



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

ПРИКАЗ

14.03.2013

Москва

№ 131

Об авиационном происшествии с самолетом P2002 «Sierra» RA-1332G

06.03.2011 в районе посадочной площадки «Кузнецово» (г. Красноярск) произошла авария единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета P2002 «Sierra» RA-1332G, эксплуатируемого физическим лицом.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1332G (далее – комиссия по расследованию аварии ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1332G) было установлено, что на самолете была произведена доработка по установке лыж на колеса шасси.

Руководством по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» эксплуатация самолета в лыжном варианте не была предусмотрена. В нарушение требований 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, о проведении данной доработки орган, сертифицировавший самолет, извещён не был, самолет не был представлен для повторной оценки его соответствия требованиям к ЕЭВС.

Взлет производился с грунтовой взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП), покрытой слоем мокрого снега. По объяснению командира воздушного судна (далее – КВС), разбег самолета проходил без особенностей. На скорости 60 км/час был произведен подъем передней опоры шасси, отрыв самолета произошел на скорости 80 км/час.

По расчетам комиссии по расследованию, скорость 85 км/час была достигнута после 500 метров от места трагизации самолета для взлета, отрыв от земли произошел за пределами ВПП. При этом высота полета увеличилась не более чем на 1 – 2 метра, после чего произошло приземление на удалении 50 – 70 метров до проволочного ограждения аэродрома. Дальнейшее движение самолета по земле происходило на правой опоре шасси. На скорости 92 км/час самолет столкнулся с ограждением аэродрома, разрушился и загорелся. Пилот самолета получил серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию аварии ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1332G:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС P2002 «Sierra» RA-1332G произошло, наиболее вероятно, из-за сваливания самолета непосредственно после его отрыва от земли, приведшего к приземлению самолета, сопровождавшемуся столкновением с наземными препятствиями, разрушением самолета и наземным пожаром.

Причиной сваливания самолета, вероятно, явилось чрезмерное увеличение угла атаки самолета, предпринятое КВС для его отрыва от земли в ситуации, угрожающей столкновением с наземными препятствиями, сложившейся вследствие непринятия КВС мер по своевременному прекращению взлета при неудовлетворительной динамике разбега самолета.

Неудовлетворительная динамика разбега самолета была обусловлена его выполнением с использованием лыж, непредусмотренных РЛЭ самолета и создающих, при околонулевых и положительных температурах наружного воздуха, повышенное сопротивление движению самолета по заснеженной ВПП, существенно увеличивающее длину его разбега.

Непринятие мер по своевременному прекращению взлета при неудовлетворительной динамике разбега самолета связано, наиболее вероятно, с недостаточным опытом КВС по выполнению взлетов с использованием лыж компании «Datum inc» (серии 1500) в условиях околонулевых и положительных температур наружного воздуха.

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1332G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-1332g.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 в срок до 18.03.2013 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов – физических лиц, эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн, и центров по сертификации ЕЭВС.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам – физическим лицам, эксплуатирующим самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн:

2.1. изучить настоящий приказ и окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета P2002 «Sierra» RA-1332G с летным составом и инженерно-техническим персоналом;

2.2. с летным составом ЕЭВС провести занятия по изучению ошибок в технике пилотирования и расчете взлетных дистанций, приводивших к авиационным происшествиям при выполнении взлета вследствие потери управляемости и сваливания (приказы Росавиации от 22.11.2010 № 492 «Об авиационных происшествиях с самолетами C-24R RA-1098G и «Авиатика-890CX» RA-0831G», от

25.09.2012 № 626 «Об авиационных происшествиях с самолетами СП-30ВТ RA-0547G и СН-701 RA-0061G»);

2.3. обратить внимание на требования 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.

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

Руководитель

 А.В. Нерадько