



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

А. Чапранов 2017г., Москва

№ 340-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами сверхлегких воздушных судов самолетами «Птенец-2» RA-0347A, «Стрепет» RA-1675G, СП-01(КП) RA-0093A

31.10.2015 в Оленекском эвенкийском национальном районе Республики Саха (Якутия) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом «Птенец-2» RA-0347A, принадлежащим частному лицу.

Катастрофа произошла в результате снижения ниже безопасной высоты полета в условиях ограниченной видимости, что привело к столкновению самолета с земной поверхностью. Пилот погиб, пассажир получил серьезные телесные повреждения.

06.06.2016 в Сальском районе Ростовской области при выполнении авиационно-химических работ произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом «Стрепет» RA-1675G, принадлежащим индивидуальному предпринимателю.

В результате превышения пилотом максимально допустимого крена произошло сваливание самолета и столкновение с земной поверхностью, пилот погиб.

19.08.2016 в Волгодонском районе Ростовской области при выполнении учебно-тренировочного полета произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом СП-01(КП) RA-0093A, принадлежащим индивидуальному предпринимателю.

При выполнении элементов простого пилотажа произошло сваливание самолета и столкновение с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия два пилота, находившиеся на борту самолета, получили серьезные телесные повреждения.

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. до 28.04.2017 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. с учетом информации, приведенной в окончательном отчете по результатам расследования катастрофы самолета «Птенец-2» RA-0347A, произошедшей 31.10.2015 в Республике Саха (Якутия), рассмотреть необходимость уточнения инструкции по поиску и спасанию в зонах авиационно-космического поиска и спасания (далее – АКПС) по составу сил и средств, привлекаемых к проведению поисково-спасательных операций (работ) (далее – ПСО (Р)), взаимодействия и координации действий сил и средств смежных зон АКПС при проведении ПСО (Р), всестороннего метеорологического обеспечения в ходе проведения ПСО (Р);

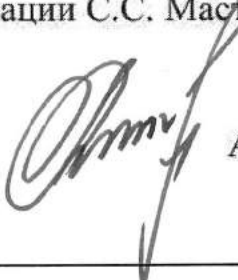
1.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.3.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами экипажей легких и сверхлегких воздушных судов АОН настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «Птенец-2» RA-0347A, «Стрепет» RA-1675G и СП-01(КП) RA-0093A, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.3.2. повторно довести до членов летных экипажей легких и сверхлегких воздушных судов рекомендации, указанные в приказах Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете, столкновением с землей в управляемом полете или попаданием в метеорологические условия, не позволяющие выполнять полеты по правилам визуальных полетов (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категории LOC-I, CFIT, UIMC).

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Масперова.

Руководитель

 А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 27.10.2015 № 340-17

**Обстоятельства авиационных происшествий
с единичными экземплярами сверхлегких воздушных судов самолетами
«Птенец-2» RA-0347A, «Стрепет» RA-1675G, СП-01(КП) RA-0093A**

31.10.2015 днем при выполнении полета по поиску пропавшего стада домашних оленей в Оленекском эвенкийском национальном районе Республики Саха (Якутия) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом «Птенец-2» RA-0347A, принадлежащим частному лицу.

Полет предполагался по маршруту аэропорт Оленек – район поиска – аэропорт Оленек. На борту самолета находились командир воздушного судна (далее – КВС) и один пассажир – оленевод муниципального унитарного предприятия «Оленекский».

В соответствии с регламентом аэропорта Оленек, воздушное пространство в районе аэропорта в период его работы относится к классу С, в выходные и праздничные дни воздушное пространство относится к классу G. Полет выполнялся 31.10.2015 в субботу, план полета (уведомление) в органы ОВД не подавался. За метеоконсультацией КВС не обращался.

Прогнозом погоды по району полетов предусматривалась значительная слоистая облачность с высотой нижней границы 200 м. По показаниям пассажира, полет выполнялся выше облаков. При подлете к месту поиска КВС принял решение на снижение в разрыве облаков. В процессе снижения самолет столкнулся со склоном сопки. КВС не был пристегнут привязными ремнями, поэтому при движении самолета по земле и его интенсивном торможении был выброшен из кабины, вследствие чего получил многочисленные травмы, от которых скончался примерно через 9 часов после авиационного происшествия. Пассажир, использовавший привязные ремни, после остановки самолета остался в кабине и получил повреждения неопасные для жизни.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета «Птенец-2» RA-0347A (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что поисково-спасательные работы после авиационного происшествия были организованы без нарушения установленных требований. Однако, с учетом использовавшихся пилотом технических средств (спутниковый трекер inReach SE и сервис «АОПА-Трекер») время проведения поисково-спасательных работ могло быть сокращено.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия со сверхлегким самолетом ЕЭВС «Птенец-2» RA-0347A явилась потеря пилотом контроля за высотой полета в условиях ограниченной видимости (низкая облачность) и «близны» подстилающей поверхности, что привело к снижению и столкновению самолёта с землей.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:

- неправильная оценка КВС метеорологических условий по маршруту полета, выразившаяся в принятии необоснованного решения на продолжение выполнения полета по ПВП;

- незнание КВС рельефа местности;

- проблема КВС со зрением и отсутствие у него очков, рекомендованных ВЛЭК.

Смерть КВС от травм, полученных в результате АП, наступила более чем через 9 часов после АП. Спасательный вертолет прибыл на место АП более чем через сутки.

Позднему прибытию спасателей способствовали:

- неэффективное прохождение информации о сигнале бедствия, поданном КВС через спутниковый трекер сразу после АП. При своевременном прохождении информации существовала возможность прибытия спасателей до наступления темноты (на самолете Ан-26);

- удаленность места АП от мест базирования поисково-спасательных воздушных судов;

- неблагоприятные метеорологические условия, не позволившие провести спасательную операцию в темное время суток.

Комиссия не выявила нарушений действовавших нормативных документов, приведших к «затягиванию» ПСР. Однако фактическое расположение аварийно-спасательных сил и средств при существующих требованиях к минимальным метеорологическим условиям при выполнении ПСР создает повышенные риски гибели выживших при АП в данном регионе».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом «Птенец-2» RA-0347A, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

06.06.2016 при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) по опылению полей в районе хутора Садовый Сальского района Ростовской области произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом «Стрепет» RA-1675G, принадлежащим индивидуальному предпринимателю (имел сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ).

Комиссией по расследованию катастрофы самолета «Стрепет» RA-1675G было установлено, что взлетный вес самолета мог составлять 513,5 кг, что превышает максимальный взлетный вес (495 кг).

КВС выполнял «гоны» над обрабатываемой поверхностью на высотах, примерно, 5 – 7 м. Заходы выполнялись с кренами до 40° на высоте 27 м, что не

соответствовало установленным ограничениям (крен не более 30° , высота не менее 50 м). Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что на заключительном этапе полета КВС, наиболее вероятно, превысил допустимый угол крена, что привело к сваливанию самолета. Минимальная потеря высоты до восстановления горизонтального полета после сваливания составляет 40 м для сельскохозяйственного варианта самолета. С учетом того, что развороты при построении траектории движения на очередной «гон» выполнялись на высоте менее 30 м, предотвратить столкновение самолета с землей было невозможно. В результате авиационного происшествия пилот погиб.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы ЕЭВС самолета «Стрепет» RA-1675G, выполнявшего авиационно-химические работы, явилось его сваливание при выполнении маневрирования для выхода на очередной «гон», приведшее к столкновению воздушного судна с земной поверхностью.

К способствующим факторам, приведшим к возникновению катастрофической ситуации в полете, следует отнести:

- превышение максимально допустимого угла крена при разворотах, не выдерживание высоты полета над препятствиями и дефицит высоты, который не позволил КВС вывести самолет из режима сваливания;

- отсутствие предупредительной сигнализации о приближении самолета к режиму сваливания».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом «Стрепет» RA-1675G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

19.08.2016 при выполнении учебно-тренировочного полета в районе аэродрома Романовская (Волгодонский район Ростовской области) произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом СП-01(КП) RA-0093А, принадлежащим частному лицу (имел сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ).

На борту воздушного судна находилось два пилота. Взлетная масса самолета и центровка не выходили за ограничения, установленные РЛЭ самолета СП-01(КП) RA-0093А. Метеоусловия не препятствовали выполнению полетного задания.

После взлета на высоте около 60 м КВС выполнил два виража с креном 30° , после чего произвел разгон до скорости 120 км/ч и перевел самолет в набор высоты с тангажем 20° . Достигнув высоты полета примерно 140 м, КВС начал переводить самолет в горизонтальный полет. При выводе самолета в горизонтальный полет, со слов экипажа, появилась тряска, после чего произошло сваливание с левым вращением и опусканием носа.

Из-за недостаточного запаса высоты полета, несмотря на предпринятые действия по выводу самолета из сваливания, столкновения с землей избежать не удалось. В результате авиационного происшествия пилоты получили серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авария самолета СП-01(КП) RA-0093А произошла из-за его сваливания при выполнении маневрирования на предельно малой высоте.

Авиационное происшествие стало возможным вследствие сочетания следующих факторов:

- выполнение маневрирования самолета на недопустимо малой высоте;
- потеря контроля за скоростью полета со стороны КВС».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом СП-01(КП) RA-0093А, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.