



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

04 апреля 2016 г.

Москва

№ *203*

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационных происшествий (катастроф) с самолетом Русь RA-0224G
и гидросамолетом Пеликан-2 RA-0441A**

04.09.2015 в районе населенного пункта Хмелинка Тамбовской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) самолета Русь RA-0224G, принадлежавшего частному лицу.

При выполнении авиационно-химических работ в процессе разворота на предельно малой высоте самолет столкнулся с землей. В результате авиационного происшествия воздушное судно разрушилось, находившийся на борту пилот погиб.

10.10.2015 в 27 км юго-западнее аэродрома Ханты-Мансийск произошла катастрофа ЕЭВС гидросамолета Пеликан-2 RA-0441A, принадлежавшего частному лицу.

После взлета с акватории озера Мухрино произошло столкновение гидросамолета с деревьями на берегу, вследствие чего пилот потерял управление и гидросамолет столкнулся с землей. Находившиеся на борту воздушного судна пилот и пассажир погибли.

Данные катастрофы произошли в результате переоценки пилотами своих навыков и нарушения эксплуатационных ограничений воздушных судов.

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 территориальных органов Росавиации до 04.04.2016 довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных

учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения (АОН).

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

2.1. изучить с летным составом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетом Русь RA-0224G и гидросамолетом Пеликан-2 RA-0441A, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.2. обратить внимание летного состава на общие эксплуатационные ограничения и летные характеристики (предельные параметры полета), включенные в руководства по летной эксплуатации эксплуатируемых воздушных судов.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

И.о. руководителя



А.В. Беляков

Приложение
к приказу Федерального
агентства воздушного
транспорта

от 01.04.16 № 203

**Обстоятельства катастрофы самолета Русь RA-0224G
и гидросамолета Пеликан-2 RA-0441A**

04.09.2015 в районе населенного пункта Хмелинка Кирсановского района Тамбовской области пилот единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) самолета Русь RA-0224G выполнял полет с целью проведения авиационно-химических работ.

В процессе полета по границе обрабатываемого участка пилот выполнил правый разворот на высоте 14 – 16 метров с креном 45°, затем энергично (за 6 секунд) перевел самолет из правого крена в левый на угол более 50°.

Действия пилота, выполнившего развороты с углами крена, превышающими ограничения руководства летной эксплуатации самолета Русь, привели к резкому уменьшению высоты полета, потере пилотом контроля за высотой и столкновению воздушного судна с земной поверхностью.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Русь RA-0224G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что с 25.09.2013 записи в летной книжке командира воздушного судна отсутствовали. Отсутствовали записи о периодических и оперативных технических работах по планеру, двигателю и агрегатам воздушного судна, бортовой технический журнал не заполнялся. Сертификат летной годности воздушного судна истек 20.12.2014.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета Русь RA-0224G явилась потеря пилотом контроля за высотой и скоростью полета при энергичном маневрировании на предельно малых высотах с кренами и полетным весом, превышающими максимально допустимые значения».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом Русь RA-0224G приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

10.10.2015 пилот ЕЭВС гидросамолета Пеликан-2 RA-0441A планировал выполнить перелет с водной акватории карьера, расположенного около асфальтобетонного завода города Ханты-Мансийска, на озеро Мухрино для снятия рыболовецких сетей и обратно.

После взлета с акватории озера Мухрино гидросамолет столкнулся с двумя деревьями, растущими на берегу, на высоте около 8 метров. После столкновения

с деревьями гидросамолет выполнил правую полубочку и с углом тангажа 90° на пикирование столкнулся с поверхностью болота. Пилот и пассажир погибли.

В ходе расследования комиссией Межгосударственного авиационного комитета (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что пилот не был допущен к управлению воздушным судном данного типа, воздушное судно не имело сертификата летной годности, а работы по периодическим и оперативным видам технического обслуживания выполнялись специалистом (пилотом), не имевшим свидетельства по техническому обслуживанию воздушных судов.

Полет выполнялся в воздушном пространстве класса «С» без разрешения на использование воздушного пространства.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с гидросамолетом Пеликан-2 RA-0441A произошло из-за отсутствия у пилота подготовки к полетам на гидросамолете и навыков его пилотирования при взлете с водной поверхности с максимальным взлетным весом, что привело, после отрыва ВС от водной поверхности, к столкновению с деревьями на берегу озера и последующему падению в болото.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:

- взлет без левого поплавка, оторванного при предыдущей посадке;
- самоуверенность и безрассудство пилота при принятии решения на выполнение очередного взлета после 4 неудачных попыток (всего в своей летной работе пилот выполнил 6 полетов на гидросамолете; аварийный полет – его первый взлет с максимальным взлетным весом)».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС гидросамолетом Пеликан-2 RA-0441A приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.