



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

19 июня 2018г.

Москва

№ 515-П

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами К-18 RA-0809G и KB-52 RA-1765G

27.05.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Горки (Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом К-18 RA-0809G, принадлежащим частному лицу, в результате выхода самолета на режим сваливания.

08.10.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Пятигорский (Ставропольский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом KB-52 RA-1765G, принадлежащим частному лицу, при выполнении экипажем самолета фигуры высшего пилотажа на предельно малых высотах.

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 (далее – ВС), авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов и владельцев ВС авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. использовать Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами К-18 RA-0809G и KB-52 RA-1765G 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;

1.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам и владельцам ВС АОН:

1.3.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами К-18 RA-0809G и KB-52 RA-1765G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.3.2. провести занятия с авиационным персоналом по дополнительному изучению требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете и выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория LOC-I, LALT);

1.3.3. провести занятия с членами летных экипажей по обязательному соблюдению требований, изложенных в руководстве по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета ограничений, изменений тяговых характеристик силовой установки ВС в зависимости от внешних условий, изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении угла крена, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания, а также по действиям при отказе двигателя в полете и предотвращению выхода ВС на режим сваливания;

1.3.4. провести занятия с членами летных экипажей, выполняющими полеты на ЕЭВС, по изучению требований Приложения 1 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, в части соблюдения ограничений на выполнение акробатических полетов на ЕЭВС.

2. 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 19.06.2018 № 515-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами
воздушных судов самолетами К-18 RA-0809G и KB-52 RA-1765G**

27.05.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Горки (Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом К-18 RA-0809G, принадлежащим частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что диспетчером посадочной площадки Ватулино в адрес Московского зонального центра ЕС ОрВД было подано в установленном порядке уведомление об использовании 27.05.2017 воздушного пространства с указанием района полетов и воздушных судов (далее – ВС). После прибытия на посадочную площадку пилот изучил метеорологическую информацию, навигационную обстановку района полетов и принял решение на выполнение учебно-тренировочных полетов. Перелет на Бородинское поле пилот выполнил без пассажиров. Перед взлетом с Бородинского поля для следования в пилотажную зону, пилот взял на борт ВС двух пассажиров. Со слов очевидца авиационного происшествия, через 7 мин. после взлета ВС, в процессе выполнения правого разворота со снижением, столкнулось с земной поверхностью. Наиболее вероятно, пилот не контролировал скорость полета и угол крена на высоте полета около 200 м, что могло привести к выходу ВС на режим сваливания. В результате авиационного происшествия ЕЭВС разрушилось и сгорело, находившиеся на борту два пассажира и пилот погибли.

В ходе расследования авиационного происшествия установлено, что эксплуатационная и техническая документация ВС и двигателя, личные документы пилота, доверенность на право управления ЕЭВС находились на борту ВС и уничтожены пожаром, возникшим после столкновения ВС с земной поверхностью. Срок действия сертификата летной годности от 12.05.2010 № 2132090122, выданного СЗ МТУ Росавиации на ЕЭВС самолет К-18 RA-0809G, не продлевался. Свидетельство пилота гражданской авиации Росавиация пилоту не выдавала, сведений о прохождении пилотом ВЛЭК комиссия по расследованию не имеет.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, причиной катастрофы ЕЭВС самолета К-18 RA-0809G явился выход ВС на режим сваливания при выполнении разворота на малой высоте.

Возможным фактором, способствовавшим возникновению аварийной ситуации в полете, могла быть передача управления ВС в полете пассажиру.»

08.10.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Пятигорский (Ставропольский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом KB-52 RA-1765G, принадлежащим частному лицу.

Комиссия по расследованию установила, что подготовку ВС к вылету владелец самолета выполнял самостоятельно. Заявку на использование воздушного пространства 08.10.2017 пилот в орган ОрВД не подавал. Экипаж ВС, состоящий из владельца ВС, находившегося в передней кабине, и пилота-инструктора, занявшего место в задней кабине, произвел запуск двигателя и выполнил взлет для выполнения полета в пилотажной зоне. Из показаний очевидцев, самолет на высотах около 80 – 100 м выполнял горизонтальные и вертикальные фигуры пилотажа, перевернутый полет, косые и прямые петли Нестерова. После полета вертикально вверх, самолет выполнил поворот в верхней точке и полетел вертикально вниз носом к земле (фигура пилотажа «поворот на вертикале»). На высоте около 30 м, немного выше опор ЛЭП, очевидцы отметили увеличение звука (оборотов) двигателя и последующее столкновение ВС с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия ЕЭВС разрушилось и сгорело, находившийся на борту ВС экипаж погиб.

В ходе расследования комиссией по расследованию установлено, что пилот выполнял акробатические полеты в нарушение требований пункта 1 Приложения 1 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118. Сертификат летной годности на ЕЭВС самолет KB-52 RA-1765G не выдавался. Свидетельства пилота гражданской авиации пилоту и пилоту-инструктору Росавиация не выдавала. Договор на техническое обслуживание и поддержание летной годности ВС с сертифицированной организацией владелец ВС не заключал. Бортовая документация ВС не оформлялась и не велась.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, причиной катастрофы ЕЭВС самолет KB-52 RA-1765G явилось выполнение экипажем самолета фигуры высшего пилотажа «поворот на вертикали» на высоте, не позволившей ему безопасно вывести самолет в горизонтальный полет, что привело к столкновению ВС с земной поверхностью.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами K-18 RA-0809G и KB-52 RA-1765G приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.