



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

11 сентября 2021 г.

Москва

№ 574-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Бекас Х-32-912 RA-0291G и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна самолетом «Бекас 103» RA-0285A

11 сентября 2020 г. при выполнении авиационно-химических работ в районе села Новоникольское (Мичуринский район, Тамбовская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Бекас Х-32-912 RA-0291G ООО «Авиакомпания «Лотос» (сертификата эксплуатанта на право выполнения авиационных работ не имело).

24 сентября 2020 г. при выполнении авиационно-химических работ в районе населенного пункта Дружба (Каменский район, Тульская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭСВС) самолета «Бекас 103» RA-0285A, принадлежащим частному лицу (сертификата эксплуатанта на право выполнения авиационных работ не имело).

Авиационные происшествия произошли в результате недостаточной осмотрительности пилотами воздушных судов в полете, что привело к столкновению ЕЭВС самолета Бекас Х-32-912 RA-0291G и ЕЭСВС самолета «Бекас 103» RA-0285A с проводами линии электропередачи.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом Бекас Х-32-912 RA-0291G и ЕЭСВС самолетом «Бекас 103» RA-0285A 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 июня 1998 г. № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову в целях реализации рекомендации, изложенной в пункте 5.4 Окончательного отчета комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭСВС самолетом «Бекас 103» RA-0285A, до 20 августа 2021 г. направить в адрес Минтранса России предложения по внесению изменений в Федеральные авиационные правила «Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды», утвержденные приказом Минтранса России от 30 июля 2020 г. № 273, по порядку оценки соответствия воздушного судна (далее – ВС) требованиям к летной годности и к охране

окружающей среды после проведенных восстановительных ремонтов в результате аварии ВС.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации:

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

2.2. 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:

2.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом Бекас Х-32-912 RA-0291G и ЕЭСВС самолетом «Бекас 103» RA-0285A, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.2.2. Подготовку членов летных экипажей ВС к выполнению авиационно-химических работ осуществлять с учетом требований пунктов 7.3 и 7.11 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части определения расположения препятствий, которые могут создать угрозу безопасности полетов, и запрета на обработку участков, выполнение взлетов и посадок, если высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца составляет менее 30°.

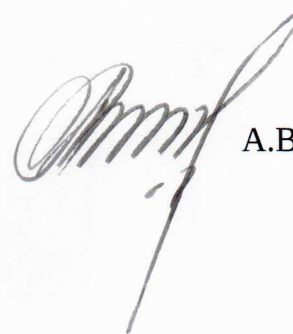
2.2.3. Провести анализ выполнения рекомендаций по безопасности полетов, включенных в приказы Росавиации, изданные по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория LALT).

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

2.4. Доклад о выполнении настоящего приказа направить в адрес Росавиации до 31 августа 2021 г.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «11» сентября 2021 г. № 574-17

Обстоятельства авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Бекас Х-32-912 RA-0291G и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна самолетом «Бекас 103» RA-0285A

11 сентября 2020 г. при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) в районе села Новоникольское (Мичуринский район, Тамбовская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Бекас Х-32-912 RA-0291G ООО «Авиакомпания «Лотос».

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что согласно уведомлению об использовании воздушного пространства, полет должен был выполняться в воздушном пространстве класса G в зоне, ограниченной радиусом 2 км от населенного пункта Длинный Бузулук, на истинной высоте 20 м. Фактически полеты выполнялись на удалении 15 км от указанного населенного пункта.

АХР выполнялись с целью обработки сельхозугодий подсолнечника десикантами.

Вдоль обрабатываемого участка поля расположены препятствия в виде двух параллельных линий электропередач (далее – ЛЭП) с сетью из проводов на высоте 20-30 м, проходящих под углом 90° к направлению полета самолета.

В процессе снижения и доворота на гон с левым креном примерно 30°, на истинной высоте 20-25 м, произошло столкновение самолета с проводом ЛЭП. В результате столкновения самолет потерял скорость и столкнулся с землей с вертикальной скоростью 10 м/с. Пилот погиб, самолет получил значительные повреждения.

Комиссией по расследованию также установлено, что гоны на некоторых участках обрабатываемого поля выполнялись, в нарушение требований главы 9.1.4.1 Руководства по летной эксплуатации ЕЭВС самолета Бекас Х-32-912 RA-0291G, под проводами ЛЭП на истинной высоте около 5 м (пересечение ЛЭП должно выполняться на высоте не менее 50 м над их опорами).

Анализ траектории движения самолета показал, что курсовой угол солнца перед столкновением с проводом ЛЭП был равен примерно 11° и значительно затруднял пилоту обзор внекабинного пространства.

Командир воздушного судна (далее – КВС) выполнял полеты не имея действующего свидетельства пилота гражданской авиации Российской Федерации, действующего медицинского заключения, а также справки о прохождении квалификационной проверки. Кроме того, комиссией по расследованию установлено, что 27 августа 2016 г. в Браславском районе Витебской области Республики Беларусь произошло авиационное происшествие (авария) с гидросамолетом Че-23М EW-327SL, пилотом которого являлся данный КВС.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом Бекас Х-32-912 RA-0291G произошло из-за недостаточной осмотрительности КВС при выполнении АХР, что привело к столкновению с проводом ЛЭП.

Наиболее вероятно, способствующими факторами явились:

- отсутствие подготовки КВС для выполнения АХР;
- выполнение АХР с нарушением положений п. 7.11 ФАП-128 при курсовом угле солнца менее 30° и высоте солнца над горизонтом менее 15°.».

24 сентября 2020 г. при выполнении АХР в районе населенного пункта Дружба (Каменский район, Тульская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) единичного экземпляра сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭСВС) самолета «Бекас 103» RA-0285A, принадлежащего частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что до начала обработки участка поля КВС в нарушение требований пункта 7.3 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 (далее – ФАП-128), не определил расположение препятствий и характерных ориентиров.

Вдоль южной границы обрабатываемого участка располагалась ЛЭП, проходящая под углом 90° к направлению полета самолета. Полет выполнялся на высоте 10 м и скорости 125 км/ч.

При полете с истинным курсом 160° солнце находилось в истинном азимуте 132° (курсовой угол солнца 28°) и под углом 26° относительно линии горизонта. При данном положении солнца относительно линии пути выполнение полета не являлось нарушением требований пункта 7.11 ФАП-128 (запрещается обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15° , а курсовой угол солнца менее 30°). Выполнение полета против солнца могло затруднить обзор местности КВС. При этом КВС, наиболее вероятно, сосредоточил основное внимание на выдерживании расстояния до деревьев лесополосы.

Приблизившись к границе обрабатываемого участка, КВС не выполнил действия по набору высоты. Вследствие этого произошло столкновение самолета с проводами ЛЭП на высоте 10-12 м, а затем и с земной поверхностью. КВС погиб, самолет получил значительные повреждения.

Комиссией по расследованию установлено, что в формуляре ЕЭСВС самолета «Бекас 103» RA-0285A отсутствовала запись о проведенном после аварии ремонте, в формулярах самолета и авиационного двигателя отсутствовали записи о проведенных на самолете работах и наработке самолета и двигателя с сентября 2019 г. С 14 марта 2018 г. КВС выполнял полеты с истекшим сроком действия медицинского заключения.

Комиссией по расследованию также установлено, что ранее 8 мая 2017 г. при проведении на данном самолете АХР (днем в визуальных метеоусловиях) в районе населенного пункта Желановка (Мичуринский район, Тамбовская область), в результате столкновения самолета с проводами ЛЭП произошла авария. В результате авиационного происшествия самолет разрушился, КВС получил серьезные телесные повреждения. Вместе с тем в мае 2018 г. силами собственника (частное лицо) самолет был восстановлен.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭСВС самолетом «Бекас 103» RA-0285A произошло днем, в визуальных метеоусловиях, в результате столкновения с проводами воздушной ЛЭП.

Наиболее вероятно, авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

- недостаточная подготовка КВС к полету в части изучения особенностей рельефа местности и препятствий в районе полета;
- недостаточная осмотрительность в полете;
- выполнение полета против солнца (курсовой угол солнца 28° и угол 26° относительно линии горизонта) на предельно малой высоте;
- отсутствие маркировки воздушной линии электропередачи.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭСВС самолетом Бекас Х-32-912 RA-0291G и ЕЭСВС самолетом «Бекас 103» RA-0285A

приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.