



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

17 марта 2021.

Москва

№ 162-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного  
судна дельталетом Форсаж RA-0571G и вертолетом Ми-2 RA-15746**

13 июля 2019 г. в районе населенного пункта Горицы (Кимрский район, Тверская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) дельталетом Форсаж RA-0571G, принадлежащим частному лицу.

Катастрофа произошла из-за столкновения дельталета с деревьями лесополосы при выполнении захода на посадку с задросселированным двигателем. В результате катастрофы находившиеся на борту дельталета командир воздушного судна (далее – КВС) и пассажир погибли, дельталет разрушен.

01 июня 2020 г. в районе станицы Старонижестеблиевской (Красноармейский район, Краснодарский край) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ми-2 RA-15746, принадлежащим частному лицу.

Авария произошла из-за потери пилотом контроля над пространственным положением вертолета при выполнении посадки на посадочную площадку ограниченных размеров, что привело к кренению вертолета, касанию лопастями несущего винта земной поверхности и последующему опрокидыванию на бок. В результате аварии пилот не пострадал, вертолет получил значительные повреждения.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС дельталетом Форсаж RA-0571G и вертолетом Ми-2 RA-15746 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 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 ЕЭВС дельталетом Форсаж RA-0571G и вертолетом Ми-2 RA-15746, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета (МАК) в сети Интернет;

1.2.2. обратить внимание командно-летного, инспекторского, инструкторского составов, членов летных экипажей и владельцев ВС АОН на предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность, предусмотренную статьями 263 и 271.1 главы 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ.

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

руководств по летной эксплуатации ВС в части действий экипажа ВС при отказе двигателя на различных этапах полета и выполнении вынужденной посадки;

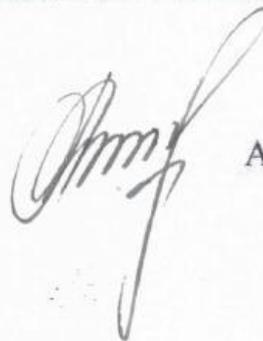
приказов Росавиации, изданных по результатам расследования авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте и касанием посадочной поверхности несущими и рулевыми лопастями при выполнении взлета и посадки (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория LALT, ARC);

требований пунктов 116, 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, а также перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

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.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника  
Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации А.М. Шайкамалова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение  
к приказу Росавиации

от «17» марта 2021 г. № 162-17

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичным экземпляром  
воздушного судна дельталетом Форсаж RA-0571G и вертолетом Ми-2 RA-15746**

13 июля 2019 г. в Кимрском районе Тверской области на единичном экземпляре воздушного судна (далее – ЕЭВС) дельталете Форсаж RA-0571G выполнялся полет по маршруту: посадочная площадка населенного пункта Владышино – район населенного пункта Горицы – посадочная площадка населенного пункта Владышино. На борту дельталета находились командир воздушного судна (далее – КВС) и пассажир (собственник воздушного судна).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС дельталетом Форсаж RA-0571G (далее – комиссия по расследованию) установлено, что КВС и собственник воздушного судна планировали в полете выполнение «глубоких спиралей» и заходов на посадку с имитацией отказа двигателя.

Полет проходил на истинных высотах от 300 м до 1400 м с периодическим снижением до 30 – 40 м и неоднократным выключением и запуском двигателя.

В районе населенного пункта Горицы, на высоте 750 м, КВС установил обороты двигателя на режим «малый газ» и перевел дельталет на снижение. Снижение осуществлялось по спирали с правым креном до 45° и максимальной вертикальной скоростью до 10 м/с. После выхода из спирали, КВС продолжил снижение и на высоте 20 м начал выполнять левый разворот, наиболее вероятно, для выполнения посадки или имитации посадки на площадку, подобранную с воздуха. Находясь в развороте, на высоте 10 – 15 м, дельталет столкнулся с деревьями лесополосы на границе поля.

В результате авиационного происшествия КВС и пассажир погибли, ВС получило значительные повреждения.

В ходе расследования комиссией по расследованию установлено:

КВС не имел свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна, а так же медицинского заключения установленного образца;

при выполнении захода на посадку КВС не выполнил пункт 4.12.1 Руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) дельталета Форсаж RA-0571G «Четвертый разворот рассчитывается таким образом, чтобы после выхода из него дельталет оказался строго на посадочной глиссаде, по оси посадочной площадки. Планирование с высоты 50 метров выполнять только по прямой допуская только небольшие корректирующие маневры. Типичной ошибкой при заходе на посадку является «срезание» четвертого разворота, т.е. выход под углом к посадочной площадке.»;

срок действия сертификата летной годности ЕЭВС дельталета Форсаж RA-0571G истек 12 июля 2012 г. и далее не продлевался.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с ЕЭВС дельталетом Форсаж RA-0571G явилось следствием сочетания следующих факторов:

- ошибка КВС в расчете траектории при выполнении захода на посадку с задросселированным двигателем;
- непринятие своевременного решения о прекращении захода;
- неучет положений п. 4.12.1 РЛЭ в части высоты выполнения 4-го разворота.

Из-за отсутствия необходимых документов комиссии не удалось установить уровень подготовки КВС в качестве пилота дельталета и его возможное влияние на исход аварийного полета. При этом, в нарушение воздушного законодательства, пилот выполнял полеты, не имея свидетельства специалиста авиационного персонала.».

01 июня 2020 г. днем в визуальных метеорологических условиях в районе станции Старонижестеблиевская (Красноармейский район, Краснодарский край) собственник вертолета Ми-2 RA-15746 выполнял полет с целью тренировки по маршруту: посадочная площадка станции Ивановская – район станции Старонижестеблиевская – посадочная площадка станции Ивановская.

Полет проходил на истинной высоте около 30 м и скорости 120 км/ч. Через 5 – 7 мин полета, пилот решил выполнить посадку на посадочную площадку, подобранную с воздуха (грунтовая дорога в системе рисовых полей в районе станции Старонижестеблиевская). Посадка выполнялась по-вертолетному с использованием влияния «воздушной подушки». При выполнении посадки, в процессе зависания на высоте 2 – 3 м, в результате потери пилотом контроля над пространственным положением вертолета, вертолет начал смещаться в сторону рисового чека, появилась тенденция к кренению, а также так называемый «угловой эффект», возникающий когда «воздушная подушка» пропадает под частью ометаемой несущим винтом площади. Пилоту не удалось парировать интенсивное развитие крена и вертолет, задев лопастями несущего винта поверхность рисового поля, опрокинулся на правый борт.

В результате авиационного происшествия управлявший вертолетом собственник ВС не пострадал, вертолет получил значительные повреждения.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-15746 (далее – комиссия по расследованию) установлено:

собственник ВС не имел свидетельства пилота, не прошел соответствующей подготовки и не обладал навыками, необходимыми для управления вертолетом;

вертолет Ми-2 RA-15746 не имел действующего сертификата летной годности (срок действия истек в 2010 году). Эксплуатационно-техническая документация вертолета не велась, техническое обслуживание собственник выполнял самостоятельно, не имея соответствующей подготовки и свидетельства авиационного специалиста по техническому обслуживанию и ремонту ВС.

Комиссией по расследованию не удалось установить точное место

авиационного происшествия, так как вертолет был эвакуирован с места авиационного происшествия собственником на посадочную площадку станции Ивановская без соответствующего уведомления и разрешения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной АП с вертолетом Ми-2 RA-15746 явилось отсутствие у пилота достаточной подготовки и навыков для выполнения самостоятельных полетов на вертолете Ми-2, что привело к потере контроля над пространственным положением вертолета на этапе зависания при выполнении посадки на посадочную площадку ограниченных размеров, подобранную с воздуха.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС дельталетом Форсаж RA-0571G и вертолетом Ми-2 RA-15746 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.