МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

12 апреля 2013 г. Москва № 206

Об авиационных происшествиях с самолетами Ил-103 RA-61912 и Як-18Т RA-44422

22.07.2012, днем, в простых метеоусловиях, в районе населенного пункта Алеканово (Рязанская область) произошла катастрофа самолета Ил-103 RA-61912 принадлежащего частному лицу.

В нарушение требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138, полет выполнялся в воздушном пространстве класса С без разрешения на использование воздушного пространства. Срок действия сертификата летной годности самолета Ил-103 RA-61912 истек в мае 2001 года. Свидетельство о государственной регистрации гражданского воздушного судна было утеряно в 2001 году, для получения дубликата эксплуатант самолета в Росавиацию не обращался.

В момент авиационного происшествия левое кресло пилота занимал собственник самолета, не имевший свидетельства пилота. На правом кресле пилота находился пилот (летчик-испытатель Военно-воздушных сил), имевший действующее свидетельство пилота-любителя. Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Ил-103 RA-61912 (далее – комиссия по расследованию катастрофы самолета Ил-103 RA-61912) не было установлено, кто из них пилотировал воздушное судно в момент развития особой ситуации.

Кроме собственника самолета и пилота, на борту воздушного судна на заднем сиденье находился один пассажир.

Руководство по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета Ил-103 запрещает выполнять фигуры пилотажа с кренами более 60° и углами тангажа более ±30°. Минимальная высота выполнения фигур с набором высоты должна быть 1000 метров. При выполнении пилотажных полетов, РЛЭ самолета Ил-103 не допускает размещения пассажиров на заднем сиденье.

По результатам расследования было установлено, что в полете 22.07.2012 выполнялась фигура пилотажа, похожая на поворот на горке с большими углами тангажа. В процессе выполнения фигуры произошло сваливание самолета и

столкновение с землей. Все находившиеся на борту люди погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы самолета Ил-103 RA-61912:

«Катастрофа самолета Ил-103 RA-61912 произошла, наиболее вероятно, в результате его сваливания на предельно-малой высоте при выполнении фигуры пилотажа, похожей на поворот на горке с большими углами тангажа «поворот на вертикали», выполнение которой запрещено РЛЭ самолета Ил-103».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ил-103 RA-61912, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-61912.pdf.

Аналогичные нарушения правил выполнения полетов привели к катастрофе самолета Як-18Т RA-44422, принадлежащего частному лицу, происшедшей 01.09.2012 в районе населенного пункта Катунино (Архангельская область).

Катастрофа самолета Як-18Т RA-44422 произошла при выполнении фигуры пилотажа «горка».

В соответствии с РЛЭ самолета Як-18Т, при выполнении фигур простого и сложного пилотажа, на борту воздушного судна должно быть не более 2 человек, снабженных спасательными парашютами, максимальный взлетный вес самолета не должен превышать 1550 кг, центровка должна находиться в диапазоне 13 – 22 % САХ.

В нарушение указанных ограничений РЛЭ самолета Як-18Т, при выполнении акробатического полета на борту самолета, кроме пилота, находилось 3 пассажира, полетная масса составляла 1675 кг, центровка 25,1 % САХ.

После прохода на высоте не более 6 метров, с убранными шасси, над взлетно-посадочной полосой посадочной площадки Лахта (Катунино), пилот перевел самолет в интенсивный набор высоты с последующим вводом самолета в левый крен до 60°. В результате последовавших за этим ошибок в пилотировании произошло сваливание самолета в штопор и столкновение с землей. В результате авиационного происшествия пилот и пассажиры погибли.

По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Як-18Т RA-44422:

«Причиной катастрофы самолета Як-18Т RA-44422 явился непроизвольный срыв самолета в штопор из-за ошибок КВС в технике пилотирования при выполнении элемента акробатического полета («горка») и последующего левого разворота на малой скорости.

Сопутствующими факторами авиационного происшествия явились:

- превышение максимальной полетной массы для выполнения элемента «горка»;

- запредельно задняя центровка самолета для выполнения элемента «горка»;

- выполнение фигуры пилотажа «горка» на предельно малой высоте, исключающей возможность вывода самолета из штопора».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Як-18Т RA-44422, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-44422.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. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящий приказ до эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения и авиационных учебных центров.

2. Рекомендовать эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения и руководителям авиационных учебных центров:

2.1. изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с самолетами Ил-103 RA-61912 и Як-18Т RA-44422;

2.2. до 25.04.2013 изучить с летным составом содержащиеся в руководствах по летной эксплуатации эксплуатируемых типов воздушных судов ограничения при выполнении фигур сложного и высшего пилотажа, а также рекомендации по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания.

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

Руководитель А.В. Нерадько

Лучинин Валерий Владимирович
(499) 231 59 14