



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

29 ноября 2021 г.

Москва

№ 903-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с единичным экземпляром воздушного судна
самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G**

18 сентября 2020 г. в районе населенного пункта Красное Сюдюково (Ульяновский район, Ульяновская область) при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G частного лица в результате ошибочных действий пилота при выполнении разворота, которые привели к потере скорости, выходу самолета на закритические углы атаки и режиму сваливания с последующим столкновением с земной поверхностью. Пилот погиб.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G 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, подпунктами 5.4.6 и 9.9 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. 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 Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с

ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. Подготовку членов летных экипажей ВС к выполнению АХР осуществлять с учетом требований пунктов 7.3 и 7.7 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части определения расположения препятствий, которые могут создать угрозу безопасности полетов, и набора минимальной высоты над препятствиями для выполнения разворотов с выдерживанием значений кренов, установленных руководством по летной эксплуатации ВС;

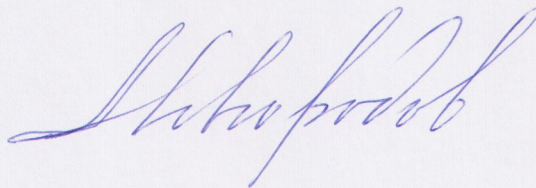
1.2.3. Провести анализ выполнения рекомендаций по безопасности полетов, включенных в приказы Росавиации, изданные по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте и потерей управления в полете (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория LALT, LOC-I).

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 о выполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов А.М. Шайкамалова.

И.о. руководителя



А.А. Новгородов

**Обстоятельства авиационного происшествия с единичным экземпляром
воздушного судна самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G**

18 сентября 2020 г. командиром воздушного судна (далее – КВС) на единичном экземпляре воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета С-2 «Синтал» RA-0931G выполнялись авиационно-химические работы (далее – АХР) в районе населенного пункта Красное Слюдюково (Ульяновский район, Ульяновская область).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что после выполнения первого гона КВС выключил химаппаратуру и приступил к выполнению набора высоты с одновременным разворотом влево. В процессе выполнения набора высоты путевая скорость снизилась со 100 км/ч до 90 км/ч, при этом, по мере разворота, попутная составляющая ветра увеличивалась. С учетом направления и скорости ветра, минимальная расчетная величина приборной скорости самолета составила 63 км/ч и, согласно Руководству по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС самолета С-2 «Синтал», соответствовала скорости сваливания самолета в сельскохозяйственном варианте с убранными закрылками. Разворот выполнялся с креном 30°, что при выдерживании постоянной высоты увеличивало скорость сваливания до 68 км/ч.

КВС, выполняя набор высоты с креном 30°, произвел разворот самолета в направлении, совпадающем с направлением ветра, что привело к снижению приборной скорости до 68 км/ч. Наиболее вероятно, при выполнении разворота в непосредственной близости от препятствия (граница лесного массива) КВС упустил контроль за скоростью полета, что при наборе высоты привело к выводу самолета на критические углы атаки и режим сваливания с последующим столкновением с земной поверхностью.

Маршрут полета по выполнению АХР проходил в воздушном пространстве класса «G». В нарушение пункта 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, план полетов для уведомления органов ОВД (управления полетами) или получения разрешения при использовании воздушного пространства класса «G» не предоставлялся.

Перед полетом КВС заправил самолет топливом (автомобильный бензин марки Аи-95) в объеме 10 л и химической жидкостью «Лост» в объеме 125 л. Взлетная масса составляла 480 кг, что не превышало максимальную взлетную массу (495 кг), указанную в РЛЭ ЕЭВС самолета С-2 «Синтал». Центровка составляла 33% САХ и находилась в разрешенном диапазоне центровок.

По данным ближайшей к месту авиационного происшествия авиационной метеорологической станции за 04:00 (UTC) значения направления и скорости ветра у земли составляли: 170° 9 м/с, порывы до 13 м/с.

По прогнозу ГАМЕТ на 18 сентября 2020 г. по зоне метеорологического обеспечения МДП (местный диспетчерский пункт) Ульяновск ожидалась опасная явления погоды в период времени с 03:00 до 06:00 (UTC):

ветер у поверхности земли 190° 15 м/с;

умеренная турбулентность от земли до высоты 600 м.

КВС, перед вылетом, за получением метеорологической информации в АМСГ Ульяновск не обращался.

КВС управлял ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал», в нарушение требований пунктов 2.5 и 2.6 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, не имея в свидетельстве пилота-любителя квалификационной отметки «самолет с одним двигателем сухопутный».

Сертификат летной годности ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» был выдан Приволжским МТУ Росавиации 26 ноября 2018 г. со сроком действия до 16 ноября 2019 г. и далее не продлевался.

Срок действия медицинского заключения КВС о годности к полетам частным пилотом истек 16 мая 2018 г. и, в нарушение требований пункта 7 Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 22 апреля 2002 г. № 50, далее не продлевался.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G произошло из-за вывода самолета на закритические углы атаки и режим сваливания при выполнении набора высоты с разворотом в непосредственной близости от препятствий (лесной массив) в направлении, совпадающем с направлением сильного порывистого ветра.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- неучет КВС влияния ветра при выполнении маневрирования;
- выполнение КВС маневра захода на очередной гон без учета положений п. 6.2.5 «Выполнение полетов на АХР» РЛЭ ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» (в части первоначального набора высоты после гона в развороте вместо набора по прямой);
- отсутствие на самолете естественных признаков, явно указывающих на приближение к критическим режимам полета, и устройств, сигнализирующих о приближении к режиму сваливания (не предусмотрены конструкцией ВС).».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.