

УТВЕРЖДАЮ

И.о. начальника ЗС МТУ Росавиации



В. В. Сороговец

2017 года

**ОТЧЕТ
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО СОБЫТИЯ
С САМОЛЕТОМ ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G**

аэропорт Горно-Алтайск

24.01.2017

Комиссия в составе:

Председатель

комиссии: В. В. Белоусов - государственный инспектор ОИБП ЗС МТУ Росавиации.

Заместитель

председателя В.В. Линник - советник по безопасности ОАО «Аэропорт Горно-Алтайск».

Члены комиссии: С. В. Байкалов - главный специалист-эксперт ООИВП и АНО ЗС МТУ Росавиации;

В. В. Милошенко - ведущий специалист по контролю качества АНО Алтайского центра ОВД

назначенная приказом ЗС МТУ Росавиации от 10.01.2017 №6, с 10.01.2017 по 24.01.2017 провела расследование авиационного события, произошедшего 30.12.2016 с ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G принадлежащего частному лицу, при выполнении полета по маршруту п.п. «Марьяновка» (Омск) – аэропорт «Горно-Алтайск».

1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

30 декабря 2016 года при выполнении полета по маршруту п.п. «Марьяновка» (Омск) – аэропорт «Горно-Алтайск», КВС самолета ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G (далее – КВС) произвел посадку при метеоусловиях ниже минимума погоды аэродрома Горно-Алтайск по ПВП (650х5000 м).

Посадка выполнена при фактической видимости на ВПП 2400-2200 м и облачности 480 м.

На борту ВС находился КВС и 1 пассажир. Посадка произведена благополучно.

2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1. Данные об экипаже

2.1.1. КВС

ФИО	Андреев Александр Владимирович
Возраст	46 лет
Образование	Речной техникум, 1988 год, моторист рулевой
Общий налет	Данные не предоставлены
Налёт на данном типе	250 часов
Метеоминимум	150x2000 по ПВП
АП и инцидентов по личной вине	не имел
Отклонения и нарушения за предшествующие 6 месяцев	нет

2.3. Данные о воздушном судне

Тип ВС	самолет «Кардинал-27»
Регистрационный номер	RA-2249G
Идентификационный номер	ЕЭВС.06.05163
Дата выпуска	ЕЭВС в 2014
Наработка (СНЭ)	256 часов
Последняя периодическая форма ТО	нет данных
Последняя оперативная форма ТО	нет данных
Капитальный ремонт	нет данных

2.4. Метеорологическая информация

Фактически в период с 08:00 до 09:30 UTC 30.12.2016 на аэродроме Горно-Алтайск наблюдалась следующая погода:

В срок 08:00 UTC:

Ветер 260° 02 м/с, видимость 2300 м, слабый ливневый снег, дымка, облачность разбросанная с высотой нижней границы 690 м, сплошная кучево-дождевая с высотой нижней границы 1200 м, температура воздуха минус 09°С, температура точки росы минус 10°С, давление, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере 1025 гПа, давление на уровне станции 742 мм. рт. ст.

В срок 09:00 UTC:

Ветер 250° 02 м/с, видимость 2000 м, ливневый снег, дымка, облачность

разбросанная с высотой нижней границы 480 м, сплошная кучево-дождевая с высотой нижней границы 900 м, температура воздуха минус 09°С, температура точки росы минус 10°С, давление, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере 1025 гПа, давление на уровне станции 742 мм. рт. ст.

В срок 09:30 UTC:

Ветер неустойчивый 01 м/с, видимость 2200 м, слабый ливневый снег, дымка, облачность разбросанная с высотой нижней границы 480 м, сплошная кучево-дождевая с высотой нижней границы 900 м, температура воздуха минус 09°С, температура точки росы минус 10°С, давление, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере 1025 гПа, давление на уровне станции 742 мм. рт. ст.

2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадки и УВД

Средства связи и навигации аэродрома Горно-Алтайск работали штатно, находились в технически исправном состоянии, замечаний по работе РТС со стороны экипажей воздушных судов и специалистов службы движения не поступало.

2.6. Данные об аэродроме

Аэродром находится в предгорье Алтайских гор, через район аэродрома протекает река Катунь с общим направлением с юга на север. Поверхность долины по правому и левому берегам реки Катунь горная. Естественные препятствия в районе аэродрома – горы с превышениями до 1218 метров.

Минимумы для взлета и захода на посадку по ПВП аэродрома Горно-Алтайск.

Категория ВС	ПВП
$МК_{\text{пос}} = 199^\circ$	
А	650x5000
В	1000x5000
вертолеты	650x5000
$МК_{\text{пос}} = 19^\circ$	
А	650x5000
вертолеты	650x5000

2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Задействованы не были.

2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Травмированных пассажиров и членов экипажа нет.

2.9. Работы, проведенные комиссией

- 2.9.1.** От Горно-Алтайской транспортной прокуратуры получены и изучены материалы по авиационному событию с ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G произошедшему 30.12.2016 на аэродроме Горно-Алтайск.
- 2.9.2.** Направлен запрос в адрес КВС на предоставление документов подтверждающих уровень летной подготовки КВС и выполнение работ по техническому обслуживанию ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G.
- 2.9.3.** Получены и проанализированы документы предоставленные КВС.
- 2.9.4.** Получены и проанализированы объяснительные записки от диспетчеров КДП МВЛ аэродрома Горно-Алтайск и ПДСП аэропорта Горно-Алтайск.
- 2.9.5.** Выполнен запрос в адрес Приволжского МТУ Росавиации о подтверждении прохождения обучения КВС и получения свидетельства пилота –любителя.
- 2.9.6.** Проанализированы документы, предоставленные Приволжским МТУ Росавиации, о прохождении обучения КВС в целях получения свидетельства пилота - любителя.
- 2.9.7.** Проанализированы данные прогнозов и фактических метеоусловий аэродромов Горно-Алтайск и Барнаул на момент авиационного события.
- 2.9.8.** Проанализированы выписки радиообмена экипажа с диспетчерами МДП и КДП МВЛ.
- 2.9.9.** Проанализирована выписка телефонных переговоров КВС с ПДСП Горно-Алтайск.
- 2.9.10.** Изучена «Инструкция по производству полетов аэропорта Горно-Алтайск, утвержденная Генеральным директором ОАО «Аэропорт Горно-Алтайск» 30.04.2011.
- 2.9.11.** Проанализированы треки полета в районе аэропорта Горно-Алтайск.
- 2.9.12.** Проанализированы фотоматериалы записи рабочих мест диспетчеров КДП МВЛ Горно-Алтайска.
- 2.9.13.** Подготовлен отчет о результатах расследования.

2.10. Другая информация

Отсутствует.

3. АНАЛИЗ

30.12.2016 КВС в 02.20 (UTC) принял решение на выполнение полета по маршруту: посадочная площадка «Марьяновка» - аэропорт «Горно-Алтайск». При принятии решения на выполнение полета сводки и прогнозы погоды по маршруту полета и на аэродроме посадки у АМСГ Барнаула и Горно-Алтайска не запрашивал, ограничившись разговором по телефону с ПДСП аэропорта Горно-Алтайск.

В 05:05 (UTC) КВС выполнил взлет с посадочной площадки «Марьяновка» по маршруту: п.п. Марьяновка - аэропорт Горно-Алтайск.

В 06:04 (UTC) вышел на связь с диспетчером МДП Барнаул.

В 07:19 (UTC) диспетчер МДП Барнаул передает КВС по телефону информацию: *«Горный передал, что у них ухудшение погодных условий, запишите: на начало полосы 2000, на середину 1900, на конец 1800, слабый снег, дымка»*. КВС : *«Понял, спасибо. Принято»*.

В 08:09 (UTC) диспетчер МДП Барнаул еще раз предупреждает КВС о погоде на аэродроме Горно-Алтайск: *«В горном видимость начало 2400, середина 2300, конец 2200»*. КВС принял данную информацию.

В 08:43 (UTC) КВС вышел на связь с диспетчером КДП МВЛ и доложил расчетное время пролёта н.п. Платово и расчетное время прибытия на аэродром Горно-Алтайск.

От диспетчера «Вышки» КВС получил информацию о местоположении ВС на азимуте 327 градусов, по локатору ВС не наблюдалось, а также проинформировал о фактической погоде на аэродроме за 43 минуты: видимость на полосе 20: зона приземления 1900, середина 3000, конец 1700 (минимум захода на посадку согласно ИПП аэродрома Горно-Алтайск по ПВП для ВС категории А для ВПП 20 составляет облачность 650 м, видимость 5000 м.

Диспетчером КВС был рекомендован заход на посадку по системе ИЛС+ДМЕ, выдано указание набора высоты 1800 м на ОПРС и запросил о наличии ответчика на ВС.

КВС подтверждает наличие ответчика на ВС и установки кода ответчика.

Об отсутствии допуска к полетам по ППП КВС диспетчеру не сообщил.

Примечание: в 08:14 (UTC) диспетчер КДП МВЛ получил информацию от диспетчера МДП о том, что КВС доложил, что «может зайти по ИЛС+ДМЕ». В поле 10 плана полета указано на наличие стандартного навигационного оборудования на борту ВС, в том числе ВОР и ИЛС (S).

В 08:44 (UTC) диспетчер опознаёт ВС на азимуте 330 градусов, удаление 35км и повторно выдаёт указание на набор 1800 м на ОПРС.

Диспетчер получает доклад от КВС, что набирает 1800 м и привод доложит.

В 08:51 (UTC) КВС докладывает пролёт Платово и продолжение захода. Диспетчер выдаёт повторное указание КВС: о наборе 1800 м на привод, выполнение схемы захода, запросил: имеет ли он информацию АТИС и информацию о текущей высоте полёта и о нахождении техники аэродромной службы на ИВПП по чистке.

В 08:52 (UTC) КВС докладывает о наличии информации АТИС, высоту 600 м, просит разрешения встать в круг ожидания над ОПРС, так-как на 1800 м начинается обледенение. Диспетчер разрешает выполнить левый вираж.

Диспетчер: *«2249 Гольф, понял, в левый вираж становитесь, ждите, щас освобождаем полосу»*.

КВС: *«Я правым, если не возражаете, уже встал»*.

Диспетчер немедленно отреагировал и дал команду: *«2249 Гольф, там горы, в левый вираж становитесь»*

В 08:54(UTC) диспетчер запросил у КВС остаток топлива, и получил ответ «на 3 часа». Диспетчер передал КВС фактическую погоду на аэродроме: ВПП 20, видимость на полосе зона приземления 1700, середина 1700, конец 1900. КВС информацию принял и продолжил выполнять вираж до команды.

В 09:00 (UTC) диспетчер передаёт изменившиеся метеоусловия ВПП 20: видимость на полосе зона приземления 2300, середина 2500, конец 2100 давление аэродрома 990гПа или 742 мм.рт.ст. на что получает ответ от КВС: «Условия приняты, вот щяс нахожусь на высоте 600 м землю наблюдаю видимость 3-4 км здесь. Ну, что заход?»

На запрос КВС разрешения на заход диспетчер запрашивает у КВС его решение на посадку на аэродроме и информирует о том, что посадка будет ниже минимума аэродрома Горно-Алтайск.

КВС принимает решение произвести посадку на аэродроме.

Аэродромная техника в момент выдачи разрешения на посадку КВС была удалена с ИВП.

В 09:03 (UTC) КВС производит посадку на аэродроме Горно-Алтайск, посадка благополучно.

В 09:13 (UTC) по указанию РП диспетчером ГОПВД была дана телеграмма АДД согласно ТС 2013.

КВС решение на выполнение посадки ниже минимума аэродрома объяснил тем, что считает не безопасным выполнение полета на запасной аэродром на частичном облеченевшем самолете.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1. В соответствии с п.1.2.2.4 и п.16 приложения №1 ПРАПИ-98 комиссия классифицировала данное авиационное событие как авиационный инцидент.

4.2. Причиной авиационного инцидента является личная недисциплинированность и самоуверенность КВС ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G, вследствие чего им допущены неграмотные действия при принятии решения на вылет, выполнении полета и посадки при метеоусловиях, не соответствующих минимуму аэродрома назначения по ПВП.

Тип события:

- 26 – полет при погоде хуже установленного минимума.

Этап эксплуатации:

- 7 – посадка.

Факторы, обусловившие событие:

- 40234 – вылет без прогноза погоды;

- 40247 – нарушение минимумов погоды.

Уточняющие характеристики человеческого фактора:

- 501 – недостаточный уровень знаний документов;

- 535 – самоуверенность;

- 549 – прочие нарушения дисциплины.

5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

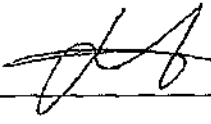
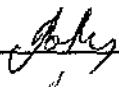
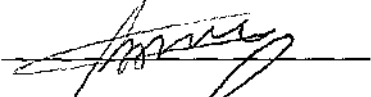
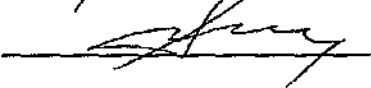
- 5.1. КВС не выполнены требования п.3.3 приказа Минтранса России от 31.07.2009 (далее ФАП-128), в части не представления в адрес ЗС МТУ Росавиации доклада об отступлении от требований, изложенных в вышеуказанном документе (выполнение посадки ниже эксплуатационного минимума аэродрома).
- 5.2. Согласно Карте данных самолета «Кардинал-27» идентификационный номер ЕЭВС.06.05163, государственный регистрационный знак RA-2249G, являющейся неотъемлемой частью сертификата летной годности №2042165075, выданного 11.08.2016 ЗС МТУ Росавиации - ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G (далее «Кардинал-27») запрещено выполнять полеты в особых и неблагоприятных атмосферных условиях. В соответствии с п.3.116 ФАП-128 к полетам в особых условиях относятся, в том числе и полеты в горной местности.
- 5.3. КВС не представил комиссии сводки и прогнозы погоды, используемые им при принятии решения на выполнение полета 30.12.2016 (абзац 2 п.п а) п.2.7.1; абзац 11 п.2.8 ФАП-128)
- 5.4. КВС перед полетом не убедился в том, что полет производится на аэродром при условиях, которые не ниже эксплуатационных минимумов установленных для аэродрома Горно-Алтайск (абзаца 9 п.2.8 ФАП-128).
- 5.5. КВС не выполнил требования п.2.7 ФАП-128, в части изучения перед полетом информации о минимально безопасных высотах в районе аэродрома Горно-Алтайск и порядке выполнения захода на аэродром Горно-Алтайск.
- 5.6. В бортовом журнале «Кардинал-27» отсутствуют записи (п. 2.22 ФАП-128).
- 5.7. В санитарном журнале «Кардинал-27» отсутствуют записи (п.2.23 ФАП-128).
- 5.8. В судовой документации «Кардинал-27» отсутствует список лиц находящихся на борту ВС (п.2.20 ФАП-128).
- 5.9. Комиссии не представлены документы подтверждающие выполнение технического обслуживания «Кардинал-27» (абзац 4 п.2.8; п.п 2.25-2.28 ФАП-128).
- 5.10. КВС не выполнено требование п.3.33.4 ФАП-128, в части принятия своевременного решения о полете на запасной аэродром при ухудшении метеословий до значений ниже установленных.
- 5.11. В 08:43 (UTC) при первом выходе на связь КВС не доложило о приеме информации АТИС, а диспетчер КДП МВЛ не запросил о наличии на борту информации АТИС п.2.1.3 приказа Минтранса России от 26.09.2012 №362 «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации».

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

- 6.1. Обстоятельства и причины данного авиационного события изучить с пилотами авиации общего назначения.
- 6.2. Собственникам единичных экземпляров воздушных судов неукоснительно выполнять ограничения указанные в карте данных являющейся неотъемлемой

частью сертификата летной годности.

6.3. Пилотам авиации общего назначения для анализа метеоусловий при принятии решения на вылет использовать сводки и прогнозы погоды, полученные в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 03.03.2014 №60 «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов».

Председатель комиссии		В. В. Белоусов
Заместитель председателя комиссии		В. В. Линник
Члены комиссии		С. В. Байкалов
		В. В. Милошенко