



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

24 июля 2015

Москва

№ 327-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного  
происшествия с самолетом Kodiak-100 N642RM**

06.07.2015 при выполнении полета днем в визуальных метеорологических условиях в районе аэродрома Псков произошла авария самолета Kodiak-100 N642RM (государство регистрации – США), принадлежащего ООО «Апельсин-Т» (сертификата эксплуатанта не имело).

По объяснению экипажа самолета, необходимость выполнения вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку (лес) была обусловлена потерей мощности двигателя. Проведенные в ходе расследования авиационного происшествия исследования не выявили признаков неисправности двигателя и систем самолета. В ходе расследования также было установлено, что при подаче плана полета экипаж использовал недостоверные данные о государственном и регистрационном опознавательных знаках самолета (был указан «RA-1799G»). Вследствие этого нарушения международный полет иностранного воздушного судна в воздушном пространстве Российской Федерации осуществлялся с нарушением требований пункта 121 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с самолетом Kodiak-100 N642RM 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, 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. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, персонала по обслуживанию воздушного движения, 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, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей, персоналом по обслуживанию воздушного движения настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Kodiak-100 N642RM, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

2. Начальнику Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации О.Т. Гринченко в срок до 15.05.2017 направить в адрес Управления организации авиационно-космического поиска и спасания Росавиации информацию о приведении «Инструкции по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на аэродроме и в районе ответственности ОАО «Псковавиа», «Аварийного плана ОАО «Псковавиа» (плана мероприятий при возникновении аварийных ситуаций в аэропорту Псков)» в соответствие с действующим законодательством Российской Федерации.

3. Генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» обратить внимание руководящего состава оперативных органов ЕС ОрВД на необходимость исключения нарушений технологий работы персонала дежурных смен при планировании использования воздушного пространства и обеспечении разрешительного порядка его использования, а так же руководящего состава органов, представляющих аэродромное диспетчерское обслуживание, на обеспечение надлежащего визуального наблюдения в пределах зоны ответственности с рабочего места диспетчера УВД.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение  
к приказу Федерального агентства  
воздушного транспорта

от 14.04.2017 № 327-П

**Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом Kodiak-100 N642RM**

06.07.2015 при выполнении полета днем в визуальных метеорологических условиях в районе аэродрома Псков произошла авария самолета Kodiak-100 N642RM (государство регистрации воздушного судна – США) принадлежащего ООО «Апельсин-Т».

Выполнялся международный полет по маршруту Рига (Латвийская Республика) – Псков – посадочная площадка Крутицы (Рязанская область). На борту самолета находись командир воздушного судна и второй пилот (граждане Российской Федерации). Члены экипажа имели действующие российские свидетельства пилотов.

Комиссией по расследованию было установлено, что при подаче плана полета вместо фактического бортового номера самолета «N642RM», был указан государственный и регистрационный знак «RA-1799G», принадлежащий другому самолету. Вследствие этого нарушения, разрешение на полет гражданского воздушного судна иностранного государства вне маршрутов обслуживания воздушного движения Российской Федерации не было согласовано с Федеральной службой безопасности Российской Федерации и Минобороны Российской Федерации, что является нарушением требований пункта 121, подпункта «е» пункта 120 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138.

В ходе расследования также было установлено, что в нарушение требований пункта 8.10.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, экипаж, при работающей медицинской службе ОАО «Псковавиа», предполетный медицинский контроль не проходил. Перед вылетом экипаж метеорологическую информацию у авиационной метеорологической службы аэродрома Псков не запрашивал.

По объяснению экипажа, после взлета, при выполнении левого разворота и набора высоты, возникли перебои в работе двигателя. Попытки восстановления работы двигателя были безуспешными. Посадка была выполнена на болотистую местность с кустарниками и деревьями. В результате столкновения с землей и деревьями самолет получил значительные повреждения, члены экипажа не пострадали.

Комиссией по расследованию было обращено внимание на то, что с рабочего места диспетчера командно-диспетчерского пункта (далее – КДП) не обеспечивается возможность визуального осмотра всей взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) из-за высоких крон деревьев и кустарников, растущих между КДП и ВПП. Кроме того, диспетчер КДП в соответствии с технологией работы не мог осуществлять полный визуальный контроль за полетом взлетевшего самолета, так как сектора обзора с его рабочего места был частично закрыт шторкой на окнах КДП.

Поиск места авиационного происшествия продолжался 33 минуты (при его расположении в 1400 м от контрольной точки аэродрома) по причине отсутствия у диспетчера КДП сведений о месте вынужденной посадки самолета из-за отсутствия условий визуального наблюдения с рабочего места диспетчера КДП и несогласованных действий между МЧС России по Псковской области и ОАО «Псковавиа». Район поиска места авиационного происшествия специалистам МЧС России указывали сотрудники ОАО «Псковавиа», а не руководитель поисково-спасательного расчета.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авиационное происшествие с самолетом Kodiak-100 N642RM произошло при выполнении вынужденной посадки на лес. Со слов экипажа, необходимость вынужденной посадки была обусловлена потерей мощности двигателя в полете.

Проведенные исследования двигателя, воздушного винта и топливной системы самолета не выявили ни одной причины, которая могла привести к потере мощности силовой установки.

Из-за отсутствия карты памяти из центрального дисплея интегрированной системы отображения полетной информации Garmin G-100, на которой регистрируются параметры работы силовой установки, в полной мере оценить работоспособность двигателя и действия экипажа не представилось возможным».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Kodiak-100 N642RM приведена в Окончательном отчете на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.