



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

ПРИКАЗ

19 декабря 2011.

Москва

№ 468

**Об авиационных происшествиях с самолетами
Х-32 «МИКС» RA-0921G и СП-30 RA-0060G**

19.05.2011 в Рязанской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Х-32 «МИКС» RA-0921G, эксплуатируемого Авиационным спортивно-техническим клубом (далее – АСТК) «АЭРО-МИКС».

Пилотом самолета выполнялись авиационно-химические работы по обработке полей. В десятом полете, закончившимся авиационным происшествием, взлетный вес самолета составлял 475 кг, центровка 35 % средней аэродинамической хорды, что не выходило за ограничения, установленные руководством по летной эксплуатации ЕЭВС самолета Х-32 «МИКС».

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Х-32 «МИКС» RA-0921G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что обработка поля производилась комбинированным способом с применением челночного и загонного методов. Несмотря на положения инструкции по выполнению авиационно-химических работ, АСТК «АЭРО-МИКС» при использовании челночного метода обработки сигнальщики не использовались.

Для выдерживания направления полета над обрабатываемым участком, пилот самолета использовал приемник системы спутниковой навигации GPS. При выходе из пятого гона произошел отказ приемника GPS, что, по заключению комиссии по расследованию, в дальнейшем могло отвлечь пилота от выдерживания безопасных параметров полета.

По результатам анализа, сохранившихся в приемнике GPS треков полетов, было установлено, что развороты выполнялись с кренами до 39°, что превышает ограничения руководства по летной эксплуатации – не более 30°.

Кроме того, комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что выполнение разворота для захода на обрабатываемый участок выполнялось в условиях, не отвечающих требованиям пункта 7.11 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле солнца менее 30°).

Допущенные ошибки и нарушения привели к тому, что при выходе из пятого гона произошло сваливание самолета. Самолет столкнулся с землей с тангажем на пикирование примерно 80°. В результате авиационного происшествия пилот самолета погиб.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы ЕЭВС самолета Х-32 «МИКС» RA-0921G явился выход воздушного судна на большие углы атаки, вследствие потери контроля командира воздушного судна за пространственным положением самолета в полете при выполнении разворота в сторону солнца, что привело к непреднамеренному уменьшению скорости, сваливанию, столкновению воздушного судна с земной поверхностью и гибели командира воздушного судна.

К вероятным факторам, способствовавшим возникновению катастрофической ситуации в полете, следует отнести:

нарушение требования пункта 7.11 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», запрещающего выполнять полеты с целью авиационно-химических работ, если высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;

отключение на выходе из пятого гона приемника спутниковой навигации, необходимого для точного выхода на следующую линию гона, что могло отвлечь внимание командира воздушного судна от контроля за пространственным положением самолета и режимом полета;

отсутствие сигнализации предупреждения выхода самолета на большие углы атаки;

дефицит высоты, который не позволил командиру воздушного судна вывести самолет из режима сваливания».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета Х-32 «МИКС» RA-0921G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-0921g.pdf.

08.07.2011 в Астраханской области произошла катастрофа ЕЭВС самолета СП-30 RA-0060G, эксплуатируемого ООО «Южный авиационный центр».

В день авиационного происшествия выполнялись авиационно-химические работы по обработке местности против саранчи. На борту самолета находился пилот и 100 литров ядохимикатов.

В первом полете, при выходе из второго гона, на высоте примерно 5 метров, произошло столкновение самолета с нижним проводом линии электропередач. По объяснению пилота, увлекшись поисками мест скопления саранчи, он поздно вышел из гона, что привело к столкновению с проводами.

В результате авиационного происшествия самолет получил значительные повреждения, пилот самолета не пострадал.

По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии ЕЭВС самолета СП-30 RA-0060G:

«Причиной авиационного происшествия явилось столкновение самолета с проводами линии электропередач вследствие неудовлетворительной осмотрительности при выполнении авиационно-химических работ в районе с препятствиями, наиболее вероятно, из-за отвлечения внимания на поиски очагов скопления саранчи на обрабатываемом участке местности».

Подробная информация об обстоятельствах авиационного происшествия приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета СП-30 RA-0060G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-0060g.pdf.

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. Начальникам межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации до 23.12.2011 довести настоящий приказ до эксплуатантов, выполняющих авиационно-химические работы.

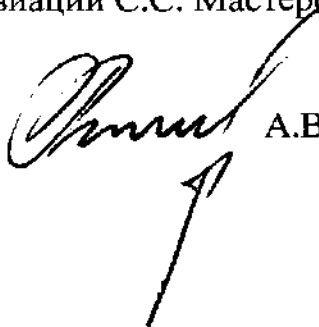
2. Рекомендовать эксплуатантам:

2.1. Изучить настоящий приказ со всем летным и инженерно-техническим персоналом.

2.2. Провести занятия с летным составом по особенностям визуальной осмотрительности при выполнении полетов на малых высотах и правилам полетов при выполнении авиационно-химических работ. Использовать настоящий приказ и информацию о результатах расследований других авиационных происшествий, происшедших при выполнении авиационно-химических работ, при подготовке к выполнению авиационно-химических работ в весенне-летний период 2012 года.

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

Руководитель

 А.В. Нерадько