



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

22 июня 2020г.

Москва

№ 591-П

**О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна автожиром «ТАНГО-2» RA-0674A и вертолетом R44 II RA-06314**

31.08.2019 над акваторией Клязьминского водохранилища в районе городского округа Долгопрудный (Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна автожиром «ТАНГО-2» RA-0674A частного лица.

20.02.2020 в районе посадочной площадки Попов луг (Переславль-Залесский район, Ярославская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом R44 II RA-06314 частного лица.

Авиационные происшествия произошли в результате столкновения воздушных судов с проводами линии электропередачи.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий воздушных судов 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, 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. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, легкие либо сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на вертолеты, легкие и 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 вертолеты, легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на вертолеты,



легкие и сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна автожиром «ТАНГО-2» RA-0674A и вертолетом R44 II RA-06314, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

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

требований пунктов 3.31 и 3.32 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128, в части выдерживания минимальных высот полетов над населенными пунктами;

требований пункта 16 главы IV «Безопасные высоты полетов» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51;

информации о препятствиях в районах выполнения полетов с использованием радионавигационных карт районов местных воздушных линий масштаба 1:2000000 и сборников аэронавигационных данных об искусственных препятствиях (высотных объектах строительства) и посадочных площадок;

извещений по безопасности SN 16 и SN 18 Руководства по летной эксплуатации вертолета R44, размещенных на официальном сайте Robinson [www.robinsonheli.com](http://www.robinsonheli.com) в сети Интернет;

повторно изучить требования 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, категория LALT).

1.3. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых 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 С.С. Мастерова.

Первый заместитель Министра транспорта  
Российской Федерации – руководитель  
Федерального агентства воздушного транспорта



А.В. Нерадько



**Обстоятельства и причины авиационных происшествий с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна автожиром «ТАНГО-2» RA-0674A и вертолетом R44 II RA-06314**

31.08.2019 владелец (командир воздушного судна (далее – КВС)) единичного экземпляра сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭ СВС) автожира «ТАНГО-2» RA-0674A с пассажиром на борту выполнял полеты над Дмитровским шоссе и акваториями Пяловского и Клязьминского водохранилищ в целях авиации общего назначения (далее – АОН) без уведомления органа ОВД на использование воздушного пространства.

Из анализа материалов расшифровки записей полетной информации бортового многофункционального дисплея ЕЭ СВС комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭ СВС автожиром «ТАНГО-2» RA-0674A (далее – комиссия по расследованию) установлено, что владелец автожира выполнял полеты над акваториями водохранилищ на скоростях от 80 км/ч до 150 км/ч и высотах от 20 м до 310 м (над мостом Дмитровского шоссе и проводами линии электропередачи (далее – ЛЭП)), а над населенными пунктами на высотах менее 300 м. В аварийном полете при выполнении снижения автожир столкнулся с грозозащитным тросом опор ЛЭП, проходящим на высоте около 36 м от водной поверхности, вблизи городского округа Долгопрудный, и упал на водную поверхность. В результате авиационного происшествия владелец и пассажир погибли, автожир получил значительные повреждения.

Комиссией по расследованию также установлено, что владелец ЕЭ СВС не имел первоначального летного обучения и находился в состоянии алкогольного опьянения при отсутствии действующих: свидетельства пилота, свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту ВС, медицинского заключения, документов, подтверждающих выполнение требований статей 131, 133 Воздушного кодекса Российской Федерации. Сертификат летной годности ЕЭ СВС автожиру «ТАНГО-2» RA-0674A Росавиацией не выдавался. В нарушение раздела 2.1 Руководства по летной эксплуатации ЕЭ СВС автожира «ТАНГО-2» RA-0674A в аварийном полете на борту ЕЭ СВС владелец и пассажир не были одеты в индивидуальные средства спасения на воде.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭ СВС автожиром «ТАНГО-2» RA-0674A произошло днем, в визуальных метеоусловиях, из-за столкновения с проводами высоковольтной ЛЭП.

Наиболее вероятно, авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

- выполнение полета пилотом в состоянии алкогольного опьянения (1,7%);
- отсутствие подготовки КВС в качестве пилота;
- недостаточная подготовка КВС к полету в части изучения особенностей рельефа местности и препятствий в районе полета;



- выполнение полета на предельно малой высоте;
- недостаточная осмотрительность в полете;
- отсутствие маркировки воздушной линии электропередачи.».

20.02.2020 КВС вертолета R44 II RA-06314 планировал выполнить полеты в целях АОН по маршруту: посадочная площадка Гринвуд (Московская область) – посадочная площадка Попов Луг (Ярославская область) и обратно.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом R44 II RA-06314 (далее – комиссия по расследованию), установлено, что КВС вертолета при выполнении взлета с посадочной площадки Попов Луг с курсом  $218^\circ$  столкнулся с проводами воздушной ЛЭП, проходящих на высоте около 18 м от земной поверхности и удалении 60 м от площадки. Аэронавигационный паспорт посадочной площадки содержит информацию об ограничительных пеленгах для выполнения взлета и посадки в секторе от  $100^\circ$  до  $300^\circ$ . Визуальная видимость опор ЛЭП в секторе от  $100^\circ$  до  $300^\circ$  ограничена препятствиями (деревья и постройки). Маркировка летного поля посадочной площадки в зимне-весенний период снимается в целях сохранности оборудования. Для выполнения посадки и взлета необходимо предварительное разрешение старшего авиационного начальника. Из объяснений КВС следует, что с ограничениями посадочной площадки он ознакомлен, а направление взлета вертолета было выбрано с учетом встречного ветра. О своих намерениях взлета старшего авиационного начальника не информировал. В результате авиационного происшествия КВС получил серьезные телесные повреждения, вертолет разрушен.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Robinson R-44 II RA-06314 произошло из-за принятия КВС решения на производство взлета с магнитным курсом  $\approx 230^\circ$ , выходящим за пределы ограничительных пеленгов для взлета, определенных аэронавигационным паспортом посадочной площадки (МК=  $300^\circ - 100^\circ$ ), что при недостаточной осмотрительности привело к столкновению с проводами воздушной ЛЭП, затем с железобетонной опорой ЛЭП и последующему столкновению с землей.

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

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭ СВС автожиром «ТАНГО-2» RA-0674А и вертолетом R44 II RA-06314 приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.