МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

09 октября 2017 Москва № 806-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-84566 и единичным экземпляром воздушного судна самолетом Бекас 103 RA-0285A

17.09.2016 в районе населенного пункта Татарское Урайкино (Ульяновская область) произошла авария самолета Ан-2 RA-84566, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «АВИАПАРТНЕР».

Авиационное происшествие связано со столкновением самолета с препятствием в полете при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) на предельно малой высоте в отсутствие сертификата эксплуатанта на выполнение АХР.

08.05.2017 в районе населенного пункта Желановка (Тамбовская область) произошла авария единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Бекас 103 RA-0285A, принадлежащего частному лицу.

Авария произошла из-за невыдерживания пилотом установленных безопасных высот полета и недостаточной осмотрительности при выполнении АХР, в результате чего самолет столкнулся с проводами линии электропередач.

Руководство по летной эксплуатации ЕЭВС самолета Бекас 103 RA-0285A не предусматривает выполнение полетов на АХР.

Информация об обстоятельствах и причинах аварий самолета Ан-2 RA-84566 и ЕЭВС самолета Бекас 103 RA-0285A 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 (далее – ПРАПИ-98), 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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ, и владельцев легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения (далее – ВС АОН).

1.2. продолжить работу по опубликованию (актуализации) на официальных сайтах территориальных органов Росавиации достоверных сведений об эксплуатантах (владельцах, собственниках), имеющих действующие сертификаты на право выполнения авиационных работ, и действий, направленных на обеспечение безопасности полетов в период их проведения, а также по использованию средств массовой информации для пропаганды культуры безопасности полетов.

1.3. рекомендовать эксплуатантам, имеющим сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ, и владельцам легких и сверхлегких ВС АОН:

1.3.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-84566 и ЕЭВС самолетом Бекас 103 RA-0285A, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.3.2. повторно довести до авиационного персонала требования статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации;

1.3.3. обратить внимание на административную и уголовную ответственность авиационного персонала за нарушение требований правил использования воздушного пространства и правил безопасности эксплуатации воздушных судов.

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

Руководитель А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 09.10.2017 № 806-П

Обстоятельства авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-84566 и единичным экземпляром воздушного судна самолетом Бекас 103 RA-0285A

17.09.2016 в районе населенного пункта Татарское Урайкино (Ульяновская область) был обнаружен поврежденный самолет Ан-2 RA-84566, принадлежащий обществу с ограниченной ответственностью «АВИАПАРТНЕР».

Обстоятельства происшедшего авиационного происшествия комиссии по расследованию установить не удалось, так как пилот, личность которого также не была установлена, скрылся с места авиационного происшествия.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятно, причиной аварии самолета Ан-2 RA-84566 явилось разрушение болтового соединения переднего башмака шасси в результате действия нерасчетной однократной нагрузки вследствие столкновения с препятствием в полете при выполнении АХР, что, при выполнении посадки, привело к отделению башмака от фюзеляжа. Вследствие этого была нарушена геометрия шасси, что привело к повреждению фюзеляжа.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- нарушение требования раздела «Минимальный состав экипажа» главы 2 «Летные ограничения» РЛЭ самолета Ан-2, которое устанавливает состав из двух летчиков при выполнении авиационно-химических работ;

- нарушение п. 7.4 ФАП-128, согласно которому полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т.п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м.

В нарушение статьи 96 Воздушного кодекса РФ собственник ВС не представил в комиссию сведения о КВС, а также документацию на ВС».

Ранее, 03.04.2016 с воздушным судном Ан-2 RA-54828 общества с ограниченной ответственностью «АВИАПАРТНЕР» произошла авария в районе населенного пункта Аксарино (Республика Татарстан). Приказ Росавиации о реализации мероприятий и обстоятельствах авиационного события от 30.09.2016 № 754.

08.05.2017 при выполнении АХР в районе населенного пункта Желановка (Тамбовская область) произошла авария единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Бекас 103 RA-0285A, принадлежащего частному лицу.

В нарушение требований пунктов 124 и 147 Федеральных правил использования воздушного пространства, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138, пилот ЕЭВС самолета

Бекас 103 RA-0285A 07.05.2017 выполнил перелет для выполнения АХР из Волгоградской области в Тамбовскую область в воздушном пространстве класса «G» без уведомления органов ОрВД. Пилот имеет свидетельство коммерческого пилота с квалификационной отметкой о допуске к выполнению полетов на воздушном судне типа NG-5. Свидетельство пилота сверхлегкого воздушного судна с допуском к выполнению полетов на ВС типа Бекас 103 пилот не имеет.

Комиссией по расследованию было установлено, что продолжительность времени отдыха пилота между полетными сменами при нахождении вне базы составила 6,5 часов, что является нарушением Приложения № 6 к Положению об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденному приказом Минтранса России от 21.11.2005 № 139.

При выполнении полета на высоте 3 – 5 м вдоль лесополосы в направлении линии электропередач (далее – ЛЭП) пилот, сосредоточив внимание на выдерживании бокового интервала до деревьев, несвоевременно перевел самолет в набор высоты для безопасного пролета искусственного препятствия. Столкновение с проводами ЛЭП произошло на высоте 15 м левой штангой установки распылителя и левой стойкой шасси самолета. Самолет, удерживаемый оборванным проводом, описал окружность и столкнулся с земной поверхностью. В результате столкновения с земной поверхностью пилот получил серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авария самолета Бекас 103 RA-0285A произошла при выполнении авиационно-химических работ в результате его столкновения с проводом воздушной линии электропередачи во время выполнения полета на предельно малой высоте.

Наиболее вероятно, авиационное происшествие стало возможным вследствие сочетания следующих факторов:

- отсутствие допуска пилота к выполнению АХР;
- несвоевременное начало выполнения маневра по увеличению высоты полета для преодоления воздушной линии электропередачи;
- отсутствие полетных карт и невыполнение контрольного ознакомительного полета на предполагаемом месте выполнения работ;
- неудовлетворительная организация проведения авиационно-химических работ;
- отсутствие маркировки проводов воздушной ЛЭП в районе АП».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с самолетом Ан-2 RA-84566 и ЕЭВС самолета Бекас 103 RA-0285A приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.