



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям (начальникам)
территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской
авиации

18.10.2019 № _____ Исх-36879/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 12¹

26.07.2019 при выполнении учебно-тренировочного полета днем в районе населенного пункта Новые Маклауши (Майнский район, Ульяновская область) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом DA40NG RA-02635 ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева».

На борту воздушного судна (далее – ВС) находились:

- командир-инструктор – 25 лет, коммерческий пилот, общий налет 762 часа. Налет на DA40NG – 607 часов, в качестве командира-инструктора DA40NG – 567 часов;

- курсант 5 курса – 23 года, общий налет 30 часов.

В рамках прохождения курсантом программы учебной и производственной практики подготовки коммерческих пилотов 26.07.2019 был спланирован полет на имитацию отказа двигателя по учебному маршруту в районе аэродрома Ульяновск (Баратаевка). Полет ВС выполнялся в зоне ответственности диспетчера МДП на высотах 900-1200 м по QNH района, а имитация отказа двигателя должна была выполняться с переменным профилем: снижение до высоты 450 м по QNH района с последующим занятием высоты полета по маршруту (по указанию диспетчера) и выходом на линию заданного пути (ЛЗП). Со слов командира-инструктора, для начала имитации отказа двигателя РУД был установлен на малый газ, а на снижении выполнен отворот вправо от ЛЗП на 90°. После окончания

¹Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

имитации, для занятия заданной высоты полета по маршруту, режим работы двигателя на высоте 450 м по QNH района был увеличен до максимального, но мощность двигателя не увеличилась, вследствие чего командир-инструктор предпринял попытку выполнить вынужденную посадку ВС на подобранную площадку. В то же время, перед столкновением с земной поверхностью, произошел выход двигателя на максимальный режим работы. В результате авиационного происшествия находившийся на борту ВС экипаж получил незначительные повреждения, ВС разрушено.

По результатам исследования накопителя информации самолета DA40NG RA-02635 и анализа данных, считанных с электронного блока управления двигателя, комиссией по расследованию установлено, что перемещение РУД до 99,9% произошло за 7 сек до столкновения ВС с земной поверхностью. Также в ходе расследования аварии комиссией по расследованию был проведен выборочный анализ расшифровок средств полетной информации полетов, выполненных на имитацию отказа двигателя (по материалам, зарегистрированной Garmin G1000). Установлено, что в ряде полетов по кругу, в зону и по маршруту выполнялось снижение ВС на недопустимо малую высоту 10-15 м вместо установленной минимально безопасной.

Промежуточный отчет по расследованию аварии с самолетом DA40NG RA-02635 ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева» размещен на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

П р е д л а г а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящей информации до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН), и органов ОВД;

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН, провести теоретические и практические занятия (на тренажерных устройствах и тренажи в кабинах ВС) с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей по методике выполнения и отработке действий при имитации отказа силовых установок на различных этапах полета, а также по выводу ВС из предсрывных режимов и режима сваливания;

1.3. рекомендовать руководителям авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, эксплуатантов, использующих ВС для полетов в целях АОН, для надлежащего функционирования системы управления безопасностью полетов разработать внутренние процедуры, предусматривающие выполнение периодического контроля

за деятельностью инструкторского состава с целью выявления ошибок и нарушений в процессе подготовки обучаемых, в том числе отступление от методик летного обучения, нарушение порядка выполнения запланированных упражнений, несоблюдение ограничений ВС при отработке сложных видов полета (фигур пилотажа, имитация отказа двигателя, вывод ВС из предсрывных режимов, режима сваливания и т.д).

2. И.о. ректора ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева» Н.Н. Африкантову до 15.11.2019 представить в адрес Росавиации доклад с приложением подтверждающих документов о принятых мерах по обеспечению безопасности полетов при организации, выполнении и обеспечении учебно-тренировочных полетов, а также о выполнении рекомендаций, изложенных в Промежуточном отчете.



А.В. Нерадько

Дзюман Александр Васильевич
8 (495) 645 85 55 доб.52-36