



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

ПРИКАЗ

05 сентября 2013г.

Москва

№ 555

**Об авиационных происшествиях с самолетами
С-2 RA-0001G и В-18Т RA-1594G**

16.08.2012 в районе населенного пункта Чигорак (Воронежская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета С-2 RA-0001G, принадлежащего частному лицу.

Выполнялись авиационно-химические работы по обработке полей. На борту самолета находился командир воздушного судна (далее – КВС), сроки действия свидетельства пилота и медицинский сертификат которого истекли 29.07.2011. Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета С-2 RA-0001G закончился 09.05.2012.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-2 RA-0001G (далее – комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-2 RA-0001G) установлено, что после взлета, на высоте 20 – 25, метров пилот приступил к выполнению левого разворота, в процессе которого приборная скорость уменьшилась со 110 км/час до 65 км/час (скорость сваливания при убранных закрылках в горизонтальном полете 63 км/час, а при крене 20° - 68 км/час). Пилот самолета не предпринял мер для увеличения скорости полета и продолжил набор высоты с выполнением левого разворота, что, наиболее вероятно, привело к выходу самолета на закритические углы атаки с последующим сваливанием и столкновением с землей.

В результате авиационного происшествия пилот погиб.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-2 RA-0001G:

«Причиной катастрофы ЕЭВС «С-2» RA-0001G, наиболее вероятно, явились ошибочные действия КВС при выполнении разворота, выразившиеся в недостаточном контроле за приборной скоростью и неучете ветровой обстановки при выполнении левого разворота, что привело к выходу самолета на закритические углы атаки, его сваливанию и последующему столкновению с земной поверхностью.

Отсутствие летного дела и летной книжки КВС не позволило комиссии однозначно определить уровень летной натренированности КВС в выполнении

полетов на данном типе самолета. КВС не имел права выполнять полеты в связи с тем, что были просрочены медицинский сертификат и пилотское свидетельство».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета С-2 RA-0001G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-0001g.pdf.

06.01.2013 в районе населенного пункта Подстепки (Самарская область) произошла авария ЕЭВС самолета В-18Т RA-1594G, принадлежащего частному лицу.

Выполнялся тренировочный полет над Куйбышевским водохранилищем. Самолетом управлял пилот, который в учебных авиационных организациях подготовку в качестве пилота не проходил и, соответственно, не имеет свидетельства пилота.

Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета В-18Т RA-1594G представлен не был. Календарный срок службы после последнего ремонта ЕЭВС самолета В-18Т RA-1594G (созданного на базе самолета Як-18Т) истек 30.06.1999. Кроме того, воздушное судно эксплуатировалось с истекшим календарным сроком службы воздушного винта, истекшим назначенным ресурсом и сроками службы колес, тормозов, шин, шлангов и рукавов воздушной, масляной и топливной систем.

После взлета КВС выполнил два прохода без посадки над посадочной площадкой на высоте 150 метров с последующим выходом на акваторию Куйбышевского водохранилища. По объяснению пилота, после выхода на Куйбышевское водохранилище самолет попал в облачность (нижняя граница облачности над водохранилищем была около 50 – 70 метров). Вследствие отсутствия навыков в полетах по приборам КВС принял решение снизиться под облака и вернуться на площадку. В процессе разворота, в условиях отсутствия видимости естественного горизонта из-за наличия густой дымки и неконтрастной снежной подстилающей поверхности водохранилища, КВС потерял пространственную ориентировку, упустил контроль за креном и высотой полета, в результате чего самолет с левым креном 60° столкнулся с поверхностью водохранилища.

В результате авиационного происшествия пилот получил травмы.

По заключению комиссии по расследованию аварии ЕЭВС самолета В-18Т RA-1594G:

«Причиной аварии самолета ЕЭВС В-18Т RA-1594G явилась потеря пилотом пространственной ориентировки в условиях ограниченной видимости при выполнении разворота на предельно малой высоте над заснеженной поверхностью, что привело к неконтролируемому увеличению крена самолета, снижению и столкновению ВС левой плоскостью с ледяной поверхностью водохранилища.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих неблагоприятных факторов:

отсутствием у КВС базовой подготовки в качестве пилота в какой-либо учебной авиационной организации, а также достаточного опыта, необходимого для самостоятельного управления воздушным судном;

неспособностью пилота оценить метеоусловия из-за отсутствия подготовки по метеорологии».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета В-18Т RA-1594G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-1594g.pdf.

Учитывая изложенное, в соответствии с 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. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации до 16.09.2013 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения;

2. Рекомендовать эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения изучить настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследования обоих авиационных происшествий с летным составом. Обратить внимание летного состава на требования пункта 2.8 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в соблюдении которых должен убедиться командир воздушного судна перед полетом в целях выполнения авиационных работ или авиации общего назначения.

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

Врио руководителя



Д.В. Савицкий