



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

22 октября 2020г

Москва

№ 1309-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов автожиром «Калидус» RA-0038A, самолетами С-72 RA-2613G и «Элитар-Сигма» С4Е-006 RA-1955G

26.05.2018 днем при выполнении взлета с аэродрома Богородск (Нижегородская область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) автожиром «Калидус» RA-0038A частного лица в результате преднамеренного создания пилотом самолета бокового скольжения после отрыва от взлетно-посадочной полосы, приведшего к потере высоты и столкновению с земной поверхностью.

28.02.2019 днем при выполнении полета в районе г. Коломна (Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом С-72 RA-2613G частного лица в результате выхода самолета на закритические значения угла атаки и последующего сваливания.

31.08.2019 днем при выполнении фигуры пилотажа в районе посадочной площадки Минино (Клинский район, Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом «Элитар-Сигма» С4Е-006 RA-1955G частного лица в результате выхода самолета на закритические значения угла атаки и последующего сваливания.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС автожиром «Калидус» RA-0038A, самолетами С-72 RA-2613G и «Элитар-Сигма» С4Е-006 RA-1955G приведена в приложении к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 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:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, центров по сертификации единичных экземпляров воздушных судов (далее – ЕЭВС), юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, центров по сертификации ЕЭВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС автожиром «Калидус» RA-0038А, самолетами С-72 RA-2613G и «Элитар-Сигма» С4Е-006 RA-1955G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета (МАК) в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

требований пунктов 113 и 147 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138, в части получения разрешения органа ОВД на использование воздушного пространства при разрешительном порядке использования воздушного пространства, а также перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

требований пунктов 2.20 и 3.31 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части выполнения требований по наличию судовой документации на борту ВС и выдерживанию минимальных высот полета;

требований главы IV «Безопасные высоты (эшелоны) полетов» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51;

требований Приложения 1 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, в части соблюдения ограничений на выполнение акробатических полетов на ЕЭВС;

положений руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета эксплуатационных ограничений, изменений тяговых характеристик силовой установки ВС в зависимости от внешних условий, изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС на переходных режимах при

уменьшении скорости полета и увеличении угла крена, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания, а также по действиям при отказе двигателя в полете и предотвращению выхода ВС на режим сваливания;

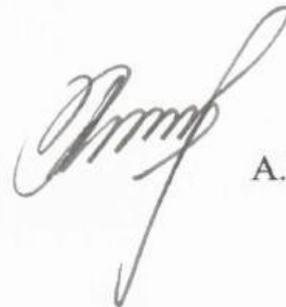
приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете, а также с преднамеренным маневрированием ВС на высотах менее безопасных (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории LOC-I и AMAN);

1.3. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

2. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов А.М. Шайкамалову направить обращение в адрес Ространснадзора о принятии дополнительных мер по реализации рекомендаций комиссий МАК.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Первый заместитель Министра транспорта
Российской Федерации – руководитель
Федерального агентства воздушного транспорта



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «22» октября 2020г № 1309-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами
воздушных судов автожиром «Калидус» RA-0038A, самолетами C-72 RA-2613G
и «Элитар-Сигма» C4E-006 RA-1955G**

26.05.2018 собственник единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) автожира «Калидус» RA-0038A при выполнении взлета с пассажиром на борту самолета (аэродром Богородск, Нижегородская область) на скорости около 70 км/ч заметил усиленную вибрацию фонаря кабины и открытое положение замка. Во избежание полного открытия фонаря, на высоте около 1,5 м, пилот создал боковое скольжение влево (для закрытия замка), вследствие которого произошло уменьшение высоты ВС, касание подстилающей поверхности стойками шасси с последующим отрывом, разворотом вправо и столкновением с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия (далее – АП) пилот и пассажир получили серьезные телесные повреждения, автожир разрушен.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию АП (далее – комиссия по расследованию) установлено, что сертификат летной годности ЕЭВС автожиру «Калидус» RA-0038A Росавиацией не выдавался. Собственник ЕЭВС не имел действующего свидетельства пилота гражданской авиации, медицинского заключения, полисов обязательных видов страхования, в том числе ответственности владельца ВС перед третьими лицами. В соответствии с требованиями пункта 11.3 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147, собственник ЕЭВС не имел права выполнять техническое обслуживание ВС. Учет ресурсов и сроков службы узлов и агрегатов ВС собственником не велся. Заявка на использование воздушного пространства класса «С» в орган ОВД не подавалась.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авария ЕЭВС автожира «Калидус» RA-0038A произошла из-за «просадки» ВС по высоте при выполнении маневра скольжения влево сразу после отрыва от ВПП, что привело к столкновению с подстилающей поверхностью. Необходимость маневра была обусловлена незакрытым состоянием фонаря кабины.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовали следующие факторы:

возможные конструктивные недостатки механизма запираания фонаря кабины, восстановленного КВС самостоятельно после авиационного происшествия, в котором ЕЭВС автожир «Калидус» RA-0038A побывал ранее;

отсутствие у КВС летной подготовки в качестве пилота СВС;
невыдерживание рекомендованных значений скорости и высоты при выполнении взлета.».

28.02.2019 командир воздушного судна (далее – КВС) ЕЭВС самолета С-72 RA-2613G прибыл на посадочную площадку «Северка» (Коломенский городской округ, Московская область) с целью выполнения работ в ангаре хранения ЕЭВС. В дальнейшем, после общения со знакомым, находящимся на посадочной площадке в личных целях, принял решение на выполнение полета с пассажиром на борту самолета.

По результатам расшифровки данных портативного приемника спутниковой навигации, проведенной комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию АП (далее – комиссия по расследованию), следует, что взлет и набор высоты ВС выполнялись в соответствии с Руководством по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС самолета С-72 RA-2613G. Полет в направлении г. Коломна выполнялся на высотах от 150 м до 200 м. КВС, после выхода на окраину г. Коломна на высоте полета около 170 м, приступил к выполнению разворотов с кренами до 30°. За 16 сек до АП зарегистрирован левый разворот с креном около 75° на скорости 190 км/ч с углом пикирования 35° и вертикальной скоростью снижения 20 м/с. В результате такого маневра самолет вышел на закритические значения угла атаки и режим сваливания с последующим падением на частный дом. В результате АП КВС и пассажир погибли, самолет разрушен.

Комиссией по расследованию установлено, что пилот выполнял полет в состоянии алкогольного опьянения, в отсутствие действующего медицинского заключения, доверенности на право управления ЕЭВС (имел доверенность на представление интересов собственника ЕЭВС, связанных с получением сертификата летной годности) и полисов обязательных видов страхования (жизни и здоровья членов экипажа ВС, ответственности владельца ВС перед третьими лицами). Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета С-72 RA-2613G истек 05.09.2018. В нарушение требования пункта 2.6 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147, в свидетельстве пилота отсутствует соответствующая квалификационная отметка о допуске к управлению ВС. Заявка на использование воздушного пространства класса «С» в орган ОВД не подавалась.

По заключению комиссии по расследованию:

«Катастрофа ЕЭВС самолета С-72 RA-2613G произошла из-за вывода самолета на закритические углы атаки и режим сваливания с последующим столкновением с землей при выполнении маневрирования – разворота с углом крена до 75°, что существенно превышает установленные РЛЭ ограничения (не более 45°).

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- выполнение КВС полета в состоянии средней степени алкогольного опьянения;

- отсутствие у КВС обучения и квалификационной отметки на данный класс ВС (самолет многодвигательный сухопутный).».

31.08.2019 собственник ЕЭВС самолета «Элитар-Сигма» С4Е-006 RA-1955G прибыл на посадочную площадку Монино (Клинский район, Московская область) для выполнения полетов с пассажирами на борту.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию АП (далее – комиссия по расследованию) выполнен анализ видеоматериалов аварийного полета, на которых зафиксировано выполнение ВС вертикального маневра («боевой разворот») на высоте около 15 м и скорости около 150 км/ч. При выходе в верхнюю точку фигуры пилотажа с тангажом на кабрирование более 20° и левым креном более 60° произошел выход самолета на закритические значения угла атаки и режим сваливания с последующим правым вращением и столкновением с земной поверхностью. Быстродействующую парашютную систему собственник ЕЭВС не задействовал. В результате АП собственник ЕЭВС погиб, пассажир получил серьезные телесные повреждения, самолет разрушен.

В ходе работы комиссией по расследованию АП установлено, что собственник ЕЭВС не имел действующего свидетельства пилота гражданской авиации, медицинского заключения, полисов обязательных видов страхования (жизни и здоровья членов экипажа ВС, ответственности владельца ВС перед третьими лицами), а также права на выполнение технического обслуживания ВС. Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета «Элитар-Сигма» С4Е-006 RA-1955G истек 19.05.2015 и далее не продлевался. Пономерная документация ВС не велась. Заявка на использование воздушного пространства класса «С» в орган ОВД не подавалась.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной катастрофы ЕЭВС самолета «Элитар-Сигма» С4Е-006 RA-1955G явилась ошибка в пилотировании при выполнении фигур пилотажа на малой высоте, что привело к выводу воздушного судна на закритические углы атаки и режим сваливания. Из-за недостатка высоты для вывода из режима сваливания произошло столкновение самолета с земной поверхностью.

Способствующими факторами АП, наиболее вероятно, явились:

- отсутствие у лица, управлявшего самолетом, профессиональной подготовки в качестве пилота;
- отсутствие на самолете сигнализации и естественных признаков, предупреждающих о приближении к режиму сваливания;
- отступление от положений эксплуатационной документации по выполнению процедур маневрирования.».

Подробная информация о результатах расследования АП с ЕЭВС автожиром «Калидус» RA-0038А, самолетами С-72 RA-2613G и «Элитар-Сигма» С4Е-006 RA-1955G приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

Лист согласования к документу № 1309-П от 22.10.2020

Инициатор согласования: Циккель В.В. Ведущий консультант отдела

Согласование инициировано: 02.10.2020 15:35

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **последовательное**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
1	Нерадько А.В.		Подписано 22.10.2020 13:44	-