



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

О. В. Сидорова

Москва

№ 657-П

**О реализации мероприятий по результатам расследований
авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом «Петр Великий» RA-0102А,
ЕЭВС самолетом Х-32 «Выша» RA-0395А, ЕЭВС самолетом СП-30 RA-0508А и
вертолетом ЕС-120В RA-07226**

29.04.2016 в Ростовской области при выполнении авиационно-химических работ произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета «Петр Великий» RA-0102А, принадлежащего частному лицу.

Полет выполнялся на воздушном судне (далее – ВС), не имеющем сертификата летной годности, без уведомления органов обслуживания воздушного движения об использовании воздушного пространства. ВС пилотировалось лицом, не имеющим свидетельства пилота. Авиационное происшествие произошло вследствие сваливания самолета при выполнении разворота с превышением ограничения по максимально допустимому углу крена. Пилот самолета погиб.

17.05.2017 в Пензенской области при выполнении авиационно-химических работ произошла катастрофа ЕЭВС самолета Х-32 «Выша» RA-0395А, принадлежащего ООО «СоюзАгро» (сертификата эксплуатанта не имеет).

При выполнении полета на высоте ниже безопасной произошло столкновение самолета с проводами линии электропередач. Пилот самолета погиб.

07.08.2017 в Чеченской Республике произошла авария ЕЭВС самолета СП-30 RA-0508А, принадлежащего частному лицу.

При выполнении взлета с автомобильной дороги самолет столкнулся с автомобилем. Самолет сертификата летной годности не имел. ВС пилотировалось лицом, не имеющим свидетельства пилота. Уведомление в орган обслуживания воздушного движения об использовании воздушного пространства не подавалось. Пилот самолета получил серьезные телесные повреждения. В момент авиационного происшествия пилот находился в состоянии алкогольного опьянения.

27.11.2017 в Тамбовской области произошла катастрофа вертолета ЕС-120В RA-07226, принадлежащего частному лицу.

Вертолет столкнулся с земной поверхностью при выполнении полета на высоте ниже безопасной в условиях ограниченной видимости (ночь, туман).

Находившиеся на борту вертолета пилот и пассажир погибли. В момент авиационного происшествия пилот находился в состоянии алкогольного опьянения.

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 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. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации М.Ю. Костылеву, начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову, начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову, начальнику Управления организации использования воздушного пространства Росавиации Ю.П. Токареву продолжить во взаимодействии с Минтрансом России работу, направленную на совершенствование законодательства Российской Федерации, в целях:

1.1. исключения полетов пилотами, не имеющими свидетельства авиационного персонала и при отсутствии полисов обязательных видов страхования, на гражданских ВС, не зарегистрированных в установленном воздушным законодательством Российской Федерации порядке (или исключенных из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации) и не имеющих сертификата летной годности (или с истекшим сроком действия);

1.2. внесения изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части детализации нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации и существенного увеличения размеров административных штрафов в отношении эксплуатантов, пилотов и владельцев легких и сверхлегких гражданских ВС авиации общего назначения (далее – АОН), выполняющих полеты с грубыми и сознательными нарушениями требований воздушного законодательства Российской Федерации.

2. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

2.1. до 10.08.2018 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев ВС, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС АОН;

2.2. использовать окончательные отчеты по результатам расследования данных авиационных происшествий в ходе проведения очередных кустовых совещаний (семинаров) по вопросам развития АОН в целях проведения разбора с эксплуатантами и владельцами ВС АОН основных ошибок (нарушений) в летной и технической эксплуатации ВС, приведших к авиационным происшествиям, с привлечением наиболее опытных, методически подготовленных представителей субъектов АОН;

2.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров,

эксплуатантам и владельцам ВС, эксплуатирующим легкие либо сверхлегкие ВС АОН:

2.3.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом «Петр Великий» RA-0102A, ЕЭВС самолетом Х-32 «Выша» RA-0395A, ЕЭВС самолетом СП-30 RA-0508A и вертолетом ЕС-120В RA-07226, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

И.о. руководителя



А.В. Беляков

Приложение
к приказу Росавиации

от 01.08.2016 № 651-П

**Обстоятельства авиационных происшествий
с ЕЭВС самолетом «Петр Великий» RA-0102A, ЕЭВС самолетом X-32 «Выша»
RA-0395A, ЕЭВС самолетом СП-30 RA-0508A и
вертолетом ЕС-120В RA-07226**

29.04.2016 днем в районе населенного пункта Калач-Куртлак Ростовской области при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета «Петр Великий» RA-0102A, принадлежащего частному лицу.

Пилот самолета не имел свидетельства пилота гражданской авиации. Самолет не имел сертификата летной годности. Полеты выполнялись без уведомления органов обслуживания воздушного движения об использовании воздушного пространства.

По расчетам комиссии по расследованию, перед последним полетом взлетная масса самолета превышала максимальную на 20 кг.

По объяснениям свидетелей, при подготовке к последнему полету в действиях пилота отмечалась спешка с целью завершить обработку участка поля до захода солнца. В момент авиационного происшествия полет выполнялся при высоте солнца над горизонтом 2° и курсовом угле солнца 17° , что является нарушением требований пункта 7.11 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. Выполнение АХР в этих условиях могло повлиять на выполнение разворота (лучи заходящего солнца могли ослепить пилота), что, в свою очередь, могло привести к потере контроля за высотой и скоростью полета ВС.

Кроме того, в ходе расследования было установлено, что полеты по обработке поля выполнялись с кренами более 30° , что превышало эксплуатационные ограничения, установленные руководством по летной эксплуатации самолета X-32 «Бекас», на базе которого был создан ЕЭВС самолет «Петр Великий» RA-0102A. С учетом полученных данных, комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что перед столкновением с землей пилот выполнял разворот на малой высоте с креном, существенно большим 30° , что привело к сваливанию самолета и столкновению с землей. Пилот самолета погиб.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Катастрофа ЕЭВС самолёт «Пётр Великий» RA-0102A, наиболее вероятно, произошла из-за ошибочных действий пилота при выполнении левого стандартного разворота, приведших к потере скорости, выходу ВС на большие углы атаки и режим сваливания с последующим столкновением его с земной поверхностью.

К вероятным факторам, способствовавшим возникновению аварийной ситуации в полёте, следует отнести:

отсутствие профессиональной подготовки пилота в качестве пилота СВС;

несоблюдение ограничений по максимальной взлётной массе, по скорости, высоте и крену при выполнении полётов на АХР;

нарушение требования пункта 7.11 ФАП-128, запрещающего выполнять полёты с целью АХР, если высота солнца над горизонтом менее 15° , а курсовой угол солнца менее 30° .

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом «Петр Великий» RA-0102A частного лица, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

17.05.2017 днем при выполнении АХР в районе населенного пункта Заметчино Пензенской области произошла катастрофа ЕЭВС самолета X-32 «Выша» RA-0395A, принадлежащего ООО «СоюзАгро» (сертификата эксплуатанта не имеет).

До начала АХР пилот не осмотрел с земли участки, подлежащие обработке, расположенные на удалении 8 - 10 км от посадочной площадки. Примерно через 10 минут после взлета, на высоте 12 м, самолет столкнулся передней опорой шасси с верхним проводом высоковольтной линии электропередачи, а затем с земной поверхностью. Пилот самолета погиб.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Катастрофа ЕЭВС самолёт X-32 «Выша» RA-0395A произошла днём при выполнении облёта полей перед АХР в результате столкновения ВС с проводом линии электропередач и последующим столкновением ВС с земной поверхностью.

Катастрофе, наиболее вероятно, способствовало:

выполнение полёта на высоте, ниже установленной п. 7.3 ФАП-128;

малозаметность проводов ЛЭП из-за отсутствия на них дневной маркировки.

По представленным документам уровень лётной подготовки КВС не соответствовал требованиям ФАП-147, предъявляемым к КВС».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом X-32 «Выша» RA-0395A ООО «СоюзАгро», опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

07.08.2017 днем при выполнении взлета с автомобильной дороги в станице Червленая Чеченской Республики произошла авария ЕЭВС самолета СП-30 RA-0508A, принадлежащего частному лицу.

Пилот самолета не имел свидетельства пилота гражданской авиации. Самолет не имел сертификата лётной годности. Полеты выполнялись без уведомления органов обслуживания воздушного движения об использовании воздушного пространства.

При выполнении АХР пилот с целью дозаправки самолета топливом произвел посадку на участок автомобильной дороги Ищерская – Кизляр.

После дозаправки взлет производился с автомобильной дороги в условиях попутного ветра до 2 – 3 м/с и наличии препятствий по курсу взлета. В процессе

взлета пилот допустил ошибки, приведшие к увеличению длины разбега, с последующим столкновением ВС со стоявшим на обочине дороги легковым автомобилем.

В результате аварии пилот получил серьезные телесные повреждения.

При проведении судебно-медицинской экспертизы в крови пилота был обнаружен этиловый алкоголь в количестве 2,07 промилле, что соответствовало средней степени алкогольного опьянения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной АП с ЕЭВС самолётом СП-30 RA-0508А явилось принятие пилотом решения на взлёт с автомобильной дороги без учёта наличия препятствий (автомобили, труба газопровода). При выполнении взлета пилотом были допущены ошибки в технике пилотирования, значительно увеличившие длину разбега и приведшие к столкновению с препятствиями.

Способствующим фактором явилось выполнение взлёта пилотом в состоянии средней степени алкогольного опьянения (2,07 ‰)».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом СП-30 RA-0508А частного лица, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

27.11.2017 ночью в районе г. Кирсанов Тамбовской области произошла катастрофа вертолета ЕС-120В RA-07226, принадлежащего частному лицу.

Полет выполнялся по маршруту: посадочная площадка «Матыра» (г. Липецк) – посадочная площадка «Колибри» (г. Кирсанов). На борту вертолета находились пилот и один пассажир.

Комиссия по расследованию установила, что за 18 км до посадочной площадки «Колибри» пилот вертолета встретил погодные условия, не позволяющие продолжать полет (туман, обледенение). Однако пилот продолжил полет вдоль автодороги Кирсанов – автотрасса Р-208, производя при этом виражи и снижения до высоты 15 м. После выполнения очередного разворота со снижением с вертикальной скоростью не менее 10 м/с, вертолет на скорости не менее 115 км/ч столкнулся с землей. В результате авиационного происшествия пилот и пассажир погибли.

При проведении судебно-медицинской экспертизы в крови пилота был обнаружен этиловый алкоголь в количестве 0,8 промилле, что соответствовало легкой степени алкогольного опьянения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Столкновение вертолётa ЕС-120В RA-07226 с земной поверхностью произошло при полёте ночью в условиях тумана и обледенения вследствие потери КВС контроля за высотой полёта.

Принятию решения на продолжение полёта ночью в условиях тумана и потере контроля за высотой полёта, могло способствовать нахождение КВС в состоянии алкогольного опьянения».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом ЕС-120В RA-07226 частного лица, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.