Плюснину С.В.
К исполнению
211217

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

20 декабря 2017 г. Москва № 1053-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами Cessna-172K RA-67480 и Ил-103С RA-1467G

16.07.2016 в районе посадочной площадки «Валдай-Авиа» (Новгородская область) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Cessna-172K RA-67480, принадлежащим частным лицам.

В процессе разбега из-за малого темпа роста приборной скорости командир воздушного судна (далее – КВС) принял решение о прекращении взлета, что в дальнейшем привело к выкатыванию самолета за пределы взлетно-посадочной полосы и столкновению со склоном оврага. В результате аварии самолет частично разрушился, КВС и два пассажира получили серьезные телесные повреждения.

12.08.2016 в районе посадочной площадки «Панфилово» (Алтайский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом Ил-103С RA-1467G, принадлежащим частному лицу.

После взлета произошел отказ двигателя. При попытке выполнения вынужденной посадки произошел выход самолета на режим сваливания с последующим столкновением с землей. В результате столкновения самолет частично разрушился, КВС погиб.

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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. до 28.12.2017 довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации воздушных судов (далее – ВС), эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ВС, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

- изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС АОН настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами Cessna-172K RA-67480 и Ил-103С RA-1467G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

- обратить внимание командно-летного, инспекторского, инструкторского составов, членов летных экипажей и владельцев ВС АОН на установленные законодательством требования по допуску к полетам воздушных судов, на недопустимость внесения изменений в конструкцию ВС и его компонентов, не предусмотренных действующей эксплуатационно-технической документацией;

- повторно изучить разделы руководств по летной эксплуатации, эксплуатируемых ВС и ЕЭВС АОН, по действиям экипажа при отказе двигателя до и после достижения скорости принятия решения (прерванный и продолженный взлет), по расчету взлетных и посадочных характеристик ВС.

- центрам по сертификации ЕЭВС при разработке и выполнении программ проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям, предусмотренным пунктом 14, разделами 8 и 9 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, обращать особое внимание на достоверность сведений, предоставляемых заявителем, о планере воздушного судна, двигателях и воздушных винтах;

- повторно изучить рекомендации, указанные в приказах Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с отказом двигателя в полете (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория SCF-PP).

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

Руководитель А.В. Нерадько

Документ зарегистрирован № 1053-П от 20.12.2017 Циккель В.В. (Федеральное агентство воздушного транспорта)
Документ зарегистрирован № ВХ-2011/СЯМТУ от 21.12.2017 (С(Я) МТУ Росавиации)
Страница 2 из 5. Страница создана: 20.12.2017 13:34

Приложение
к приказу Федерального
агентства воздушного
транспорта

от 20.12.2017 № 1053-П

Обстоятельства и причины авиационных происшествий с самолетами Cessna-172K RA-67480 и Ил-103С RA-1467G

16.07.2016 днем в простых метеоусловиях при выполнении взлета с посадочной площадки «Валдай-Авиа» (Новгородская область) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Cessna-172K RA-67480, принадлежащим частному лицу.

При выполнении взлета на борту самолета находились командир воздушного судна (далее – КВС) (гражданин иностранного государства), два пассажира и 60 кг груза. Расчет центровки самолета, проведенный комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии с самолетом Cessna-172K RA-67480 (далее – комиссия), показал превышение максимальной взлетной массы на 37 кг.

В ходе расследования комиссия также установила, что на самолете без согласования с разработчиком было установлено дополнительное оборудование. Снаружи слева по борту на дверь багажного отсека установлен блок оптической и электронной аппаратуры для выполнения съемки местности, в багажный отсек помещено оборудование для записи результатов съемки. Установленное дополнительное оборудование изменило аэродинамические, весовые и центровочные характеристики воздушного судна (далее – ВС), что могло повлиять на увеличение длины разбега.

На приборной доске самолета был установлен указатель воздушной скорости УС-450, градуированный в километрах в час (км/ч), что не предусмотрено типовой конструкцией ВС. В руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета Cessna-172K значения скорости приведены в милях в час (далее – МРН).

Самолет был оборудован доработанным двигателем, эксплуатация которого возможна только на авиационном бензине с минимальным октановым числом 100/130. В ходе расследования установлено, что данный двигатель эксплуатировался на автомобильном топливе АИ-95, что могло привести к снижению его мощности.

Взлет осуществлялся с закрылками, выпущенными на 10°. После выруливания и разворота на 180° в торце взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) взлет был начат без остановки, что не соответствует рекомендациям РЛЭ самолета при взлете с закрылками, выпущенными на 10°. Комиссия установила, что КВС начал выполнять подъем передней стойки шасси на скорости 71 км/час, менее установленной РЛЭ – 60 МРН (97 км/ч), что привело к снижению темпа роста скорости и увеличению длины разбега.

Оценив недостаточный темп роста скорости и угрозу столкновения с препятствиями по курсу взлета КВС принял решение о прекращении взлета. На скорости около 90 км/ч самолет выкатился за пределы ВПП и на удалении 102 м от выходного торца ВПП столкнулся со склоном оврага. В результате столкновения самолет частично разрушился, КВС и два пассажира получили серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Cessna-172K RA-67480 произошло вследствие выкатывания за пределы ВПП при попытке прекращения взлета из-за недостаточного темпа роста скорости, что привело к столкновению с препятствием.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- установка дополнительного оборудования, не предусмотренного изготовителем, увеличивающего аэродинамическое сопротивление;
- превышение максимальной взлетной массы ВС;
- возможное снижение мощности двигателя в результате эксплуатации его на автомобильном бензине АИ-95 вместо требуемого авиационного бензина с минимальным октановым числом 100/130;
- взлет с закрылками, выпущенными в положение 10°, без предварительного удержания самолета на тормозах и вывода двигателя на взлетный режим, как это предусмотрено РЛЭ;
- подъем передней опоры шасси на скорости 71 км/ч (44 MPH), что ниже рекомендованной РЛЭ самолета 97 км/ч (60 MPH);
- возможное неверное прочтение значения скорости для подъема переднего колеса, градуировка указателя воздушной скорости УС-450, фактически установленного на ВС, нанесена в км/ч, а в типовом РЛЭ самолета Cessna-172K все скорости приведены в MPH;
- непринятие КВС мер по своевременному прекращению взлета».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Cessna-172K RA-67480 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

12.08.2016 днем в простых метеоусловиях на посадочной площадке «Панфилово» (Алтайский край) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Ил-103С RA-1467G, принадлежащего частному лицу.

Перед полетом КВС совместно с сыном проводили работы по регулировке двигателя самолета, при этом неоднократно запускали и опробовали двигатель на стоянке.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета (далее – комиссия) по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Ил-103С RA-1467G установила, что все работы по техническому обслуживанию самолета выполнялись лицами, не имевшими свидетельств специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов. Самолет не имел действующего сертификата летной годности. После регулировки КВС принял решение на выполнение пробежек по ВПП для

опробования двигателя на режиме. При выполнении пятой пробежки КВС принял решение выполнить взлет. По показаниям очевидцев, после отрыва самолета от ВПП в работе двигателя возникли перебои (хлопки и черный дым). Самолет с левым креном около 80° и тангажом на пикирование 45° столкнулся с земной поверхностью и разрушился, КВС погиб.

Заправка самолета осуществлялась автомобильным бензином марки Аи-92, содержащим кислородосодержащий компонент (оксигенант) – метилтретбутиловый эфир (МТБЭ), добавление которого повышает детонационную стойкость. Использование бензина с указанными характеристиками не отвечало рекомендациям разработчика двигателя.

При расследовании также было выявлено нарушение требований разделов 8 и 9 приложения № 1 к Федеральным авиационным правилам «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденным приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, не допускающих сертификацию в составе ЕЭВС двигателя и воздушного винта, имеющих сертификаты типа.

В ходе расследования комиссия установила факт фальсификации летных проверок, записанных в летной книжке КВС. Квалификация КВС не отвечала требованиям, предъявляемым к обладателям свидетельств пилота в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденными Минтрансом России от 12.09.2008 № 147.

По заключению комиссии по расследованию:

«Катастрофа ЕЭВС самолета Ил-103С RA-1467G произошла, наиболее вероятно, из-за потери скорости полета, приведшей к сваливанию и столкновению с землей, при выполнении отворота для выполнения вынужденной посадки сразу после взлета.

Наиболее вероятной причиной принятия КВС решения о выполнении вынужденной посадки явились перебои в работе двигателя.

Перебои в работе двигателя, наиболее вероятно, были обусловлены:

- обеднением топливно-воздушной смеси из-за образования «паровой пробки» в топливной системе двигателя вследствие длительной работы двигателя на стоянке и при маневрировании на повышенных режимах на земле;

- использованием в качестве топлива автомобильного бензина АИ-92 с антидетонационной добавкой МТБЭ, который не соответствовал авиационному бензину, рекомендованному РЛЭ, РТЭ самолета;

- выполнение работ по регулированию корректора топливной смеси двигателя лицами, не имевшими допуска к выполнению данного вида работ».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом Ил-103С RA-1467G приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.