



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

10 февраля 2021 г.

Москва

№ 79-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-40642 и единичным экземпляром воздушного судна дельталетом «Поиск-06П» RA-1711G**

20 февраля 2020 г. днем, после выполнения взлета с посадочной площадки «Магадан - 13 км» (г. Магадан, Магаданская область), произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Ан-2 RA-40642 ООО «Т-ЦЕМЕНТ» (сертификата эксплуатанта не имеет) в результате выхода самолета на закритические значения угла атаки и последующего сваливания.

04 августа 2020 г. днем, после выполнения несанкционированного взлета с посадочной площадки «Аэроград Можайский» (Можайский район, Московская область), произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) дельталетом «Поиск-06П» RA-1711G, принадлежащим государственному казенному учреждению Московской области «Мособлпожспас» (на правах оперативного управления) в результате столкновения с препятствием (деревом) при выполнении первого разворота.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-406421 и ЕЭВС дельталетом «Поиск-06П» RA-1711G 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, организаций по техническому обслуживанию, проводящих оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды, 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, организаций по техническому обслуживанию, проводящих оценку

соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды, 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 самолетом Ан-2 RA-40642 и ЕЭВС дельталетом «Поиск-06П» RA-1711G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета (МАК) в сети Интернет;

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

требований пункта 2.5 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части запрета выполнения или предпринятия попытки выполнять функции члена экипажа ВС в состоянии алкогольного опьянения;

требований пунктов 116, 124 и 147 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, а также перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

положений руководств по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) эксплуатируемых типов ВС в части учета эксплуатационных ограничений, изменений тяговых характеристик силовой установки ВС в зависимости от внешних условий, изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении угла крена, угла атаки, рекомендаций по предотвращению выхода ВС на режим сваливания, выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания, а также по действиям при отказе двигателя в полете;

требований раздела «Загрузка и центровка ВС» РЛЭ эксплуатируемых типов ВС; обязанностей членов экипажа ВС при размещении согласно РЛЭ пассажиров и грузов, а также соответствие массы грузов заявленной;

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете, выполнением полетов на малой высоте, а также событий, связанных с безопасностью в салоне (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории LOC-I, LALT и CABIN);

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.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации А.М. Шайкамалова.

Руководитель



А.В. Нерадько

**Обстоятельства авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-40642  
и единичным экземпляром воздушного судна дельталетом  
«Поиск-06П» RA-1711G**

20 февраля 2020 г. осуществлялась перевозка пассажиров в интересах собственника самолета Ан-2 RA-40642 по маршруту: посадочная площадка «Магадан-13» – Сеймчан. На борту самолета находились 2 члена экипажа и 12 пассажиров.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что взлет самолета выполнялся с грунтовой взлетно-посадочной полосы (далее – ГВПП) с закрылками в положении  $20^\circ$ . При начальном наборе высоты с вертикальной скоростью 1 м/с возник кабрирующий момент, который командир воздушного судна (далее – КВС) парировал максимальным отклонением штурвала от себя. При достижении самолетом высоты около 10 м и скорости 105 км/ч значения угла тангажа увеличилось до  $+15^\circ$ , а угла атаки до  $+12^\circ$ . Для перевода самолета в горизонтальный полет КВС кратковременно уменьшил режим работы двигателя, но кабрирующий момент продолжал увеличиваться. На высоте около 30 м скорость самолета уменьшилась до 65 км/ч, а углы тангажа и атаки увеличились до  $30^\circ$  (критическое значение угла атаки  $+24^\circ$ ), что привело к выходу ВС на режим сваливания, дальнейшему неконтролируемому снижению и столкновению с земной поверхностью с углом тангажа на пикирование около  $5^\circ$  и левым креном около  $10^\circ$ . В результате авиационного происшествия (авария) экипаж и пассажиры получили различные телесные повреждения, самолет разрушен.

Комиссией по расследованию установлено, что взлетная масса самолета Ан-2 RA-40642 превышала на 410 кг максимальную взлетную массу, указанную в Руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета Ан-2. Кроме того, экипажем было допущено превышение допустимого диапазона центровки самолета в результате неправильного размещения груза и пассажиров, передвижения пассажиров по салону самолета во время взлета (неприменение привязных ремней) и отсутствия ограничительного ремня на входе в хвостовой отсек фюзеляжа самолета в районе 15 шпангоута.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-40642 произошло при выполнении взлета вследствие выхода ВС на закритические углы атаки и режим сваливания с последующим столкновением с земной поверхностью. Выход ВС на закритические углы атаки стал следствием превышения ограничений по максимальному взлетному весу и предельно задней центровке.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовало:

- недостаточный контроль со стороны экипажа за взлетным весом и центровкой ВС при загрузке багажа и посадке пассажиров перед вылетом, а также несанкционированное перемещение одного из пассажиров в район 14 – 15 шпангоута в процессе взлета;

- отсутствие ограничительного ремня в пассажирской кабине ВС, установка и проверка которого предусмотрена главой 3 разделами «Загрузка и центровка самолета» и «Предполетный осмотр самолета вторым пилотом» РЛЭ самолета Ан-2.».

04 августа 2020 г. на единичном экземпляре воздушного судна (далее – ЕЭВС) дельталете «Поиск-06П» RA-1711G выполнялись несанкционированные полеты с пассажиром на борту в воздушном пространстве класса С и G.

По результатам проведенного анализа видеозаписей средств видеофиксации (камеры наружного наблюдения) посадочной площадки и расшифровки данных портативного приемника спутниковой навигации, находившегося на борту дельталета, комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установила, что первый полет дельталета выполнялся по произвольному маршруту с выполнением множества разворотов и виражей при подлете к посадочной площадке. Посадка дельталета была выполнена правее ГВПП с дальнейшим смещением ВС вправо к месту стоянки. На пробеге, по неустановленной причине, КВС принял решение на выполнение взлета и приступил к набору высоты с вертикальной скоростью 1 м/с. На высоте около 10 м и скорости около 80 км/ч КВС выполнил первый разворот вправо с креном около 30°. Перелетев провода линии электропередачи (размещены вблизи посадочной площадки по курсу взлета высотой 10 м) дельталет столкнулся левой частью крыла с верхушкой дерева на высоте 21 м на скорости около 80 км/ч, в результате чего дельталет развернулся на 360°, потерял скорость, и при падении столкнулся передней ногой шасси с брусом дороги. В результате авиационного происшествия (катастрофа) КВС и пассажир погибли, дельталет разрушен.

Комиссией по расследованию установлено, что свидетельство пилота сверхлегкой авиации, выданное 17.05.2005 Центральной квалификационной комиссией сверхлегкой авиации, подлежало замене в соответствии с приказом Росавиации от 17 мая 2010 г. № 172. Срок действия сертификата летной годности ЕЭВС дельталета «Поиск-06П» RA-1711G истек 07 августа 2019 г. и далее не продлевался. Планы полетов для уведомления органов ОВД (управления полетами) или получения разрешения при использовании воздушного пространства классов G и C не предоставлялись. По результатам проведенной судебно-медицинской экспертизы установлено, что КВС и пассажир находились в состоянии сильного алкогольного опьянения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с ЕЭВС дельталетом «Поиск-06П» RA-1711G явилось отсутствие осмотрительности в полете, связанное, наиболее вероятно, с сильной степенью алкогольного опьянения КВС, что привело к столкновению с препятствием (деревом) в управляемом полете.

Авиационному происшествию способствовал неучет КВС положений РЛЭ по порядку выполнения взлета и первоначального набора высоты (выполнение разворота на предельно малой высоте сразу после отрыва ВС при наличии препятствий в направлении маневра).».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-40642 и ЕЭВС дельталетом «Поиск-06П» RA-1711G приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.