



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

12 июля 2018 г.

Москва

№ 582-П

**О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Pioneer 330 RA-0009A и самолетом Ан-2 RA-40908**

16.10.2016 при выполнении полета в районе населенного пункта Мышкино (Можайский район Московской области) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Pioneer 330 RA-0009A ООО «ТехТрейд».

Авария произошла из-за невыдерживания пилотом самолета минимальной безопасной высоты и недостаточной осмотрительности в полете, что привело к столкновению воздушного судна (далее – ВС) с проводами высоковольтной линии электропередач.

27.07.2017 при выполнении авиационно-химических работ в районе населенного пункта Полтавский (Красноармейский район Краснодарского края) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Ан-2 RA-40908 ООО Авиационно-технический центр «Виразж».

Авария произошла в результате останова двигателя ВС в полете с последующей вынужденной посадкой прямо перед собой на сельскохозяйственное поле.

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 подпунктами 5.4.6 и 9.9 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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев

ВС, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие ВС авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. использовать средства массовой информации, кустовые совещания для информирования эксплуатантов и владельцев легких и сверхлегких ВС АОН о необходимости соблюдения требований пунктов 1.3 и 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147, в части выполнения технического обслуживания ВС специалистами, имеющими свидетельство с соответствующими квалификационными отметками, а также недопустимости фальсификации документов, подтверждающих прохождение квалификационных проверок пилотом-инструктором;

1.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, эксплуатантам и владельцам ВС АОН, эксплуатирующим легкие и/или сверхлегкие ВС:

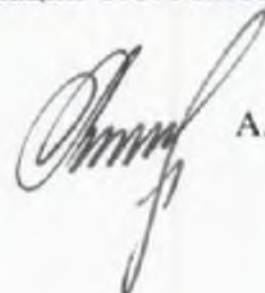
изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом Pioneer 330 RA-0009A и самолетом Ан-2 RA-40908, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

при подготовке членов летных экипажей ВС к полетам расчет минимальной безопасной высоты полета осуществлять в соответствии с требованиями приложения № 1 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных совместным приказом от 31.03.2002 Минобороны России № 136, Минтранса России № 42 и Росавиакосмоса № 51;

провести дополнительные занятия с членами летных экипажей ВС по изучению требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория LALT).

2. 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 единичным экземпляром  
воздушного судна самолетом Pioneer 330 RA-0009A и самолетом Ан-2 RA-40908**

16.10.2016 осуществлялся полет с пассажиром на борту самолета Pioneer 330 RA-0009A на выполнение пилотажа (в соответствии с сертификатом, приобретенным пассажиром в сети Интернет). Планировалось выполнение полета в воздушном пространстве класса «G» по маршруту: посадочная площадка Аэроград Можайский – поворотные пункты маршрута (далее – ППМ) Старая Тяга – Бражниково – Бородино – посадочная площадка Аэроград Можайский.

В 10:00 (здесь и далее время местное) командир воздушного судна (далее – КВС) с пассажиром на борту выполнил взлет и набор высоты 400 м. Начальный этап полета проходил на заданной высоте без особенностей. После пролета ППМ Старая Тяга КВС снизился до высоты 50 – 60 м и выполнил разворот с креном до 80° и снижением до 20 м, что является нарушением требований (ограничений) руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета Pioneer 330 (крен не более 60°) и пункта 1 Приложения 1 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.

После вывода самолета в горизонт КВС продолжил выполнение полета на высоте ниже безопасной вплоть до столкновения с проводами высоковольтной линии электропередач (далее – ЛЭП). Высота контактных проводов ЛЭП над водной поверхностью составляла 19 м, расстояние между опорами 317 м. При столкновении ВС с ЛЭП произошло разрушение остекления кабины, лопастей воздушного винта и повреждение кия самолета.

В сложившейся ситуации КВС принял решение выполнить вынужденную посадку на площадку, подобранную с воздуха. В процессе выбора площадки для посадки КВС, во избежание столкновения с проводами еще одной ЛЭП, взял ручку управления самолетом на себя, что привело к увеличению тангажа до 30°, падению скорости менее 80 км/ч и предупредительной тряске (согласно РЛЭ самолета Pioneer 330 данная скорость является скоростью сваливания). В 10:25 самолет с убранными шасси и закрылками грубо приземлился на поле в 1,5 км от населенного пункта Мышкино (Можайский район Московской области). В результате аварии КВС и пассажир получили серьезные телесные повреждения.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом Pioneer 330 RA-0009A (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что КВС сфальсифицировал себе справку о проведении квалификационной проверки пилотом-инструктором, что

является нарушением требований пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147 (далее – ФАП-147).

Предполетное техническое обслуживание самолета осуществлялось лицом, не имеющим свидетельства специалиста по техническому обслуживанию ВС, что является нарушением требований пункта 1.3 ФАП-147.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭ СВС самолётом Pioneer 330 RA-0009А произошло днем, в визуальных метеоусловиях, из-за столкновения с проводами высоковольтной ЛЭП.

Наиболее вероятно, авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

- выполнением полета на предельно малой высоте;
- недостаточной осмотрительностью в полете;
- отсутствием маркировки воздушной линии электропередачи».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Pioneer 330 RA-0009А приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

27.07.2017 с посадочной площадки в районе населенного пункта Полтавский (Красноармейский район Краснодарского края) на самолете Ан-2 RA-40908, принадлежащем ООО Авиационно-технический центр «Виразж», выполнялись авиационно-химические работы (далее – АХР). Полет выполнялся в воздушном пространстве класса «G».

С 08:00 до 12:00 (здесь и далее время местное) экипаж ВС выполнил шесть полетов. Замечаний по работе систем самолета, двигателя и химической аппаратуры не было. После обеда и отдыха в гостинице в 18:30 экипаж вновь приступил к АХР и выполнил три полета.

В 19:30, после очередного взлета и набора высоты около 50 м, в развороте произошла остановка двигателя. КВС принял решение выполнить вынужденную посадку прямо перед собой на сельскохозяйственное поле. В процессе пробеге самолет столкнулся с деревом, затем с береговым бруствером ерика Полтавский.

В результате аварии ВС серьезно повреждено, экипаж ВС получил травмы различной степени тяжести. Пожара на борту ВС не было.

По объяснениям экипажа, замечаний к работе авиационной техники не было. ВС до момента развития аварийной ситуации находилось в исправном состоянии, все предусмотренные регламентом технического обслуживания работы выполнены в полном объеме и в установленные сроки. Техническая эксплуатация ВС соответствовала установленным требованиям.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40908 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что КВС переключил четырехходовой бензокран

в положение «Бензин закрыт» на исполнительном старте, с этого момента топливо из баков в систему поступать перестало. Количество топлива, находившегося в трубопроводах, фильтрах и карбюраторе, хватило только на взлет, после чего двигатель остановился.

Комиссия по расследованию считает, что при выполнении экипажем ВС карты контрольной проверки самолета Ан-2 на исполнительном старте КВС визуально не проконтролировал нахождение ручки переключения крана в положении по трафарету «Баки открыты» и приступил к выполнению взлета.

По заключению комиссии по расследованию: «Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-40908 произошло при выполнении вынужденной посадки, необходимость которой была обусловлена выключением двигателя после взлета по причине закрытого положения четырехходового топливного крана.

Способствующим фактором явилось формальное отношение КВС к выполнению карты контрольной проверки на исполнительном старте.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40908 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.