



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

**П Р И К А З**

*29 ноября 2021г.*

Москва

№ 903-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с единичным экземпляром воздушного судна  
самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G**

18 сентября 2020 г. в районе населенного пункта Красное Слюдюково (Ульяновский район, Ульяновская область) при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G частного лица в результате ошибочных действий пилота при выполнении разворота, которые привели к потере скорости, выходу самолета на закритические углы атаки и режиму сваливания с последующим столкновением с земной поверхностью. Пилот погиб.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G 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 июня 1998 г. № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 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 и/или сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с

ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. Подготовку членов летных экипажей ВС к выполнению АХР осуществлять с учетом требований пунктов 7.3 и 7.7 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части определения расположения препятствий, которые могут создать угрозу безопасности полетов, и набора минимальной высоты над препятствиями для выполнения разворотов с выдерживанием значений кренов, установленных руководством по летной эксплуатации ВС;

1.2.3. Провести анализ выполнения рекомендаций по безопасности полетов, включенных в приказы Росавиации, изданные по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте и потерей управления в полете (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория LALT, LOC-I).

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;

1.4. Доклад о выполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов А.М. Шайкамалова.

И.о. руководителя

А.А. Новгородов

от «29» сентября 2020 г. № 903-П

**Обстоятельства авиационного происшествия с единичным экземпляром  
воздушного судна самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G**

18 сентября 2020 г. командиром воздушного судна (далее – КВС) на единичном экземпляре воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета С-2 «Синтал» RA-0931G выполнялись авиационно-химические работы (далее – АХР) в районе населенного пункта Красное Слюдюково (Ульяновский район, Ульяновская область).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что после выполнения первого гона КВС выключил химаппаратуру и приступил к выполнению набора высоты с одновременным разворотом влево. В процессе выполнения набора высоты путевая скорость снизилась со 100 км/ч до 90 км/ч, при этом, по мере разворота, попутная составляющая ветра увеличивалась. С учетом направления и скорости ветра, минимальная расчетная величина приборной скорости самолета составила 63 км/ч и, согласно Руководству по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС самолета С-2 «Синтал», соответствовала скорости сваливания самолета в сельскохозяйственном варианте с убранными закрылками. Разворот выполнялся с креном 30°, что при выдерживании постоянной высоты увеличивало скорость сваливания до 68 км/ч.

КВС, выполняя набор высоты с креном 30°, произвел разворот самолета в направлении, совпадающем с направлением ветра, что привело к снижению приборной скорости до 68 км/ч. Наиболее вероятно, при выполнении разворота в непосредственной близости от препятствия (граница лесного массива) КВС упустил контроль за скоростью полета, что при наборе высоты привело к выводу самолета на критические углы атаки и режим сваливания с последующим столкновением с земной поверхностью.

Маршрут полета по выполнению АХР проходил в воздушном пространстве класса «G». В нарушение пункта 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, план полетов для уведомления органов ОВД (управления полетами) или получения разрешения при использовании воздушного пространства класса «G» не предоставлялся.

Перед полетом КВС заправил самолет топливом (автомобильный бензин марки Аи-95) в объеме 10 л и химической жидкостью «Лост» в объеме 125 л. Взлетная масса составляла 480 кг, что не превышало максимальную взлетную массу (495 кг), указанную в РЛЭ ЕЭВС самолета С-2 «Синтал». Центровка составляла 33% САХ и находилась в разрешенном диапазоне центровок.

По данным ближайшей к месту авиационного происшествия авиационной метеорологической станции за 04:00 (UTC) значения направления и скорости ветра у земли составляли: 170° 9 м/с, порывы до 13 м/с.

По прогнозу ГАМЕТ на 18 сентября 2020 г. по зоне метеорологического обеспечения МДП (местный диспетчерский пункт) Ульяновск ожидалась опасная явления погоды в период времени с 03:00 до 06:00 (UTC):

ветер у поверхности земли  $190^{\circ}$  15 м/с;

умеренная турбулентность от земли до высоты 600 м.

КВС, перед вылетом, за получением метеорологической информации в АМСГ Ульяновск не обращался.

КВС управлял ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал», в нарушение требований пунктов 2.5 и 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 сентября 2008 г. № 147, не имея в свидетельстве пилота-любителя квалификационной отметки «самолет с одним двигателем сухопутный».

Сертификат летной годности ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» был выдан Приволжским МТУ Росавиации 26 ноября 2018 г. со сроком действия до 16 ноября 2019 г. и далее не продлевался.

Срок действия медицинского заключения КВС о годности к полетам частным пилотом истек 16 мая 2018 г. и, в нарушение требований пункта 7 Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 22 апреля 2002 г. № 50, далее не продлевался.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G произошло из-за вывода самолета на закритические углы атаки и режим сваливания при выполнении набора высоты с разворотом в непосредственной близости от препятствий (лесной массив) в направлении, совпадающем с направлением сильного порывистого ветра.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- неучет КВС влияния ветра при выполнении маневрирования;
- выполнение КВС маневра захода на очередной гон без учета положений п. 6.2.5 «Выполнение полетов на АХР» РЛЭ ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» (в части первоначального набора высоты после гона в развороте вместо набора по прямой);
- отсутствие на самолете естественных признаков, явно указывающих на приближение к критическим режимам полета, и устройств, сигнализирующих о приближении к режиму сваливания (не предусмотрены конструкцией ВС).».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом С-2 «Синтал» RA-0931G приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.