



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

П Р И К А З

15 августа 2022 г.

Москва

№ 576-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного
происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977**

17 апреля 2021 г. днем при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) вблизи станицы Северская (Краснодарский край, Северский район) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-2 RA-20977 ООО «МАЛ-АВИА», связанное с отделением лопасти хвостового винта в полете, что привело к неуправляемому вращению вертолета с потерей высоты и столкновению с земной поверхностью. В результате катастрофы командир воздушного судна (далее – КВС) погиб, вертолет полностью разрушен.

Информация об обстоятельствах и причине авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977 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, подпунктами 5.4.6 и 9.9 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 вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридических и физических лиц, использующих вертолеты для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. При проведении инспекционного контроля летной годности воздушных судов (далее – ВС), в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна», утвержденных приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 519, учитывать утвержденные Росавиацией Методические

рекомендаций по порядку проведения инспекционного контроля летной годности воздушного судна в части оценки аутентичности компонентов воздушного судна;

1.3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридическим и физическим лицам, использующим вертолеты для полетов в целях АОН:

1.3.1. Изучить с членами летных экипажей и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующими вертолеты, настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977;

1.3.2. С инженерно-техническим персоналом изучить Методику оценки аутентичности компонентов ВС № 24.10-966ГА (2-я редакция);

1.4. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 31 августа 2022 г.

2. И.о. начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации И.В. Понамареву рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации провести проверку аутентичности агрегатов с ограниченным ресурсом и сроком службы.

3. Контроль за выполнением настоящего приказа оставляю за собой.

И.о. руководителя



Н.В. Андрианова

Приложение
к приказу Росавиации

от «15» августа № 576-11

Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977

17 апреля 2021 г. вблизи станицы Северская (Краснодарский край, Северский район) на вертолете Ми-2 RA-20977 ООО «МАЛ-АВИА» выполнялись авиационно-химические работы (далее – АХР) по обработке сельскохозяйственных полей гербицидами (химические вещества, применяемые для уничтожения сорняков). На борту вертолета находился только командир воздушного судна (далее – КВС).

До авиационного происшествия КВС выполнил два полета по обработке поля, засеянного озимыми. Замечаний у КВС и авиационного техника к работе систем вертолета не было.

В процессе выполнения третьего полета, при выполнении маневра выхода на следующий гон произошло столкновение вертолета с земной поверхностью. КВС погиб, воздушное судно разрушено.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977 (далее – комиссия по расследованию) считает, что, наиболее вероятно, увеличение нагрузки на хвостовой винт (далее – ХВ) при наборе высоты для преодоления линии электропередач и выполнения маневра выхода на следующий гон привело к разрушению торсиона крепления лопасти к втулке ХВ и ее отрыву. Далее произошла разбалансировка и вибрация хвостового редуктора с отделением его от конструкции концевой балки. В результате потери путевого управления и отсутствия компенсации реактивного момента от несущего винта вертолет начал вращаться, а из-за нарушения центровки перешел в пикирование и столкнулся с земной поверхностью.

Из-за дефицита времени, вызванного малой высотой полета, КВС не мог предпринять действий, предписанных пунктом 6.9.1 «Отказ путевого управления» Руководства по летной эксплуатации вертолета Ми-2, по парированию аварийной ситуации.

Комиссией по расследованию установлено, что КВС не имел право выполнять полеты из-за отсутствия квалификационной проверки и действующего медицинского заключения.

В нарушение пунктов 124 и 147 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, полет в воздушном пространстве класса «G» выполнялся без уведомления органа обслуживания воздушного движения.

Комиссией по расследованию выявлено, что капитальный ремонт ХВ № 1121239 на АО «Московский АРЗ ДОСААФ» в 2018 году, о котором имеется запись в его паспорте, не проводился. В комиссию также не были представлены

документы, подтверждающие отправку ХВ на данный авиационно-ремонтный завод. Паспорт комплекта лопастей ХВ являлся нелегитимным (сфальсифицированным), и в нарушение пункта 2 Приложения № 1 к Федеральным авиационным правилам «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна», утвержденным приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 519, на ХВ был установлен комплект лопастей с истекшим в 1995 году назначенным сроком службы, либо и паспорт на лопасти и сам комплект лопастей ХВ были полностью контрафактными с неустановленными сроком изготовления и историей эксплуатации.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977 явилось отделение лопасти хвостового винта в полете на малой высоте, что привело к его разбалансировке с отделением хвостового редуктора, потере путевого управления и нарушению центровки ВС, неуправляемому вращению с потерей высоты и последующему столкновению вертолета с земной поверхностью. Отделение лопасти в полете произошло в результате усталостного разрушения торсиона крепления лопасти к втулке хвостового винта при ее эксплуатации с коррозионными повреждениями.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовало:

- невыполнение капитального ремонта хвостового винта в заводских условиях, запись в паспорте хвостового винта о проведении капитального ремонта сфальсифицирована;

- использование комплекта лопастей хвостового винта с истекшим в 1995 году назначенным сроком службы, паспорт комплекта лопастей сфальсифицирован;

- отсутствие обязательных процедур проверки аутентичности компонентов ВС при проведении сертификации экземпляра, что не позволило выявить указанные недостатки.»

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-20977 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.