



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

07 сентября 2018г.

Москва

№ 735-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с воздушным судном Ан-2 RA-54790

31.07.2016 при выполнении днем внетрассового перелета в районе населенного пункта Крапивинский (Кемеровская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с самолетом Ан-2 RA-54790 общества с ограниченной ответственностью «ЛЕМАКС» (имело сертификат на выполнение авиационных работ № АР-16-14-82).

Авиационное происшествие произошло при выполнении полета в горной местности на высоте ниже безопасной с последующим столкновением воздушного судна (далее – ВС) со склоном горы в условиях ограниченной видимости.

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 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 и авиационных учебных центров, эксплуатирующих самолеты Ан-2, эксплуатантов и владельцев ВС авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и авиационных учебных центров, эксплуатирующих самолеты Ан-2, эксплуатантам и владельцам ВС АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-54790, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. при формировании экипажей обращать внимание на недопустимость нарушений ограничений, установленных главой 2 Руководства по летной эксплуатации самолета Ан-2, в части минимального состава экипажа;

1.2.3. повторно довести до командно-летного, инспекторского, инструкторского состава и членов летных экипажей требования федеральных авиационных правил, устанавливающих порядок принятия решения о вылете по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) и порядок действий при ухудшении метеорологических условий до значений, не позволяющих выполнять полет по ПВП;

1.2.4. при подготовке членов летных экипажей к маршрутным полетам расчет минимальной безопасной высоты полета осуществлять в соответствии с требованиями пункта 3 приложения № 1 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Минобороны России, Минтранса России и Росавиакосмоса от 31.03.2002 №136/42/51;

1.2.5. обратить внимание авиационного персонала на административную и уголовную ответственность за нарушение требований правил использования воздушного пространства, правил подготовки и выполнения полетов.

1.2.6. провести дополнительные занятия с членами летных экипажей ВС по изучению требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных со столкновением с землей в управляемом полете и попаданием в приборные метеорологические условия полета, к которым экипаж и (или) ВС не были допущены (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категории CFIT, UIMC).

2. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову в срок до 17.09.2018 направить в адрес Минтранса России предложения по увеличению размеров административных штрафов за нарушение правил использования воздушного пространства и правил безопасности при эксплуатации ВС, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 04.09.2018 № 435-17

**Обстоятельства авиационного происшествия с воздушным судном
Ан-2 RA-54790**

31.07.2016 при выполнении днем внутрассового перелета в районе населенного пункта Крапивинский (Кемеровская область) произошла катастрофа самолета Ан-2 RA-54790 общества с ограниченной ответственностью «ЛЕМАКС».

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия установила, что для выполнения авиационных работ в Черемховском районе Иркутской области экипаж самолета в составе командира воздушного судна (далее – КВС) и авиатехника планировал выполнить перелет с посадочной площадки базирования Сарматово (Республика Татарстан) на посадочную площадку Тальники (Иркутская область) с выполнением посадок на промежуточных аэродромах (посадочных площадках).

В ходе расследования авиационного происшествия установлено, что планы полетов в соответствующие оперативные органы ЕС ОрВД подавались представителем ООО «ЛЕМАКС». 31.07.2016 КВС самолета Ан-2 RA-54790, находясь на аэродроме Бердск-Центральный (Новосибирская область), запросил по телефону у диспетчера группы обеспечения планирования воздушного пространства г. Кемерово разрешение на вылет в соответствии с планом. Получив от него метеорологическую сводку по аэродрому г. Кемерово и информацию о том, что на запрашиваемую дату и время полета план не подавался, КВС принял решение на выполнение дальнейшего перелета по правилам визуального полета (далее – ПВП) в воздушном пространстве класса «G», где установлен уведомительный порядок использования воздушного пространства. В период подготовки к вылету КВС за метеорологической информацией в метеорологические центры г. Новосибирска, г. Кемерово и г. Красноярска не обращался. В 05.00 (UTC) КВС Ан-2 RA-54790 произвел взлет с аэродрома Бердск-Центральный для выполнения перелета на посадочную площадку Манский (Красноярский край). На борту воздушного судна (далее – ВС) кроме КВС находились авиатехник и гражданин с неустановленным статусом. Маршрут полета ВС Ан-2 RA-54790 проходил через районы аэродромов Танай и Кемерово (воздушные пространства класса «C»), пересечение которых происходило в нарушение требований статьи 126 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138, без диспетчерского разрешения.

Зональный прогноз ГАМЕТ метеорологической станции г. Кемерово в районе места авиационного происшествия со сроком действия от 06.00 до 12.00 содержал следующую информацию: видимость у земли местами 2000 м, ливневый дождь,

редкие грозы, облачность редкая кучево-дождевая с нижней границей 1600 м и верхней границей выше эшелона 150 от уровня моря; ветер и температура: у земли – 200° 5 м/с, +18°С; на высотах: 600 м – 230° 6 м/с, +16°С; 1000 м – 230° 7 м/с, +14°С; на 1500 м – 230° 10 м/с, +10°С, минимальное давление 1006 гПа / 754 мм.рт.ст.

Из пояснений очевидца комиссией по расследованию авиационного происшествия было установлено, что ВС Ан-2 выполняло полет вдоль русла реки Томь на высоте около 300 – 400 м. Наиболее вероятно, экипаж в горной местности встретил погодные условия, не позволяющие в дальнейшем выполнять полет по ПВП.

В ходе проведения поисково-спасательных мероприятий поисково-спасательный вертолет 01.08.2016 обнаружил разрушенное ВС Ан-2 RA-54790 на северо-западном склоне горы Абатова (31.07.2016 вылет вертолета был перенесен по состоянию фактических метеоусловий).

В результате авиационного происшествия ВС разрушено и частично сгорело, находившиеся на борту ВС КВС, авиатехник и гражданин с неустановленным статусом погибли.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета Ан-2 RA-54790 явилось необоснованное принятие КВС решения на вылет по маршруту без информации о прогнозе погоды и продолжение полета при ухудшившихся метеоусловиях, к полетам в которых КВС подготовлен не был.

К способствующим факторам, повысившим риск столкновения с горой, явились:

- нарушение эксплуатантом нормативных документов при назначении состава экипажа без второго пилота;
- нахождение на рабочем месте КВС и пилотирование ВС посторонним лицом;
- отсутствие контроля за подготовкой экипажа к полету со стороны эксплуатанта.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с воздушным судном Ан-2 RA-54790 приведена в Окончательном отчете на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.