



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

**ПРИКАЗ**

*05 февраля 2019г.*

Москва

№

*58-П*

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами СП-41 RA-1757G и X-32 В-2 «Бекас» RA-0168G**

16.06.2018 при выполнении полета днем в районе посадочной площадки Гелион (Алтайский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом СП-41 RA-1757G частного лица в результате выхода воздушного судна (далее – ВС) на закритические значения угла атаки и режим сваливания.

20.04.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Марченков (Ростовская область) произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом X-32 В-2 «Бекас» RA-0168G общества с ограниченной ответственностью «Авиакомпания «Агролет» в результате потери пилотом, находившимся в состоянии алкогольного опьянения, контроля за высотой полета ВС в процессе снижения.

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, 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:**

1.1. довести до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) на легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН) требования настоящего приказа;

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров,

осуществляющих подготовку (переподготовку) на легкие и сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами СП-41 RA-1757G и X-32 В-2 «Бекас» RA-0168G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей по повторному изучению:

- пунктов 124 и 147 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138;

- пункта 19 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 (далее – ФАП-118), и пункта 1 Приложения 1 ФАП-118;

- 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;

- требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с столкновением ВС с земной поверхностью в управляемом полете, выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория CFIT, LALT).

1.3. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС АОН.

2. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову до 20.02.2019 подготовить обращение в адрес Минтранса России о рассмотрении рекомендаций комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом СП-41 RA-1757G частного лица.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации А.А. Новгородова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение  
к приказу Росавиации

от 05.02.2019 № 58-11

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами  
воздушных судов самолетами СП-41 RA-1757G и X-32 В-2 «Бекас» RA-0168G**

16.06.2018 при выполнении полета днем в районе посадочной площадки Гелион (Алтайский край) произошло авиационное происшествие (далее – АП) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом СП-41 RA-1757G частного лица.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что пилот ЕЭВС самолета СП-41 RA-1757G (он же владелец воздушного судна (далее – ВС)) планировал выполнить полеты по маршруту: посадочная площадка Панфилово – посадочная площадка Гелион – посадочная площадка Панфилово в районе населенного пункта Барнаул. План полета на использование воздушного пространства класса «С» и «G» был подан в Новосибирский ЗЦ ЕС ОрВД, который выдал разрешения на выполнение полетов 16.06.2018. В первой половине дня 16.06.2018 пилот выполнил шесть полетов на другом самолете на посадочной площадке Панфилово. В нарушение требований статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации пилот, не имея свидетельства специалиста по техническому обслуживанию ВС, перед вылетом выполнил предполетное обслуживание и осмотр ЕЭВС самолета СП-41 RA-1757G, после чего выполнил взлет с посадочной площадки Панфилово и перелет на посадочную площадку Гелион с пассажиром на борту. Со слов очевидца, пилот выполнял фигуры пилотажа на предельно малых высотах. Последней из выполняемых фигур пилотажа была «петля Нестерова». После прохода верхней точки петли, на высоте около 180 м, при угле наклона траектории около 70° был выполнен поворот вокруг продольной оси самолета влево на угол около 90° с выводом ВС в горизонтальный полет на высоте около 40 м и разворотом вправо. Наиболее вероятно, в этот момент ВС вышло на критические значения угла атаки и режим сваливания. Из-за отсутствия запаса высоты, вывести ВС из режима сваливания пилот не смог. В результате АП ВС разрушено и частично сгорело, находившиеся на борту пилот и пассажир погибли.

В ходе расследования АП установлено, что акробатические полеты пилотом выполнялись в нарушение требований пункта 1 Приложения 1 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 (далее – ФАП-118). Карта данных действующего Сертификата летной годности ЕЭВС АОН (далее – СЛГ) самолета СП-41 RA-1757G содержит информацию о запрете выполнения акробатических полетов.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, причиной катастрофы самолета ЕЭВС СП-41 RA-1757G явилась ошибка пилота в технике пилотирования при выполнении фигур пилотажа на малой высоте, что привело к выводу воздушного судна на закритические углы атаки и режим сваливания. Из-за недостатка высоты для вывода из режима сваливания произошло столкновение самолета с земной поверхностью.»

20.04.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Марченков (Ростовская область) произошло АП (авария) с ЕЭВС самолетом Х-32 В-2 «Бекас» RA-0168G общества с ограниченной ответственностью «Авиакомпания «Агролет».

Комиссией по расследованию АП установлено, что был выполнен перелет ЕЭВС самолета Х-32 В-2 «Бекас» RA-0168G в район населенного пункта Марченков для выполнения авиационно-химических работ (далее – АХР). До начала обработки участка пилот принял решение на выполнение ознакомительного полета для определения с воздуха расположения препятствий и характерных ориентиров. Выполнив взлет с проселочной дороги, пилот занял высоту около 80 м и разогнал ВС до скорости 105 км/ч. По данным GPS-приемника, находившегося на борту ВС, в процессе следования по маршруту полета истинная высота ВС изменялась от 5 м до 90 м, а развороты выполнялись с кренами до 40°. В процессе выполнения имитации захода на гон, наиболее вероятно, пилотом был упущен контроль за высотой полета. ВС столкнулось с земной поверхностью передней частью фюзеляжа с отрицательным углом тангажа на повышенной вертикальной скорости. В результате АП ВС частично разрушено, пилот получил серьезные телесные повреждения.

В ходе расследования АП комиссией по расследованию было установлено, что пилот, в нарушение требований пункта 2.5 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128), находился в состоянии средней степени алкогольного опьянения. Полет, в нарушение требований пункта 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138, 20.04.2017 был выполнен без уведомления органов ОВД об использовании воздушного пространства. Также установлено, что пилот, в нарушение требований пункта 7.3 ФАП-128 и пункта 6.1.3.2 Руководства по летной эксплуатации ЕЭВС самолета Х-32 В-2 «Бекас» RA-0168G в сельскохозяйственном варианте, выполнял полет по осмотру участков перед выполнением АХР на высотах ниже установленных. В ходе эксплуатации ЕЭВС самолета Х-32 В-2 «Бекас» RA-0168G, при выполнении периодического технического обслуживания 20.03.2017, были выполнены работы по замене лопастей воздушного винта, данные которых не были внесены в карту данных действующего СЛГ, что является нарушением требований пункта 19 ФАП-118.

По заключению комиссии по расследованию авиационного события:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом Х-32 В-2 «Бекас» RA-0168G явилась потеря КВС контроля за высотой полета в процессе выполнения снижения на предельно малую высоту с последующим столкновением ВС с земной поверхностью из-за позднего принятия решения на вывод самолета в горизонтальный полет.

Способствующим фактором явилось выполнение КВС полета в состоянии алкогольного опьянения.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами СП-41 RA-1757G и Х-32 В-2 «Бекас» RA-0168G приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.