



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

25 июля 2022 г.

Москва

№ 503-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов
самолетами «Sky Ranger-Северок» RA-0250А и «SpSt» RA-2568G, самолетом
Cessna 182Т RA-67213**

21 августа 2020 г. днем при выполнении полета в районе устья реки Черная (Заполярный район, Ненецкий автономный округ) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом «Sky Ranger-Северок» RA-0250А частного лица, связанное с попаданием пилота в метеоусловия, не соответствующие продолжению полету по правилам визуального полета.

12 сентября 2020 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Душоново (городской округ Щелково, Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом «SpSt» RA-2568G частного лица, связанное со столкновением воздушного судна с водной поверхностью в результате выхода на закритические значения угла атаки и последующего сваливания.

17 октября 2021 г. днем при выполнении взлета с посадочной площадки Колумб (Балхашский район, Алма-Атинская область, Республика Казахстан) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Cessna 182Т RA-67213 ООО «СПК Д-Строй», связанное с недостатком опыта и навыков пилота при использовании грунтово-песчаной взлетно-посадочной полосы при взлете.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «Sky Ranger-Северок» RA-0250А и «SpSt» RA-2568G, самолетом Cessna 182Т RA-67213 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 Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с с ЕЭВС самолетами «Sky Ranger-Северок» RA-0250A и «SpSt» RA-2568G, самолетом Cessna 182T RA-67213;

1.2.2. Проконтролировать наличие действующих квалификационных проверок членов летных экипажей ВС в соответствии с требованием пункта 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, с учетом выполнения пилотирования и маневрирования по правилам полетов по приборам.

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

требований пунктов 2.7, 2.7.1, 2.8, 3.31.1 – 3.33.4, 3.69 и 3.109 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части ознакомления КВС со всей имеющейся информацией, правил выполнения визуальных полетов, действий при встрече в полете с опасными метеорологическими явлениями погоды и условиями погоды ниже метеоминимума экипажа ВС;

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 предоставления плана полета разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства класса «С» и «G» и перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

требований статей 11.4, 11.5 и 11.30 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части административной ответственности авиационного персонала за нарушение правил использования воздушного пространства, правил безопасности эксплуатации ВС и умышленного сокрытия авиационного происшествия или инцидента;

требований статей 263 и 271.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в части нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта и правил использования воздушного пространства Российской Федерации;

инструкций по применению быстродействующих парашютных систем, выполнению контрольных карт проверки по их работоспособности перед вылетом и отработкой действий и навыков в процессе эксплуатации ВС (в части касающихся) с проведением тренажей в кабине ВС на их применение;

особенностей при выполнении взлетов с взлетно-посадочных полос с различным типом покрытия;

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с столкновением с землей в управляемом полете, с попаданием в приборные метеорологические условия полета, к которым экипаж и (или) ВС не были допущены (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория CFIT, UIMC);

1.3. Рекомендовать руководителям авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, провести ревизию программ подготовки членов летных экипажей в части, касающейся выполнения взлетов и посадок с/на ВПП, имеющие различные виды покрытия;

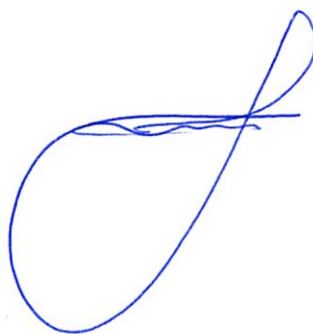
1.4. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях полета, выработки рекомендаций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

1.5. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 30 августа 2022 г.

2. И.о. начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации И.В. Пономареву до 8 августа 2022 г. принять решение о целесообразности и порядке реализации рекомендации 5.3 комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом «SpSt» RA-2568G.

3. Контроль за выполнением настоящего Приказа оставляю за собой.

И.о. руководителя



Г.О. Бахарев

Приложение
к приказу Росавиации

от «25» июля 2022 г. № 503-11

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными
экземплярами воздушных судов самолетами «Sky Ranger-Северок» RA-0250A и
«SpSt» RA-2568G, самолетом Cessna 182T RA-67213**

21 августа 2020 г. днем выполнялся полет единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета «Sky Ranger-Северок» RA-0250A по маршруту: населенный пункт Амдерма – населенный пункт Каратайка (Заполярный район, Ненецкий автономный округ). На борту самолета находились командир воздушного судна (далее – КВС) и пассажир.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия (далее – АП) установлено, что КВС получил погодные условия в районе населенного пункта Амдерма из сети Интернет (соответствовала выполнению полета по правилам визуального полета (далее – ПВП)), а информацией о погодных условиях по маршруту полета не владел.

Зональный прогноз погоды по площадям 2 – 4 зоны ответственности АМСГ-3 Амдерма (место АП в площади 3) на 21 августа 2020 г. с 06:00 UTC до 12:00 UTC:

видимость у земли 4000 м, слабый ливневый дождь, дымка, локально вдоль побережья площадей 2 – 4 видимость 500 м, туман, локально отдельные грозы;

облачность значительная на 150 м, частая кучево-дождевая на 500 м, локально вдоль побережья площадей 2 – 4 облачность значительная на 70 м.

турбулентность умеренная в слое 0 – 300 м;

ветер у земли 020°– 5 м/с порывы до 10 м/с, температура + 15°C, локально вдоль побережья площадей 2 – 4 ветер у земли 340°– 8 м/с порывы до 13 м/с, температура + 11°C;

давление минимальное 1008 гПа/756 мм рт. ст.

После взлета и выхода на береговую черту Югорского полуострова на скорости около 110 км/ч и высоте около 100 м КВС встретил погодные условия, не соответствующие погодным условиям продолжения полета по ПВП. Для сохранения визуального контакта с земными ориентирами КВС допустил снижение самолета над водной поверхностью до высоты 10–15 м. При нахождении в густой облачности, в момент пересечения береговой черты, произошло касание земной поверхности носовой стойкой шасси с последующим ее зарыванием в мягкий грунт и капотирование самолета. В результате авиационного происшествия КВС и пассажир не пострадали, самолет получил значительные повреждения.

Комиссией по расследованию установлено, что попытка сокрытия КВС авиационного происшествия привела к отправке первичного сообщения с опозданием около 7 суток, а на момент прибытия комиссии по расследованию на место аварии, самолет находился в разобранном состоянии. КВС не имел

действующего медицинского заключения. В нарушение требования пункта 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 (далее – ФАП-147), квалификационная проверка КВС проводилась в 2011 году (при получении свидетельства пилота). Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС «Sky Ranger-Северок» RA-0250A истек в 2018 году. Учет наработки и технического обслуживания воздушного судна не велся. Полет выполнялся в воздушном пространстве класса G без уведомления органа ОВД (управления полетами). Метеорологическую информацию перед полетом КВС не запрашивал. Обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в соответствии со статьей 131 Воздушного кодекса Российской Федерации не оформлялось.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом «Sky Ranger-Северок» RA-0250A явилось непринятие пилотом своевременного решения о возврате на аэродром вылета при попадании в полете в метеоусловия, не соответствующие ПВП, что при снижении на предельно малую высоту для сохранения визуального контакта с наземными ориентирами привело к столкновению с землей в управляемом полете.

Способствующим фактором, наиболее вероятно, явилось отсутствие у пилота опыта и навыков выполнения маневров с использованием только основных пилотажных приборов, предусмотренных ФАП-147.»

12 сентября 2020 г. днем выполнялся полет ЕЭВС самолета «SpSt» RA-2568G в районе посадочной площадки «Черноголовка» (Московская область). На борту самолета находились пилот и пассажир.

Комиссией по расследованию АП установлено, что после взлета и набора высоты около 250 м пилот приступил к выполнению энергичного маневрирования по высоте, в результате которого самолет резко вошел в штопор и двигался по спирали вниз под углом около 60°–80°. Столкновение воздушного судна с водной поверхностью песчаного карьера произошло с левым креном около 50° и тангажом около 50° на пикирование. В результате АП пилот и пассажир погибли, самолет разрушен.

Комиссией по расследованию установлено, что пилот не имел действующего медицинского заключения, а также в нарушение требования пункта 2.3. ФАП-147 свидетельство пилота с квалификационной отметкой, разрешающей выполнять полеты на данном типе ВС (имел лицензию парашютиста, выданную в 2008 году аэроклубом «Паралет»). Сертификат летной годности на ЕЭВС самолет «SpSt» RA-2568G Росавиацией не выдавался. Летно-техническую документацию самолета обнаружить не удалось. Приведенная в действие парашютная спасательная система модели Magnum Speed Soft 601 № 601-07/10-025 полностью не раскрылась.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы ЕЭВС самолета SpSt RA-2568G явились ошибки КВС в пилотировании, которые привели к выводу самолета на закритические углы атаки и режим сваливания с последующим переходом в штопор и столкновением с водной поверхностью. Способствующими факторами, наиболее вероятно, явилось отсутствие профессиональной подготовки КВС для выполнения полетов на самолете однодвигательном сухопутном, в том числе по выводу самолета из режима штопора. Уменьшить тяжесть последствий АП, наиболее вероятно, могло штатное срабатывание парашютной спасательной системы, которая была активирована КВС. Однако цикл раскрытия системы завершен не был.

Возможными причинами нештатного срабатывания системы могли быть:

- недостаточные значения высоты и скорости полета при фактическом пространственном положении самолета;
- истекший межремонтный срок службы.».

17 октября 2021 г. днем планировался перелет самолета Cessna 182T RA-67213 по маршруту: посадочная площадка Колумб (Балхашский район, Алма-Атинская область, Республика Казахстан) – аэродром Балапан (Республика Казахстан) – аэродром Кустанай (Республика Казахстан) – аэродром Баландино (г. Челябинск, Россия). На борту самолета находились КВС и пассажир.

Комиссией по расследованию АП установлено, что при выполнении взлета с закрылками, установленными в положение 10° , на скорости около 55 узлов произошел отрыв самолета от земной поверхности. На высоте около 2 м КВС незначительным отклонением штурвала от себя допустил снижение самолета и приземление. Перемещение штурвала на себя привело к отрыву самолета и набору высоты. На высоте около 4 м КВС незначительно отклонил штурвал от себя, после чего самолет перешел на снижение и выполнил повторное приземление с опережением на носовую стойку шасси, последующим отрывом колес носового и левого основного шасси и полным капотированием. В результате авиационного происшествия КВС и пассажир не пострадали, самолет получил значительные повреждения.

Комиссией по расследованию установлено, что КВС не выполнил требований раздела 4 Руководства по летной эксплуатации самолета Cessna 182T по установке закрылков в положение 20° при взлете с грунтово-песчаной взлетно-посадочной полосы.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с самолетом Cessna 182T RA- 67213 явился недостаток опыта и навыков КВС для выполнения взлета с ВПП с «мягким» покрытием, что привело к преждевременному отрыву от земли на малой скорости и двукратному повторному касанию с последующим капотированием ВС.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовало выполнение взлета в конфигурации ВС (угол отклонения закрылков – 10°), не соответствующей положениям РЛЭ (закрылки – 20°) для фактических условий взлета.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «Sky Ranger-Северок» RA-0250А и «SpSb» RA-2568G, самолетом Cessna 182Т RA-67213 приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.
