



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

18 июля 2014г.

Москва

№ 360

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40312**

11.06.2012 в районе г. Серова Свердловской области произошло авиационное происшествие (катастрофа) с самолетом Ан-2 RA-40312, принадлежащим ФГУП «Международный аэропорт «Оренбург», эксплуатант ООО «АВИА-ЗОВ».

Катастрофа произошла в результате невыдерживания командиром воздушного судна (КВС), вероятно, находившимся в состоянии алкогольного опьянения, безопасной высоты после взлета, что привело к столкновению самолета с деревьями, разрушению левого полукрыла и дальнейшему падению самолета на землю. Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия 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 пунктом 5.4.6 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 территориальных органов Росавиации до 30.06.2014 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров и эксплуатантов авиации общего назначения (АОН).

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров и эксплуатантам АОН:

2.1.совместно с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС изучить настоящий приказ и окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40312, размещенный в разделе «Расследования» официального интернет-сайта Межгосударственного авиационного комитета;

2.2. повторно довести до сведения командно-летного, инспекторского, инструкторского состава и членов летных экипажей воздушных судов требования пунктов 2.4, 2.5, 2.6, 2.21, 3.1-3.18, 3.31, 3.32, 3.45, 3.50-3.60, 5.67, 5.68, 6.1-6.11, 7.21-7.27, 8.7-8.9 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение

СМПУ ВТ ФАВТ
№ 2241 Дата 03.07.2014

полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

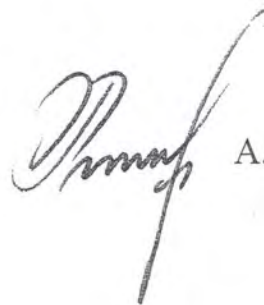
2.3. в организациях гражданской авиации, авиационных учебных центрах:

проверить наличие специальных инструкций, определяющих порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии согласно пункту 2.3.1 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609;

повторно изучить порядок передачи первичных сообщений об авиационных событиях (директивное письмо Росавиации от 23.10.2013 № 4.02-681).

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчехова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 18.06.2014 № 360

**Обстоятельства авиационного происшествия
с самолетом Ан-2 RA-40312**

11.06.2012 в районе г. Серова Свердловской области произошло авиационное происшествие (катастрофа) с самолетом Ан-2 RA-40312, принадлежащим ФГУП «Международный аэропорт «Оренбург», эксплуатируемым авиакомпанией ООО «АВИА-ЗОВ» по договору аренды.

17.05.2012 экипаж самолёта Ан-2 RA-40312 в составе КВС, второго пилота и авиатехника перелетел из аэропорта Оренбург на оперативную площадку г. Серова для мониторинга пожароопасной обстановки местности. Последний полёт по заявке авиалесоохраны был выполнен 31.05.2012.

После 31.05.2012 полеты самолета прекратились в связи с начавшимися дождями и, как следствие, понижением класса пожароопасности. Второй пилот в связи с отсутствием полетов, с согласия КВС и руководителя ООО «АВИА-ЗОВ», в период с 05.06.2012 по 11.06.2012 выезжал в г. Орск.

По информации авиатехника, накануне авиационного происшествия 10.06.2012 КВС выполнил несанкционированный полет с четырьмя пассажирами на борту за денежное вознаграждение. Полёт выполнялся с неполным составом экипажа (без 2-го пилота), по неизвестному маршруту. Тогда полет закончился благополучно.

11.06.2012 ориентировочно в 22:00 (время местное) КВС произвел взлет с посадочной площадки Серов с двенадцатью пассажирами на борту. Взлет самолета был произведен с МК=210°. После выполнения взлета самолет, со слов техника, оставшегося на земле, выполнил вираж на низкой высоте над аэродромом и затем продолжил полет на малой высоте в юго-западном направлении с МК~230° над густой лесистой местностью.

Самолет на площадку не вернулся.

Развернутые поисково-спасательные работы с использованием наземных сил и авиации продолжались в течение почти 5 месяцев. Поисково-спасательная операция была прекращена 03.10.2012 в связи с ухудшением метеоусловий для выполнения полетов по ПВП и наличием устойчивого снежного покрова.

Несмотря на проведенную масштабную поисково-спасательную операцию, потерпевший бедствие самолет Ан-2 RA-40312 обнаружен не был.

Всего за весь период поисково-спасательной операции произведено 337 самолето-вылетов по обследованию предполагаемого района нахождения потерпевшего бедствие ВС. Суммарный налет составил 1192 часа, обследована территория площадью 282 950 км². Наземными группами обследована территория площадью 3 214 км².

Самолет Ан-2 RA-40312 был обнаружен охотниками 05.05.2013, случайно, в 10 км юго-западнее посадочной площадки Серов (20° правее взлетного курса), полностью разрушившимся и сгоревшим. Находившиеся на борту КВС и пассажиры погибли.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Ан-2 RA-40312 (далее – комиссией по расследованию) при осмотре фрагментов планера самолета и двигателя было установлено, что механизация ВС находилась в положении крейсерского полета, двигатель работал до столкновения самолета с землей. Учитывая то, что самолет упал в 10 км от аэродрома, продолжительность его полета составила приблизительно 5-7 минут.

Планер самолета Ан-2 RA-40312, его двигатель и воздушный винт имели запасы по ресурсу и срокам службы. Квалификация авиатехника, обслуживающего самолет, соответствовала выполняемым работам. Полетная масса перед вылетом не превышала максимально допустимую (5250 кг) и составляла 4950 кг. Центровка самолета составляла 30,1% САХ и не выходила за пределы эксплуатационного диапазона (17,2–33,0% САХ).

КВС имел действующее свидетельство пилота гражданской авиации и был допущен к выполнению лесоавиационных работ. Нарушений, отклонений и недостатков в подготовке и допуске КВС к полетам не выявлено, профессиональная подготовка позволяла ему выполнять полеты по лесоохране в данном районе.

Комиссией по расследованию установлено, что КВС произвел взлет без задания на полет, разрешения на использование воздушного пространства, в неполном составе экипажа (без 2-го пилота) и с неоформленными пассажирами на борту.

По показаниям авиатехника, КВС перед полетом употреблял спиртные напитки. Таким образом, у КВС, наиболее вероятно, была снижена реакция, осмотрительность и контроль за высотой полета. Полёт выполнялся на малой высоте относительно вершук деревьев. Под углом примерно 30° в поле зрения КВС находилось заходящее солнце, лучи которого также могли повлиять на развитие ситуации.

Выполняя полет на малой высоте над лесным массивом, КВС, находясь в состоянии алкогольного опьянения, мог не заметить возникшее впереди препятствие в виде высокого сухого дерева. Столкновение произошло левой полукоробкой крыльев ВС, в результате чего нижнее крыло получило сильные повреждения и разрушилось. После столкновения левым крылом с деревом самолет, с развивающимся левым креном и разворотом носовой части влево от возникшего при столкновении разворачивающего момента, ломая на своем пути деревья диаметром до 40 см, столкнулся с землей. Судя по расположению фрагментов самолета на месте катастрофы, самолет столкнулся с землей сначала левым крылом, затем носовой частью (двигателем). При этом произошел переворот самолета через левое крыло и двигатель (капотирование) на левую сторону относительно направления падения.

Несвоевременная передача информации о невозвращении самолета на посадочную площадку от ООО «АВИА-ЗОВ» (через 8,5 часов после получения информации от авиатехника) в РЦ ЕС ОрВД Екатеринбурга (далее – РЦ ЕС ОрВД),

в нарушение требований п. 26 Федеральных авиационных правил поиска и спасания в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.08 № 530, по мнению комиссии, сыграла определяющую роль в усложнении поисковых работ пропавшего самолета. При своевременном оповещении РЦ ЕС ОрВД место падения самолета могло быть обнаружено по очагу пожара на месте авиационного происшествия.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы самолета Ан-2 RA-40312 ООО «АВИА-ЗОВ»:

«Причиной катастрофы самолета Ан-2 RA-40312 явилось выполнение полета командиром ВС, находившимся, вероятно, в состоянии алкогольного опьянения, на высоте значительно ниже безопасной, что привело к столкновению с деревом и дальнейшему падению самолета».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия самолета Ан-2 RA-40312, опубликованном в разделе «Расследования» официального интернет-сайта Межгосударственного авиационного комитета по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-40312.pdf.