



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

*18 июля 2016г.*

Москва

№ 585

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами P2006T RA-1334G и СКС-1-01 RA-0594G**

07.12.2014 в районе посадочной площадки «Большое Грызлово» (Московская область) при выполнении тренировочного полета произошла авария самолета P2006T RA-1334G, принадлежавшего ООО «Авиационная компания «ЧелАвиа». Пилот получил серьезные телесные повреждения, пассажиров на борту воздушного судна не было.

Причиной авиационного происшествия явилась потеря управления в полете в результате ошибочных действий пилота, выполнившего взлет с полностью отклоненным на пикирование триммером управляемого стабилизатора.

13.06.2015 в Ярославской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета СКС-1-01 RA-0594G, принадлежавшего частному лицу. В результате авиационного происшествия находившиеся на борту воздушного судна два пилота погибли.

В ходе проведения расследования был установлен факт разрушения конструкции самолета в воздухе. Причиной разрушения явилась потеря устойчивости лонжерона крыла вследствие его недостаточной прочности.

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 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 до 25.07.2016:

1.1. довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, эксплуатантов и

собственников воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН), авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС;

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

1.2.1. изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами P2006T RA-1334G и ЕЭВС СКС-1-01 RA-0594G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. обратить внимание летного состава, эксплуатирующего самолеты типа P2006T:

на содержание и порядок выполнения карт контрольных проверок (в части проверки и контроля положения триммера стабилизатора) в соответствии с требованиями раздела 4 AFM самолета P2006T;

на действия при отказе управления триммером («Electric trim malfunction»), предусмотренные AFM самолета P2006T;

1.2.3. учитывать сведения, приведенные в разделе 1.16.2 Окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом СКС-1-01 RA-0594G, при разработке программ проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (пункт 14 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).

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение  
к приказу Федерального агентства  
воздушного транспорта

от 18.07.2016 № 585

**Обстоятельства авиационных происшествий  
с самолетами P2006T RA-1334G и СКС-1-01 RA-0594G**

07.12.2014 днем в районе посадочной площадки «Большое Грызлово» на самолете P2006T RA-1334G выполнялся тренировочный полет по кругу для отработки техники пилотирования. На борту самолета находился один пилот.

Взлетная масса воздушного судна составляла 1000 кг, центровка 24 % САХ, что не выходило за ограничения, установленные Руководством по летной эксплуатации (AFM) самолета P2006T.

По объяснению пилота, после взлета появился пикирующий момент, возраставший по мере роста скорости, для парирования которого требовалось прикладывать значительные тянущие усилия к штурвалу. По указателю на приборной доске пилот определил, что триммер стабилизатора находится в крайнем положении на пикирование. Попытки снять усилия при помощи электрического переключателя триммера, расположенного на штурвале, и механического штурвальчика, расположенного на пульте между кресел пилотов, не позволили восстановить управление самолетом. Предусмотренные AFM самолета P2006T действия при отказе управления триммером стабилизатора пилот не предпринимал.

На протяжении всего полета двигатели самолета работали на взлетном режиме. По мере роста скорости к штурвалу прикладывалось все больше усилий. На скорости 240 – 250 км/ч, при парировании пилотом пикирующего момента разрушилась правая рукоятка штурвала, а также была вырвана часть приборной доски в местах крепления правого и левого штурвалов. Следует отметить, что согласно AFM самолета P2006T при отказе триммера стабилизатора для управления самолетом может потребоваться нагрузка до 16 кг. В ходе расследования было установлено, что разрушение рукоятки штурвала (по результатам испытаний) происходит при нагрузке 97 кг.

Пилот принял решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома с убранными шасси. По объяснению пилота, из-за значительных тянущих усилий и поломки штурвала ему пришлось удерживать штурвал двумя руками, что не позволяло выполнить предусмотренные AFM самолета P2006T действия при отказе триммера и выполнении вынужденной посадки вне аэродрома.

В результате авиационного происшествия пилот получил серьезные телесные повреждения.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии самолета P2006T RA-1334G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что электрическая и механическая части системы управления триммером стабилизатора на момент авиационного происшествия были исправны.



В процессе опроса пилота после авиационного происшествия комиссия по расследованию отметила недостаточные знания пилота в части проверок при подготовке к полету, а также действий в случае неисправности в работе электрического триммера стабилизатора. С учетом этого было сделано заключение, что триммер находился в положении на пикирование до начала взлета, на что пилот не обратил внимания.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной авиационного происшествия явилась вынужденная посадка самолета Теспам Р2006Т вне аэродрома со значительным повреждением воздушного судна и травмированием пилота. Вынужденная посадка обусловлена неграмотными действиями КВС после взлета с полностью отклоненным триммером стабилизатора на пикирование, что, по мере нарастания скорости полета и увеличения тянущих усилий на штурвале, привело к поломке правой рукоятки штурвала и невозможности выдерживания горизонтального полета.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

- неудовлетворительной подготовкой КВС к полету в части проверки положения триммера стабилизатора перед взлетом;
- неправильными действиями при обнаружении триммера стабилизатора в полностью отклоненном на пикирование положении;
- невыполнением требований РЛЭ самолета Теспам Р2006Т при вынужденной посадке вне аэродрома в части выпуска закрылков перед посадкой, перекрытия топливных кранов и обесточивания самолета».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Р2006Т RA-1334G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

13.06.2015 на ЕЭВС самолете СКС-1-01 RA-0594G, принадлежавшем частному лицу, выполнялся полет по маршруту посадочная площадка «Агат» – посадочная площадка «Черноголовка».

Через 8 минут после взлета, на удалении 5,2 км от площадки «Агат» самолет столкнулся с земной поверхностью в перевернутом положении с небольшой поступательной скоростью и отрицательным углом тангажа. Оба пилота, находившиеся на борту воздушного судна, погибли. После столкновения с землей на месте авиационного происшествия возник пожар.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета СКС-1-01 RA-0594G (далее – комиссия по расследованию) был установлен факт разрушения конструкции самолета в воздухе.

Исследование фрагментов конструкции самолета показало, что в полете произошло разрушение силовых элементов крыла ЕЭВС самолета СКС-1-01 RA-0594G из-за приложения однократной нерасчетной нагрузки. Разрушение крыла явилось следствием потери устойчивости и разрушения стенки лонжерона.

По результатам расследования был сделан вывод о том, что недостаток прочности лонжерона связан с ошибками при проектировании самолета в ООО «СКС-Аэропланы» (имеет лицензию на осуществление разработки,

производства, испытания и ремонта авиационной техники, выданную Министерством промышленности и торговли Российской Федерации).

При сертификации самолета в центре по сертификации АОН «Центр по сертификации малой авиации МАИ», проведенной в соответствии с требованиями 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, недостатки в проектировании конструкции воздушного судна и в расчете прочности выявлены не были.

Комиссией по расследованию также было установлено, что пилот не был допущен к управлению воздушным судном данного типа, воздушное судно не имело сертификата летной годности. Эксплуатация и техническое обслуживание самолета проводились с отступлением от требований Руководства по технической эксплуатации и Руководства по техническому обслуживанию.

По заключению комиссии по расследованию:

«Катастрофа самолета ЕЭВС СКС-1-01 RA-0594G произошла в результате его разрушения в воздухе.

Авиационное происшествие (разрушение самолета в воздухе) явилось следствием потери устойчивости лонжерона крыла вследствие его недостаточной прочности.

Недостаточный запас прочности был обусловлен ошибками при проектировании самолета (расчет на потерю устойчивости лонжерона крыла не был выполнен либо выполнен некачественно), которые не были выявлены при сертификации ЕЭВС».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом СКС-1-01 RA-0594G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.