

Об авиационных происшествиях с самолетами С-24R RA-1098G и «Авиатика-890СХ» RA-0831G

(Приказ Росавиации от 22.11.2010 № 492)

03.04.2010 на аэродроме Быково (Московская область) произошла авария единичного экземпляра воздушного судна (далее - ЕЭВС) самолета С-24RRA-1098G, принадлежащего частному лицу.

В день авиационного происшествия владелец воздушного судна планировал выполнение тренировочных полетов в районе аэродрома Быково. На борту самолета находился один пассажир, груз отсутствовал.

Комиссией по расследованию было установлено, что на этапах запуска двигателя и выруливания на исполнительный старт замечаний к работе двигателя и систем самолета не было. При выполнении взлета ветер был встречного направления 5-6 м/с, без порывов. В приземном слое воздуха от земли до 300 метров условий для возникновения турбулентности, которая могла привести к возникновению сдвига ветра и усилению ветра с высотой, не прогнозировалось. По объяснению командира воздушного судна, на разбеге для разгрузки передней стойки он отклонил штурвал «на себя». При этом на скорости 40 узлов самолет увеличил тангаж с отрывом основных колес от взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП). Согласно руководству по летной эксплуатации (далее - РЛЭ) ЕЭВС самолета С-24R скорость отрыва составляет 66 узлов. Комиссией был сделан вывод, что на этапе разбега отклонение штурвала «на себя» за нейтральное положение и сохранение этого положения по мере нарастания скорости, явилось основной ошибкой командира воздушного судна и привело к преждевременному отрыву самолета от ВПП.

Действия по парированию кабрирования, по объяснению командира воздушного судна, не привели к уменьшению тангажа, при этом начал развиваться левый крен. Командир воздушного судна принял решение о выключении двигателя и выполнении посадки перед собой.

В результате грубой посадки самолет получил значительные повреждения, пилот и пассажир не пострадали.

При анализе содержания РЛЭ ЕЭВС самолета С-24R был сделан вывод, что оно не устанавливает скорость подъема передней стойки, не содержит методики и технику выполнения взлета, порядок распределения внимания, особенности пилотирования воздушного судна при разгрузке передней стойки на взлете и действий пилота по предотвращению преждевременного отрыва самолета от ВПП.

Кроме того, в РЛЭ отсутствовал раздел, содержащий описание системы управления самолетом, информацию об углах отклонения аэродинамических органов управления, и соответствующем ходе штурвала и педалей. В РЛЭ ЕЭВС самолета С-24R также не содержалось информации о поведении самолета на больших углах атаки и рекомендаций по пилотированию при сваливании. В окончательном отчете комиссии по расследованию был сделан вывод, что экспертиза технической комиссией Центра по сертификации ЕЭВС ООО «Научно-технический центр «Эксперт-авиа» по состоянию эксплуатационной, пономерной документации, оборудования самолета и его идентификации были проведены формально.

Заключение по оценке соответствия единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения установленным требованиям к ЕЭВС не имело своего учетного номера. Величины скоростей сваливания самолета для различного положения механизации, указанные в формуляре самолета, не соответствовали параметрам, полученным по результатам летных испытаний. Результаты летных испытаний по оценке характеристик устойчивости и управляемости самолета, поведении самолета при выходе на большие углы атаки и сваливании, не нашли отражения в РЛЭ самолета.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие без человеческих жертв произошло в результате ошибочных действий командира воздушного судна на взлете, что привело к выходу самолета на большие углы атаки и его сваливанию, столкновению с земной поверхностью и повреждению конструкции самолета.

К факторам, приведшим к авиационному происшествию, следует отнести:

- недостатки РЛЭ ЕЭВС самолета С-24R (не указана скорость подъема передней стойки, отсутствует методика и техника выполнения взлета, особенности пилотирования воздушного судна при разгрузке передней стойки на взлете);
- недостаточный уровень летной натренированности КВС (за 2008 -2009 годы налет на самолете С-24R составил 31 час 15 минут);

- неправильное распределение внимания на взлете, что не позволило определить начавшийся подъем передней стойки шасси на малой скорости».

Аналогичные нарушения при сертификации ЕЭВС были выявлены при расследовании происшедшей 11.06.2010 в Ростовской области аварии ЕЭВС самолета «Авиатика-890СХ» RA-0831G, эксплуатируемого Негосударственным образовательным учреждением Ставропольский летно-технический клуб сверхлегкой авиации «РОСКАД».

В нарушение требований Федеральных правил использования воздушного пространства, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22.09.1999 № 1084, полет выполнялся за 1 час 35 минут до начала срока действия заявки на использование воздушного пространства.

Взлет производился с автомобильной дороги. По объяснению пилота, после отрыва самолет начал уклоняться от курса взлета вправо. В дальнейшем самолет столкнулся с землей и получил значительные повреждения. Пилот самолета не пострадал.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие без человеческих жертв с ЕЭВС самолетом «Авиатика-890СХ» RA-0831G произошло в результате его сваливания на этапе взлета при выполнении разворота на малой высоте и скорости после отрыва. Из-за недостатка высоты для выхода из режима сваливания произошло столкновение ЕЭВС с землей.

Авиационное происшествие стало возможным вследствие ошибок КВС в технике пилотирования и невыполнения требований РПП эксплуатанта по выполнению разворота после достижения высоты 50 метров и скорости 85...90 км/час.

Допуск к эксплуатации ЕЭВС, не имеющего естественных признаков приближения к сваливанию, при отсутствии соответствующей системы сигнализации, способствовал авиационному происшествию».

Комиссией по расследованию было установлено, что сертификация ЕЭВС проводилась Центром по сертификации малой авиации Московского авиационного института.

Потерпевший авиационное происшествие ЕЭВС самолет «Авиатика-890СХ» RA-0831G не имел естественных признаков приближения к режиму сваливания, при этом на нем отсутствовала предупредительная сигнализация о приближении сваливания, которая установлена на его аналоге самолете «Авиатика-МАИ-890СХ», имеющим сертификат типа.

Программой Центра по сертификации, утвержденной Росавиацией 14.12.2009, предусматривалось выполнение трех полетов со снятым и установленным сельскохозяйственным оборудованием, в том числе предусматривалась оценка поведения самолета на режиме близком к сваливанию.

Комиссией по расследованию был сделан вывод, что оценка поведения самолета на режиме близком к сваливанию центром по сертификации не проводилась. Выводы о возможности выполнения полетов на ЕЭВС самолета «Авиатика-890СХ» без предупредительной сигнализации о приближении сваливания сделаны не были.

С целью реализации профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальнику Управления поддержания летной годности гражданских воздушных судов Росавиации Ю.И. Евдокимову рассмотреть рекомендации комиссии по расследованию аварии ЕЭВС самолета C-24R RA-1098G в части совершенствования нормативных правовых документов, определяющих порядок сертификации и подтверждения летной годности единичных экземпляров воздушных судов. Подготовить соответствующее обращение в Минтранс России о внесении необходимых изменений в нормативные правовые акты.

2. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации В.В. Солдатову провести анализ отмеченных в окончательном отчете по результатам расследования аварии ЕЭВС самолета «Авиатика-890СХ» RA-0831G недостатков Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части, устанавливающей порядок допуска экипажей легких и сверхлегких воздушных судов к полетам при перерывах в полетах более 90 дней, в том числе и при выполнении авиационных работ, а также сроки прохождения квалификационной проверки экипажей легких и сверхлегких воздушных судов, выполняющих авиационные работы. По результатам анализа подготовить предложения о направлении в Минтранс России соответствующих предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты.

3. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящий приказ до сертифицированных эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения.

4. Контроль за выполнением требований настоящего приказа возложить на начальника
Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель А.В.Нерадько