

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (РОСАВИАЦИЯ)

#### ПРИКАЗ

от 30 ноября 2018 года № 996-П

#### **О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами KP-2U SOVA RA-0125A и NG-47 RA-1962G**

21.04.2018 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Абакан (Республика Хакасия) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее - ЕЭВС) самолетом KP-2U SOVA RA-0125A частного лица.

23.02.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Хатенки (Калужская область) произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом NG-47 RA-1962G общества с ограниченной ответственностью «Аэроклуб «Нормандия-Неман».

Авиационные происшествия произошли в результате выхода воздушных судов (далее - ВС) на критические значения углов атаки и режим сваливания.

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 (далее - ПРАПИ-98), и подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396,

приказываю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) 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) 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 ЕЭВС самолетами KP-2U SOVA RA-0125A и NG-47 RA-1962G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с авиационным персоналом по повторному изучению руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета 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, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания, а также по действиям при отказе двигателя в полете и предотвращению выхода ВС на режим сваливания;

1.2.3. провести дополнительные занятия по выполнению должностными лицами первоначальных действий при авиационном происшествии в соответствии с пунктом 2.3 ПРАПИ-98 и требованиями статьи 97 Воздушного

кодекса Российской Федерации;

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

2. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову совместно с начальником Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудиновым в срок до 10.12.2018 подготовить обращение в адрес Минтранса России о рассмотрении рекомендаций комиссий Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационных происшествий.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации А.А. Новгородова.

Руководитель  
А.В. Нерадько  
Приложение  
к приказу Росавиации  
от 30.11.2018г. № 996-П

### **Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами KP-2U SOVA RA-0125A и NG-47 RA-1962G**

21.04.2018 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Абакан (Республика Хакасия) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее-ЕЭВС) самолетом KP-2U SOVA RA-0125A частного лица.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее - комиссия по расследованию) установлено, что владелец воздушного судна (далее - ВС) ЕЭВС самолета KP-2U SOVA RA-0125A, в отсутствие свидетельства пилота и медицинского заключения о годности к летной работе, планировал выполнить полеты со своими знакомыми на посадочной площадке Койбалы в районе населенного пункта Абакан.

Со слов очевидцев, первый полет ВС был выполнен в районе посадочной площадки без пассажира на борту. Второй полет ВС был выполнен в районе посадочной площадки с пассажиром на борту. Третий (аварийный) полет ВС был выполнен с пассажиром на борту над руслом реки Абакан на предельно малых высотах с выполнением фигур пилотажа и пролетов под автомобильным мостом через реку.

При выполнении фигуры пилотажа «горка» на высоте около 40 м и скорости полета около 105 км/ч владелец ВС уменьшил угол тангажа и приступил к выполнению левого разворота с креном около 45° с одновременным переводом ВС на снижение. При выводе ВС из снижения и некоординированного отклонения органов управления, ВС вышло на закритические значения угла атаки и режим сваливания. Столкновение ВС с водной поверхностью реки Абакан произошло носовой частью с углом тангажа на пикирование около 60°. В результате авиационного происшествия (далее - АП) ВС разрушилось, находившиеся на борту владелец ВС и пассажир погибли.

В ходе расследования АП установлено, что владелец ВС заявку в Росавиацию для сертификации ЕЭВС не подавал, соответственно, эксплуатационная документация самолета KP-2U SOVA RA-0125A не разрабатывалась, сертификат летной годности ВС не выдавался. Пилотом выполнялись акробатические полеты в нарушение требований раздела 2.8 Руководства по летной эксплуатации самолета Карра77 KP-2U SOVA (прототип ЕЭВС самолета KP-2U SOVA RA-0125A) 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. Полет ВС выполнялся в контролируемом воздушном пространстве класса «С» без подачи заявки на использование воздушного пространства и получения разрешения Абаканского центра ОрВД на выполнение полетов.

Кроме того, комиссия по расследованию не смогла установить, где пилот получил первоначальное обучение в качестве пилота.

По результатам судебно-медицинской экспертизы пилот и пассажир находились в состоянии алкогольного и

наркотического опьянения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом KP-2U SOVA RA-0125A произошло вследствие выхода ВС на критические углы атаки и режим сваливания при выполнении фигур пилотажа, не предусмотренных РЛЭ самолета, с последующим столкновением с водной поверхностью.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовало отсутствие подготовки КВС в качестве пилота, а также нахождение его в состоянии алкогольного опьянения.

Не исключена возможность произвольного воздействия пассажира ВС, находившегося на правом пилотском кресле, на педали путевого управления, что могло способствовать выходу ВС на режим сваливания. По результатам судебно-медицинской экспертизы у пассажира было выявлено состояние алкогольного опьянения, а также следы употребления наркотического вещества растительного происхождения.»

Следует отметить, что 28.05.2017 при выполнении несанкционированного полета ночью в районе населенного пункта Лугавское (Красноярский край) с указанным ВС произошел серьезный авиационный инцидент в результате столкновения ВС с проводами линии электропередачи (далее - ЛЭП).

Из материалов расследования серьезного авиационного инцидента следует, что лицо, не имеющее право на управление ВС, по просьбе владельца ЕЭВС самолета KP-2U SOVA RA-0125A выполнило запуск двигателя ВС с целью его прогрева и прогона ВС по аэродрому без выполнения взлета. При выполнении прогрева указанное лицо приняло решение на совершение несанкционированного взлета и полета вдоль русла реки Енисей. В процессе выполнения ВС разворота для следования на аэродром вылета, произошло его столкновение с проводами ЛЭП с последующим выполнением вынужденной посадки на заболоченный луг с выключенным двигателем без выпуска закрылков. В результате авиационного события ВС получило незначительные повреждения, лицо, выполнявшее пилотирование ВС, получило легкие ушибы.

По заключению комиссии по расследованию авиационного события:

«Причиной серьезного авиационного инцидента явилось значительное ухудшение летных характеристик ВС вследствие разрушения концевой части одной лопасти воздушного винта, изменение геометрии другой лопасти.

Причиной повреждения лопастей ВВ явилось столкновение ВС с проводом ЛЭП при маневре в управляемом полете.

Столкновение с проводом ЛЭП стало возможным из-за полной безграмотности и безответственности лица, управляющего воздушным судном.»

23.02.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Хатенки (Калужская область) произошло АП (авария) с ЕЭВС самолетом NG-47 RA-1962G общества с ограниченной ответственностью «Аэроклуб «Нормандия-Неман».

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что при выполнении запланированных 23.02.2017 учебно-тренировочных полетов на посадочной площадке «Хатенки» пилот ЕЭВС самолета NG-47 RA-1962G, находясь в состоянии алкогольного опьянения, с пассажиром на борту выполнил взлет и несколько проходов над посадочной площадкой на предельно малой высоте. В момент очередного разворота ВС в сторону взлетно-посадочной полосы на высоте около 30 м, пилот создал левый крен более 70°, отклонил ручку управления самолетом (далее - РУС) от себя и переместил левую педаль до упора. Со слов пассажира установлено, что пилот создал опасный для жизни маневр, в связи с чем пассажир пытался взять управление ВС на себя, однако пилот воспрепятствовал его действиям. Наиболее вероятно, в процессе разворота пилот заметил, что ВС начало снижаться и отклонил РУС на себя, тем самым увеличив угол атаки ВС. В результате запоздалых и неграмотных действий пилота с органами управления при попадании в режим сваливания, произошло сваливание ВС с последующим его столкновением с земной поверхностью. В результате АП ВС частично разрушено, находившиеся на борту ВС пилот и пассажир получили серьезные телесные повреждения.

В ходе расследования АП было установлено, что срок действия сертификата летной годности ЕЭВС самолета NG-47 RA-1962G истек 22.12.2016.

Пилот, в нарушение требований пункта 7 Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 22.04.2002 № 50, действующего медицинского заключения не имел.

Также комиссией по расследованию АП отмечен факт введения владельцем посадочной площадки «Хатенки» в заблуждение начальника пожарно-спасательной части, прибывшего на место АП, с целью сокрытия произошедшего АП, предоставив ему для осмотра другое ВС с регистрационным и опознавательным знаками RA-1963G.

По заключению комиссии по расследованию авиационного события:

«Наиболее вероятной причиной аварии ЕЭВС самолета NG-47 RA-1962G явилась ошибка КВС в пилотировании при выполнении разворота на предельно малой высоте, приведшая к выходу самолета на критические углы атаки и режим сваливания с последующим столкновением с земной поверхностью.

Способствующим фактором, наиболее вероятно, явилось выполнение полета в состоянии алкогольного опьянения (1.3 г/л).».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами КР-2U SOVA RA-0125А и NG-47 RA-1962G приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет. Подробная информация о результатах расследования серьезного авиационного инцидента с ЕЭВС самолетом КР-2U SOVA RA-0125А приведена в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации (учетный номер АСОБП № 172943).