



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ПРИКАЗ**

19.08.2011

Москва

№ 498

**Об авиационных происшествиях с самолетами  
«Сигма классик» RA-1188G и Cetus A702 RA-1159G**

05.11.2010 в Волгоградской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) авиации общего назначения самолета «Сигма классик» RA-1188G, принадлежащего физическому лицу.

Выполнялся полет по маршруту Усмани – Урюпинск – Усмани. На борту воздушного судна находились пилот-инструктор и пилот-стажер.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета «Сигма классик» RA-1188G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что подготовка к полету производилась с нарушением требований Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. Погода по маршруту полета определялась на основании данных, взятых в сети Интернет. Вариант выполнения полета в случае ухудшения погодных условий пилотами не рассматривался.

При выполнении полета произошло ухудшение метеорологических условий: нижняя граница облачности понизилась до 200 метров, дальность видимости уменьшилась до 2000 метров, началось выпадение осадков в виде дождя. Пилот-инструктор принял решение о выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, с целью ожидания улучшения погодных условий. Руководство по летной эксплуатации самолета «Сигма классик» рекомендует использовать площадку, подобранную с воздуха, только для вынужденной посадки в экстренных случаях.

После полета в течение двух минут над хутором Бесплемяновский, пилот-инструктор приступил к выполнению посадки. В нарушение требований пункта 2.7.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, предварительный осмотр выбранной для посадки площадки не производился.

В процессе приземления пилот-инструктор поздно увидел, что курс посадки пересекает овраг глубиной 7 метров и шириной 20 метров.



Непосредственно перед приземлением была предпринята попытка ухода на второй круг. Однако самолет приземлился за 6 метров до края оврага, после короткого пробега перелетел овраг и столкнулся с его противоположным склоном.

В результате столкновения с землей пилот-инструктор погиб. Комиссией по расследованию было установлено, что в полете он не пользовался ремнями безопасности.

По заключению комиссии по расследованию:

«Катастрофа самолета «Сигма классик» RA-1188G произошла при выполнении экипажем посадки на неподготовленную площадку, без осмотра ее с воздуха, следствием чего было приземление самолета в месте, не обеспечивающем безопасную дистанцию пробега, с последующим столкновением самолета со склоном оврага.

Авиационное происшествие явилось следствием сочетания следующих неблагоприятных факторов:

неудовлетворительная предполетная подготовка экипажа к полету по маршруту. Вылет производился без рассмотрения действий на случай ухудшения погодных условий;

выполнение экипажем полета с неудовлетворительной оценкой метеорологических условий по маршруту, что привело к попаданию ВС в зону осадков, уменьшающих видимость до значений, не позволяющих выполнять полеты по правилам визуальных полетов;

непринятие пилотом-инструктором решения о возврате на аэродром вылета или следовании на запасной аэродром при невозможности продолжать полет по правилам визуальных полетов;

принятие пилотом-инструктором ошибочного решения о посадке на площадку, подобранную с воздуха, и невыполнение экипажем необходимых процедур с целью определения пригодности этой площадки и ветровых условий на ней;

ошибка в расчете на посадку, что привело к приземлению в месте, не позволяющем безопасно завершить пробег самолета, и позднее принятие решения об уходе на второй круг.

Неиспользование пилотом-инструктором ремней безопасности, наиболее вероятно, привело к получению им травм, несовместимых с жизнью, при столкновении самолета со склоном оврага».

При расследовании были выявлены нарушения требований 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, допущенных ООО «Научно-технический центр «Эксперт-авиа» при проведении сертификационных испытаний самолета. В заключении ООО «Научно-технический центр «Эксперт-Авиа» отсутствовали данные о регулировке и результатах испытаний воздушного винта.



30.04.2011 в районе посадочной площадки «Свободный» (Краснодарский край) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения самолета Cetus A702 RA-1159G, принадлежащего физическому лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Cetus A702 RA-1159G (далее – комиссия) было установлено, что в день авиационного происшествия полеты на самолете Cetus A702 RA-1159G выполнялись с нарушением требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138.

В органы обслуживания воздушного движения был представлен план полета самолета Cetus A1000 RA-1777G. Примерно через 20 минут после посадки самолета Cetus A1000 RA-1777G на посадочной площадке «Свободный», несанкционированный взлет произвел самолет Cetus A702 RA-1159G, экипаж которого дезинформировал диспетчера, сообщив в качестве позывного бортовой номер «RA-1777G».

Комиссией по расследованию было установлено, что полет на самолете Cetus A702 RA-1159G производился для выполнения фигур сложного и высшего пилотажа, что запрещено руководством по летной эксплуатации.

В момент авиационного происшествия на борту самолета Cetus A702 RA-1159G находилось два человека: командир воздушного судна Данилов О.В. и пилот Подварко А.Т. Срок действия свидетельств пилотов-любителей Данилова О.В. и Подварко А.Т. закончился в марте 2011 года.

Было установлено, что Данилов О.В. имел общий налет 70 часов, в том числе на самолете Cetus A702 – 28 часов. Уровень профессиональной подготовки Данилова О.В. был недостаточным для выполнения фигур сложного и высшего пилотажа.

Пилот Подварко А.Т. имел общий налет 3400 часов. В 1986 году ему было присвоено звание «Мастер спорта СССР по самолетному спорту». Таким образом, пилот имел большой опыт полетов на высший пилотаж.

Комиссией было обращено внимание на то, что самолет Cetus A702 RA-1159G имел сдвоенное управление. Принимая во внимание уровень профессиональной подготовки Данилова О.В. и то обстоятельство, что за три дня до авиационного происшествия он получил травму (перелом) фаланги I пальца правой кисти руки, комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что выполнение фигур высшего пилотажа производилось пилотом Подварко А.Т.

По показаниям очевидцев авиационного происшествия было установлено, что при выполнении фигуры пилотажа «поворот на вертикали» произошло сваливание самолета в левый штопор. Отсутствие запаса высоты не позволило пилоту вывести самолет из штопора, что привело к столкновению самолета с землей с углом тангажа на пикирование 60 – 80 градусов и левым креном около



10 градусов. В результате авиационного происшествия командир воздушного судна и пилот погибли.

В ходе расследования были выявлены противоречия в содержании руководства по летной эксплуатации и руководства по технической эксплуатации самолета Cetus A702 RA-1159G, свидетельствующие о его некачественной сертификации в качестве единичного экземпляра воздушного судна в Центре сертификации единичных экземпляров воздушных судов ООО «Летно-технический центр «ЭЛИЦ СЛА». Недостатки в проведении Центром сертификации единичных экземпляров воздушных судов ООО «Летно-технический центр «ЭЛИЦ СЛА» работ по проверке эксплуатационной документации уже выявлялись по результатам расследования катастрофы самолета «Гранд-187» RA-0967G, происшедшей 13.07.2010 в Краснодарском крае.

По заключению комиссии:

«Катастрофа самолета Cetus A702 RA-1159G, наиболее вероятно, произошла в результате его сваливания в левый крутой штопор на предельно-малой высоте при выходе из фигуры высшего пилотажа «поворот на вертикали» из-за ошибки в технике пилотирования и стала следствием сочетания следующих неблагоприятных факторов:

выполнение полетов на высший пилотаж на самолете, не предназначенном для данного вида полетов;

активное пилотирование самолетом пилотом с места пассажира, что затрудняло считывание скорости и высоты с приборов, расположенных в левой части приборной доски;

недостаточный опыт пилота на выполнение полетов на высший пилотаж на самолете Cetus A702.

Нельзя исключить «инстинктивного» воздействия на рычаг управления самолетом со стороны командира воздушного судна.

Предельно-малая высота полета не позволила вывести самолет из штопора.

Отсутствие на самолете световой и звуковой сигнализации, предупреждающей о приближении к сваливанию, и заметных естественных признаков приближения к критическим режимам, не позволило пилоту своевременно распознать и предотвратить развитие аварийной ситуации и переход самолета в левый крутой штопор».

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. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации Ю.И. Евдокимову в срок до 01.09.2011 организовать проведение проверки соблюдения требований 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, Центром сертификации единичных



экземпляров воздушных судов ООО «Летно-технический центр «ЭЛИЦ СЛА» и ООО «Научно-технический центр «Эксперт-Авиа». По результатам проверки принять решение об их привлечении в дальнейшем к проведению работ по оценке соответствия ЕЭВС требованиям к ЕЭВС, установленным Федеральными авиационными правилами «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденными приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118.

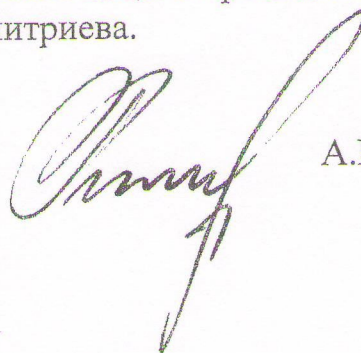
2. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

2.1. до 01.09.2011 довести настоящий приказ до эксплуатантов авиации общего назначения. Рекомендовать эксплуатантам авиации общего назначения до 20.09.2011 изучить результаты расследования катастрофы самолета «Сигма классик» RA-1188G и Cetus A702 RA-1159G с летным и инженерно-техническим персоналом;

2.2. до 10.09.2011 представить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации доклады об исполнении требований настоящего приказа.

3. Контроль за исполнением требований настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации В.И. Дмитриева.

Руководитель



А.В. Нерадько

