



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

ПРИКАЗ

12 марта 2014

Москва

№ 130

**О реализации мероприятий по результатам расследований
авиационных происшествий с самолетами ТЛ-2000Ш RA-0568G,
Аи-10 RA-0489G и дельталетом P-16BC-1 RA-0677G**

09.06.2013 в районе населенного пункта Пятница (Московская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Аи-10 RA-0489G, принадлежащего частному лицу.

22.08.2013 в районе аэродрома Пирогово (Удмуртская Республика) при выполнении тренировочного полета с имитацией отказа двигателя произошла авария ЕЭВС самолета ТЛ-2000Ш RA-0568G ООО «АвиаТех».

10.08.2013 в районе аэродрома государственной авиации Ялуторовск Тюменской области произошла катастрофа ЕЭВС дельталета P-16BC-1 RA-0677G принадлежащего частному лицу.

Все три указанных авиационных происшествия произошли вследствие потери управляемости в полете. Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий приведена в приложении к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.6 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, и подпунктом 5.4.6 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 до 30.03.2014 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, эксплуатантов авиации общего назначения, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, эксплуатантов авиации общего назначения, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС:

2.1. изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС самолетов ТЛ-2000Ш RA-0568G, Ан-10 RA-0489G и дельталета P-16BC-1 RA-0677G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

2.2. организовать и провести занятия с летным составом по повторному изучению руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов самолетов в части:

влияния веса воздушного судна на изменение взлетно-посадочных характеристик;

изменения тяговых характеристик силовой установки воздушного судна в зависимости от внешних условий (температуры и давления воздуха);

изменения характеристик устойчивости и управляемости на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении угла крена;

рекомендаций по распознаванию приближения воздушного судна к сваливанию и методов вывода воздушного судна из сваливания.

2.3. обратить внимание на выполнение ранее данных рекомендаций в части проверки наличия в эксплуатационной документации ЕЭВС, оборудованных парашютной спасательной системой, требований по порядку ее эксплуатации при возникновении особых ситуаций в полете (приказ Росавиации от 31.07.2012 № 495 «Об авиационных происшествиях с самолетами P2002 «Sierra» RA-1209G и P2002 «Sierra» RA-1333G», приказ Росавиации от 09.01.2013 № 2 «Об авиационных происшествиях с самолетами X-32 «МИКС-2» RA-0642G и Элитар-202 RA-0186G»).

Предусмотреть необходимость периодического проведения тренажа в кабине по использованию установленной на воздушном судне парашютной спасательной системы.

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 Росавиации

от 12.03.2014 № 130

**Обстоятельства авиационных происшествий
с ЕЭВС самолетов ТЛ-2000Ш RA-0568G, Аи-10 RA-0489G
и дельталета P-16BC-1 RA-0677G**

09.06.2013 в районе населенного пункта Пятница (Московская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Аи-10 RA-0489G, принадлежащего частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Аи-10 RA-0489G (далее – комиссия по расследованию катастрофы самолета Аи-10 RA-0489G) было установлено, что пилот имел свидетельство коммерческого пилота с квалификационной отметкой о допуске к управлению воздушного судна (далее – ВС) «Cessna-182», которое относится к категории легких ВС. Квалификационной отметки о допуске к летной эксплуатации ЕЭВС самолета АИ-10, которое относится к категории сверхлегких ВС, пилот не имел. Кроме того, в ходе расследования было установлено, что срок действия медицинского сертификата пилота на момент авиационного происшествия истек.

Летная эксплуатация самолета Аи-10 RA-0489G осуществлялась по сфальсифицированному сертификату летной годности, который территориальными органами Росавиации не выдавался.

В полете, закончившимся авиационным происшествием, на борту воздушного судна кроме пилота находился один пассажир. Со слов, находившихся на посадочной площадке лиц обслуживающего персонала, пассажир был взят на борт с целью выполнения показательного полета.

Взлет производился с магнитным курсом 196° в направлении на солнце. По заключению комиссии по расследованию катастрофы самолета Аи-10 RA-0489G на разбеге и в наборе высоты свет от солнца мог ослеплять пилота и затруднять определение показаний приборов самолета (контроль скорости полета). В ходе расследования также было установлено, что пилот начал выполнение первого разворота значительно раньше, чем рекомендовано производить по схеме полетов, на удалении 1700 - 1800 метров от торца полосы. Стремление пилота выполнить разворот раньше, чем рекомендовано по схеме полетов, привело к недостаточному разгону скорости, к выходу на закритические углы атаки и сваливанию.

При столкновении с землей воздушное судно разрушилось и сгорело, пилот и пассажир погибли.

Самолет был оборудован парашютной спасательной системой БПСС-0.ИЭ,

однако пилот ей не воспользовался. При расследовании было установлено, что в руководстве по летной эксплуатации самолета ЕЭВС самолета Аи-10 не содержалось описания конструкции, порядка применения и технического обслуживания спасательной системы.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы самолета Аи-10 RA-0489G:

«Причиной катастрофы самолета Аи-10 RA-0489G, наиболее вероятно, стали действия пилота по управлению самолетом, приведшие к срыву потока с крыла и «сваливанию» самолета в штопор на высоте, не позволившей исправить сложившееся положение.

Способствующими факторами могли быть:

затруднение контроля показаний приборов (указателя скорости) из-за ослепляющего воздействия солнца;

неиспользование парашютной спасательной системы БПСС-0.ИЭ из-за малого опыта полетов на сверхлегких самолетах и психологической неготовности к ее применению. Использование данной системы до высоты 50 метров могло обеспечить выживание людей, находившихся в кабине ВС».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета АИ-10 RA-0489G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-0489g.pdf.

22.08.2013 в районе аэродрома Пирогово (Удмуртская Республика) при выполнении демонстрационного полета произошла авария ЕЭВС самолета ТЛ-2000Ш RA-0568G, принадлежащего ООО «АвиаТех».

Полет выполнялся с пассажиром на борту. В нарушение требований руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета ТЛ-2000Ш, пассажир находился на левом кресле, пилот занимал правое кресло (самолет оборудован двойным управлением, но пилотажно-навигационные приборы установлены на левой приборной доске).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии ЕЭВС самолета ТЛ-2000Ш RA-0568G (далее – комиссия по расследованию аварии самолета ТЛ-2000Ш RA-0568G) было установлено, что ознакомительные полеты включали в себя полеты по кругу с имитацией отказа двигателя.

Полеты выполнялись по кругу с посадками на ВПП и последующими взлетами с «конвейера».

В восьмом полете, после выполнения третьего разворота, по объяснению пилота, с высоты 200 метров и на скорости 130 км/час пилот приступил к расчету посадки на подобранную площадку с имитацией отказа двигателя (рычаг управления двигателем был установлен на малый газ). На высоте 15 – 20 метров, при выводе двигателя на максимальный режим с целью перевода самолета в набор высоты, самолет с правым креном начал терять высоту и столкнулся с землей, в результате чего получил значительные повреждения. Пилот и пассажир получили травмы различной степени тяжести.

Самолет был оборудован бортовой парашютной системой, однако вследствие скоротечности развития особой ситуации, пилот не имел возможности ей воспользоваться.

По заключению комиссии по расследованию аварии самолета ТЛ-2000Ш RA-0568G:

«Авария ЕЭВС самолета ТЛ-2000Ш RA-0568G произошла при выполнении тренировочного полета на имитацию отказа двигателя, наиболее вероятно, в результате выхода самолета на режим сваливания на предельно-малой высоте (15 - 20 метров) из-за потери скорости.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

ослепление КВС солнечными лучами и бликами от остекления кабины при выбранном направлении захода на подобранную с воздуха посадочную площадку в сторону солнца, что, при нахождении КВС на правом кресле в кабине самолета, затрудняло считывания значения скорости с указателя, расположенного на левой части приборной доски;

предельно-малая высота полета, что не позволило КВС вывести самолет из сваливания и/или применить бортовую парашютную систему».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета ТЛ-2000Ш RA-0568G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-0568g.pdf.

10.08.2013 в районе аэродрома государственной авиации Ялуторовск (Тюменская область) произошла катастрофа ЕЭВС дельталета P-16BC-1 RA-0677G принадлежащего частному лицу.

Пилот дельталета осуществлял учебно-ознакомительные руления по грунтовой взлетно-посадочной полосе (далее – ВПП), выполнение полетов не планировалось.

Первая пробежка была выполнена по ВПП с курсом 350°. Развернувшись на 180°, пилот вернулся на исходный рубеж и предпринял попытку выполнить очередную пробежку по левому краю ВПП с курсом 350°. После короткого разбега дельталет оторвался от земли с большим углом тангажа. Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС дельталета P-16BC-1 RA-0677G (далее – комиссия по расследованию катастрофы дельталета P-16BC-1 RA-0677G) сделала предположение о том, что, наиболее вероятно, взлет был непреднамеренным, а отрыв дельталета произошел из-за повышенной скорости, выбранной пилотом для руления. После отрыва дельталет вышел на закритические углы атаки, в результате чего произошло его сваливание с последующим столкновением с землей. Пилот погиб.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы дельталета P-16BC-1 RA-0677G:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы дельталета P-16BC-1 RA-0677G стал его непреднамеренный вывод после отрыва на малой высоте на закритические углы атаки, что привело к сваливанию и последующему столкновению с землей.

Причиной вывода на закритические углы атаки, наиболее вероятно, стали несвоевременные и несоразмерные воздействия пилота на органы управления ВС.

Причиной несвоевременных и несоразмерных воздействий пилота на органы управления явились, наиболее вероятно, отсутствие у пилота специальных знаний и летных навыков на данном типе ВС».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС дельталета Р-16ВС-1 RA-0677G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-0677g.pdf.