



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

23 декабря 2022 г.

Москва

№ 951-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами «Белый лебедь» RA-1815G и А-22ЮС RA-1242G

16 сентября 2021 г. днем при выполнении полета в районе озера Глубокое (в 71 км ю-в г. Советский, ХМАО-Югра) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее - ЕЭВС) самолетом-амфибией «Белый лебедь» RA-1815G частного лица, связанное с попаданием пилота в метеоусловия, не соответствующие продолжению полета по правилам визуального полета.

24 октября 2021 г. днем при выполнении влета с посадочной площадки «Аэродром «Ватулино» (г.о. Руза, Московская область) и набора высоты произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолетом А-22ЮС RA-1242G частного лица, связанное с усталостным разрушением узла навески крыльевого подкоса.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «Белый лебедь» RA-1815G и А-22ЮС RA-1242G 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 июня 1998 г. № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

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

1.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «Белый лебедь» RA-1815G и А-22ЮС RA-1242G;

1.2.2. Проконтролировать наличие действующих разовых проверок членов летных экипажей ВС в соответствии с требованием пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетными диспетчерами) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, с учетом выполнения пилотирования и маневрирования по правилам полетов по приборам.

1.2.3. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

требований пунктов 2.7, 2.7.1, 2.8, 3.31.1 – 3.33.4, 3.69 и 3.109 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части ознакомления КВС со всей имеющейся информацией, правил выполнения визуальных полетов, действий при встрече в полете с опасными метеорологическими явлениями погоды и условиями погоды ниже метеоминимума экипажа ВС;

требований пунктов 44, 46 116, 118, 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части представления плана полета ВС в оперативные органы ЕС ОрВД, разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства класса «С» и «G» и перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

порядка анализа метеоусловий и принятия решения на выполнение полета, а также по действиям при попадании в метеоусловия, не соответствующие уровню подготовки экипажа и установленному метеорологическому минимуму;

инструкций по применению быстродействующих парашютных систем, выполнению контрольных карт проверки по их работоспособности перед вылетом и отработкой действий и навыков в процессе эксплуатации ВС (в части касающихся) с проведением тренажей в кабине ВС на их применение;

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с попаданием в приборные метеорологические условия полета, к которым экипаж и (или) ВС не были допущены, и отказом или неисправностью систем ВС (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории UIMS и SCF-NP);

1.3. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем;

1.4. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 31 января 2023 г.

2. И.о. начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации М.И. Василенкову до 31 января 2023 г. подготовить информационное письмо Росавиации о необходимости систематического отслеживания юридическим и физическим лицам, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС для полетов в целях АОН, обязательной информации по поддержанию летной годности, выпускаемую разработчиками и изготовителями ВС (или прототипов) с целью своевременного выполнения применимых директив летной годности и бюллетеней для ВС, допуск которых к эксплуатации осуществляется на основании акта оценки ВС на соответствие применимым требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение 1
к приказу Росавиации

от «23» сентября № 951-П

Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами «Белый лебедь» RA-1815G и А-22ЮС RA-1242G

16 сентября 2021 г. днем в целях авиации общего назначения (далее – АОН) в районе г. Советский (ХМАО-Югра) выполнялся полет самолета-амфибии «Белый лебедь» RA-1815G. На борту воздушного судна (далее - ВС) находились командир воздушного судна (далее - КВС) и пассажир.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что самолет-амфибия «Белый лебедь» RA-1815G осуществлял стоянку и хранение на берегу озера Глубокое (ХМАО-Югра). КВС планировал выполнение полета по правилам визуального полета (далее - ПВП) к месту отдыха в районе озера Шумпавлинское четвертое и обратно (ХМАО-Югра).

В день авиационного происшествия в районе полета прогноз погоды в формате GAMET в площади № 2 (озеро Глубокое) включал:

видимость 3000 м, слабый ливневый дождь, дымка, локально в низинах и над реками видимость 500 м, туман.

облачность значительная с нижней границей 150 м, верхняя граница облачности 300 м, редкие кучево-дождевые облака с нижней границей 300 м. Локально в низинах и над реками облачность значительная с нижней границей 50 м, верхняя граница облачности 150 м.

умеренная турбулентность в слое от земли до 3000 м.

ветер: у земли 040°– 5 м/с порывы 14 м/с, температура у земли + 6°С; на высоте 600 м ветер 150°– 10 м/с, температура + 5°С.

минимальное давление, приведенное к уровню моря, QNH: 995 гПа / 746 мм рт. ст.

КВС принял решение на выполнение полета к месту базирования по погоде места отдыха, за метеорологической консультацией в уполномоченный метеорологический орган не обращался.

Погода в месте отдыха позволяла выполнить взлет ВС по ПВП, но наличие тумана над водной поверхностью озера Глубокое не позволило выполнить заход и посадку. Выполнив повторный заход на посадку, КВС убедился в отсутствии условий для выполнения посадки и приступил к набору высоты. Наиболее вероятно, КВС дальнейший полет выполнял в облаках по приборам (ЕЭВС к полетам по правилам полетов по приборам не допущен), а при выполнении маневрирования произошла потеря КВС контроля пространственного положения ВС, его неконтролируемое снижение и последующее столкновение с земной поверхностью на удалении около 3,8 км от озера Глубокое. В результате авиационного происшествия КВС и пассажир погибли, ВС разрушено.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлены нарушения требований:

пункта 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской

Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части не предоставления плана полета уведомительного порядка об использовании воздушного пространства класса «G»;

пунктов 2.3, 2.6 и 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетными диспетчерами) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147 (в свидетельстве частного пилота КВС отсутствовала квалификационная отметка, разрешающая выполнение полетов на гидросамолетах, отсутствие соответствующей квалификационной проверки);

статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации в части допуска ВС к полетам при наличии действующего сертификата летной годности (срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета-амфибии «Белый лебедь» RA-1815G истек в 2014 году);

пунктов 2.27, 2.28 и 2.31 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части учета наработки и технического обслуживания ВС.

Кроме того, КВС выполнял полеты в отсутствие действующего медицинского заключения.

Обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в соответствии со статьей 131 Воздушного кодекса Российской Федерации, не оформлялось.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом «Белый лебедь» RA-1815G явилась потеря КВС контроля за пространственным положением ВС при выполнении полета в несоответствующих ПВП метеоусловиях.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

отсутствие у пилота опыта и навыков выполнения маневров с использованием только основных пилотажных приборов, предусмотренных ФАП-147;

недостаточный анализ метеоинформации при принятии решения на вылет и в ходе полета.»

24 октября 2021 г. днем при выполнении взлета с посадочной площадки «Аэродром «Ватулино» (г.о. Руза, Московская область), в процессе набора высоты, произошло складывание правой консоли крыла ЕЭВС самолета А-22ЮС RA-1242G. Неуправляемое ВС столкнулось с земной поверхностью, разрушилось и загорелось. Находящиеся на борту ЕЭВС КВС и пассажир погибли, самолет уничтожен пожаром.

Комиссией по расследованию установлено, что КВС имел свидетельство пилота сверхлегкого воздушного судна со сроком действия до 14 февраля 2015 года. Полет выполнялся в воздушном пространстве класса G без уведомления органа ОВД. Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета А-22ЮС RA-1242G истек в 2015 году и далее не продлевался.

ЕЭВС самолета А-22МК RA-0591GBC исключен из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации в 2019 году на основании заявления собственника о его нелетном состоянии и необходимости списания.

ООО «Аэропракт» выпустил обязательный информационный бюллетень ИБ А22-05, предписывающий замену фюзеляжных подкосных узлов на самолете

А-22 на новые после наработки 2000 летных часов. Отсутствие у комиссии по расследованию документации на ВС не позволило установить порядок его технической эксплуатации. Результаты исследования правого крыльевого узла навески крыльевого подкоса проведенного в ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации» свидетельствуют, что складывание правой консоли крыла ЕЭВС самолета А-22ЮС RA-1242G в полете произошло из-за усталостного разрушения правого фюзеляжного подкосного узла А22.0.0225.00 крепления крыльевого подкоса.

На ВС была установлена быстродействующая парашютная система БПС-К-500-2, которой КВС в аварийной ситуации не воспользовался. Обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в соответствии со статьей 131 Воздушного кодекса Российской Федерации, не оформлялось.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы ЕЭВС самолета А-22ЮС RA-1242G явилось усталостное разрушение правого фюзеляжного узла навески крыльевого подкоса, что привело к складыванию в полете правой консоли крыла с последующим неуправляемым падением самолета, столкновению ВС с земной поверхностью и наземному пожару.

Способствующим фактором, наиболее вероятно, явилось невыполнение обязательного бюллетеня разработчика ВС по замене фюзеляжных подкосных узлов навески.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «Белый лебедь» RA-1815G и А-22ЮС RA-1242G приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.