



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

*12 сентября 2022 г.*

Москва

№ 646-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами «РОККИ» RA-2659G, «СОЛОВЕЙ» RA-0598A и самолетом-амфибией «Borey BL010» RA-3042A**

8 января 2021 г. днем при выполнении полета в районе посадочной площадки Гостилицы (Ломоносовский район, Ленинградская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее - ЕЭВС) самолетом «РОККИ» RA-2659G частного лица, связанное с нарушением схемы вылета и правил визуального полета.

19 июня 2021 г. в вечерних сумерках при выполнении полета в районе населенного пункта Невдольск (Суземский район, Брянская область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (далее - ЕЭСВС) самолетом «СОЛОВЕЙ» RA-0598A частного лица, связанное с столкновением с проводами линии электропередачи.

23 августа 2021 г. днем над акваторией реки Москва в районе населенного пункта Черкизово (городской округ Коломна, Московская область) произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом-амфибией «Borey BL010» RA-3042A частного лица, связанное выполнением посадки на воду с выпущенными шасси.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «РОККИ» RA-2659G, «СОЛОВЕЙ» RA-0598A и самолетом-амфибией «Borey BL010» RA-3042A 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. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или 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 и/или сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «РОККИ» RA-2659G, «СОЛОВЕЙ» RA-0598A и самолетом-амфибией «Borey VL010» RA-3042A;

1.2.2. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

требований статьи 67 Воздушного кодекса Российской Федерации и пункта 2.20 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), в части нахождения на борту ВС необходимых документов.

требований пунктов 3.33.4 и 3.60 ФАП -128, в части избежания столкновений с видимыми объектами при выполнении полетов по правилам визуального полета;

требований пунктов 44, 46 116, 118, 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части представления плана полета ВС в оперативные органы ЕС ОрВД, разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства класса «С» и «G» и перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

информации о препятствиях в районах выполнения полетов с использованием радионавигационных карт районов местных воздушных линий и в воздушном пространстве класса «G» масштаба 1:500 000 (при использовании аэронавигационных планшетов карты предоставляются в электронном виде) и сборников аэронавигационных данных об искусственных препятствиях (высотных объектах строительства), размещенной на официальном сайте [www.caica.ru](http://www.caica.ru) в сети Интернет;

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных со столкновением ВС в воздухе, выполнении полетов на малой высоте и нештатным касанием посадочной площадки (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории MAC, LALT и ARC);

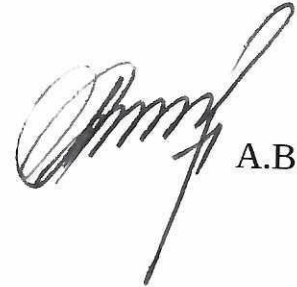
1.3. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем;

1.4. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 1 октября 2022 г.

2. И.о. начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации К.Д. Бывалиной до 1 октября 2022 г. подготовить обращение в адрес Минтранса России о рассмотрении рекомендации 5.3 комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом-амфибией «Boeing BL010» RA-3042A.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации Д.В. Ядрова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение 1  
к приказу Росавиации

от «12» сентября 2022 г. № 646-11

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами «РОККИ» RA-2659G, «СОЛОВЕЙ» RA-0598A и самолетом-амфибией «Borey BL010» RA-3042A**

8 января 2021 г. после взлета с посадочной площадки Гостилицы (Ломоносовский район, Ленинградская область) единичного экземпляра воздушного судна (далее - ЕЭВС) самолета «РОККИ» RA-2659G планировалось выполнение полета по маршруту: посадочная площадка Гостилицы - навигационная точка ПОГУД - район Финского залива - посадочная площадка Гостилицы. На борту воздушного судна находился командир воздушного судна (далее - КВС) и два пассажира.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что в день катастрофы на посадочной площадке выполнялись полеты по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве класса «G». КВС ЕЭВС самолета С-152KN RA-1488G после взлета и набора высоты 200 фут, приступил к выполнению левого разворота с целью полета в районе посадочной площадки по прямоугольному маршруту. КВС ЕЭВС самолета «РОККИ» RA-2659G после взлета выполнил левый разворот с набором высоты и проследовал в направлении населенного пункта Петровское, что не соответствовало схеме стандартного вылета. Интервал взлета между ЕЭВС самолетами С-152 KN RA-1488G и «РОККИ» RA-2659G составил 23 сек. Примерно через 1 мин 10 сек, на высоте около 700 фут, на траверзе ВПП посадочной площадки на пересекающихся курсах произошло столкновение ЕЭВС самолетов «РОККИ» RA-2659G и С-152KN RA-1488G. В результате столкновения у ЕЭВС «РОККИ» RA-2659G отделилось хвостовое оперение, самолет потерял скорость и высоту, столкнулся с земной поверхностью и разрушился, КВС и пассажиры погибли. КВС ЕЭВС С-152KN RA-1488G выполнил вынужденную посадку на посадочную площадку взлета, КВС и пассажир не пострадали, самолет получил повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной катастрофы ЕЭВС самолета РОККИ RA-2659G явилось нарушение КВС стандартной схемы вылета и правил визуальных полетов, что привело к столкновению в воздухе с ЕЭВС самолетом С-152KN RA-1488G.».

19 июня 2021 г. в сумерках для выполнения авиационно-химических работ (далее - АХР) выполнялся перелет единичного экземпляра сверхлегкого воздушного судна (далее - ЕЭ СВС) самолета «СОЛОВЕЙ» RA-0598A по маршруту: посадочная площадка в районе населенного пункта Негино (Суземский район, Брянская область) - посадочная площадка в районе населенного пункта Княгинино (Суземский район, Брянская область). На борту воздушного судна находился КВС.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что после взлета и следовании ВС на высоте около 50 м, на 11 мин полета, в результате неустойчивой работы двигателя КВС принял решение о снижении и выполнении

посадки. При выполнении поворота влево со снижением для посадки на автомобильную дорогу, на высоте около 14 м, произошло столкновение ВС с проводами линии электропередачи (далее - ЛЭП) и последующее столкновение с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия КВС не пострадал, самолет получил значительные повреждения.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что КВС выполнял полеты в отсутствие действующего медицинского заключения. Полеты в приграничной полосе выполнялись в отсутствие разрешения органа ОВД (управления полетами) на использование воздушного пространства и разрешения Федеральной службы безопасности Российской Федерации. Сертификат летной годности на ЕЭ СВС самолета «СОЛОВЕЙ» RA-0598А Росавиация не выдавался. Эксплуатация и техническое обслуживание воздушного судна проводились с отступлением от требований Руководств по летной и технической эксплуатации. Также отмечено, что ВС находилось в воздухе около 35 мин, и, наиболее вероятно, КВС выполнял облет (осмотр) полей для выполнения АХР (от места взлета до площадки назначения расстояние составляет около 7 км, которое ВС могло преодолеть на скорости 120 км/ч за 4 мин).

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭ СВС самолетом «СОЛОВЕЙ» RA-0598А произошло в сумерках, в визуальных метеоусловиях, в результате столкновения с проводами воздушной ЛЭП.

Наиболее вероятно, авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

- нарушение порядка выполнения АХР, устанавливаемого ФАП-128;
- недостаточная подготовка КВС к полету в части изучения препятствий в районе полетов;
- недостаточная осмотрительность в полете;
- выполнение полета после захода солнца, в условиях сниженной освещенности;
- отсутствие маркировки воздушной линии электропередачи.».

23 августа 2021 г. выполнялся полет ЕЭВС самолета-амфибии «Boeing BL010» RA-3042А над акваторией реки Москва в районе населенного пункта Черкизово (городской округ Коломна, Московская область). На борту воздушного судна находились КВС и пассажир.

В ходе работы комиссии по расследованию авиационного происшествия установлено, что 23 августа 2021 г. КВС выполнял взлеты и посадки с посадочной площадки Северка (Московская область) и акватории реки Москва. Из объяснений КВС следует, что при выполнении глиссирования над водной поверхностью с неубранными шасси произошло погружение шасси в воду и последующее капотирование самолета. В результате авиационного происшествия КВС и пассажир не пострадали и самостоятельно добрались до береговой черты, воздушное судно получило повреждения и частично затонуло.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлены нарушения:

требований пункта 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части не предоставления плана

полета уведомительного порядка об использовании воздушного пространства класса «G»;

требований пункта 2.20 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 и требований пункта 3.2.1 Руководства по летной эксплуатации ЕЭВС самолета-амфибии «Boey BL010» RA-3042A (далее - РЛЭ), в части нахождения обязательных документов на борту ВС;

требований пунктов 2.3, 2.6 и 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетными диспетчерами) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147 (в свидетельстве частного пилота КВС отсутствовала квалификационная отметка разрешающая выполнение полетов на гидросамолетах, отсутствие соответствующей квалификационной проверки);

требований статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации в части допуска ВС к полетам при наличии действующего сертификата летной годности (Сертификат летной годности ЕЭВС самолета-амфибии «Boey BL010» RA-3042A имел срок действия до 12 марта 2021 г.);

требований пункта 4.9.12 РЛЭ в части контроля убранного положения шасси при выполнении посадки на водную поверхность.

Система КОСПАС-САРСАТ не зарегистрировала срабатывание аварийного маяка АРМ-406 ЕЭВС самолета-амфибии «Boey BL010» RA-3042A.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом-амфибией «Boey BL010» RA-3042G явилось выполнение посадки на воду с выпущенным шасси с последующим переворачиванием (капотированием) ВС.

Способствующим фактором явилось отсутствие у КВС подготовки и допуска к полетам на гидросамолете (самолете-амфибии).».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами «РОККИ» RA-2659G, «СОЛОВЕЙ» RA-0598A и самолетом-амфибией «Boey BL010» RA-3042A приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.