МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

09 июня 2017г. Москва № 468-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-17812

11.08.2016 днем в аэропорту Полярный произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Ан-2 RA-17812 АО «Авиакомпания АЛРОСА».

После посадки, в результате нескоординированных действий членов экипажа при торможении, произошло выкатывание самолета влево за пределы взлетно-посадочной полосы.

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 территориальных органов Росавиации:

1.1. до 21.06.2017 довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (АОН), эксплуатирующих легкие воздушные суда;

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.2.1. изучить с летным составом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-17812, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с летным составом самолетов, оборудованных шасси с хвостовым колесом, по изучению особенностей использования системы торможения, а также управления самолетом при рулении, разбеге и пробеге в условиях бокового ветра.

1.2.3. эксплуатантам (владельцам) самолетов Ан-2, не прошедших доработку по установке двойной системы управления системой торможения колес, рассмотреть необходимость внесения в руководство по производству полетов изменений, уточняющих порядок передачи управления командиру воздушного судна при выполнении посадки вторым пилотом.

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

Руководитель А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 09.06.2017 № 468-П

Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-17812

11.08.2016 днем в аэропорту Полярный произошла авария самолета Ан-2 RA-17812 АО «Авиакомпания АЛРОСА».

Выполнялись полеты в целях аэромагнитной съёмки на местности. На борту самолета находились два пилота и бортовой оператор. Взлетный вес и центровка самолета не выходили за пределы ограничений, установленных РЛЭ самолета Ан-2.

Посадка в аэропорту Полярный выполнялась на искусственную ВПП с магнитным курсом посадки 353°. Фактическая погода в аэропорту Полярный на момент авиационного происшествия была: ветер 250° 03 м/с, видимость 10 км, облачность верхнего яруса 2 октанта, температура воздуха +19°С, точка росы +2°С, давление 718 мм рт. ст.

Пилотирование при посадке выполнял второй пилот.

Самолет Ан-2 RA-17812 не проходил доработку по установке двойной системы управления системой торможения колес. Как следствие, торможение при посадке было возможно только с места командира воздушного судна. Комиссией по расследованию авиационного происшествия было отмечено, что в РЛЭ самолета Ан-2 и РПП АО «Авиакомпания АЛРОСА» не был описан порядок передачи управления после приземления в случае выполнения посадки вторым пилотом.

Касание самолетом полосы произошло по центру на расстоянии 380 м от порога ВПП, на скорости 85 км/ч, при боковом ветре примерно 3 м/с. После пробега 45-50 м началось энергичное уклонение самолета влево. При выкатывании самолета на боковую полосу безопасности КВС увеличил режим работы двигателя для увеличения эффективности руля направления и восстановления путевой управляемости. Однако это повлекло за собой замедление темпа падения скорости.

Выкатывание самолета за пределы спланированной части летного поля произошло на скорости примерно 60 км/ч и удалении 500 м от порога ВПП. На расстоянии 71 метр от осевой линии ВПП самолет столкнулся со скальным грунтом, в результате чего получил значительные повреждения. Экипаж самолета не пострадал.

Комиссия по расследованию аварии установила, что тормозная система и система управления самолетом были исправны. На основании проведенного анализа комиссия пришла к выводу, что выкатывание явилось следствием нескоординированных действий членов экипажа при передаче управления от второго пилота командиру самолета для осуществления торможения и завершения пробега.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с самолётом Ан-2 RA-17812 явились нескоординированные действия членов экипажа после посадки, штатно выполненной вторым пилотом, при передаче управления КВС для осуществления торможения и завершения пробега, что при наличии бокового ветра слева в пределах допустимого привело к выкатыванию самолета за пределы ВПП и спланированной части летного поля и повреждению ВС.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

– конструктивные особенности ВС Ан-2 RA-17812, связанные с возможностью осуществления торможения колес шасси только с рабочего места КВС, а также с отсутствием механизма стопорения хвостового колеса;

– отсутствие в РЛЭ самолёта Ан-2 и РПП АО «Авиакомпания АЛРОСА» порядка передачи управления после приземления и подачи соответствующих команд при выполнении посадки вторым пилотом».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-17812, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.