом ЛЭП, принял решение переместить вертолет со снижением высоты до 2 – 3 м. В процессе перемещения на предельно малой высоте вертолет столкнулся лопастями несущего винта с проводом ЛЭП (нижняя точка провисания провода 6 метров). В результате последовавшей за этим грубой посадки вертолет получил значительные повреждения, находившиеся на борту КВС, авиатехник и представитель заказчика не пострадали.

Комиссией по расследованию было отмечено, что пилот неоднократно совершал облет нефтепровода по данному маршруту. Вместе с тем отсутствие на полетной карте, используемой пилотом, препятствий по маршруту полета могло способствовать развитию аварийной ситуации.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-15643 стала недостаточная осмотрительность КВС при выполнении снижения и зависания, что привело к столкновению лопастей несущего винта с проводом воздушной ЛЭП. Способствующими факторами АП могли явиться:

- отсутствие на полетной карте имеющих по маршруту полета препятствий;
- отсутствие маркировки проводов воздушной ЛЭП в районе проложенного нефтепровода;
- недостаточное качество проведенных предварительной и предполетной подготовок к полетам».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-15643, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-15643.pdf.