

Выписка

из окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия, произошедшего 21 июля 2024 года с ВС Ан-2 № UR-A0348
(расследование проведено Комиссией полномочного органа по расследованию авиационного происшествия – УРАПИ ДРПИТ МТ РК)

Обстоятельства

21 июля 2024 года в 18:40 часов местного времени (13:40 ЦТС)1, днем, при выполнении облета произошло авиационное происшествие без человеческих жертв с самолетом Ан-2 регистрационный номер UR-A0348.

На борту самолета находился КВС. В результате АП КВС получил телесные повреждения средней тяжести и ожоги различной степени нижних конечностей. ВС разрушено и полностью сгорело. На земле жертв нет, повреждены две линии электропередачи.

Анализ

Анализ событий проводился по пояснениям КВС, результатам осмотра места АП и других материалов комиссии по расследованию.

Анализ документов, летного дела, летной книжки, показал, что КВС имеет действующее свидетельство авиационного персонала в системе гражданской авиации, подготовлен к выполнению полетов в полном объеме, все обязательные процедуры по допуску к полетам КВС были выполнены.

Нарушений сроков переподготовки, прохождения комплексных тренажеров и установленных сроков летных тренировок и проверок комиссией не выявлены.

Оценить фактическую массу и центровку ВС не представляется возможным по причине отсутствия данных о заправке самолёта топливом, наличия химической жидкости в сельхозбаке и груза.

Запуск двигателя командиром воздушного судна производился самостоятельно, при этом по пояснениям КВС замечаний по работе двигателя воздушного судна и агрегатов, а также систем не было.

Перед вылетом КВС на ресурс метеослужбы РГП «Казаэронавигация» для метеообеспечения пользователей воздушного пространства класса «G» не обращался (по пояснениям КВС).

При этом, КВС при принятии решения на вылет обязан руководствоваться требованиями ППП ГА РК от 28.07.2017 г. №509.

Примечание. ППП ГА РК от 28.07.2017 г. №509:

592. КВС принимает решение на вылет при соблюдении следующих условий:

1) экипаж подготовлен к предстоящему полету и в состоянии обеспечить безопасное его выполнение;

2) ВС технически годно к полету в ожидаемых условиях и его можно эксплуатировать в соответствии с положениями РЛЭ или эквивалентного ему документа ВС данного типа;

3) расчетные взлетная, полетная и посадочная массы и центровки ВС не выйдут за ограничения, установленные РЛЭ или эквивалентным ему документом ВС данного типа;

4) запас топлива и масла на борту ВС перед запуском двигателя (двигателей) для выполнения полета не меньше минимального значения, определенного в соответствии с требованиями к запасу топлива и масла на полет;

5) имеется достаточная информация о метеорологической, аэронавигационной обстановках, об ограничениях и условиях по району полета, аэродрому вылета, назначения и запасным аэродромам, при этом: аэродром вылета либо указанные в плане полета аэродром назначения и (или) запасные аэродромы технически пригодны и не будут закрыты в ожидаемое время вылета/прилета по любой причине, не связанной с метеорологическими условиями;

на маршруте предстоящего полета отсутствуют или не будут действовать ограничения или запреты на использование воздушного пространства, которые не позволят выполнить полет согласно представленному эксплуатантом плану полета либо действующему повторяющемуся плану полета;

б) полет обеспечен планом (планами), разрешениями (если требуются), подтвержденными органами ОВД, а также необходимым видом УВД (ОВД) (если полет будет проходить в контролируемом воздушном пространстве), при этом представленный эксплуатантом план полета или существующий план продолжения полета соответствует заданию на полет (выполнению полета).

Взлет воздушного судна с временной площадки был произведен около 13:45, без получения задания на полет и подачи плана полета в органы ОрВД.

Решение на вылет командиром было принято без соблюдения положений нормативно-правовых актов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан.

Примечание. ППП ГА РК от 28.07.2017 г. №509:

«п. 82. ...10) в случае, если на борту ВС отсутствует владелец, то КВС имеет доверенность в произвольной форме, уполномочивающую его управлять ВС от имени владельца ВС, или, при выполнении полетов на ВС, включенных в задание на полет».

«п. 249. Эксплуатант своевременно представляет в органы ОВД план полета (заявку на использование воздушного пространства) в соответствии с требованиями Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан (далее - Правила ИВП), утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506».

На начальном этапе взлета после отрыва, воздушное судно, не набрав безопасной высоты столкнулось с линией электропередач и начало терять высоту. После первого касания самолет перелетел грунтовую дорогу, столкнулся с земной поверхностью, что привело к опрокидыванию на спину «полный капот».

После полного капотирования на самолете была повреждена топливная система, из поврежденной топливной системы началось разливаться топливо (бензин). Командир воздушного судна эвакуировался из перевернутого самолета самостоятельно. Разлив топлива из топливной системы с горячей частью самолета привело к задымлению и пожару в передней части самолета.

В результате возникшего пожара самолет сгорел полностью.

В процессе расследования установлено, что в нарушение положений главы 2 РЛЭ самолёта Ан-2 полёт 21.07.2024 г. выполнялся в неполном составе экипажа, без второго пилота.

Примечание: РЛЭ самолёта Ан-2: «ГЛАВА 2 ЛЁТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ»:

Минимальный состав экипажа

Транспортные, авиационно-химические и санитарные полёты:

- командир самолёта;
- второй пилот».

Примечание: РЛЭ самолёта Ан-2: «ГЛАВА 4 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЁТА»: Раздел «Подготовка к взлету»

п. 13. Во время подготовки к взлету второй пилот дублирует действия командира самолета, контролируя показания приборов, исходное положение командных рычагов для взлета, осматривает воздушное пространство над аэродромом и летное поле в направлении взлета. п. 14. Второму пилоту зачитать раздел карты контрольной проверки «На исполнительном старте».

Отсутствие второго пилота увеличило нагрузку на КВС по ведению визуальной ориентировки.

По результатам проведенных комиссией работ признаков отказа двигателя и системы управления самолётом не выявлено (исследование двигателя не проводилось, по причине его полного разрушения и обгорания).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Авиационное происшествие без человеческих жертв с самолётом Ан-2 ЦР-А0348 произошло при выполнении полета по ПВП днем вследствие столкновения ВС с проводами ЛЭП, с последующим столкновением с земной поверхностью.

Способствующими факторами явились:

- принятие КВС необоснованного решения на вылет и нарушение РЛЭ самолета Ан-2;
- не соблюдение положений ППП ГА РК от 28.07.2017 г. №509 и некачественный анализ фактической погоды;
- выполнение полёта сокращенным составом экипажа (без второго пилота).

НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

КВС принял решение на вылет в нарушение требований п. 82, п. 249, п. 592 ППП ГА РК от 28.07.2017 г. № 509.

Недостаточный контроль руководства эксплуатанта в части самоуправления со стороны летного персонала при производстве полетов.

В нарушение РЛЭ самолёта Ан-2: «ГЛАВА 2 ЛЁТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ» КВС выполнил полет без ВП.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

Руководителям авиакомпаний, частным пилотам и владельцам воздушных судов:

С экипажами ВС провести дополнительные занятия по особенностям выполнения полётов с быстро изменяющейся метеорологической обстановкой.

Рассмотреть возможность добровольного применения спутниковых устройств и систем мониторинга полётов на основе спутниковых устройств.

Согласовано

15.10.2024 08:58 Витрищак Сергей

15.10.2024 09:48 Сатжанов Аслан Маратович

Подписано

15.10.2024 10:30 Еспотанов Дархан

