



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

П Р И К А З

21 июля 2022г.

Москва

№ 429-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов автожиром «Казачок 07» RA-0283A, самолетом-амфибией СК-12т5 «Орион» RA-1387G, самолетом По-2У RA-3106G и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна самолетом «СКИФ-1» RA-0196A

8 марта 2022 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Потанино (Волховский района, Ленинградская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) автожиром «Казачок 07» RA-0283A частного лица в результате ошибочных действий экипажа.

28 мая 2022 г. днем при выполнении посадки на акваторию озера Мергень (Ишимский район, Тюменская область) произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом-амфибией СК-12т5 «Орион» RA-1387G ООО «ТНПЦ АОН» в результате ошибочных действий пилота.

26 июля 2022 г. днем при выполнении вынужденной посадки в районе аэродрома Улан-Удэ «Восточный» (Республика Бурятия) произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом По-2У RA-3106G частного лица, связанное с выключением двигателя в полете.

17 сентября 2022 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Добринка (Добринский район, Липецкая область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭ СВС) самолетом «СКИФ-1» RA-0196A частного лица, связанное с поздним выходом из гона при проведении авиационно-химических работ.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС автожиром «Казачок 07» RA-0283A, самолетом-амфибией СК-12т5 «Орион» RA-1387G и самолетом По-2У RA-3106G, ЕЭ СВС самолетом «СКИФ-1» RA-0196A 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 июня 1998 г. № 609, подпунктом 5.4.6 пункта 5 и подпунктом 9.9 пункта 9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. Продолжить работу по опубликованию (актуализации) на официальных сайтах территориальных органов Росавиации достоверных сведений об эксплуатантах (владельцах, собственниках), имеющих действующие сертификаты на право выполнения авиационных работ, и действий, направленных на обеспечение безопасности полетов в период их проведения, а также по использованию средств массовой информации для популяризации и распространения культуры безопасности полетов.

1.3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС автожиром «Казачок 07» RA-0283A, самолетом-амфибией СК-12т5 «Орион» RA-1387G и самолетом По-2У RA-3106G, ЕЭ СВС самолетом «СКИФ-1» RA-0196A;

1.2.2. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

требований статьи 53 и 54 Воздушного кодекса Российской Федерации, в части допуска лиц из числа авиационного персонала к деятельности по подготовке пилотов легких гражданских ВС АОН;

требований пунктов 2.12 и 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетными диспетчерами) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, в части наличия в свидетельстве пилота соответствующей квалификационной отметки, позволяющей выполнять летное обучение и наличия действующей квалификационной проверки;

требований пунктов 116, 118, 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства класса «С» и «G» и перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

требований разделов VI и VII Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части соблюдения общих правил выполнения авиационных работ и правил выполнения авиационно-химических работ в сельском хозяйстве;

по порядку выполнения взлета и посадки, а также правильному исправлению отклонений при их возникновении;

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте, отказом или

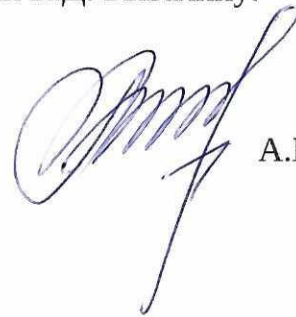
неисправностью системы/компонента (силовая установка) и связанных со столкновением с землей (водной поверхностью) в управляемом полете (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации в информационно-коммуникационной сети «Интернет», категории LALT, SCF-PP и CFIT);

1.3. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем;

1.4. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 15 июля 2023 г.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на и.о. начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации К.Д. Бывалину.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «21» июня 2023 г. № 429-17

Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов автожиром «Казачок 07» RA-0283A, самолетом-амфибией СК-12т5 «Орион» RA-1387G, самолетом По-2У RA-3106G и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна самолетом «СКИФ-1» RA-0196A

8 марта 2022 г. днем с целью обучения пилотирования выполнялся полет единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) автожира «Казачок 07» RA-0283A. На борту воздушного судна (далее – ВС) находились командир воздушного судна (далее – КВС) и пассажир (свидетельства пилота не имеет).

Комиссией по расследованию авиационного происшествия (далее – АП) установлено, что последний вылет с площадки базирования населенного пункта Весь (Волховский район, Ленинградская область) произведен в направлении Ладожского озера. В последнем полете на штатном месте КВС находился обучаемый, вероятно который осуществлял активное управление ВС. Анализ расположения фрагментов ВС и повреждений на месте АП свидетельствует о разрушении автожира в воздухе вследствие удара несущего винта (ротора) по хвостовому оперению и маршевому воздушному винту. В результате АП автожир разрушен, пассажир и КВС погибли.

Также установлено, что в нарушение требований пункта 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, полеты выполнялись без уведомления органа ОВД. КВС выполнял полеты в отсутствие действующего медицинского заключения и не имел действующей квалификационной проверки. ЕЭВС автожир «Казачок 07» RA-0283A действующего сертификата летной годности не имел. Данными о прохождении пассажира теоретической, наземной, тренажерной подготовки, а также медицинского освидетельствования комиссия по расследованию не располагает. Обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в соответствии с требованиями статьи 131 Воздушного кодекса Российской Федерации, не оформлялось.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с ЕЭВС автожиром «Казачок 07» RA-0283A явились некоординированные действия экипажа органами управления в полете, что привело к ударам лопастей несущего винта по элементам конструкции (хвостовому оперению и маршевому винту) и разрушению ВС в воздухе.»

28 мая 2022 г. днем выполнялся полет ЕЭВС самолета-амфибии СК-12т5 «Орион» RA-1387G по маршруту: посадочная площадка Ишим (Ишимский район, Тюменская область) – озеро Мергень (Ишимский район, Тюменская область) и обратно. На борту ВС находились КВС и пассажир.

Комиссией по расследованию АП по результатам расшифровки бортового портативного приемника спутниковой навигации установлено, что полет ВС к озеру Мергень выполнялся на высоте около 370 м и скорости 150 км/ч с выполнением посадки

на акваторию озера. Согласно объяснениям КВС, после выполнения взлета и первого разворота на высоте около 290 м и скорости 170 км/ч, он обратил внимание на колебание оборотов правого двигателя, его вибрацию и изменение звука работы. Для оценки работоспособности двигателя КВС принял решение на выполнение повторной посадки на водную поверхность озера (закрылки 20°, скорость около 80 км/ч). В процессе глиссирования КВС изменял режимы работы обоих двигателей, и, не выявив отклонений в их работе, принял решение на выполнение взлета. На высоте около 10 м и скорости около 100 км/ч КВС отметил звук металлический звона, появилась вибрация самолета средней интенсивности, возникло левое угловое вращение, опускание носовой части и последующее столкновение с водной поверхностью в перевернутом положении. В результате АП ВС получило повреждения и частично затонуло, пассажир и КВС получили серьезные телесные повреждения и самостоятельно покинули кабину самолета.

Комиссия по расследованию не исключает возможность грубого приводнения, отделения ВС от водной поверхности и его дальнейшее барсирование (глиссирование), а также возможность передачи управления ВС (с целью обучения) пассажиру, имеющего свидетельство пилота.

Установлено, что полеты выполнялись без уведомления органа ОВД. Радиообмен КВС с органом ОВД не осуществлялся, а за метеорологической информацией в автоматический метеорологический центр г. Тюмени не обращался.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом-амфибией СК-12т5 «Орион» RA-1387G явилось следствием ошибочных управляющих действий при выполнении посадки на озеро, которые привели к грубому приводнению (столкновению с водной поверхностью) и разрушению ВС в процессе развития особой ситуации. Комиссия не исключает передачу управления ВС пассажиру в аварийном полете.»

26 июля 2022 г. на ЕЭВС самолета По-2У RA-3106G выполнялись полеты по прямоугольному маршруту над аэродромом Улан-Удэ «Восточный» (Республика Бурятия). На борту самолета находились КВС и пассажир.

Комиссией по расследованию АП установлено, что КВС ранее на ЕЭВС самолета По-2У RA-3106G полеты не выполнял, и перед их выполнением (для ознакомления с характеристиками ВС) выполнил пробежки по взлетно-посадочной полосе (далее – ВПП). После взлета, полета по прямоугольному маршруту и прохода над ВПП на высоте около 10 м, КВС перевел самолет в набор высоты. Перед выполнением первого разворота, на высоте около 80 м, произошел останов двигателя. КВС доложил руководителю полетов и выполнил отворот влево для выполнения вынужденной посадки вне аэродрома. После касания земли основными колесами и пробега около 5 м, самолет столкнулся с отвалом промышленных отходов с последующим неполным «капотом». В результате АП самолет получил повреждения, пассажир и КВС не пострадали и самостоятельно покинули кабину самолета.

Комиссия по расследованию отмечает, что собственник ВС в нарушение пункта 2.3.2. Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609, до прибытия комиссии по расследованию на место АП самостоятельно переместил самолет в место временного хранения, и частично демонтировал узлы и агрегаты. Обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в соответствии с требованиями статьи 131 Воздушного кодекса Российской Федерации, не оформлялось.

В ходе расследования установлено, что на момент столкновения с землей двигатель ВС не работал, мощность от двигателя на воздушный винт не подавалась. Признаков отказа двигателя в полете комиссия по расследованию не выявила.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом По-2У RA-3106G явился отказ двигателя в полете, обусловивший выполнение вынужденной посадки вне аэродрома с последующим разрушением ВС из-за столкновения с препятствием.».

17 сентября 2022 г. на единичном экземпляре сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭ СВС) самолета «СКИФ-1» RA-0196A выполнялись авиационно-химические работы (далее – АХР). На борту самолета находился КВС.

Комиссией по расследованию АП установлено, что КВС ЕЭ СВС самолета «СКИФ-1» RA-0196A выполнял полеты с посадочной площадки около села Пластица (Добринский район, Липецкая область). Третий (аварийный) полет по десикации подсолнечника проходил над полем, ограниченным линией электропередачи (далее – ЛЭП) с высотой опор 24 м и лесополосой (высота кустарников около 5 м и деревьев высотой около 10-15 м) под углом 90° к направлению полета. Длина гона 1020 м. КВС, выдерживая высоту полета 2-3 м и скорость около 90 км/ч в направлении на солнце, не заметил ЛЭП и пролетел под ее проводами. Сосредоточение внимания на выдерживании высоты не позволило КВС своевременно увидеть деревья лесополосы (расстояние между ЛЭП и лесополосой составляет 52 м), а поздний перевод самолета в набор высоты не позволил перелететь верхушки кустарника. Самолет, зацепившись за его верхушки, потерял управление и упал на кусты. В результате АП ВС разрушено, КВС получил серьезные телесные повреждения.

Комиссия по расследованию отмечает, что полеты выполнялись без уведомления органа ОВД. КВС выполнял полеты в отсутствие действующего медицинского заключения и не имел действующей квалификационной проверки. В нарушение пункта 6.5. Главы VI «Общие правила выполнения авиационных работ» Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 (далее – ФАП-128), КВС не проходил подготовку к выполнению авиационных работ, в том числе авиационно-химических. Перед выполнением АХР облет и осмотр с земли подлежащих обработке полей не производился. В нарушение требований пункта 2.20. ФАП-128 КВС выполнял полеты без доверенности от собственника. До прибытия комиссии по расследованию на место АП самолет эвакуирован в место временного хранения. Ранее, 8 мая 2017 г. с КВС произошло АП (авария) на ЕЭВС самолете Бекас 103 RA-0285А (столкновение с проводами ЛЭП при выполнении АХР в районе населенного пункта Желановка (Мичуринский район, Тамбовская область).

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭ СВС самолетом «СКИФ 1» RA-0196A произошло в результате позднего выхода из гона при выполнении АХР, что привело к столкновению самолета с лесопосадкой на границе обрабатываемого участка.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- невыполнение КВС до начала обработки участка его осмотра с земли или с воздуха для определения расположения препятствий и характерных ориентиров;
- недостаточная ситуационная осведомленность КВС вследствие сосредоточения внимания на выдерживании высоты полета при выполнении гона;

- выполнение гона в направлении «на солнце» и ослепление пилота солнечными лучами.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС автожиром «Казачок 07» RA-0283A, самолетом-амфибией СК-12т5 «Орион» RA-1387G и самолетом По-2У RA-3106G, ЕЭ СВС самолетом «СКИФ-1» RA-0196A приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».