



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

18 апреля 2018г

Москва

№ 313-П

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с воздушным судном Ан-2 RA-35171 и единичным экземпляром воздушного судна самолетом Ежик RA-0343G

02.09.2017 при выполнении демонстрационного полета днем на аэродроме «Черное» (Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с самолетом Ан-2 RA-35171, принадлежащим частному лицу.

Авиационное происшествие произошло в результате превышения эксплуатационных ограничений самолета и запоздалых действий пилота по выводу его из снижения на предельно малых высотах.

24.09.2016 при выполнении авиационно-химических работ в районе населенного пункта Терновка (Воронежская область) произошло авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Ежик RA-0343G, принадлежащим частному лицу.

Авиационное происшествие произошло в результате выхода самолета на режим сваливания из-за потери скорости полета при выполнении вынужденной посадки.

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 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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев воздушных судов (далее – ВС) авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-35171 и ЕЭВС самолетом Ежик RA-0343G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с авиационным персоналом по повторному изучению 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;

1.3. использовать средства массовой информации, кустовые совещания для информирования эксплуатантов и владельцев ВС АОН о необходимости строгого соблюдения требований статьи 35 и 36 Воздушного кодекса Российской Федерации, пунктов 4, 5, 16 и 17 Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 23.12.2009 № 249;

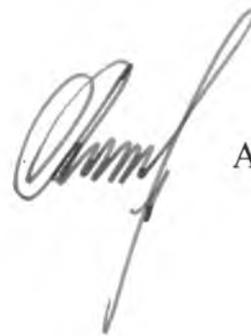
1.4. при получении обращения от администрации субъектов Российской Федерации на проведение мероприятий с использованием ВС гражданской авиации на аэродромах, вертодромах, посадочных площадках или аэродромах совместного базирования, подконтрольных территориальным органам Росавиации, контролировать соблюдение требований раздела XXVIII Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом от 31.03.2002 Минобороны России № 136, Минтранса России № 42, Росавиакосмоса № 51, а также принимать участие в согласовании программ проведения заявленных мероприятий, исключив возможность привлечения к полетам ВС гражданской авиации при отсутствии свидетельства о регистрации, сертификата летной годности (с истекшим сроком его действия), полисов обязательного страхования ответственности, предусмотренных воздушным законодательством Российской Федерации, свидетельств пилотов гражданской авиации с недействующими отметками.

2. Генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» И.Н. Моисеенко продолжить работу по реализации пункта 3 приказа Росавиации от 09.03.2017 № 180-П «Об утверждении Положения о порядке функционирования федеральной государственной информационной системы «Реестр эксплуатантов воздушных судов» и применения ее информации» и устранению текущих технических и организационных проблем для исключения выдачи разрешений на использование воздушного пространства в случаях полного или частичного отсутствия информации о ВС.

Доклад руководителю Росавиации о проделанной работе представить до 01.06.2018.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 18.04.2018 № 313-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с воздушным судном Ан-2
РА-35171 и единичным экземпляром воздушного судна самолетом
Ежик РА-0343G**

02.09.2017 днем на аэродроме «Черное» (Московская область) при выполнении демонстрационного полета в честь 70-летия со дня первого полета самолета Ан-2 произошла катастрофа самолета Ан-2 РА-35171, принадлежащего частному лицу.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия установила, что на аэродроме «Черное» планировалось выполнение демонстрационных полетов самолетов авиации общего назначения (далее – АОН). Экипаж самолета Ан-2 РА-35171 выполнил перелет на аэродром «Черное» с частного аэродрома «Северка». При проведении предполетного брифинга на аэродроме «Черное» экипаж был информирован о выполнении проходов над взлетно-посадочной полосой (далее – ВПП) и выполнении фигур простого пилотажа в диапазоне высот 100 – 600 м без превышения ограничений по скорости и крену. Активное пилотирование самолета в аварийном полете выполнял командир воздушного судна (далее – КВС). После взлета КВС выполнил полет по кругу с набором высоты до 400 м. После выполнения четвертого разворота КВС приступил к выполнению фигуры сложного пилотажа «бочка» с левым вращением, что не предусмотрено Руководством по летной эксплуатации самолета Ан-2. При выполнении снижения с превышением максимально допустимой скорости полета и развороте над ВПП влево на снижении с превышением максимально допустимого угла крена (около 70°- 80°) воздушное судно (далее – ВС) столкнулось с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия ВС разрушено и частично сгорело, находившиеся на борту ВС второй пилот и КВС погибли.

В ходе расследования авиационного происшествия было установлено, что самолет Ан-2 РА-35171 не имел действующего сертификата летной годности, а формуляры на ВС и двигатель, после ремонта ВС в 2008 году на ОАО «МАРЗ ДОСАФФ», не велись. Исследование авиационного топлива, используемого при заправке самолета Ан-2 РА-35171, показало смесь бензина и керосина. КВС и второй пилот в свидетельствах пилотов гражданской авиации квалификационных отметок о допуске к полетам на самолете Ан-2 не имели.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета Ан-2 РА-35171 явился неучет КВС особенностей пилотирования самолета Ан-2 на больших скоростях полета (увеличение потребного времени вывода ВС из крена из-за уменьшения углов отклонения элеронов за счет вытяжки тросовой проводки вследствие

значительного возрастания усилий в поперечном канале управления на скоростях 270 - 300 км/ч), что не позволило вывести ВС из снижения при выполнении маневрирования с большими углами крена на предельно малой высоте полета.

Способствующими факторами явились:

- пилотирование ВС на режимах, выходящих за ограничения, установленные РЛЭ самолета Ан-2;

- выполнение маневрирования на высоте, менее установленной для выполнения демонстрационного полета над аэродромом.».

24.09.2016 при выполнении авиационно-химических работ в районе населенного пункта Терновка (Воронежская область) произошла авария с единственным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Ежик RA-0343G, принадлежащим частному лицу.

Комиссия по расследованию авиационного происшествия установила, что пилот выполнял авиационно-химические работы (далее – АХР) на основе устной договоренности с руководителем сельскохозяйственной артели «Терновская». После заправки самолета топливом и десикантом в количестве 100 л пилот предпринял три неудачные попытки взлета. Заменяв топливо в топливной системе ВС, пилот выполнил взлет и пять гонов на выполнение АХР. Во втором вылете при выполнении десятого гона на выполнение АХР произошло падение мощности двигателя с последующим его останом. Пилот принял решение на выполнение вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, расположенную за лесополосой. Сосредоточив внимание на выдерживании высоты полета около 15 м, пилот скорость полета самолета не контролировал. После пролета ВС лесополосы, произошло уменьшение скорости полета и снижение с вертикальной скоростью более 5 м/с. ВС правой консолью крыла коснулось земной поверхности, развернулось вокруг своей оси по часовой стрелке на 160° и приземлилось на нижнюю часть фюзеляжа. В результате авиационного происшествия ВС получило значительные повреждения, находившийся на борту ВС пилот получил серьезные травмы.

В ходе расследования было установлено, что пилот имеет свидетельство коммерческого пилота с квалификационной отметкой о допуске к выполнению полетов на ВС типа Ан-2, Piper-36. Квалификационной отметки о выполнении полетов на ЕЭВС самолета Ежик пилот не имеет, что является нарушением требований части 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации и 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.

АХР на самолете Ежик RA-0343G выполнялись при отсутствии сертификата эксплуатанта на авиационные работы. Эксплуатационная документация ВС не велась. Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета Ежик RA-0343G закончился 17.04.2007.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом Ежик RA-0343G явилось сваливание на малой высоте полета из-за потери скорости при выполнении вынужденной посадки.

Необходимость выполнения вынужденной посадки была вызвана остановкой двигателя в полете, наиболее вероятно, из-за следующих отказов: разрушения компрессионных колец на поршнях цилиндров, повреждения лопаток крыльчатки нагнетателя и зависания клапанов выпуска, каждый из которых в отдельности или в совокупности могли привести к отказу двигателя.

Способствующим фактором явилась неудовлетворительная техническая эксплуатация воздушного судна.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с воздушным судном Ан-2 RA-35171 и ЕЭВС самолетом Ежик RA-0343G приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.