**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**(РОСАВИАЦИЯ)**

# ПРИКАЗ

10 октября 2017г. Москва № 811-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия (авария) с вертолетом Ми-2 RA-23709**

21.06.2016 днем при выполнении взлета с посадочной площадки ОКБ № 1 (г. Екатеринбург) произошла авария вертолета Ми-2 RA-23709, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «АПК ВЕКТОР» (имело сертификат на выполнение авиационных работ АР-08-10-015).

Авария произошла в результате касания земной поверхности рулевым винтом из-за ошибки пилота в выборе направления и метода взлета.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23709 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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН), эксплуатирующих вертолеты;

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН, эксплуатирующим вертолеты:

1.2.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23709,

размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести дополнительные методические занятия с членами летных экипажей вертолетов по выполнению полетов с посадочных площадок, ограниченных искусственными или естественными препятствиями.

2. Начальнику Уральского МТУ Росавиации А.Н. Шулепову до 01.11.2017 направить в Росавиацию информацию о принятых мерах по устранению выявленных в ходе расследования аварии вертолета Ми-2 RA-23709 нарушений требований Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденных приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69, в части, касающейся оборудования и обеспечения полетов с посадочной площадки ОКБ № 1.

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

Руководитель А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 10.10.2017 № 811-П

**Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23709**

21.06.2016 днем при выполнении взлета с посадочной площадки ОКБ № 1 (г. Екатеринбург) произошла авария вертолета Ми-2 RA-23709, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «АПК ВЕКТОР».

Выполнялся полет по санзаданию. После посадки на посадочной площадке ОКБ № 1 и высадки больного и сопровождающих его медработников пилот вертолета приступил к взлету.

Посадочная площадка ОКБ № 1 с северо-востока и юга ограничена лесопосадками с высотой деревьев до 25 м, в связи с чем зоны воздушных подходов для захода на посадку ограничены ограничительными пеленгами. На востоке от посадочной площадки на удалении 100 м находится здание больницы высотой 25 м. В ходе расследования установлено, что оборудование посадочной площадки не соответствовало перечню, указанному в аэронавигационном паспорте, и требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденных приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69: знаки-ориентиры по углам площадки отсутствовали, конус ветроуказателя не соответствовал установленным размерам и находился в неисправном состоянии.

Пилот вертолета принял решение о выполнении взлета в восточном направлении (с магнитным курсом 110°) по-вертолетному с разгоном в зоне влияния воздушной подушки. С учетом того, что по курсу взлета на удалении 70 – 100 м от места взлета вертолета находились препятствия, выбранное направление и метод взлета не обеспечивали безопасности взлета.

После разворота на висении, в процессе разгона скорости, вследствие резкого отклонения ручки циклического шага «на себя», наиболее вероятно, с целью прервать взлет, чтобы избежать столкновения вертолета с искусственными препятствиями по курсу его движения (автомашины, здание больницы), произошло столкновение лопастей рулевого винта с землей. Вертолет потерял балансировку и опрокинулся на правый борт. Пилот вертолета не пострадал.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авария вертолета Ми-2 RA-23709 произошла в результате касания земной поверхности рулевым винтом с последующим его разрушением при попытке КВС прервать взлет.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали следующие факторы:

- ошибка КВС в выборе безопасного способа взлета с посадочной площадки ОКБ № 1;

- неучет КВС имеющихся препятствий по курсу взлета;

- нескоординированные действия пилота органами управления».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23709 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.