



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

ПРИКАЗ

26 февраля 2016 г.

Москва

№ 111

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами С-150 RA-1861G и А-22 Кречет RA-1935G

18.01.2015 в районе посадочной площадки Боровая (Тюменская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) самолета С-150 RA-1861G, принадлежавшего частному лицу.

При полете в условиях ограниченной видимости пилот допустил снижение ниже безопасной высоты, вследствие чего самолет столкнулся с ледовой поверхностью озера. Пилот погиб, пассажир получил серьезные телесные повреждения.

07.02.2015 в Ленинградской области произошла авария ЕЭВС самолета А-22 Кречет RA-1935G, принадлежавшего частному лицу.

В полете воздушное судно попало в условия обледенения, не позволяющие продолжить полет. Пилот использовал быстродействующую парашютную спасательную систему. В процессе приземления самолет столкнулся с деревьями и частично разрушился. Пилот получил серьезные телесные повреждения, пассажир не пострадал.

Авиационным происшествиям способствовали неудовлетворительный анализ метеоусловий в пункте вылета и по маршруту полета, а также непринятие своевременного решения о прекращении полета при ухудшении метеоусловий до значений, ниже установленных для выполнения полетов по ПВП, или при встрече с опасными метеорологическими явлениями.

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 15.03.2016 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения (АОН), авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС.

2. Начальнику Уральского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации А.Н. Шулепову до 20.03.2016 представить в Росавиацию доклад о принятых мерах с учетом рекомендаций в отношении посадочных площадок Боровая и Заячий, указанных в окончательном отчете комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-150 RA-1861G.

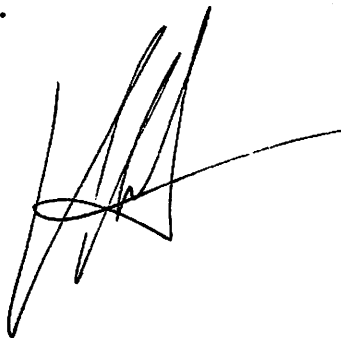
3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда АОН, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС, собственникам воздушных судов АОН:

3.1. изучить с летным составом воздушных судов АОН настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами С-150 RA-1861G и А-22 Кречет RA-1935G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.2. при проведении подготовки частных пилотов акцентировать внимание на правильных и своевременных действиях при встрече в полете с условиями погоды ниже минимума, установленного для полетов по ПВП, и опасными метеорологическими явлениями с учетом требований Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта С.С. Мастерова.

И.о. руководителя



К.А. Махов

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 26 февраля 2016 № 111

**Обстоятельства авиационных происшествий с ЕЭВС
самолетами С-150 RA-1861G и А-22 Кречет RA-1935G**

18.01.2015 днем в районе посадочной площадки Боровая (расположенной в 20 км юго-западнее города Сургут) произошла катастрофа ЕЭВС самолета С-150 RA-1861G.

На борту воздушного судна находились пилот и один пассажир.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-150 RA-1861G (далее – комиссия по расследованию) установила, что командир воздушного судна перед вылетом за метеорологической информацией на АМСГ аэропорта Сургут не обращался.

Согласно прогнозу погоды, видимость в районе полетов предполагалась 2000 м, нижняя граница облаков 150 м, временами в осадках ухудшение видимости до 1000 м. Фактическая погода аэродрома Сургут на момент вылета: видимость 2600 м, снег, сплошная облачность на 380 м, временами видимость 1000 м, снег, значительная облачность на 90 м.

По результатам квалификационной проверки, проведенной в соответствии с пунктом 2.22 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, пилотом-инструктором были определены минимальные значения метеорологических элементов, при которых пилот мог безопасно (по оценке пилота-инструктора) выполнять полеты: высота облачности 300 м, дальность видимости 4000 м.

Таким образом, несмотря на неблагоприятный прогноз и фактическую погоду, пилот принял решение о вылете, переоценив уровень своей подготовки.

Перед взлетом пилот получил значение давления QFE 751 мм рт. ст. Однако на высотомере, обнаруженном на месте катастрофы, было установлено давление 760 мм рт. ст. С таким значением давления, установленным перед вылетом, высотомеры показывали бы высоту около 200 – 280 м при полете на истинной высоте 100 м.

Выполняя полет с высотомерами, не выставленными по давлению аэродрома взлета (QFE) или минимального приведенному к уровню моря по маршруту полета (QNH), пилот нарушил требования пунктов 3.20 и 3.50 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

При полете над покрытой заснеженным льдом акваторией озера Сухой Аган самолет попал в зону сильных ливневых осадков в виде снега. Пилот потерял возможность визуально оценивать высоту полета и допустил снижение ниже безопасной высоты, в результате чего самолет столкнулся с заснеженной ледяной поверхностью озера. Пилот погиб, пассажир получил серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета С-150 RA-1861G явилась потеря пилотом контроля за высотой полета при попадании в условия ливневого снега, исключающие возможность визуального пилотирования. Наиболее вероятно, пытаясь восстановить визуальный контакт с наземными ориентирами, пилот выполнял полет со снижением. В условиях белизны, вызванной снегопадом, и белой подстилающей поверхности заснеженного озера пилот не смог правильно оценить высоту полета, что привело к столкновению самолета в управляемом полете с поверхностью замерзшего водоема, разрушению самолета и травмированию находящихся на нем людей.

Способствующими факторами могли быть:

- неудовлетворительный анализ метеобстановки и переоценка пилотом своих возможностей по выполнению полетов по ПВП в прогнозируемых и фактических условиях, хуже определенных пилотом-инструктором при проведении последней квалификационной проверки;

- неправильная установка давления на высотомерах;

- стремление выполнить предоплаченный полет».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом С-150 RA-1861G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

07.02.2015 днем в Ленинградской области произошла авария ЕЭВС самолета А-22 Кречет RA-1935G.

Выполнялся полет по маршруту посадочная площадка Кириши – Боровичи. На борту воздушного судна находились пилот и один пассажир.

Прогноз погоды в районе полета предусматривал: видимость 4000 м, слабый снег, дымку, облачность значительную слоистую, нижний край 150 м, значительную слоисто-кучевую на 400 м, верхняя граница 2000 м; умеренное обледенение в облаках и осадках в слое от 100 м до 2000 м, временами видимость 2000 м, ливневой снег с дождем, значительную слоистую облачность на 100 м, редкую кучево-дождевую облачность на 400 м, высоту нулевой изотермы 100 м.

Фактическая погода в районе происшествия: ветер 220° 3 м/с, видимость 2000 м, снег, дымка, облачность значительная слоистая, слоисто-кучевая на 200 м, температура минус 1°С.

Прогнозируемые и фактические метеоусловия способствовали обледенению.

Перед вылетом (со слов пилота) он получил информацию о фактической и прогнозируемой погоде по маршруту полета из сети Интернет.

После взлета с посадочной площадки в районе населенного пункта Кириши воздушное судно попало в условия обледенения, не позволявшие продолжить полет.

По объяснению пилота, на высоте 200 м стекла самолета стали матовыми и непрозрачными. Скорость полета начала снижаться с 140 км/ч до 120 км/ч. Несмотря на увеличение оборотов двигателя до максимальных, скорость упала до 60 км/ч, при этом сильно возросла вибрация всего самолета. Исходя из скоротечности развития обледенения, комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии ЕЭВС самолета А-22 Кречет RA-1935G было сделано предположение о попадании воздушного судна в условия переохлажденного дождя.

После того как самолет начал неуправляемо крениться влево, пилот использовал быстродействующую парашютную спасательную систему. В процессе приземления самолет столкнулся с деревьями и частично разрушился. Пилот получил серьезные телесные повреждения, пассажир не пострадал.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом А-22 Кречет RA-1935G явилось попадание воздушного судна, не оснащенного противообледенительной системой, в условия обледенения, не позволявшие продолжить полет.

Использование пилотом быстродействующей парашютной системы уменьшило тяжесть последствий авиационного происшествия».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом А-22 Кречет RA-1935G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.