



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

ПРИКАЗ

28 октября 2013

Москва

№ 412

**Об авиационных происшествиях с самолетами
«Стриж К-10» RA-1482G, X-32 Бекас-АС RA-0502G
и вертолетом IAR-316B RA-1881G**

Анализ причин авиационных происшествий с воздушными судами авиации общего назначения указывает на большое число событий, связанных с потерей управляемости в полете в результате выполнения недопустимых маневрирования с нарушением ограничений руководства по летной эксплуатации или карты данных сертификата летной годности единичного экземпляра воздушного судна.

За период с 2005 года по этим причинам произошло 26 авиационных происшествий, из которых 19 закончились катастрофами с гибелью 18 пилотов и 19 пассажиров.

10 из 26 авиационных происшествий были связаны с сознательным нарушением правил выполнения полетов и недооценкой пилотами своих навыков выполнения акробатических полетов. В ряде случаев пилоты идут на нарушения даже не смотря на то, что предупреждающие надписи о недопустимости выполнения фигур акробатического пилотажа нанесены непосредственно на приборной доске.

Примерами подобных авиационных происшествий являются приведенные в приложении к настоящему приказу обстоятельства авиационных происшествий с самолетами «Стриж К-10» RA-1482G, X-32 Бекас-АС RA-0502G и вертолетом IAR-316B RA-1881G.

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 территориальных органов Росавиации в срок до 08.11.2013 довести настоящий приказ до эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения и авиационных учебных центров.

2. Рекомендовать эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения и руководителям авиационных учебных центров и центров по сертификации единичных экземпляров воздушных судов:

2.1. изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по

результатам расследования авиационных происшествий с самолетами «Стриж К-10» RA-1482G, Х-32 Бекас-АС RA-0502G и вертолетом IAR-316B RA-1881G;

2.2. обратить внимание летного состава:

на рекомендации, содержащиеся в приказе Росавиации от 12.04.2012 № 206 «Об авиационных происшествиях с самолетами Ил-103 RA-61912 и Як-18Т RA-44422», в части необходимости изучения с летным составом содержащихся в руководствах по летной эксплуатации эксплуатируемых типов воздушных судов ограничений на выполнение фигур сложного и высшего пилотажа, а также рекомендаций по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания;

на содержащиеся в руководстве по эксплуатации двигателей ROTAX 912 всех серий ограничения по эксплуатации двигателя при нулевых и отрицательных перегрузках.

2.3. принять к руководству рекомендации, содержащиеся в размещенном на сайте <http://lilienthal.all.biz/info-production> информационном письме разработчика самолетов типа Х-32 «Бекас» (ЗАО Авиационная фирма «Лилиенталь») от 20.09.2012 № 25 о выявленных случаях скрытого разрушения в узлах крепления подкосов крыла к фюзеляжной балке и крылу вследствие расслаивающей коррозии материала и трещи.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

**Обстоятельства авиационных происшествий
с самолетами «Стриж К-10» RA-1482G, X-32 Бекас-АС RA-0502G
и вертолетом IAR-316B RA-1881G**

25.08.2012, днем, в простых метеоусловиях, в районе населенного пункта Никольское (Московская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета «Стриж К-10» RA-1482G, принадлежащего частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G (далее – комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G) было установлено, что пилот самолета, в нарушение требований нормативных правовых актов, выполнял полеты, не имея свидетельства пилота.

На момент авиационного происшествия ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G не имел сертификата летной годности. Воздушное судно готовилось к полету техником, не имевшим свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Авиационное происшествие произошло при выполнении демонстрационного полета. Кроме пилота на борту воздушного судна находился 1 пассажир.

Руководство по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G запрещает выполнение сложного и акробатического пилотажа.

Комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G пришла к выводу о том, что выполнение пилотом акробатических полетов могло привести к выключению двигателя, потере скорости и, как следствие, к сваливанию и срыву самолета в штопор. Несмотря на то, что самолет был оборудован парашютной спасательной системой, пилот ей не воспользовался.

В результате авиационного происшествия пилот и пассажир погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета ЕЭВС «Стриж К-10» RA-1482G явился вывод самолета за ограничения РЛЭ при выполнении фигур пилотажа, что привело к самовыключению двигателя, потере скорости, сваливанию самолета с последующим переходом в штопор и столкновению с землей.

Самовыключение двигателя, наиболее вероятно, произошло по причине прекращения подачи топлива при отрицательных перегрузках.

Пилот не имел допуска к выполнению полетов на самолете «Стриж К-10».

Использование быстродействующей парашютной системы, наиболее вероятно, позволило бы уменьшить тяжесть последствий авиационного происшествия».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-1482g.pdf.

18.11.2012, днем, в простых метеоусловиях, в районе посадочной площадки Белореченск (Краснодарский край) произошла катастрофа ЕЭВС самолета X-32 Бекас-АС RA-0502G, принадлежащего частному лицу.

Срок действия свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна истек 18.10.2012.

В момент авиационного происшествия в передней части кабины находился пилот, в задней части кабины, также оборудованной органами управления самолетом, находился пассажир. Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета X-32 Бекас-АС RA-0502G (далее комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета X-32 Бекас-АС RA-0502G) не было установлено, кто из них пилотировал воздушное судно в момент развития особой ситуации.

Требования РЛЭ и ограничения карты данных, сертификат летной годности ЕЭВС самолета X-32 Бекас-АС RA-0502G запрещают выполнять штопор и фигуры акробатического и сложного пилотажа. Эти требования дополнительно были продублированы соответствующей надписью на приборной доске пилота.

Несмотря на эти требования пилот, по показаниям очевидцев, выполнял такие фигуры пилотажа, как штопор, петля и переворот. В процессе выполнения фигуры «переворот» произошло сваливание самолета и столкновение с землей. Все находившиеся на борту люди погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета X-32 Бекас-АС RA-0502G:

«Наиболее вероятно, причиной катастрофы ЕЭВС самолета X-32 Бекас-АС RA-0502G явилось нарушение пилотом условий эксплуатации самолета (пункта 10 Карты данных и РЛЭ самолета X-32 Бекас-АС, раздел «Эксплуатационные ограничения»), выразившееся в выполнении им запрещенных фигур акробатического и сложного пилотажа, что привело к сваливанию самолета, штопору и последующему столкновению с земной поверхностью».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета X-32 Бекас-АС RA-0502G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-0502g.pdf.

Комиссией по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета X-32 Бекас-АС RA-0502G был также отмечен конструктивный недостаток подкосов крыла самолета, заключающийся в недостаточной противокоррозионной защите внутренней поверхности наконечников крепления подкосов к конструкции фюзеляжа в реальных условиях эксплуатации.

На официальном сайте ЗАО Авиационная фирма «Лилиенталь» (разработчик самолетов типа Х-32 «Бекас») в сети Интернет (<http://lilienthal.all.biz/info-production>) 20.09.2012 было опубликовано информационное письмо № 25, адресованное эксплуатантам самолетов Х-32, в котором сообщалось о выявленных случаях скрытого разрушения в узлах крепления подкосов крыла к фюзеляжной балке и крылу вследствие расслаивающей коррозии материала и трещин. Разработчик самолета

Х-32 рекомендовал тщательно производить осмотр данных мест согласно Руководству по технической эксплуатации и Регламенту технического обслуживания. При обнаружении в узлах крепления подкосов расслаивающей коррозии, трещин и других неустраняемых на месте дефектов указывалось на необходимость, по согласованию с разработчиком, выполнить их замену, обеспечив противокоррозионную защиту.

Рекомендации, предложенные разработчиком в указанном выше письме владельцем самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G не были выполнены.

Нарушения правил выполнения полетов привели к аварии ЕЭВС вертолета IAR-316B RA-1881G, принадлежащего частному лицу, происшедшей 21.07.2013 в районе реки Шахе (Краснодарский край).

В соответствии с пунктом 2.10 РЛЭ на данном типе вертолета запрещается выполнять элементы воздушной акробатики. При расследовании авиационного происшествия было установлено, что перед посадкой, на высоте 20 метров над водной поверхностью реки Шахе, пилот начал выполнять недопустимые маневрирования (интенсивные развороты на висении), наиболее вероятно, с целью привлечь внимание отдыхающих на берегу реки людей.

При выполнении маневра пилот превысил допустимое значение установки шага несущего винта для данных условий полета, что привело к падению оборотов несущего винта. В результате неконтролируемого снижения вертолет столкнулся с поверхностью реки Шахе и получил значительные повреждения. Пилот не пострадал.

По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии ЕЭВС вертолета IAR-316B RA-1881G:

«Причиной авиационного происшествия явились ошибочные действия пилота по управлению вертолетом при выполнении не предусмотренного РЛЭ маневра на малой высоте, которые привели к «перетяжелению» (падению оборотов) несущего винта вертолета, неконтролируемому снижению и столкновению вертолета с поверхностью реки».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС вертолета IAR-316B RA-1881G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-1881g.pdf.