МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

16 июля 2019г Москва № 554-П

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами ОБ-31 RA-1009A и «Шмель» RA-1349G

10.06.2017 при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) в районе населенного пункта Нижняя Чернавка (Вольский район, Саратовская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом ОБ-31 RA-0109A, принадлежащим частному лицу (не имело сертификата на выполнение авиационных работ).

Катастрофа произошла в результате невыдерживания пилотом минимально безопасной высоты полета, что привело к столкновению воздушного судна (далее – ВС) с верхушкой дерева и, в последующем, с земной поверхностью.

12.09.2018 при выполнении АХР в районе населенного пункта Тагай (Майнский район, Ульяновская область), произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом «Шмель» RA-1349G, принадлежащим частному лицу (не имело сертификата на выполнение авиационных работ).

Катастрофа произошла в результате выхода самолета на режим сваливания, при выполнении разворота для захода на гон и столкновения с земной поверхностью.

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 территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС,

авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях АОН;

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях АОН:

- изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами ОБ-31 RA-0109A и «Шмель» RA-1349G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

- обеспечить ознакомление членов летных экипажей перед началом полетов с целью выполнения АХР с характерными ориентирами, расположением естественных и искусственных препятствий в районе проведения АХР в соответствии с требованиями пунктов 7.3, 7.7 и 7.8 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128;

- повторно изучить требования приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете и выполнением полетов на высоте менее безопасной (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории LALT, LOC-I);

1.3 обратить внимание членов летных экипажей, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные, выполняющие АХР, на:

ошибки в технике пилотирования, приводящие к потере управления в полете;

требования пункта 43 и Приложения № 6 Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 21.11.2005 № 139;

1.4. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, выполняющих полеты в целях АОН.

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

И.о. руководителя А.В. Беляков

Приложение
к приказу Росавиации

от 16 июля 2019 № 554-П

Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами ОБ-31 RA-1009A и «Шмелк» RA-1349G

10.06.2017 с посадочной площадки в районе населенного пункта Нижняя Чернавка Вольского района Саратовской области на единичном экземпляре воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолете ОБ-31 RA-0109A выполнялись авиационно-химических работы (далее – АХР) по обработке сельскохозяйственных культур химикатами (внесение минеральных удобрений).

Полет выполнялся воздушном в пространстве класса G без связи и уведомления органов ЕС ОрВД (единая система организации воздушного движения) Самарского ЗЦ (зональный центр).

Перед вылетом на выполнение АХР самолет был дозаправлен 10 л автомобильного бензина марки АИ-95, в химический бак залито 150 л водного раствора химикатов. Взлетная масса самолета (без учета массы аппаратуры опрыскивания и массы имевшегося на борту самолета бензина) составила 540 кг, что превышало установленные эксплуатационные ограничения (максимально допустимая взлетная масса самолета 495 кг).

Через 6 мин после взлета, в процессе выполнения разворота для захода на гон, на высоте 15 м пилот допустил столкновение самолета с кроной дерева и, в последующем, с земной поверхностью.

В результате авиационного происшествия воздушное судно (далее – ВС) получило значительные механические повреждения, пилот погиб.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом ОБ-31 RA-0109A (далее – комиссия по расследованию) установлено, что командир воздушного судна (далее – КВС) не имел действующего свидетельства пилота. ЕЭВС самолет ОБ-31 RA-0109A сертификацию не проходил, летные испытания не проводились, сертификат летной годности на ВС не выдавался.

Техническая документация ВС не велась, наработки планера и двигателя не учитывались, информация об установке на ВС специального оборудования для выполнения АХР отсутствовала.

Комиссией по расследованию было также установлено, что продолжительность отдыха пилота перед полетной сменой составляла около 5 ч и не соответствовала требованиям Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 21.11.2005 № 139.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы ЕЭВС самолета ОБ-31 RA-0109A, наиболее вероятно, стала ошибка КВС в пилотировании, выразившаяся в невыдерживании безопасной высоты полета при выполнении разворота над деревьями для выхода на гон, что привело к столкновению самолета с деревом и, в последующем, с земной поверхностью.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- принятие КВС решения на продолжение полета до лесного массива вместо выполнения маневра для выхода на гон над полем, вне препятствий;

- развитие у КВС усталости вследствие укороченного времени отдыха, обусловленного поздним окончанием полетов накануне и ранним началом работы при выполнении полетов на АХР».

12.09.2018 с посадочной площадки в районе населенного пункта Подлесное Майнского района Ульяновской области на ЕЭВС самолете «Шмель» RA-1349G выполнялись АХР по обработке сельскохозяйственного поля химикатами.

Предполетное обслуживание, осмотр ВС и его дозаправку топливом КВС проводил самостоятельно. Заправку ВС химикатами осуществлял представитель заказчика.

Полеты выполнялись в воздушном пространстве класса «G», уведомление на использование воздушного пространства в органы ЕС ОрВД не подавалось.

В период с 09:30 до 12:00 КВС выполнил 5 полетов, замечаний к работе систем самолета не было.

В 12:50 после дозаправки топливом в количестве около 40 л и заливки десиканта в бак для химикатов КВС произвел взлет и выполнил еще около 4-х гонов. В процессе выполнения маневра для захода на 5-ый гон самолет с отрицательным углом тангажа столкнулся с земной поверхностью.

В результате авиационного происшествия ВС получило значительные механические повреждения, КВС погиб.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (катастрофы) с ЕЭВС самолетом «Шмель» RA-1349G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что в формулярах самолета и двигателя отсутствуют записи о техническом обслуживании, установить соответствие технического обслуживания ВС установленным требованиям комиссии по расследованию не представилось возможным.

Наличие у КВС действующего свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна (максимальная взлетная масса не более 495 кг) не давало ему права выполнять полеты на легком самолете ЕЭВС«Шмель»RA-1349G (в соответствии с Руководством по летной эксплуатации (РЛЭ) самолета максимальная взлетная масса ВС составляет 1850 кг).

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом «Шмель» RA-1349G явилась потеря КВС контроля за скоростью и углом крена в процессе выполнения маневра для захода на гон, что привело к выводу воздушного судна на закритические углы атаки и режим сваливания. Из-за недостатка высоты для вывода из режима сваливания произошло столкновение самолета с земной поверхностью».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами ОБ-31 RA-0109A и «Шмель» RA-1349G приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

Лист согласования к документу № согл-222817451-1 от 08.07.2019. В ответ на № ВХ-41912 (17.06.2019)
Инициатор согласования: Циккель В.В. ведущий консультант отдела
Согласование инициировано: 08.07.2019 17:31

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **смешанное**

N°	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: **последовательное**				
1	Бывалина К.Д.		Согласовано 08.07.2019 17:48	-
2	Шайкамалов А.М.		Согласовано 09.07.2019 10:03	-
3	Мастеров С.С.		Согласовано 09.07.2019 10:56	-
4	Исполняющий обязанности Ключников Д.В. (Костылев М.Ю.)		Согласовано 09.07.2019 14:10	-
5	Кудинов В.В.		Согласовано 09.07.2019 13:35	-
6	Исполняющий обязанности Бровченко Т.В. (Кириллова Н.Б.)		Согласовано 09.07.2019 18:32	-
7	Новгородов А.А.		Согласовано 09.07.2019 18:54	-
8	Сторчевой О.Г.		Согласовано 10.07.2019 09:11	-
9	Исполняющий обязанности Пасько А.А. (Мнишко В.В.)		Согласовано 10.07.2019 15:28	-
Тип согласования: **последовательное**				
10	Нерадько А.В.		На подписании	-

Лист согласования к документу № согл-222817451-2 от 10.07.2019. В ответ на № ВХ-41912 (17.06.2019)
Инициатор согласования: Циккель В.В. ведущий консультант отдела
Согласование инициировано: 08.07.2019 17:31

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **смешанное**

N°	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: **последовательное**				
1	Болдурец В.А. (корректор)		Согласовано 11.07.2019 09:23	-
Тип согласования: **последовательное**				
2	Исполняющий обязанности С-уханов А.В. (Нерадько А.В.)		На подписании	-

Документ зарегистрирован № 554-П от 16.07.2019 Циккель В.В. (Федеральное агентство воздушного транспорта)
Документ зарегистрирован № ВХ-2482/3СМТУ от 17.07.2019 (Западно-Сибирское МТУ Росавиации)
Страница 7 из 8. Страница создана: 16.07.2019 15:09

Лист согласования к документу № 554-П от 16.07.2019. В ответ на № ВХ-41912 (17.06.2019)
Инициатор согласования: УИБП Обезличенная у.з.
Согласование инициировано: 16.07.2019 15:10

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **последовательное**

N°	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
1	Нерадько А.В.		Подписано 16.07.2019 15:24	-