



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

27 декабря 2016 г.

Москва

№

1044

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-40204 и с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Аэропракт-22ЛС RA-1683G

06.02.2016 в районе населенного пункта Гай (Оренбургская область) произошла катастрофа самолета Ан-2 RA-40204 ЗАО Авиакомпания «Лайт Эйр» (сертификат эксплуатанта от 22.07.2014 № АР 10-16-031) при выполнении полета днем в сложных метеорологических условиях.

Авиационное происшествие произошло в результате столкновения с земной поверхностью при снижении воздушного судна ниже минимально безопасной высоты в условиях ограниченной видимости.

16.08.2016 в районе населенного пункта Урай (Тюменская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Аэропракт-22ЛС RA-1683G ООО «Сибирская база авиационной охраны лесов» (сертификат эксплуатанта от 12.11.2015 № АР 04-11-006) при выполнении полета днем в простых метеорологических условиях.

Авиационное происшествие произошло в результате выхода воздушного судна на режим сваливания.

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. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации М.Ю. Костылеву в срок до 16.01.2017 подготовить в адрес Минтранса России предложения:

- по уточнению перечня видов авиационных работ, изложенных в пункте 6.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в

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

- по внесению дополнений в раздел II Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147, в части определения требований по порядку допуска к полетам летного состава после длительного перерыва в летной работе.

2. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову совместно с ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации» в срок до 30.12.2016 подготовить предложения о внесении в Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденные приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, требования в части оборудования ЕЭВС (самолета) устройством сигнализации предупреждения о приближении воздушного судна к сваливанию.

3. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации довести настоящий приказ до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты и самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам и владельцам воздушных судов авиации общего назначения и рекомендовать им:

3.1. обратить внимание командно-летного, инспекторского, инструкторского состава и членов летных экипажей на необходимость объективной оценки метеорологической информации при принятии решения на вылет по правилам визуальных полетов, а также соблюдения мер безопасности при выполнении полетов над очагами лесных пожаров;

3.2. изучить с авиационным персоналом, участвующим в организации, обеспечении и выполнении полетов настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-40204 и ЕЭВС самолетом Аэропракт-22ЛС RA-1683G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.3. провести анализ качества и полноты реализации требований, указанных в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете (размещены в Архиве материалов расследования инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория LOC – I) и, при необходимости, принять меры по их реализации.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

И.о. руководителя



К.А. Махов

от 27.12.2016 № 1044

Обстоятельства авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-40204 и с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Аэропракт-22ЛС RA-1683G

06.02.2016 в районе населенного пункта Гай (Оренбургская область) произошла катастрофа самолета Ан-2 RA-40204 ЗАО Авиакомпания «Лайт Эйр».

Полет выполнялся с целью осмотра нефтепровода. На борту самолета находились два члена экипажа и представитель заказчика.

Комиссией по расследованию установлено, что командир воздушного судна (далее – КВС) имел перерыв в летной работе в течение двенадцати лет. До перерыва в летной работе КВС летал в качестве второго пилота самолета Ан-2. В 2012 году для восстановления на летную работу КВС прошел десятидневные курсы повышения квалификации пилотов Ан-2 без прохождения тренажерной и летной подготовки. После принятия на работу в авиакомпанию прошел программу ввода в строй и был допущен к выполнению самостоятельных полетов в качестве второго пилота самолета Ан-2. В 2013 году прошел подготовку в ЗАО АК «Уфимские авиалинии» для получения квалификационной отметки КВС и был допущен к полетам по метеоминимуму ПВП 150×3000. В течение 2013 и 2014 годов проводились тренировочные и проверочные полеты КВС с целью его допуска к полетам по ПВП при метеоминимумах погоды 150×3000х18 и 150×2000х18. В ходе работы комиссии по расследованию установлено, что фактические метеоусловия, в которых выполнялись полеты, не соответствовали присваиваемому метеоминимуму, что не позволило КВС получить необходимые навыки выполнения полетов по приборам.

Фактические и прогнозируемые метеоусловия в районе выполнения авиационных работ 06.02.2016 не соответствовали требованиям для принятия решения на вылет по ПВП (видимость 1000 м, снег, дымка, местами 500 м, переохлажденная морось, туман по зонам, нижняя граница облачности сплошная до 100 м, умеренное обледенение в облаках и осадках). Таким образом, КВС принял необоснованное решение на выполнение полета по ПВП, в нарушение требований пунктов 2.8 и 3.33.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128.

Выполняя полет по маршруту на высотах ниже минимальной безопасной КВС был проинформирован диспетчером МДП Оренбурга о фактической погоде и нелетном прогнозе по ПВП, однако продолжил полет по выполнению авиационных работ.

По результатам анализа данных GPS-приемника, использовавшегося экипажем ВС, комиссия по расследованию установила, что непосредственно перед

авиационным происшествием экипаж начал выполнять правый разворот с переменным креном и снижением, скорость менялась от 105 до 205 км/ч. После разворота на 450° самолет продолжая снижение столкнулся с землей. Экипаж и представитель заказчика погибли.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета Ан-2 RA-40204 явилась потеря экипажем пространственной ориентировки в процессе выполнения разворота в условиях ограниченной видимости (туман) и «белизны» подстилающей поверхности, что привело к неконтролируемому снижению и столкновению самолета с землей.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:

- неправильная оценка экипажем метеорологических условий по маршруту полета, выразившаяся в принятии необоснованного решения на выполнение полета по ПВП;

- выполнение полета на истинной высоте ниже безопасной;

- отсутствие навыков выполнения полетов по приборам, тренировки и проверки на понижение минимума КВС проводились формально, погодные условия, при которых проводились полеты, не соответствовали требованиям к присваиваемому минимуму».

16.08.2016 в районе населенного пункта Урай (Тюменская область) произошла катастрофа ЕЭВС самолета Аэропракт-22ЛС RA-1683G ООО «Сибирская база авиационной охраны лесов».

Полет выполнялся с целью мониторинга лесных пожаров. На борту воздушного судна находился КВС и летчик-наблюдатель.

Прилетев на место пожара, КВС начал снижение по спирали с целью перехода на визуальный контакт с находившимися на месте пожара десантниками-пожарными для координации действий. При снижении с правым креном 40° на высоте 60 м и скорости 73 км/ч произошло сваливание самолета. В результате столкновения с земной поверхностью воздушное судно разрушилось, летчик-наблюдатель погиб, КВС получил серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы с ЕЭВС Аэропракт-22ЛС RA-1683G явилось его сваливание на малой высоте полета в результате потери скорости при выполнении экипажем лесоавиационных работ по тушению пожара.

Авиационное происшествие, наиболее вероятно, обусловлено сочетанием следующих факторов:

- отвлечением внимания КВС от контроля за скоростью полета при выполнении осмотра лесного пожара;

- снижение над очагом пожара ниже установленной минимально безопасной высоты, что не позволило КВС вывести самолет из режима сваливания;

- значительной турбулентностью, возникающей из-за сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, образующихся над очагом пожара.

Искусственная сигнализация о приближении сваливания (световая или звуковая) на данном самолете отсутствовала».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-40204 и ЕЭВС самолетом Аэропракт-22ЛС RA-1683G приведена в Окончательных отчетах на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.