



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

П Р И К А З

17 августа 2020г

Москва

№ 1024-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами сверхлегких воздушных судов самолетами «Стриж» RA-0700A и P-20 «Птенец-2П» RA-0350A

04.05.2018 над акваторией реки Ока, в районе города Дзержинска (Нижегородская область), произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна самолетом «Стриж» RA-0700A частного лица.

Авария произошла вследствие потери пилотом контроля за направлением и высотой полета, что привело к столкновению самолета с водной поверхностью. Пилот воздушного судна и пассажир не пострадали.

27.03.2019 над акваторией озера Кубенское (Усть-Кубинский район, Вологодская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна самолетом P-20 «Птенец-2П» RA-0350A частного лица.

Катастрофа произошла при выполнении маневра для вынужденной посадки в снежных ливневых осадках из-за полной выработки топлива и остановки двигателя в полете. Пилот погиб.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий воздушных судов 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, 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 территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие

воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и 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 либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами сверхлегких ВС самолетами «Стриж» RA-0700A и P-20 «Птенец-2П» RA-0350A, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

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

требований пункта 16 главы IV «Безопасные высоты полетов» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51;

правил выполнения визуальных полетов (далее – ПВП) в условиях, близких к установленному метеоминимуму, а также принятия решения на вылет по ПВП и действиям при встрече с погодными условиями, не позволяющими продолжить полет по ПВП, с учетом требований Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

рекомендаций, изложенных в приказах Росавиации, изданных по результатам расследования авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете в результате попадания в метеорологические условия к которым экипаж и/или ВС не были допущены (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории LOC-I и UIMC).

1.3. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых 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.

Первый заместитель Министра транспорта
Российской Федерации – руководитель
Федерального агентства воздушного транспорта



А.В. Нерадько

от «17» августа 2020 г. № 1024-17

**Обстоятельства и причины авиационных происшествий
с единичными экземплярами сверхлегких воздушных судов
самолетами «Стриж» RA-0700A и P-20 «Птенец-2П» RA-0350A**

04.05.2018 на единичном экземпляре сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭ СВС) самолете «Стриж» RA-0700A в районе посадочной площадки Бабино (Дзержинский район, Нижегородская область) выполнялся полет с целью проверки работоспособности узлов и агрегатов после длительной стоянки самолета.

Полет выполнялся без разрешения органа ОВД на использование воздушного пространства (посадочная площадка Бабино находится в воздушном пространстве класса «С» в границах аэродрома Нижний Новгород). Метеоинформацию перед полетом пилот не запрашивал, решение на выполнение полета принимал по фактической погоде. На борту самолета кроме пилота находился один пассажир.

После взлета с площадки Бабино пилот выполнил полет по кругу на высоте 100 м с последующим выходом на акваторию реки Ока и продолжил полет вдоль русла реки на высоте около 30 м. В процессе выполнения полета над рекой пилот отвлекся от управления самолетом, вследствие чего упустил контроль за направлением и высотой полета, что привело к опасному сближению с деревьями, растущими на берегу. В процессе резкого выполнения маневра по отвороту самолета вправо произошло касание воды правой консолью крыла самолета, что привело к столкновению самолета с водной поверхностью. После столкновения пилот и пассажир самостоятельно покинули воздушное судно и были эвакуированы на лодке местными рыбаками. Самолет в результате столкновения с водной поверхностью получил значительные механические повреждения.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (аварии) с ЕЭ СВС самолетом «Стриж» RA-0700A (далее – комиссия по расследованию) установлено, что:

пилот не имел свидетельства пилота гражданской авиации;

обучение на эксплуатацию сверхлегкого воздушного судна пилот проходил самостоятельно, имея свидетельство авиационного специалиста государственной авиации, выданное в 2013 году на основании решения квалификационной комиссии департамента авиации ДОСААФ. За последний год полеты выполнял нерегулярно, имел незначительный налет, что свидетельствует о его недостаточной натренированности в выполнении полетов;

эксплуатация ЕЭ СВС проводилась с нарушением требований воздушного законодательства Российской Федерации: сертификат летной годности воздушного судна отсутствовал, записи о выполнении обслуживания в формуляре самолета не велись, наработка самолета и двигателя не учитывались.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с ЕЭ СВС самолетом «Стриж» RA-0700A явилось неправильное восприятие пилотом высоты при энергичном маневрировании на предельно малой высоте над неконтрастной, безориентирной водной поверхностью в условиях умеренной турбулентности, что привело к неконтролируемому снижению и касанию воды правой консолью крыла с последующим падением ВС в воду.

К вероятным факторам, способствовавшим авиационному происшествию, следует отнести:

- недостаточную натренированность КВС в выполнении полетов;
- наличие длительных перерывов в полетах на СВС.»

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭ СВС самолета «Стриж» RA-0700A приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

27.03.2019 на ЕЭ СВС самолете P-20 «Птенец-2П» RA-0350A выполнялся полет по маршруту: устье реки Чепца – поселок Харачево (Вологодский район, Вологодской области).

Полет выполнялся в составе группы из двух однотипных самолетов в воздушном пространстве класса «С» и «G», но заявка на использование воздушного пространства в Вологодский центр ОВД ФГУП «Госкорпорация по ОРВД» не поступала. За метеоконсультацией на ближайшую метеостанцию Вологда пилоты так же не обращались.

Прогноз погоды в формате GAMET по району полетной информации Вологда 1-3 с 06.00 до 12.00 (UTC): ветер у земли 250°, 05 м/с; температура воздуха 0°C; видимость 3000 м, местами 1000 м; ливневой снег, дымка, облачность значительная с нижней границей 150 м, скрытая кучево-дождевая с нижней границей 300 м, местами облачность значительная с нижней границей 90 м; QNH района 1007 гПа.

Полет проходил на истинной высоте около 50 м. Через 1 ч полета, на удалении, примерно, 20 км до озера Кубенское, произошло ухудшение метеоусловий, но пилоты, в нарушение требований пункта 3.33.4 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128), приняли решение продолжить полет по маршруту до поселка Харачево.

В дальнейшем, во время полета над озером Кубенское, пилоты попали в зону ливневых осадков в виде снега с ограничением видимости до 300 м. Наиболее вероятно, произошла потеря пилотом пространственной ориентировки при выполнении маневра для выполнения вынужденной посадки в снежных ливневых осадках. Через 1 ч 30 мин полета, в результате полной выработки топлива и остановки двигателя в полете, ЕЭ СВС самолет P-20 «Птенец-2П» RA-0350A столкнулся с ледяной поверхностью озера.

В результате авиационного происшествия пилот при транспортировке в медицинское учреждение скончался, самолет получил значительные механические повреждения.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (катастрофы) с ЕЭ СВС самолетом Р-20 «Птенец-2П» RA-0350A (далее – комиссия по расследованию) установлено, что:

пилот не имел свидетельства пилота гражданской авиации;

сертификат летной годности на ЕЭ СВС самолет Р-20 «Птенец-2П» RA-0350A не выдавался;

оперативное техническое обслуживание самолета выполнялось лицом, не имеющим свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов с установленной квалификационной отметкой.

Комиссии по расследованию не представилось возможным получить информацию по техническому состоянию ЕЭ СВС, установить данные о фактическом количестве топлива, заправленного перед полетом, в связи с отсутствием (не представлением) бортового журнала Р-20 «Птенец-2П» RA-0350A.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с ЕЭ СВС самолетом Р-20 «Птенец-2П» RA-0350A произошло из-за потери пилотом пространственной ориентировки (контроля за углом крена и высотой полета) в снежных ливневых осадках при подборе площадки для выполнения вынужденной посадки из-за полной выработки топлива и остановки двигателя, что привело к столкновению ВС со льдом озера.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

необоснованное принятие пилотом решения на продолжение полета при несоответствии метеорологических условий по маршруту полета требованиям для выполнения полетов по ПВП (видимость менее 2000 м), приведенным в ФАП-128;

нерасчетная заправка топливом перед полетом по заданному маршруту.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭ СВС самолетом Р-20 «Птенец-2П» RA-0350A приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.