МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

25 сентября 2012 г. Москва № 626

Об авиационных происшествиях с самолетами СП-30ВТ RA-0547G и СН-701 RA-0061G

25.04.2012 в Волгоградской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета СП-30ВТ RA-0547G, принадлежащего ООО «Техносервис» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Пилотом самолета выполнялись авиационно-химические работы (далее – АХР). В соответствии с картой данных сертификата летной годности ЕЭВС самолета СП-30ВТ, на данном типе воздушного судна было запрещено выполнение авиационно-химических работ. Кроме того, срок действия сертификата летной годности закончился в мае 2010 года.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолета СП-30ВТ RA-0547G (далее – комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета СП-30ВТ) было установлено, что на заключительном этапе полета пилот самолета на высоте 15 – 30 метров выполнил энергичный разворот влево с креном примерно 40° при скорости полета 70 – 75 км/час. При этом, наиболее вероятно, самолет вышел на режим сваливания. В дальнейшем самолет на скорости 110 км/час, без крена, с углом тангажа на пикирование около 40° столкнулся с землей. В результате авиационного происшествия пилот погиб.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета СП-30ВТ:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета СП-30ВТ RA-0547G явилось выполнение пилотом АХР с превышением эксплуатационных ограничений по крену, приведшее на этапе набора высоты при выходе из гона к потере скорости полета, выходу самолета на закритические углы атаки и режим сваливания на малой высоте с последующим столкновением с земной поверхностью.

Способствующим фактором, наиболее вероятно, явился недостаточный контроль КВС за приборной скоростью полета при маневрировании на малой высоте. Отсутствие летного дела и летной книжки пилота не позволило определить его фактическую натренированность и уровень подготовки для выполнения АХР».

Подробная информация об обстоятельствах авиационного происшествия приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета СП-30ВТ RA-0547G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-0547g.pdf.

06.05.2012 в Краснодарском крае произошла авария ЕЭВС самолета СН-701 RA-0061G, принадлежащего частному лицу.

Выполнялся полет по маршруту посадочная площадка «Армавир – Красная Поляна» - аэродром «Хуторская». Кроме пилота на борту воздушного судна находился один пассажир. 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 заявки на использование воздушного пространства.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолета СН-701 RA-0061G (далее – комиссия по расследованию аварии ЕЭВС самолета СН-701) было установлено, что взлет на посадочной площадке «Армавир – Красная Поляна» производился не от начала взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП), при этом оставшаяся располагаемая длина ВПП составляла 400 метров, что не выходило за ограничения руководства по летной эксплуатации ЕЭВС самолета СН-701 (не менее 150 метров).

В процессе взлета отрыв самолета от земли произошел на скорости, примерно, 85 км/ч, длина разбега составила около 120 метров. После отрыва началось уклонение самолета влево от курса взлета, в направлении жилых построек. Для предотвращения столкновения с препятствиями пилот самолета резко отклонил ручку управления «на себя», вследствие чего самолет перешел в набор высоты с потерей скорости менее 60 км/час (минимально допустимая скорость для данного типа воздушного судна – 65 км/час).

На удалении 340 метров от посадочной площадки самолет столкнулся с деревьями и постройками частного дома хутора Красная Поляна. На месте авиационного происшествия возник пожар, в результате которого воздушное судно частично сгорело, пилот и пассажир не пострадали и самостоятельно покинули воздушное судно.

По заключению комиссии по расследованию аварии ЕЭВС самолета СН-701:

«Авария микросамолета СН-701 RA-0061G произошла, наиболее вероятно, в результате потери скорости, что привело к выходу самолета на режим парашютирования и столкновению с деревом с последующим возникновением пожара.

Потеря скорости самолета произошла, наиболее вероятно, из-за резкого взятия КВС ручки управления самолетом «на себя» для предотвращения столкновения самолета с наземным препятствием (домом).

Выход самолета на наземное препятствие произошел, наиболее вероятно, из-за потери контроля КВС над управлением самолета вследствие попадания его после взлета в зону с сильной турбулентностью и сдвигом ветра в приземном слое.

Авиационному происшествию способствовало:

незнание особенностей местной орографии и недооценка ветровой обстановки КВС при взлете с посадочной площадки Армавир – Красная Поляна с магнитным курсом 140°;

неполное использование грунтовой взлетно-посадочной полосы, занятие исполнительного старта не от торца взлетно-посадочной полосы, а из района контрольной точки аэродрома;

неготовность КВС к действиям при попадании в зону сильной турбулентности и сдвига ветра;

отсутствие учебно-методической литературы для пилотов сверхлегких воздушных судов по условиям возникновения турбулентности атмосферы, сдвига ветра в поверхностном пограничном слое до высоты 100 м и действиям при попадании в эти условия».

Подробная информация об обстоятельствах авиационного происшествия приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета СН-701 RA-0061G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-0061g.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 межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

1.1. до 30.09.2012 довести настоящий приказ до эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения;

1.2. рекомендовать эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения:

изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолета СП-30ВТ RA-0547G и ЕЭВС самолета СН-701 RA-0061G;

ознакомить летный состав с Руководством по сдвигу ветра и турбулентности на малых высотах (документ Международной организации гражданской авиации № 9817 AN/449).

2. 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