



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

П Р И К А З

30 сентября 2015

Москва

№ 631

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Скай Мастер RA-0862G и самолетом Ан-2 RA-84553

30.04.2014 днем в простых метеорологических условиях при выполнении учебного полета по кругу на посадочной площадке «Вихрево» (Московская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Скай Мастер RA-0862G частного лица.

В результате столкновения с деревьями, а затем с земной поверхностью воздушное судно (далее – ВС) разрушилось, командир ВС получил серьезные телесные повреждения, пилот-стажер погиб.

15.06.2015 днем после взлета при следовании к месту выполнения авиационно-химических работ в районе хутора Михайлов (Ростовская область) произошла авария самолета Ан-2 RA-84553 ООО «Вираз» (сертификата эксплуатанта не имеет).

Указанные авиационные происшествия произошли в результате отказа двигателя после взлета. 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 территориальных органов Росавиации до 19.10.2015 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты Ан-2, легкие и сверхлегкие ВС (далее – СВС), авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов ВС авиации общего назначения (АОН).

2. Начальнику Центрального МТУ Росавиации проконтролировать устранение выявленных в ходе расследования катастрофы недостатков в части внесения препятствий в створе ГВПИ-32 и ограничений на посадку в аэронавигационный паспорт посадочной площадки «Вихреево».

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты Ан-2, легкие ВС и СВС, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС и эксплуатантам ВС АОН изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-84553 и ЕЭВС самолетом Скай Мастер RA-0862G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

4. Авиационным учебным центрам, центрам по сертификации ЕЭВС, осуществляющим подготовку пилотов СВС, обратить внимание на рекомендации пункта 2.3 приказа Росавиации от 31.07.2012 № 495 «Об авиационных происшествиях с самолетами P2002 «Sierra» RA-1209G и P2002 «Sierra» RA-1333G» о необходимости проверки наличия в эксплуатационной документации ЕЭВС, оборудованных парашютной спасательной системой, требований по порядку ее эксплуатации при возникновении особых ситуаций в полете.

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

И.о. руководителя



К.А. Махов

**Обстоятельства авиационных происшествий с
с единичным экземпляром воздушного судна самолетом
Скай Мастер RA-0862G, Ан-2 RA-84553**

30.04.2014 днем в районе посадочной площадки «Вихреево» Московской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Скай Мастер RA-0862G частного лица.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авиационное происшествие с самолетом ЕЭВС Скай Мастер RA-0862G произошло в результате его столкновения с деревьями на опушке леса в непосредственной близости от торца взлетно-посадочной полосы при выполнении вынужденной посадки с отказавшим двигателем, что привело к потере скорости, управляемости и последующему столкновению самолета с земной поверхностью.

Наиболее вероятной причиной отказа двигателя явилось перекрытие подачи топлива через главный жиклер правого карбюратора кусочком резины, источник происхождения которого не установлен.

Действия командира воздушного судна при выполнении полета, возникновении и развитии аварийной ситуации были направлены на сохранение жизни экипажа, но не в полной мере соответствовали сложившейся обстановке, так как выполнение разворота на 180° в данных условиях не гарантировало безопасного возврата на аэродром. В условиях скоротечности развития ситуации и дефицита времени на принятие решения КВС не активировал установленную на воздушном судне парашютную систему, применение которой, вероятно, могло уменьшить тяжесть авиационного происшествия.

Развитию катастрофической ситуации, наиболее вероятно, способствовали следующие факторы:

- малая (около 60 – 70 м) высота отказа двигателя после взлета, исключающая безопасную вынужденную посадку без отворота для предотвращения столкновения самолета с препятствиями;

- наличие попутной составляющей ветра в первой фазе (и попутно-боковой во второй фазе) разворота на обратный курс для выполнения вынужденной посадки, что увеличило путевую скорость в развороте и его радиус;

- наличие высоких препятствий в полосе подходов и непосредственной близости (50 – 100 м) от торца взлетно-посадочной полосы посадочной площадки «Вихреево», затрудняющих безопасные взлет и посадку самолетов».

В ходе расследования авиационного происшествия было установлено, что полет выполнялся на воздушном судне, срок действия сертификата летной годности

которого истек, что является нарушением требований пункта 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Также было установлено, что перед полетом ручка привода метательного механизма быстродействующей парашютной системы (далее – БПС) не была расчехлена. Кроме того, в РЛЭ ЕЭВС самолета Скай Мастер отсутствовало дополнение по использованию БПС.

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета Скай Мастер RA-0862G приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет: www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-0862g.pdf.

15.06.2015 днем при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) в районе хутора Михайлов Тагинского района Ростовской области произошла авария самолета Ан-2 RA-84553.

КВС выполнял полет без второго пилота и с несовершеннолетним пассажиром на борту, что является нарушением требований РЛЭ самолета Ан-2 и пункта 7.11 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

В ходе расследования было установлено, что при передаче покупателю в собственность самолета Ан-2 RA-84553 указывалось на его техническое состояние, непригодность к выполнению полетов ввиду технических неисправностей и необходимость проведения ремонта в условиях авиаремонтного завода (далее – АРЗ). Однако ремонт воздушного судна в условиях АРЗ не был проведен, восстановление воздушного судна проводилось специалистами, не имеющими прав на техническое обслуживание и замену агрегатов (изделий) воздушного судна.

Полеты выполнялись на воздушном судне, не имеющем сертификата летной годности, контрольный облет воздушного судна после замены авиационного двигателя не проводился.

Перед началом АХР также не был выполнен контрольный облет, что является нарушением требований пункта 7.1 указанных федеральных авиационных правил.

КВС не имел действующего свидетельства пилота и медицинского заключения ВЛЭК.

На борту воздушного судна отсутствовали судовые документы, а обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами не было выполнено в нарушение требований пункта 1 статьи 67 и пункта 1 статьи 131 Воздушного кодекса Российской Федерации.

По заключению комиссии по расследованию авиационного события:

«Причиной авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-84553 явилось выполнение полетов на заведомо неисправном воздушном судне, что привело к отказу двигателя в полете и необходимости выполнения вынужденной посадки, в ходе которой произошло столкновение с ЛЭП, с последующим грубым приземлением, приведшим к разрушению конструкции и пожару.

Провести исследование и установить причину отказа двигателя не представляется возможным из-за необеспечения сохранности фрагментов самолета

после авиационного происшествия и отсутствия эксплуатационно-технической документации.

Принятие пилотом решения о прекращении взлета после обнаружения падения мощности двигателя на разбеге могло предотвратить авиационное происшествие».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-84553 приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет: www.mak.ru/russian/investigations/2015/report_ra-84553.pdf.