



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

18 июля 2014 г.

Москва

№ 359

**О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с автожирами «Калидус» RA-0038A и АГРО-001 RA-0128A**

12.07.2013 при выполнении показательного полета в районе города Брянска (по руслу реки Десна) произошло авиационное происшествие (катастрофа) единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) автожира «Калидус» RA-0038A, принадлежащего частному лицу.

20.09.2013 при выполнении полета по маршруту на северо-западной окраине города Краснодара произошло авиационное происшествие (авария) ЕЭВС автожира АГРО-001 RA-0128A, принадлежащего частному лицу.

Указанные авиационные происшествия произошли в результате невыдерживания пилотами автожиров безопасной высоты полета, неудовлетворительного изучения района полётов с учетом естественных и искусственных препятствий на местности и недостаточной осмотрительности в полёте.

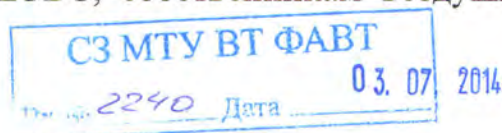
Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий приведена в приложении к настоящему приказу.

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 пунктом 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:

1.1. до 01.07.2014 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения (АОН), авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС;

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



1.2.1 изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС автожиров «Калидус» RA-0038А и АГРО-001 RA-0128А, размещенные в разделе «Расследования» официального интернет-сайта Межгосударственного авиационного комитета;

1.2.2. повторно довести до сведения летного состава легких и сверхлегких воздушных судов АОН требования:

главы VIII «Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации», утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51;

п. 10 «Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138;

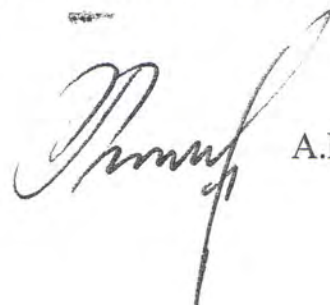
п.п. 2.1–2.8 раздела «Общие правила подготовки к полету», п.п. 2.20, 2.21 раздела «Руководства и судовые документы», п.п. 3.33.1–3.33.4 раздела «Правила визуальных полетов» Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

п. 1, приложение 1 раздела «Общие технические требования к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения», 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;

1.3. напомнить руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда АОН, авиационных учебных центров и собственникам ВС об ответственности, наступающей по законодательству Российской Федерации за выполнение полетов при отсутствии или с истекшим сроком действия сертификата летной годности.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение  
к приказу Росавиации

от 18.06.2014 № 359

**Обстоятельства авиационных происшествий  
с ЕЭВС автожиров «Калидус» RA-0038A и АГРО-001 RA-0128A**

12.07.2013 днем, при выполнении показательного полета, в простых метеорологических условиях, в районе города Брянска (по руслу реки Десна) произошло авиационное происшествие (катастрофа) ЕЭВС автожира «Калидус» RA-0038A, принадлежащего частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС автожира «Калидус» RA-0038A (далее – комиссией по расследованию) было установлено следующее, что на автожир «Калидус» RA-0038A было выдано Свидетельство о регистрации гражданского ЕЭВС и Сертификат летной годности гражданского ЕЭВС № 2082122777 со сроком действия до 20.08.2013. Командир воздушного судна (далее – КВС) имел действующее свидетельство пилота сверхлегкого воздушного судна (далее – СВС) и медицинское заключение.

12.07.2013 КВС «Калидус» RA-0038A в составе группы из двух автожиров (второй автожир RA-1647G) выполнял полет по маршруту посадочная площадка ООО «Агро Авиа Воскресенск» – аэродром Брянск (Бежица) в соответствии с планом полета. Полет по маршруту выполнялся в штатном режиме, без каких-либо отклонений, с ведением радиосвязи с пунктами ОрВД по пути следования. Посадка на аэродроме Брянск (Бежица) была выполнена в 13.05 по местному времени, продолжительность полета составила 2 часа 35 минут.

После посадки к КВС обратился директор базирующегося на аэродроме авиационно-спортивного клуба «Бежица» ДОСААФ РФ, выразил свою заинтересованность автожиром и попросил выполнить вместе с ним показательный полет. КВС «Калидус» RA-0038A согласился выполнить показательный полет, времени до окончания режима работы аэродрома было достаточно, полетное время позволяло выполнить этот полет. Предполетная подготовка ограничилась только проведением инструктажа по технике безопасности при полете на автожире.

Изначально планировалось выполнить полет по кругу, но так как в это же время на аэродроме производились парашютные прыжки, было решено выполнить полет по установленному маршруту № 5 (вдоль русла реки Десна) согласно инструкции по производству полетов аэродрома Брянск (Бежица). По указанию руководителя полетов (РП), полет должен был выполняться по правилам визуальных полетов на безопасной высоте 300 метров по давлению аэродрома. Надеюсь, что директор аэроклуба опытный летчик и хорошо знает район полетов своего аэродрома, КВС принял решение на вылет. При полете по маршруту № 5 с

целью ознакомления с характеристиками автожира выполнялись различные маневры, при этом, со слов КВС, пассажир неоднократно вмешивался в управление ВС.

В районе Савинского монастыря (ППМ Супонево) КВС выполнил несколько виражей и развернулся на обратный маршрут. По показаниям очевидцев события, автожир снизился перед автомобильным мостом через реку Десна до высоты 7–10 метров. В дальнейшем наблюдая, что до автомобильного моста ещё достаточное расстояние (около 300 м), и не замечая расположенных перед мостом опор и линий электропередач (ЛЭП), КВС не предпринял мер для набора безопасной высоты. Столкновение автожира с проводами ЛЭП произошло на удалении 200 м от моста и высоте около 10 м. В результате столкновения был оборван верхний провод ЛЭП, после чего, продолжая движение вперед, автожир столкнулся с проводами следующий ЛЭП, потерял скорость и, задрвав носовую часть фюзеляжа, упал в реку хвостом вперед. В результате авиационного происшествия автожир частично разрушился и затонул, находившийся на борту пассажир погиб, пилот получил серьезные телесные повреждения.

Из-за отсутствия на СВС средств объективного контроля и неоднозначных показаний КВС определить, кто перед столкновением управлял автожиром, комиссии не представилось возможным.

В ходе расследования комиссией установлено, что летная книжка пилота сверхлегкого воздушного судна (СВС) не заполнялась, лётные документы велись со значительными нарушениями, а все необходимые записи заносились на электронный носитель, утраченный, со слов пилота, при авиационном происшествии.

По заключению комиссии по расследованию: «Причиной катастрофы автожира «Калидус» RA-0038A явилось выполнение полёта на предельно малой высоте (около 10 м) над руслом реки Десна, что привело к столкновению с проводами двух близко расположенных линий электропередач, разрушению автожира и его последующему затоплению.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- недисциплинированность пилота, выразившаяся в нарушении указания РП о выдерживании высоты полёта по маршруту (300 м);
- неудовлетворительное изучение района полётов с определением естественных и искусственных препятствий;
- недостаточная осмотрительность КВС в полёте;
- отсутствие маркировки и малозаметность проводов ЛЭП на фоне моста и поверхности реки».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС автожира «Калидус» RA-0038A, размещенном в разделе «Расследования» официального интернет-сайта Межгосударственного авиационного комитета по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report\\_ra-0038a.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-0038a.pdf).

20.09.2013 днем, при выполнении полета по маршруту станция Новотитаровская (Динский район Краснодарского края) – хутор Веселый

(Крымский район Краснодарского края) на северо-западной окраине города Краснодара произошло авиационное происшествие (авария) автожира АГРО-001 RA-0128А, принадлежащего частному лицу. Полет выполнялся с целью перегонки ВС на новое место базирования.

Перед полетом по маршруту пилот автожира (КВС) выполнил два полета по кругу самостоятельно. Замечаний, со слов пилота, к работе силовой установки и органов управления не было. После посадки и дозаправки автожира КВС принял решение на вылет.

Взлет был произведен с грунтовой дороги (4 км южнее ст. Новотитаровской) в 11.44 по местному времени, с пассажиром (арендатором) на борту ВС.

Через 15 минут после взлета, при полете над строительной площадкой микрорайона «Немецкая деревня», КВС обнаружил, что номинального режима работы двигателя не хватает для выполнения горизонтального полета. КВС принял решение подобрать площадку с воздуха и произвести посадку. Выполнив левый вираж для подбора площадки, КВС произвел посадку на строительную площадку микрорайона «Немецкая деревня» с увеличенной вертикальной скоростью. При посадке деформировалась левая основная стойка шасси и автожир перевернулся.

КВС и арендатор были одеты в кожаные куртки и защитные шлемы, пристегнуты привязными ремнями, что позволило избежать серьезных травм при столкновении ВС с земной поверхностью.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии ЕЭВС автожира АГРО-001 RA-0128А (далее – комиссия по расследованию), было установлено, что владелец автожира заявку на сертификацию ЕЭВС в орган по сертификации не подавал и, соответственно, сертификат летной годности на автожир АГРО-001 RA-0128А не выдавался. Эксплуатационная документация (РЛЭ, РТО и РТЭ) на ЕЭВС автожира АГРО-001 RA-0128А не разрабатывалась.

Так же было установлено, что ранее, при выполнении одного из полетов на автожире АГРО-001 RA-0128А в феврале 2013 года, была аналогичная ситуация потери мощности двигателя, связанная с увеличением температуры охлаждающей жидкости, приведшая к вынужденной посадке ВС.

Данный авиационный инцидент был скрыт и не расследован согласно требованиям Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609. Эксплуатация ВС продолжалась без установления причины увеличения температуры охлаждающей жидкости двигателя.

Воздушное пространство в районе станицы Новотитаровской Динского района Краснодарского края отнесено к классу «С». В нарушение требований пункта 10 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138, полет ЕЭВС автожира «АГРО-001» RA-0128А 20.09.2013 осуществлялся без подачи плана и запроса разрешения на использование воздушного пространства, без уведомления органов управления полетами Кубанского центра ОВД о предстоящем полете и без выхода на радиосвязь к диспетчеру УВД.

По заключению комиссии по расследованию: «Авария автожира АГРО-001 RA-0128А произошла при выполнении вынужденной посадки из-за неустойчивой работы (потери мощности) автомобильного двигателя. Неустойчивая работа двигателя, наиболее вероятно, могла произойти вследствие перегрева двигателя из-за изменения штатной системы охлаждения силовой установки.

Неблагоприятными факторами, способствующими авиационному происшествию, явились:

- возможное образование «воздушной пробки» в системе охлаждения двигателя при эволюциях ВС, когда пароотводящая трубка расширительного бачка может оказаться ниже уровня головок блока цилиндра двигателя, из-за расположения расширительного бачка непосредственно над двигателем;
- несоответствие маркировки указателя температуры охлаждающей жидкости техническим характеристикам системы охлаждения, что могло способствовать позднему обнаружению КВС начала перегрева двигателя;
- выполнение полета на автожире, не имеющем сертификата летной годности, при получении которого недостатки системы охлаждения двигателя должны были быть выявлены;
- выполнение полета над строительной площадкой на высоте, не обеспечивающей в случае отказа двигателя безопасность посадки;
- позднее принятие КВС решения о выполнении вынужденной посадки».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС автожира АГРО-001 RA-0128А, размещенном в разделе «Расследования» официального интернет-сайта Межгосударственного авиационного комитета по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report\\_ra-0128a.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-0128a.pdf).