



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

**ПРИКАЗ**

01 марта 2018 г.

Москва

№ 160-П

**О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетом А-33-011 RA-0818G и дельталетом МД-50ВГ RA-0047G**

11.06.2016 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Тюгурук (Республика Алтай) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета А-33-011 RA-0818G, принадлежащего частному лицу.

Авиационное происшествие произошло в результате выхода воздушного судна на режим сваливания.

29.05.2017 днем на территории посадочной площадки Воропоново (Волгоградская область) произошла катастрофа ЕЭВС дельталета МД-50ВГ RA-0047G, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «Техносервис» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Авиационное происшествие произошло в результате столкновения воздушного судна с препятствием на этапе взлета.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий 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, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН).

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующим легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом А-33-011 RA-0818G и ЕЭВС дельталетом МД-50ВГ RA-0047G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. при проведении подготовки пилотов и членов летных экипажей воздушных судов, оборудованных быстродействующей парашютной системой, провести дополнительные занятия по ее изучению и применению в аварийных ситуациях;

1.2.3. провести дополнительные занятия с пилотами и членами летных экипажей по изучению требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с столкновением с землей в управляемом полете, выполнением полетов на малой высоте, столкновением с препятствиями при взлете и посадке (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория CFIT, LALT, STOL).

2. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову продолжить реализацию пункта 2 приказа Росавиации от 27.12.2016 № 1044.

Доклад руководителю Росавиации о проделанной работе представить до 01.04.2018.

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 04.03.2018 г. № 160-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами  
воздушных судов самолетом А-33-011 RA-0818G и дельталетом  
МД-50ВГ RA-0047G**

11.06.2016 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Тюгурук (Республика Алтай) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета А-33-011 RA-0818G, принадлежащего частному лицу.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установила, что рабочее время пилота ЕЭВС самолета А-33-011 RA-0818G от времени взлета до катастрофы составило более 13 час (взлет с посадочной площадки Панфилово в 06.29). В день авиационного происшествия выполнил 7 полетов с общим налетом более 4 час. Аварийный полет был выполнен после обращения к пилоту знакомого с просьбой об оказании помощи в поиске пропавших лошадей. В 19.33 пилот с пассажиром на борту выполнил взлет и направился в район населенного пункта Тюгурук, после чего на связь не выходил. При выполнении поисково-спасательных работ ЕЭВС самолета А-33-011 RA-0818G был обнаружен 12.06.2016 на склоне горы в районе населенного пункта Тюгурук. В результате авиационного происшествия воздушное судно (далее – ВС) разрушено, находившиеся на борту ВС пилот и пассажир погибли.

В ходе расследования авиационного происшествия было установлено, что пилот самостоятельно освоил ЕЭВС самолета А-33-011 RA-0818G после его приобретения в 2014 году. Крайняя проверка техники пилотирования и самолетовождения пилота была выполнена инструктором-экзаменатором ФГАОУ ДО ЦПСАН 08.12.2013 на самолете Як-18Т. Периодическое техническое обслуживание ВС осуществлялось пилотом, не имевшим свидетельства специалиста по обслуживанию ВС в нарушение требований пунктов 1.3, 17.2 и 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147 и требований пункта 2.20 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса от 31.07.2009 № 128.

Комиссия по расследованию отметила, что на ЕЭВС самолета А-33-011 RA-0818G конструктивно не предусмотрена установка системы сигнализации о

приближении к сваливанию, которая обеспечивала бы выдачу светового или звукового сигнала при увеличении угла атаки, близкого к критическому.

Парашютная система спасения в аварийном полете пилотом не была подготовлена к использованию.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, катастрофа ЕЭВС самолета А-33-011 RA-0818G произошла из-за выхода воздушного судна на режим сваливания с последующим переходом в штопор.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- развитие утомления и снижение объема внимания после выполнения длительного перелета и дальнейшего выполнения полетов (рабочее время от момента первого взлета до авиационного происшествия составило более 13 ч);

- отвлечение внимания КВС от контроля за скоростью полета при выполнении маневров в районе поиска;

- неподготовленность к использованию установленной на самолете системы спасения парашютной быстродействующей БПС КС-700-0 (предохранительная булавка находилась на затворе метательного механизма), позволяющей спасти экипаж вместе с самолетом при возникновении в полете аварийной ситуации при невозможности произвести аварийную посадку».

29.05.2017 днем на территории посадочной площадки Воропоново (Волгоградская область) произошла катастрофа ЕЭВС дельталета МД-50ВГ RA-0047G, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «Техносервис».

Комиссия по расследованию авиационного происшествия установила, что пилот производил взлет для имитации выполнения авиационно-химических работ. С момента начала разбега дельталет двигался по правой кромке грунтовой дороги с последующим незначительным уходом вправо на травяной покров, разгоном ВС до скорости 60 – 65 км/ч с набором высоты менее 1 м. При дальнейшем отклонении ВС вправо от курса взлета, наиболее вероятно, произошло касание штанги химаппаратуры, установленной на борту ВС, с бетонным столбом высотой 2,5 м и последующим отделением ее от корпуса конструкции. Дельталет, продолжая движение в прежнем направлении, левой частью конструкции столкнулся с другим бетонным столбом высотой 2,5 м, в результате чего произошло разрушение тележки ВС. Находившийся на борту ВС пилот погиб.

В ходе расследования было установлено, что пилот имел свидетельство пилота-любителя, выданное государственной авиационной службой Украины, но информация о выдаче такого свидетельства пилоту в ее архивах отсутствует. В реестре выдачи свидетельств авиационного персонала Росавиации не имеется сведений о признании свидетельства пилота иностранного государства на территории Российской Федерации, что является нарушением требований части 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации и пункта 2.1 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по

обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147.

Также было установлено, что пилот не проходил медицинское освидетельствование как пилот сверхлегкого летательного аппарата. Медицинское освидетельствование пилотом было пройдено 30.06.2010 с выдачей врачебно-летной экспертной комиссией (далее – ВЛЭК) заключения о признании его годным к парашютным прыжкам. При проведении судебно-гистологической экспертизы у пилота было обнаружено наличие заболевания сердца «кардиомиопатия», в связи с чем пилот не соответствовал требованиям подпункта 2 пункта 3 Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 22.04.2002 № 50.

Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС дельталета МД-50ВГ закончился 27.05.2017.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы ЕЭВС дельталета МД-50ВГ RA-0047G явилась потеря пилотом работоспособности, что привело к некоординированному воздействию на органы управления и отвороту в сторону заходящего солнца.

Способствующим факторам АП могло явиться непрохождение пилотом очередных медицинских освидетельствований во ВЛЭК в течение последних четырех лет».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолета А-33-011 RA-0818G и ЕЭВС дельталета МД-50ВГ RA-0047G приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.