



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

ПРИКАЗ

22 апреля 2015

Москва

№ 220

**О реализации мероприятий по результатам расследований
авиационных происшествий с самолетами С-2 «Синтал» RA-1224G,
С-2М «Синтал» RA-0152А и вертолетом SA-341G RA-1233G**

26.03.2014 в районе населенного пункта Тельманово (Калининградская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета С-2 «Синтал» RA-1224G, принадлежащего на праве собственности Калининградской области.

Катастрофа произошла в результате столкновения самолета с земной поверхностью после выполнения пилотом фигур сложного пилотажа, запрещенных для данного типа воздушного судна. Находившиеся на борту самолета пилот и оператор погибли.

11.09.2014 в районе населенного пункта Титово (Пензенская область) произошла катастрофа ЕЭВС самолета С-2М «Синтал» RA-0152А, принадлежащего ОАО «ТЯЖПРЕССМАШ» (сертификата эксплуатанта не имеет).

При выполнении захода на посадку в результате ошибочных действий экипажа произошел выход самолета на закритические углы атаки с последующим сваливанием и столкновением с землей. В результате авиационного происшествия пилот самолета погиб.

19.10.2014 в 1,5 км от береговой черты Васильевского острова (г. Санкт-Петербург) произошла катастрофа ЕЭВС вертолета SA-341G RA-1233G, принадлежавшего частному лицу.

Катастрофа явилась следствием столкновения вертолета с водной поверхностью из-за невыдерживания пилотом безопасной высоты при полете над водной поверхностью. Командир воздушного судна погиб, пассажир получил серьезные телесные повреждения.

При расследовании авиационных происшествий с ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» RA-1224G и ЕЭВС вертолета SA-341G RA-1233G было установлено, что пилоты находились в состоянии алкогольного опьянения.

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, и 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. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову до 30.04.2015 направить предложения в Минтранс России о внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части уточнения перечня видов авиационных работ в соответствии с пунктом 1 статьи 114 Воздушного кодекса Российской Федерации.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации до 10.05.2015 довести настоящий приказ до сведения соответствующих подразделений субъектов Российской Федерации, имеющих на праве собственности воздушные суда или заключающих договоры на оказание услуг по выполнению авиационных работ с использованием воздушных судов гражданской авиации, обратив их внимание:

на нарушения требований воздушного законодательства Российской Федерации, выявленные при расследовании катастрофы ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» RA-1224G, происшедшей 26.03.2014 в Калининградской области;

на необходимость обращаться в территориальный орган Росавиации с целью получения информации о соответствии требованиям воздушного законодательства Российской Федерации лиц и организаций, с которыми предполагается заключение договоров.

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда АОН, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС, собственников воздушных судов АОН:

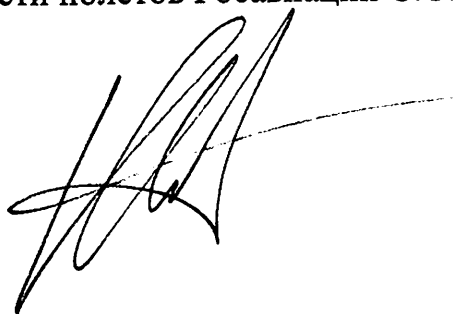
3.1. изучить с летным составом воздушных судов авиации общего назначения настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС самолетов С-2 «Синтал» RA-1224G, С-2М «Синтал» RA-0152А и вертолета SA-341G RA-1233G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.2. проанализировать указанные в окончательных отчетах по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами С-2 «Синтал» RA-1224G, С-2М «Синтал» RA-0152А и вертолетом SA-341G RA-1233G недостатки в подготовке к выполнению полетов. По результатам провести необходимые профилактические мероприятия;

3.3. обратить внимание летного состава на опасность выполнения фигур сложного и высшего пилотажа на воздушных судах, не допущенных для этих целей, а также наиболее распространенные ошибки, приводящие к потере управляемости в полете (приказ Росавиации от 23.05.2014 № 283 «О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с самолетами ЕХ-350 RA-0327G и Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G»).

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

И.о. руководителя

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

К.А. Махов

Приложение
к приказу Росавиации

от 22.04.2015 № 2290

**Обстоятельства авиационных происшествий с самолетами
С-2 «Синтал» RA-1224G, С-2М «Синтал» RA-0152А
и вертолетом SA-341G RA-1233G**

26.03.2014 на единичном экземпляре воздушного судна (далее – ЕЭВС) – самолета С-2 «Синтал» RA-1224G, принадлежащего на праве собственности Калининградской области, выполнялись авиационные работы по распространению антирабической вакцины против бешенства для диких плотоядных животных на территории Калининградской области.

На борту самолета находился пилот и оператор.

После выполнения работ по сбросу вакцины на заданном участке, следуя на базу, пилот выполнил запрещенную для данного типа воздушного судна фигуру пилотажа, похожую на «бочку». При выполнении второй «бочки» пилоту не удалось вывести самолет в горизонтальный полет ввиду малого запаса высоты и скоротечного развития ситуации. Самолет с правым креном 20°, углом тангажа на пикирование около 10° и скольжением влево столкнулся с землей. В результате авиационного происшествия пилот и оператор погибли.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» RA-1224G (далее – комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» RA-1224G) установила, что указанное воздушное судно было сдано в аренду некоммерческому партнерству (далее – НП) «Авиационный клуб «Гвардейский» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Эксплуатация воздушного судна в НП «Авиационный клуб «Гвардейский» была организована с многочисленными нарушениями:

пилот самолета не имел свидетельства специалиста гражданской авиации. Договор между пилотом и НП «Авиационный клуб «Гвардейский» на выполнение работ по распространению антирабической вакцины не заключался. Более того, на момент авиационного происшествия пилот находился в состоянии опьянения (при судебно-химическом исследовании в крови и моче трупа пилота был обнаружен этиловый спирт: в крови – 0,4 промилле, в моче – 0,5 промилле);

самолет эксплуатировался с воздушным винтом, ресурс которого превышал назначенный на 200 часов. В течение всего периода эксплуатации, начиная с установки двигателя на самолет 10.10.2007, на двигателе не были заменены изделия, имеющие ограниченный срок службы (5 лет с начала эксплуатации): резиновые и ПВХ шланги, мембраны карбюраторов (диафрагмы), топливный насос;

работы по периодическим и оперативным видам технического обслуживания выполнялись специалистами сторонних организаций, с которыми арендатор

самолета не заключал трудовых соглашений. Специалисты, обслуживающие самолет, не имели соответствующих свидетельств, требуемых воздушным законодательством Российской Федерации. Карты-наряды на выполнение технического обслуживания не оформлялись.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» RA-1224G:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета С-2 «Синтал» RA-1224G явилась ошибка пилотирования при выполнении фигуры пилотажа, похожей на «бочку» (РЛЭ самолета запрещает выполнять фигуры сложного пилотажа, к которым относится «бочка»), что привело к потере контроля за высотой полета и столкновению с землей.

Наличие в крови и моче пилота этилового спирта могло способствовать авиационному происшествию».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета С-2 «Синтал» RA-1224G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-1224g.pdf.

11.09.2014 в районе населенного пункта Титово (Пензенская область) в процессе перелета к месту стоянки после выполнения авиационно-химических работ произошла катастрофа ЕЭВС самолета С-2М «Синтал» RA-0152А, принадлежащего ОАО «ТЯЖПРЕССМАШ» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Заход на посадку выполнялся в ясную погоду за 8 минут до окончания гражданских сумерек. К моменту захода на посадку солнце было ниже горизонта на величину 4 – 5°.

При подлете к населенному пункту Титово пилот начал выполнять левый разворот с целью захода на посадку. В условиях сгущающихся сумерек и дефицита светлого времени, пилот, наиболее вероятно, форсировал заход на посадку, создавая большие крены, для выполнения которых необходимо увеличение вертикальной перегрузки (углов атаки). В процессе энергичного разворота, наиболее вероятно, самолет был выведен на закритические углы атаки с последующим сваливанием и столкновением с землей. Пилот самолета погиб.

По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-2М «Синтал» RA-0152А:

«Вероятной причиной авиационного происшествия с самолетом ЕЭВС С-2М «Синтал» RA-0152А явился его вывод на закритические углы атаки при выполнении разворота на малой высоте, при заходе на посадку в сумерках, что привело к сваливанию самолета с возможным переходом в штопор, столкновению воздушного судна с земной поверхностью и гибели пилота.

Фактором, способствовавшим авиационному происшествию, могло быть отсутствие подсветки приборов в кабине самолета, что затрудняет в условиях сумерек контроль за их показаниями».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с

ЕЭВС самолета С-2М «Синтал» RA-0152А, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-0152a.pdf.

19.10.2014 в 1,5 км от береговой черты Васильевского острова (г. Санкт-Петербург) произошла катастрофа ЕЭВС вертолета SA-341G RA-1233G, принадлежавшего частному лицу.

На борту вертолета находились пилот и 1 пассажир. При выполнении полета на малой высоте (примерно 10 метров) над гладкой водной поверхностью Финского залива вертолет столкнулся с водой, разрушился и затонул. Пилот вертолета погиб, пассажир получил серьезные телесные повреждения.

Комиссия межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС вертолета SA-341G RA-1233G (далее – комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС вертолета SA-341G RA-1233G) установила, что на момент авиационного происшествия пилот находился в состоянии алкогольного опьянения (в крови и моче обнаружен этиловый спирт с концентрацией в крови 1,1 промилле).

При расследовании также было установлено, что квалификационные и особые отметки в свидетельства пилота были сфальсифицированы, полет выполнялся с просроченным медицинским заключением.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС вертолета SA-341G RA-1233G:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом ЕЭВС SA-341G RA-1233G явилось искажение восприятия пилотом высоты при выполнении полета над спокойной зеркальной поверхностью воды на малой высоте (не более 10 м), что привело к неконтролируемому снижению с последующим столкновением вертолета с водной поверхностью. В момент АП пилот находился в состоянии алкогольного опьянения (1,1 ‰) и утомления после бессонной ночи».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолета SA-341G RA-1233G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-1233g.pdf.