



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

19 августа 2019г.

Москва

№ 639-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами Су-29 RA-2828G и СП-30В RA-0264G

20.05.2018 при выполнении полета днем в районе посадочной площадки Куммолово (Ломоносовский район, Ленинградская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Су-29 RA-2828G частного лица в результате выхода воздушного судна (далее – ВС) на режим сваливания и последующего перехода в штопор.

27.05.2018 при выполнении полета на авиационно-химические работы (далее – АХР), в условиях вечерних сумерек, в районе населенного пункта Дудаченский (Фроловский район, Волгоградская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом СП-30В RA-0264G ООО «Техносервис» (г. Волгоград) в результате вывода ВС на закритические значения угла атаки и режим сваливания.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий 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 ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и 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 либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, 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 самолетом Су-29 RA-2828G и самолетом СП-30В RA-0264G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

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

- пунктов 7.3 - 7.7 и 7.11 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части правил выполнения АХР;

- руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета 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;

- требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с столкновением ВС с земной поверхностью в управляемом полете, выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория CFIT, LALT).

1.3. при подготовке поручений сертификационным центрам о проведении работ по оценке соответствия ЕЭВС требованиям 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, принимать во внимание прохождение сертификационными центрами процедур аккредитации в Федеральном агентстве воздушного транспорта.

1.4. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС АОН с целью выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

2. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову до 01.09.2019 подготовить обращение в адрес Минтранса России о рассмотрении рекомендаций комиссий Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами СП-30В RA-0264G и Су-29 RA-2828G.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации А.А. Новгорода.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «19» августа 2019 № 639-17

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами
воздушных судов самолетами Су-29 RA-2828G и СП-30В RA-0264G**

20.05.2018 при выполнении полета днем в районе посадочной площадки Куммолово (Ломоносовский район, Ленинградская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Су-29 RA-2828G частного лица.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что 20.05.2018 командир воздушного судна (далее – КВС) выполнил несколько тренировочных полетов на принадлежащем ему воздушном судне (далее – ВС) Су-29 RA-2828G с посадочной площадки Куммолово.

Из анализа материалов средств наружного наблюдения посадочной площадки Куммолово установлено, что КВС перед аварийным полетом, на рулении, долго ожидал очередности взлета с открытым фонарем кабины, а перед взлетом не проконтролировал его закрытие. После взлета ВС, в процессе увеличения скорости и набора высоты, наиболее вероятно, незакрытый фонарь кабины начал открываться от набегающего потока. КВС, пытаясь удержать фонарь кабины от полного открытия, на высоте около 100 м, выполнил разворот влево для посадки на посадочную площадку с обратным курсом. Наиболее вероятно, что попытка удержания фонаря кабины за внутреннюю ручку привела к ее поломке и его неуправляемому открытию. КВС продублировал сброс фонаря аварийной ручкой сброса фонаря, в результате чего набегающим потоком воздуха ему сорвало шлемофон, и, в последующем, наиболее вероятно, КВС потерял контроль за параметрами полета и управлением ВС, в результате чего произошло сваливание ВС влево с переходом в штопор. В результате авиационного происшествия (далее – АП) находившийся на борту КВС погиб, ВС разрушено и частично сгорело.

В ходе расследования АП комиссией по расследованию установлено:

КВС не выполнил требования пунктов 2.4 и 2.6 Руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета Су-29 RA-2828G;

в РЛЭ самолета Су-29 RA-2828G отсутствуют карты контрольных проверок;

ВС заправлялось типом топлива, не одобренным разработчиком двигателя;

периодическое техническое обслуживание ВС осуществлялось КВС, не имевшим, в нарушение требований пункта 1.3 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, свидетельства специалиста по обслуживанию ВС.

При расследовании АП выявлены недостатки в деятельности сертификационного центра ООО «ЛТЦ «ЭЛИЦ СЛА», который не аккредитован Росавиацией. Аналогичные недостатки в деятельности указанного сертификационного центра отмечались ранее.

По заключению комиссии по расследованию АП:

«Наиболее вероятно, катастрофа ЕЭВС самолета «Су-29» RA-2828G произошла из-за выхода ВС на режим сваливания с последующим переходом в штопор.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- невыполнение КВС предполетных процедур перед рулением и взлетом (контроль закрытия фонаря кабины);
- отвлечение внимания КВС от контроля за скоростью полета при попытке закрытия фонаря кабины после его открытия.»

27.05.2018 при выполнении полета на авиационно-химические работы (далее – АХР), в условиях вечерних сумерек, в районе населенного пункта Дудаченский (Фроловский район, Волгоградская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом СП-30В RA-0264G ООО «Техносервис» (г. Волгоград) (сертификата эксплуатанта не имеет).

Комиссией по расследованию АП установлено, что 25.05.2018 ЕЭВС самолеты СП-30В RA-0264G и СП-30В RA-0059G выполнили перелет в населенный пункт Дудаченский для выполнения АХР, где пилоты выполнили техническое обслуживание и дозаправку ВС топливом. 27.05.2018, около 17 часов, пилоты приняли решение на выполнение полетов на АХР. Перелетев к месту заправки химикатами и заполнив емкости химической жидкостью, пилоты приступили к обработке полей. Около 20 часов, в условиях вечерних сумерек (заход солнца в 19 час 59 мин), пилот ЕЭВС самолета СП-30В RA-0264G, после заправки емкостей химической жидкостью количеством около 180 л, выполнил шестой (аварийный) взлет и полет в сторону обрабатываемого поля, где, приступив к работе, получил визуальные и световые сигналы от пилота ЕЭВС самолета СП-30В RA-0059G, что находится на уже обработанном поле. Прекратив работу, пилот ЕЭВС самолета СП-30В RA-0264G выполнил набор высоты до 40 м и левым разворотом, со снижением, направился к необработанному полю. Расшифровка информации бортовой спутниковой системы слежения ВС показала, что в дальнейшем полет проходил вдоль лесопосадки на высоте около 5 м и скорости 100 км/ч над полем, которое расположено в юго-восточном направлении (запланированное обрабатываемое поле расположено в северном направлении). Наиболее вероятно, увидев по курсу следования ВС отдельно стоящее дерево, пилот на скорости около 90 км/ч выполнил отворот вправо на 30° с креном 45° и набор высоты до 30 м, а затем левый отворот с креном около 50°, что привело к уменьшению скорости полета до 65 км/ч и последующему сваливанию. Столкновение с земной поверхностью произошло носовой частью ВС с углом тангажа на пикирование около 70° и левым креном 45°. В результате АП находившийся на борту пилот погиб, ВС разрушено и частично сгорело.

В ходе расследования АП комиссией по расследованию установлено:

уведомления на использование воздушного пространства в орган ОВД не подавались;

маршрут полета в направлении обрабатываемого поля, в нарушение требований пунктов 7.5 и 7.6 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, проходил на высоте менее 50 м, и после захода солнца;

срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета СП-30В RA-0264G закончился 27.05.2017 и не продлевался;

в нарушение требований пункта 1 статьи 131 и пункта 1 статьи 132 Воздушного кодекса Российской Федерации договоры обязательных видов страхования ответственности владельца ВС перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или

здоровью либо имуществу третьих лиц, а также жизни и здоровья члена экипажа пилотируемого ВС при исполнении им служебных обязанностей, не заключались;

в комиссию по расследованию АП договоры на выполнение АХР между пилотом и сельскохозяйственными организациями не представлены;

пилот находился в состоянии средней степени алкогольного опьянения.

В соответствии с РЛЭ ЕЭВС самолета СП-30В RA-0264G полеты с установленной сельскохозяйственной аппаратурой выполняются с выпущенными закрылками на 15°. Скорость сваливания при полетной массе 495 кг и крене 45° с выпущенными закрылками на 15° составляет 71 км/ч (взлетная масса ВС в аварийном полете составляла около 594 кг). При выполнении полетов с максимальной полетной массой выполнять развороты с кренами более 28° запрещается.

По заключению комиссии по расследованию АП:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС микросамолетом СП-30В RA-0264G произошло, наиболее вероятно, вследствие вывода ВС на закритические углы атаки и режим сваливания при выполнении разворота с креном 45 – 50° (ограничение по крену 28° согласно РЛЭ) с последующим столкновением с земной поверхностью

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовало:

- нахождение КВС в состоянии алкогольного опьянения;
- выполнение полета на АХР в условиях вечерних сумерек;
- выполнение полета к обрабатываемым участкам на высоте менее 50 м над препятствиями;
- отсутствие на самолете устройств, сигнализирующих о приближении к режиму сваливания (не предусмотрены конструкцией ВС).».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом Су-29 RA-2828G и самолетом СП-30В RA-0264G приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.