

ГГ УУЗЗГАБЬ

УУУЕЗЬЛД

070637

*Зрещи*

06.06.2012 ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ В ВАШ АДРЕС НАПРАВЛЕНА ИНФОРМАЦИЯ И РЕКОМНДАЦИИ ОТ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО АВИАЦИОННОГО КОМИТЕТА ПО ФАКТУ АВИАЦИОННОГО ПРОСШЕСТВИЯ С САМОЛЁТОМ ЕЭВС R2002 SIERRA RA-1333G ООО «АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ «ЧЕЛАВИА» 03.12.2011 В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

ПРОШУ ИЗУЧИТЬ ДАННУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОНТРОЛЬНОЙ (НАДЗОРНОЙ) ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

КОНЕЦ ТЕЛЕГРАММЫ

А.В. БОРИСОВ

НАЧАЛЬНИК ГОСАВИАНАДЗОРА

 А.В. БОРИСОВ

Н.В. ПЫРИН  
(499) 231 57 27

06.06.2012

УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ		
Исх. №	6-112-770	
« 07 »	июль	2012 г.

**Информация и рекомендации от Межгосударственного  
авиационного комитета (МАК) по результатам расследования  
авиационного происшествия с самолетом ЕЭВС.03.1306P2002 «Sierra»  
RA-1333G ООО «Авиационная компания «ЧелАвиа» 03.12.2011**

В Ространснадзор поступили от Межгосударственного авиационного комитета материалы по результатам расследований авиационного происшествия с самолетом ЕЭВС P2002 «Sierra» RA-1333G ООО «Авиационная компания «ЧелАвиа» 03.12.2011.

Довожу для информации, использования в работе, организации авиакомпаниями, авиапредприятиями профилактических мероприятий причины и рекомендации по повышению безопасности полетов из материалов Межгосударственного авиационного комитета по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом ЕЭВС P2002 «Sierra» RA-1333G (эксплуатант НП «Аэроклуб «Доступное небо»), ООО «Авиационная компания «ЧелАвиа» 03.12.2011 в Ростовской области.

03 декабря 2011 года, днем, в визуальных метеорологических условиях, выполнив три учебно-тренировочных полета по кругу «конвейером» КВС-инструктор принял решение выполнить полет в зону на высоте 200 метров вместо установленной «Программой первоначальной летной подготовки пилотов-любителей на ЛВС типа P2002 «Sierra» 600м (выполнение полетов в зону на данном типе ВС на высотах до 200м было систематическим).

Данные значения метеозадающих элементов, позволяли выполнять полеты по аэродромному кругу полетов, но не позволяли выполнение полетов в зону (НГО 250-270м). Во время контрольной связи с диспетчером КВС-инструктор доложил, что выполняет задание в зоне в районе села Нижнеподольное, об окончании задания доложит дополнительно. Однако, через 2-3 минуты по показаниям диспетчера-информатора, в эфире прозвучала непонятная фраза, похожая на вскрик, после которой самолет ЕЭВС P2002 «Sierra» RA-1333G на связь не выходил, на запросы диспетчера-информатора не отвечал.

Из анализа полетных параметров установлено, что полет осуществлялся с расчетными значениями крена до 40гр., перепадами высоты от 158 м до 71 м и изменением вертикальной скорости от 6м/сек на снижение, до 5м/сек в наборе (методика выполнения данных полетов с указанием базовых параметров нормативы предельно допустимых отклонений отсутствуют).

Наиболее вероятно, аварийная ситуация начинала развиваться с момента показа пилотом-инструктором поведения самолета на скорости полета близкой к минимальной (воздушная скорость превышала скорость «сваливания» самолета с убранными закрылками).

В дальнейшем у самолета начинает развиваться правый крен и вертикальная скорость снижения, которые могли достигнуть величины более 40 гр., 16 м/сек соответственно. Наиболее вероятно, начало аварийной ситуации могло быть связано с внезапной потерей работоспособности пилотом-инструктором. Иначе, при сохранении инструктором работоспособности, допущение курсантом такой грубой ошибки в технике пилотирования маловероятно и потребовало бы вмешательства в управление инструктора.

В создавшейся в дальнейшем аварийной ситуации пилот-стажер, высвободив правую руку и взяв свою ручку управления самолетом левой рукой, пытался правой рукой высвободить правую ручку управления самолетом, приподнимая тело пилота-инструктора. Именно это и привело к отвлечению внимания и вероятно, ограничило возможность управления ВС пилотом-стажером.

Столкновение ВС с землей произошло с правым креном около 5-7 гр., что позволило предположить частичное восстановление со стороны пилота-стажера контроля над пространственным положением самолета. Уменьшение крена, наиболее вероятно, сопровождалось попыткой прекратить снижение, что, вероятно привело к созданию значительной перегрузки и, как следствие, срыву самолета на скорости, превышающей скорость сваливания в горизонтальном полете.

После срыва самолета «по перегрузке», малый запас высоты, на которой он находился, не позволил пилоту-стажеру исправить сложившееся положение, что и привело к столкновению самолета с землей и гибели экипажа (подробную информацию можно прочитать на сайте Межгосударственного авиационного комитета).

### **Заключение**

Катастрофа самолета ЕЭВС.03.1306 P2002 «Sierra» RA-1333G произошла при выполнении учебно-тренировочного полета в зону, наиболее вероятно, из-за потери пилотом-инструктором работоспособности в полете, что привело к неконтролируемому воздействию на органы управления, появлению значительного крена и вертикальной скорости снижения, устранить которые пилот-стажер не смог из-за малого опыта полетов и недостатка высоты. Это привело к столкновению самолета с землей и гибели экипажа.

Сопутствующим фактором явилось выполнение полета в зону на малой высоте, при погодных условиях, не позволяющих выполнять полеты в зоне.

Тяжесть последствий авиационного происшествия, возможно, могла быть уменьшена при использовании экипажем аварийно-спасательной

системы, установленной на самолете. Однако в РЛЭ самолета отсутствует раздел о порядке ее использования и условиях применения.

### **Недостатки, выявленные в ходе расследования**

1. В документах по летной и технической эксплуатации ВС P2002 «Sierra» отсутствуют описание и рекомендации по использованию парашютной спасательной системы, установленной на ВС.

2. Работы по сертификации и продлению сроков действия сертификата ЕЭВС P2002 «Sierra», в части проверки содержания летной и технической эксплуатации, проведены не в полном объеме, о чем свидетельствует отсутствие описания и порядка эксплуатации систем и приборов.

3. ЕЭВС было сертифицировано с высотомером, измеряющим высоту в футах и указателем скорости с градуировкой в узлах. При этом все параметры в летно-технической документации указаны в метрической системе.

4. В нарушение требований п.2.25 ФАП-128 от 31.07.2009 «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», работы на воздушном судне с мая по ноябрь 2011 выполнялись специалистом без соответствующего свидетельства специалиста по ТО.

5. В нарушение требований п.2.28 ФАП-128 от 31.07.2009 «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», выполнение технического обслуживания воздушного судна не подтверждено из-за отсутствия полного комплекса эксплуатационной документации.

6. Отсутствие законодательно установленного разделения полномочий и функций между инспектирующими органами территориальных управлений не позволяют в полной мере осуществлять контроль за соблюдением норм технической и летной эксплуатации ЕЭВС, осуществляющих полеты на территории управления, не выдававшего сертификат летной годности.

7. Отсутствие методических разработок для «Учебной программы подготовки, переподготовки и периодической подготовки пилотов на ЛВС-самолет» с указанием минимально допустимых высот и предельных значений отклонений при выполнении учебных полетов не обеспечивает качество и безопасность процесса обучения.

8. При подготовке к учебному полету на режимах, близких к срывным, экипажем не подготавливалась к применению парашютно-спасательная система самолета.

9. В нарушение рекомендаций раздела 5.5 РЛЭ самолета P2002 «Sierra» полеты выполнялись с выключенным подогревом карбюратора.

10. В картах контрольных проверок, указанных в РЛЭ самолета P2002 «Sierra», отсутствуют пункты по контролю подготовки парашютной спасательной системы и системы подогрева карбюратора.

11. Решение пилота-инструктора на выполнение учебного полета в зону было принято с нарушением ограничений, установленных «Программой первоначальной летной подготовки пилотов-любителей на ЛВС типа P2002 «Sierra» по минимально допустимым метеорологическим условиям при полете в зону (высота облачности была 200 м, при разрешенной не менее 600 м).

12. Место установки и компоновки аварийного радиомаяка не обеспечивает передачу сигнала при аварийном срабатывании, из-за обрыва антенного кабеля.

#### **Рекомендации от МАК по повышению безопасности полетов Авиационным властям России:**

1. Информацию о данном авиационном происшествии довести до инструкторского и командно-летного состава УАЦ ГА и АУЦ АОН.

2. Рассмотреть вопрос о целесообразности введения, при утверждении квалификационной отметки пилот-инструктор, норм необходимого опыта полетов (налет часов) на ВС, предусмотренном для проведения процесса летного обучения, независимо от общего налета.

3. В целях оптимизации процесса летного обучения рассмотреть вопрос о разработке типовой методики процесса летного обучения и ее использования при подготовке пилотов-инструкторов.

4. Рассмотреть необходимость разработки порядка инспекционного контроля ВС, эксплуатирующих на территории управления, не выдававшего сертификата летной годности.

#### **Центрам сертификации ЕЭВС АОН:**

1. При проведении сертификата летной годности ЕЭВС проводить проверку летно-технической документации, представленной разработчиком, исключая ее тиражирование на ВС с идентичной конструкцией, но имеющих различие в компоновке. Особое внимание обращать на разделы с указаниями по применению аварийно-спасательного оборудования соответствию единиц величин, указанных в документации, приборам, установленным на ВС.

2. В РЛЭ ЕЭВС, оборудованных парашютными спасательными системами, снести разделы по эксплуатации и порядку применения данной системы. В карту контрольных проверок данных ВС, в раздел «перед вырубиванием», внести пункт контроля подготовки спасательных систем к применению.

#### **УАЦ ГА и АУЦ АОН:**

1. Разработать и использовать в процессе летного обучения методики выполнения программы тренажерной и летной подготовки с указанием обоснованных предельно допустимых отклонений при отработке элементов полета и определением минимально допустимых высот выполнения полета в соответствии с задачами и упражнениями программы летной подготовки. При привлечении к процессу летного обучения пилотов-инструкторов эксплуатанта знакомить их с упомянутыми методиками и требовать выполнения учебной программы в соответствии с ними.

Руководителям территориальных УГАН НОТБ при осуществлении контрольно (надзорной) деятельности в летний период обратить особое внимание на соблюдение правил и методик выполнения полетов, соответствие разработанных документов (Руководство по производству полетов, методические пособия и т.п.) требованиям воздушного законодательства Российской Федерации.

Кроме того, сообщая следующее.

1. При проведении подготовки (переподготовки) пилотов недопустима передача летной подготовки организациям, не имеющим Сертификата АУЦ на оказание данного вида образовательных услуг.

2. При проведении подготовки (переподготовки) пилотов с привлечением воздушных судов и инструкторского состава сторонних организации уделять особое внимание:

наличию инструкторского состава, имеющего право на проведение летной подготовки.

наличию ВС, имеющих полный комплект судовых документов;

организации технического обслуживания ВС, в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации;

аэродромному обеспечению учебных полетов;

наличию методик выполнения программ тренажерной и летной подготовки.

В соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации ответственность за соблюдение требований обеспечения безопасности полетов при выполнении летной подготовки (учебных полетов) возлагается на образовательную организацию, осуществляющую подготовку летного состава.

Начальник Управления государственного надзора  
за деятельностью в гражданской авиации



А.В. Борисов

«06» июня 2012г.