



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

08 декабря 2015

Москва

№ 316

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетов «Иволга» RA-0354A и М-12КА RA-2402G

31.05.2015 днем в простых метеорологических условиях при выполнении показательного полета вблизи города Волжский (Волгоградская область) произошла авария единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) самолета «Иволга» RA-0354A, принадлежащего частному лицу.

Авиационное происшествие произошло в результате выхода воздушного судна на режим сваливания при выполнении энергичного маневрирования.

04.09.2015 днем в простых метеорологических условиях при выполнении перелета на посадочную площадку г. Белореченска (Краснодарский край) произошла авария ЕЭВС самолета М-12КА RA-2402G, принадлежащего частному лицу.

Авиационное происшествие произошло в результате потери управляемости самолета при выполнении разворотов с большими углами крена при построении маневра для захода на посадку.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных событий 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 (далее – ПРАПИ-98), 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 территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда,

авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения (АОН);

1.2. обратить внимание эксплуатантов и собственников воздушных судов на требования:

- пункта 3.129 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, и раздела 1 приложения 1 к Федеральным авиационным правилам «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118;

- статьи 97 Воздушного кодекса Российской Федерации и пункта 2.3.2 ПРАПИ-98 в части обеспечения сохранности воздушного судна до прибытия комиссии по расследованию;

- в части соблюдения ограничений использования на околонулевых и отрицательных перегрузках двигателя Rotax-912 в соответствии с Руководством по эксплуатации.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам и собственникам воздушных судов АОН изучить с летным составом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС самолетов «Иволга» RA-0354A и M-12KA RA-2402G.

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 08.12.15 № 816

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами
воздушных судов самолетов «Иволга» RA-0354A и М-12КА RA-2402G**

31.05.2015 днем в простых метеорологических условиях при выполнении показательного полета вблизи города Волжский Волгоградской области произошла авария ЕЭВС самолета «Иволга» RA-0354A, принадлежащего частному лицу.

На самолете «Иволга» RA-0354A был установлен двигатель Rotax-912. Руководство по эксплуатации двигателя Rotax-912 запрещает эксплуатацию двигателя при отрицательных перегрузках и допускает только кратковременное использование околонулевых перегрузок.

В соответствии с Федеральными авиационными правилами «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденными приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, на самолетах, зарегистрированных как ЕЭВС, разрешается выполнять только неакробатические полеты (пилотаж).

При выполнении показательного полета с демонстрацией фигур простого и сложного пилотажа на предельно малых высотах пилот допустил уменьшение скорости самолета и вывод его на режим сваливания с последующим столкновением самолета с земной поверхностью. Выполнение данного полета явилось нарушением требований пункта 3.129 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. Пилот в результате авиационного происшествия не пострадал.

Комиссией по расследованию было установлено, что полет выполнялся на воздушном судне, не имеющем сертификата летной годности. Пилот не имел свидетельства пилота гражданской авиации.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с самолетом ЕЭВС «Иволга» RA-0354A явился вывод воздушного судна на режим сваливания при выполнении фигур пилотажа на малой высоте. Из-за недостатка высоты для вывода из режима сваливания произошло столкновение воздушного судна с земной поверхностью.

Авиационное происшествие стало возможным вследствие ошибок пилота в технике пилотирования и невыполнения требований Федеральных авиационных правил».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета «Иволга» RA-0354A приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет: www.mak.ru/russian/investigations/2015/report_ra-0354a.pdf.

04.09.2015 в районе населенного пункта Восточный Белореченского района Краснодарского края произошла авария ЕЭВС самолета М-12КА RA-2402G, принадлежащего частному лицу.

На борту воздушного судна находились пилот и два пассажира. При построении маневра для захода на посадку пилот совместил выполнение третьего и четвертого разворота с увеличением крена до 55° (допустимый крен до 45°) для вывода самолета в створ ВПП, что привело к увеличению вертикальной скорости снижения до 14 м/с. Развитие большого левого крена и большой вертикальной скорости привело к снижению самолета до высоты, соизмеримой с высотой деревьев (15 – 20 м). Пилот активировал быстродействующую парашютную систему (БПС), которая сработала штатно, однако парашют БПС не успел наполниться, так как минимально допустимая высота применения БПС согласно РЛЭ составляет 40 м. В результате столкновения с деревьями и с земной поверхностью самолет разрушился, пилот и пассажиры получили травмы различной степени тяжести.

Полет выполнялся в воздушном пространстве класса «С» без уведомления и связи с органом ОрВД. Пилот не имел свидетельства пилота гражданской авиации. В нарушение установленных требований на борту воздушного судна отсутствовали судовые документы, а воздушное судно было эвакуировано с места происшествия до приезда комиссии по расследованию.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с самолетом ЕЭВС М-12 «Касатик» RA-2402G явилась ошибка в технике пилотирования, выразившаяся в выполнении некоординированного разворота, в процессе которого произошло увеличение левого крена более допустимого РЛЭ и вертикальной скорости снижения до 14 м/с, что, в свою очередь, привело к снижению самолета до высоты, соизмеримой с высотой деревьев.

В результате столкновения с деревьями произошло разрушение конструкции самолета.

Учитывая, что заднее управление не было демонтировано, нельзя исключить (в процессе эволюций самолета) непреднамеренного воздействия пассажиров на органы управления».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета М-12КА RA-2402G приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет по адресу: www.mak.ru/russian/investigations/2015/report_ra-2402g.pdf.