

Выписка

из окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия, произошедшего 23 февраля 2022 года с ВС Ан-2 № UP-A0278 (расследование проведено Комиссией полномочного органа по расследованию авиационного происшествия – УРАПИ ДРПИТ МТ РК)

Вид авиационного происшествия	Авиационное происшествие без человеческих жертв (АПБЧЖ)
Тип воздушного:	Ан-2
Эксплуатант:	ТОО «Тараз Жана Элем»
Маршрут полета	а/п Кызылорда - Аральск — а/п Кызылорда
Регистрационный номер	UP – A0278
Место авиационного события:	На удалении 10 км юго-восточнее от н.п. Аральск, Кызылординская область РК
Дата и место авиационного события	23.02.2022, (05:56 UTC) день

Обстоятельство

23 февраля 20221 года в районе н.п, Аральск (Кызылординская область) при выполнении рейса по линии авиационной медицины на ВС Ан-2, регистрационным номером UP-A0278, находящегося в собственности ТОО «Тараз Жана Элем», произошло авиационное происшествие без человеческих жертв.

Согласно заданию на полет 23 февраля 2022 года было срочно запланировано выполнение полета по маршруту Кызылорда-Аральск-Кызылорда по оперативной заявке от 23 февраля 2022 года с медицинским работником на борту, для экстренна транспортировки больного.

По пояснениям экипажа ВС при предполетном осмотре ВС планер каких-либо повреждений не имел, все параметры двигателя находились в эксплуатационных ограничениях. Запуск двигателя и взлет проходили в штатном режиме.

Горизонтальный полет проходил на высоте 400 метров по давлению 768 мм.рт.с, без каких-либо отклонений и замечаний. При подходе к Аральску из-за низкой границы облачности КВС принял решение о производстве посадки на площадку выбранного с воздуха. При выполнении левого разворота на обратный курс КВС обнаружил просвет облачности и принял решение произвести посадку на площадку подобранную с воздуха для транспортировки больного.

После подбора площадки. КВС произвел проход для оценки годности площадки и посадку. В процессе пробега произошло опрокидывание самолета через переднюю часть. В дальнейшем из-за разлива топлива из топливной системы возникло задымление, а затем пожар в передней части самолета. В результате пожара самолет полностью сгорел.

В результате авиационного происшествия экипаж и медицинский работник каких-либо телесных повреждений не получили.

АНАЛИЗ

Для обоснования заключения о причинах авиационного происшествия и рекомендаций, Комиссией проанализированы подготовка членов экипажа к полету, эксплуатационная и пономерная документация, пояснительные записки от экипаж воздушного судна и авиационных специалистов; связанных с обеспечением технического обслуживания воздушного судна, состояние конструкции воздушного судна и его основных систем после авиационного события, а также результаты проведенных сотрудниками судебной экспертиз и по исследованию горюче-смазочных материалов.

Анализ документов, летных дел, летных книжек членов экипажа, показал: все члены экипажа имеют действующие свидетельства авиационного персонала в системе гражданской авиации, подготовленные к выполнению полетов в полном объеме, все обязательные процедуры по допуску к полетам экипажа были выполнены,

Профессиональная подготовка членов экипажа самолета Ан-2 UP-A0278 соответствовала характеру выполняемого полетного задания. Нарушений сроков переподготовки, прохождения комплексных тренажеров и установленных сроков летных тренировок и проверок комиссией не выявлены.

Экипаж имел достаточный предполетный отдых в г, Кызылорда в соответствии с «Положением о рабочем времени» и был подготовлен для выполнения данного полетного задания.

Перед выполнением полетного задания фактический взлетный вес воздушного судна составлял 5138 кг, центровка 24,0 % САХ, что не выходило за установленные РЛЭ самолета ограничения.

Решение на вылет экипажем было принято в соответствие с нормативно правовыми актами в сфере гражданской авиации Республики Казахстан. Фактические и прогнозируемые погода условия на аэродроме вылета, по маршруту и в пункте назначения не препятствовали принятию решения на вылет.

Согласно данным бортовой журналы воздушного судна, перед выполнением полета замечаний к работе систем воздушного судна и оборудования в процессе подготовки авиационной техники инженерным составом и экипажем не были выявлены.

Комиссией в ходе расследования установлено, что 23 февраля 2022 года, экипаж самолета под управлением командира воздушного судна и второго пилота выполняли санитарный рейс по маршруту Кызылорда - Аральск - Кызыл-Орда на самолете Ан-2 № UP-A0278, находящегося в эксплуатации ТОО «Тараз Жана Әлем».

Перед выполнением полетного задания на борту воздушного судна после прибытия медицинского работника было загружено медицинское оборудование, а также после посадки медицинского персонала в салон самолета второй пилот закрыл входной дверь воздушного судна. Далее с разрешения диспетчера ОВД экипажем самолета был запущен двигатель. В соответствии с РЛЭ Ан-2 после запуска двигателя проверены агрегаты, а также системы воздушного судна, при этом экипаж самолета каких-либо отклонений не выявили.

Взлет воздушного судна был выполнен экипажем в 03:31:22 UTC из аэродрома Кызылорда.

Следует отметить, что взлет и набор для заданной высоты полета (800 футов') экипажем были, выполнены, а штатном режиме.

Через определенное время экипаж воздушного судна Ан-2 UP-A0278, сообщил диспетчеру о том, что пролет траверза крайнего произойдет в 05:05 UTC, а посадка в населенном пункте Аральск планируется произвести в 06:30 UTC.

В 03:32:44 UTC диспетчер ДПВ передал экипажу самолета Лн-2 UP-A0278, информацию о погоде в районе населенного пункта Аральск, погодные условия были следующими;

Видимость 10 км, нижний край облачности 200 метров, разорвано слоистые.

Примечание: выдержка из пояснительной записки командира воздушного судна... *при подходе к населенному пункту А раз иск наблюдалось местами низкая облачность, что не соответствовало прогнозу погоды который выдал дежурный синоптик метеослужбы аэропорта Кызылорда. Для определения высоты облачности решил занять высоту 200 по Р-768 мм.рт.ст.. но высота нижней облачности была ниже чем в прогнозе погоды. Убедившись, что высота нижней облачности ниже 200 метров, принял решение набрать высоту 600 метров и продолжил полет до населенного пункта Аральск. Пролетев над аэродромом Аральска на высоте 600 метров над облаками выполнил левый разворот на обратный курс. На удалении 15 км от аэродрома населенного пункта Аральска обнаружил просвет облачности и принял решение произвести посадку на площадку подобранного с воздуха для срочной транспортировки больного ребенка, для посадки подобрал площадку и произвел проход над площадкой для оценки годности. Площадка с воздуха была ровной и сухой, замершая, без ям и кочек. Произвел посадку, в процессе пробега самолета примерно на 55 метрах от начало посадки, самолет начал передними колесами зарываться в грязь, в дальнейшем. привела к полному капотированию.*

В соответствии с главой 5 Руководства по летной эксплуатации самолета Ан-2 «Особые случаи полета» вынужденная посадка производится в случаях, когда исключается возможность продолжения полети (отказ двигателя, пожар воздухе и др.), Пилотирование самолета при выполнении вынужденной посадки осуществляет лично командир самолета. Второй пилот после принятия решения командиром самолета на вынужденную посадку ведет непрерывное наблюдение в направлении планирования с правой стороны в целях предупреждения командира о препятствиях, помогает командиру в выборе площадки Оля посадки и определении направления ветра, а также сообщает по радио место и время вынужденной посадки.

При вынужденной посадке командир самолета обязан:

- а) выбрать площадку для посадки;*
- б) перед приземлением перекрыть бензопитание, выключить зажигание и отклонить закрылки на 30 или 40°.*

Приземление с отклоненными закрылками на 4 О^б производить на скорости 80-85 км/ч. с отклоненными на 30° на скорости 85-90 км/ч.

При посадке на лесном массиве предпочтение отдавать низкорослой густой

растительности.

При посадке на болото предпочтение отдавать площадкам, покрытым кустарником или камышом.

Вынужденная посадка была выполнена на частично заснеженную площадку с солончаковым грунтом. После касания основных стоек шасси из-за глубокого солончакового грунта зарыл иск что привило к опрокидыванию на спину «полный капот».

Комиссией на месте авиационного происшествия произведен осмотр фрагментов самолета после возникшего пожара, при этом установлено следующее:

Фюзеляж самолета вместе с пилотской кабиной:

- полностью сгорели;
- электрооборудование и радиооборудование, а также радиостанции и агрегаты полностью были уничтожены в результате пожара;
- полу коробки крыльев самолета при капотировании получили значительные знакопеременные повреждения, в ходе наземного пожара обгорели перекальные обшивки и элементам полукоробки были нанесены термические воздействия;
- передняя часть двигателя частично был охвачен пожаром, а задняя часть двигателя при пожаре уничтожил следующие агрегаты:
 - карбюратор, магнето и т. д.

Стойки шасси воздушного судна после пробега на посадке из-за глубокого и уплотнённого солончаковой почвы были вырваны из мест крепления, при пожаре один из пневматикой шасси частично сгорел.

Хвостовая часть самолета при капотировании получил значительные повреждения в конструкции, а при очаге пожаре обгорел.

После проведения осмотра площадки и места авиационного происшествия Комиссия по расследованию пришла к выводу, что площадка, выбранная с воздуха представляет собой солончаковый вязкий грунт.

Таким образом, при выполнении посадки на площадку выбранного с воздуха на пробеге из-за несоответствия плотности грунта массе самолета произошло зарывание основных стоек шасси в солончаковый грунт с последующим капотированием.

По пояснительной записке командира воздушного судна необходимость выполнения посадки, на площадку выбранного с воздуха была вызвана погодным условием на аэродроме назначения.

Комиссией был проведен анализ метеорологических данных в период выполнения экипажем санитарного задания, однако командир воздушного судна вероятно всего принял не соответствующее решение в производстве посадки на площадку подобранного с воздуха, на борту воздушного судна было достаточное количество топлива для продолжения обратною полета.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Авиационное происшествие без человеческих жертв с самолетом Ан-2 УР-А0278, произошло из-за полного капотирования воздушного судна при выполнении посадки на площадку выбранного с воздуха, необходимость которой со слов командира воздушного судна, обусловлена ухудшением погодных условия на аэродроме назначения.

Способствующими факторами явились некачественная подготовка экипажа ВС к предстоящему полету, где не были проанализированы фактическая и прогноз погоды, а также возможно не был учтен нижний край облачности в районе временного аэродрома назначения, и недостаточная оценка плотности грунта (солончаковый) при принятии решения посадки на площадку, выбранного с воздуха.

В результате задымления передней части самолета в районе двигателя возник очаг пожара и полностью сгорел.

НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

Недостаточная предполетная подготовка ЭВС к запланированному полету по линии авиационной медицины;

Перед выполнением полета ЭВС не качественно проанализировал фактическую и прогноз погоды в районе временного аэродрома назначения;

После выполнения посадки КВС возможно не перекрыл топливный кран в топливной системе самолета;

Перед производством посадки КВС не выполнил проход над площадкой подобранную с воздуха;

При подходе к временному аэродрому назначения КВС несвоевременно принял решение по уходу на запасной аэродром из-за низкой облачности

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

ТОО «Тараз Жана Элем», эксплуатантам, эксплуатирующие аналогичные воздушные суда:

1. Организовать проведение занятий с летным составом (по типам ВС) по порядку принятия решения на вылет и выполнению полета при прогнозируемых и фактических условиях по нижнему краю облачности.

2. При проведении предварительной подготовки экипажей для выполнения авиационных работ, в обязательном порядке рассматривать и изучать географические особенности местности в случае выполнения вынужденной посадки.

3. При эксплуатации двигателя АШ-62ИР использовать только качественные и рекомендованные топлива и авиационные масла

