МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

31 июля 2012 г. Москва № 495

Об авиационных происшествиях с самолетами P2002 «Sierra» RA-1209G и P2002 «Sierra» RA-1333G

03.12.2011 в районе аэродрома Горелово (Ленинградская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета P2002 «Sierra» RA-1209G, эксплуатируемого физическим лицом (владелец воздушного судна – ООО «Авиакомпания «ЧелАвиа»).

Полет выполнялся в простых метеоусловиях – видимость 10 км, слоистая облачность до 3 баллов, нижняя граница облачности 600 метров, температура воздуха +1°С, влажность 91%, в облаках умеренное обледенение.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1209G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что после взлета на аэродроме Горелово пилот выполнял маневрирования в районе аэродрома с наборами высоты и снижениями в диапазоне высот от 50 до 300 метров и разворотами с кренами до 45°.

В нарушение требований руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС самолета P2002 «Sierra», командир воздушного судна (далее – КВС) в полете занимал правое сидение. На левом сидении находился пассажир, не имеющий какой-либо первоначальной летной подготовки.

В процессе пилотирования, на высоте примерно 200 метров, произошел отказ двигателя. При выполнении вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку произошло столкновение правой стойки шасси с неровностью грунта, что привело к ее подламыванию и последующему капотированию самолета. Несмотря на наличие на самолете парашютной спасательной системы, в аварийной ситуации КВС ей не воспользовался.

В результате авиационного происшествия КВС погиб, пассажир получил тяжелые травмы.

Комиссией по расследованию было установлено, что отказ двигателя не был связан с отказами его механической части. В процессе исследования двигателя была выявлена установка маслорадиатора штуцерами вниз, что не соответствует требованиям руководства по установке двигателя Rotax-912. Однако, данный недостаток не находился в причинной связи с авиационным происшествием.

В пробе топлива, отобранной из воздушного судна, было отмечено наличие воды.

Осмотр кабины пилотов после авиационного происшествия показал, что обогрев карбюратора в полете включен не был.

С учетом этого комиссия по расследованию пришла к выводу о том, что самовыключение двигателя в полете могло явиться следствием обледенения карбюратора из-за наличия воды в бензине и отсутствия подогрева воздуха на входе в карбюратор в полете при высокой влажности и низких температурах наружного воздуха.

При расследовании катастрофы также было установлено, что при проведении в ООО «ЛТЦ «ЭЛИЦ СЛА» работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС в летную и техническую документацию ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1209G не были внесены описания и порядок эксплуатации некоторых систем и приборов, установленных на воздушном судне. Как следствие, в РЛЭ самолета отсутствовали описание, порядок проверки и использования парашютной спасательной системы «САМОЛЕТ-ЭКИПАЖ» и аварийного радиомаяка АК-451. Воздушное судно было сертифицировано с установленным на нем высотомером, измеряющим высоту в футах, и указателем скорости с градуировкой в узлах, при указании всех параметров в летно-технической документации в метрической системе.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы самолета P2002 «Sierra» RA-1209G явилось его капотирование в результате вынужденной посадки с отказавшим двигателем на подобранную с воздуха площадку, имевшую значительные неровности.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих неблагоприятных факторов:

самовыключением двигателя в полете, наиболее вероятно, вследствие обледенения карбюратора из-за наличия воды в бензине, что могло явиться следствием несоблюдения правил заправки ВС топливом в зимний период, и/или из-за отсутствия подогрева воздуха на входе в карбюратор в полете при высокой влажности и низких температурах наружного воздуха;

невыполнением рекомендаций РЛЭ самолета P2002 «Sierra» по включению обогрева карбюратора в полете при наличии условий, способствующих возникновению обледенения карбюратора;

выполнением КВС самостоятельного полета с места инструктора с пассажиром, не имевшим какой-либо первоначальной летной подготовки, что затрудняло действия пилота при работе с оборудованием кабины при попытке запуска двигателя в воздухе и производстве посадки;

затруднением в выборе площадки для вынужденной посадки вследствие дефицита времени от момента остановки двигателя до посадки из-за малой высоты полета;

наличием предельно-допустимого попутного ветра и повышенной вертикальной скорости снижения перед приземлением.

Тяжесть последствий авиационного происшествия, возможно, могла быть уменьшена при использовании экипажем аварийно-спасательной системы, установленной на самолете. Однако в РЛЭ самолета отсутствует раздел о порядке ее *использования и условиях применения».*

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом P2002 «Sierra» RA-1209G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-1209g.pdf.

03.12.2011 в Ростовской области произошла катастрофа ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1333G. Самолет эксплуатировался Некоммерческим партнерством «Аэроклуб «Доступное Небо» на основании договора аренды с ООО «Авиакомпания «ЧелАвиа» (владелец воздушного судна).

Некоммерческое партнерство «Аэроклуб «Доступное Небо» имело сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ от 12.07.2011 № АР-16-11-59, выданный Южным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, однако в спецификациях сертификата эксплуатанта указанное воздушное судно заявлено не было.

Выполнялись учебно-тренировочные полеты с посадочной площадки «Ольгинская». На борту воздушного судна находились пилот-инструктор Пузанков А.Т. и обучаемый пилот Костюнин С.Г. Пилот-инструктор являлся работником Некоммерческого партнерства «Аэроклуб «Доступное Небо».

Для проведения обучения Костюнина С.Г. Федеральным государственным автономным образовательным учреждением дополнительного образования (повышения квалификации) «Северо-Кавказский учебно-тренировочный центр гражданской авиации» были заключены договор с Костюниным С.Г. на оказание услуг по проведению первоначальной подготовки частных пилотов на легкие воздушные суда и соглашение с Некоммерческим партнерством «Аэроклуб «Доступное Небо» для проведения тренажерной, наземной и летной подготовки.

В нарушение требований пункта 4.1 раздела II Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационных учебных центров», утвержденных приказом Федеральной авиационной службы России от 29.01.1999 № 23, для летной подготовки использовался ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1333G, который не был заявлен Некоммерческим партнерством «Аэроклуб «Доступное Небо» при получении сертификата эксплуатанта на выполнение авиационных работ. При этом учебно-тренировочные полеты не являются видом авиационных работ.

Таким образом, летная подготовка Костюнина С.Г. проводилась с нарушением требований пункта 4.1 раздела II Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационных учебных центров», утвержденных приказом Федеральной авиационной службы России от 29.01.1999 № 23.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1333G (далее – комиссия по

расследованию), было установлено, что в день авиационного происшествия должны были выполняться полеты для отработки виражей с креном 10, 20, 30 градусов, спиралей, стандартных разворотов и полётов на максимальной и минимальной скоростях.

В день авиационного происшествия в районе полетов наблюдались следующие метеорологические условия: высота облачности 250 – 270 метров, видимость 5000 метров.

После выполнения трех полетов по кругу, пилот-инструктор принял решение на продолжение полетов в пилотажной зоне на высоте 200 метров. В соответствии с программой первоначальной лётной подготовки пилотов-любителей на легкие воздушные суда типа P2002 «Sierra» полеты в пилотажной зоне должны выполняться при высоте нижней границы облачности не менее 600 метров. Таким образом, фактические метеорологические условия не позволяли продолжать учебные полеты в пилотажной зоне.

Комиссией по расследованию было установлено, что через 2 - 3 минуты после доклада пилота-инструктора о начале полетов в пилотажной зоне, по показаниям диспетчера-информатора на посадочной площадке «Ольгинская», в эфире прозвучала неразборчивая фраза, похожая на вскрик, после чего связь с самолетом прекратилась.

Полеты в пилотажной зоне осуществлялись с кренами до 40°, перепадами высоты полёта от 158 до 71 метра и изменением вертикальной скорости от 6 м/с на снижение, до 5 м/с в наборе. Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что особая ситуация начала развиваться при демонстрации, наиболее вероятно, поведения самолета на скорости полета, близкой к минимальной. Минимальная расчетная воздушная скорость в этот момент составляла 86 км/час, что превышает указанную в РЛЭ скорость сваливания самолёта с убранными закрылками, равную 74 км/час.

В дальнейшем у самолета начал развиваться правый крен до 40°, вертикальная скорость снижения возросла до 16 м/с. Продолжая снижение, самолет столкнулся с землей, пилот-инструктор и обучаемый пилот погибли.

Комиссия по расследованию пришла к выводу, что авиационное происшествие явилось следствием потери работоспособности пилота-инструктора. Причина потери работоспособности пилота-инструктора не была установлена.

По заключению комиссии по расследованию:

«Катастрофа ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1333G произошла при выполнении учебно-тренировочного полета в зону, наиболее вероятно, из-за потери пилотом-инструктором работоспособности в полете, что привело к неконтролируемому воздействию на органы управления, появлению значительного крена и вертикальной скорости снижения, устранить которые пилот-стажер не смог из-за малого опыта полетов и недостатка высоты. Это привело к столкновению самолета с землей и гибели экипажа.

Сопутствующим фактором явилось выполнение полета в зону на малой высоте, при погодных условиях, не позволяющих выполнять полеты в зоне.

Тяжесть последствий авиационного происшествия, возможно, могла быть уменьшена при использовании экипажем аварийно-спасательной системы, установленной на самолете. Однако в РЛЭ самолета отсутствует раздел о порядке ее использования и условиях применения».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом P2002 «Sierra» RA-1333G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-1333g.pdf.

Также, как и в случае катастрофы ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1209G, происшедшей 03.12.2011, при расследовании катастрофы ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1333G было установлено, что в эксплуатационной документации самолета отсутствовало описание и рекомендации по использованию парашютной спасательной системы, установленной на воздушном судне. Самолет был сертифицирован с высотомером, измеряющим высоту в футах, и указателем скорости с градуировкой в узлах, при этом все параметры в эксплуатационной документации указаны в метрической системе.

В феврале 2012 года комиссией Федерального агентства воздушного транспорта при проверке Южного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта было установлено, что сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ был выдан Некоммерческому партнерству «Аэроклуб «Доступное Небо» при отсутствии документов, подтверждающих наличие обязательного страхования ответственности эксплуатанта при авиационных работах, что является нарушением требований пункта 5 Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 23.12.2009 № 249.

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 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 настоящий приказ до эксплуатантов, центров по сертификации ЕЭВС, авиационных учебных центров и до 13.08.2012 представить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации доклад об исполнении его требований;

1.2. при утверждении в соответствии с требованиями пункта 14 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, программ проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС, контролировать наличие в них работ по оценке соответствия эксплуатационной документации фактическому составу оборудования воздушного судна;

1.3. при приеме заявления на получение сертификата эксплуатанта на право выполнения авиационных работ обеспечить контроль за соблюдением требований пункта 5 Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 23.12.2009 № 249.

2. Рекомендовать эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения, центрам по сертификации ЕЭВС и авиационным учебным центрам:

2.1. изучить результаты расследования катастроф самолетов P2002 «Sierra» RA-1209G и P2002 «Sierra» RA-1333G с летным и инженерно-техническим персоналом;

2.2. с летным составом, выполняющим полеты на самолетах типа P2002, повторно провести занятия по порядку эксплуатации двигателя, по действиям при отказе двигателя в полете и порядку выполнения вынужденной посадки;

2.3. до 15.08.2012 провести проверки наличия в эксплуатационной документации ЕЭВС, оборудованных парашютной спасательной системой, требований по порядку эксплуатации парашютной спасательной системы. При необходимости в установленном порядке внести изменения и дополнения в эксплуатационную документацию;

2.4. обратить внимание на требования пунктов 4.1 и 4.2 раздела II Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационных учебных центров», утвержденных приказом Минтранса России от 29.01.1999 № 23, при организации летной подготовки пилотов.

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

Руководитель А.В. Нерадько

Бывалина Кристина Дмитриевна
(499) 231 56 02