

ВЫПИСКА

из окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия, произошедшего 3 мая 2024 года с ВС Ан-2 № UP-A0124
(расследование проведено Комиссией полномочного органа по расследованию авиационного происшествия – УРАПИ ДРПИТ МТ РК)

Обстоятельства

03 мая 2024 года в 16:10 часов местного времени (11:10 UTC), днем, при выполнении маршрутного полета по линиям авиационной медицины произошло авиационное происшествие без человеческих жертв (далее – АПБЧЖ) с самолетом Ан-2 регистрационный номер UP-A0124.

На борту самолета находились 5 человек (2 члена экипажа и 3 служебных пассажира). В результате АПБЧЖ члены экипажа и служебные пассажиры не пострадали. ВС получило значительные повреждения. Пожара не было.

Анализ

Анализ и обоснование заключения о причинах АП выполнены на основании пояснительных и опроса членов экипажа, данных, полученных с портативного приемника спутниковой навигации Garmin GPS map 276C, трекер-коммуникатора осмотра места АП и других материалов комиссии по расследованию.

03.05.2024 экипаж самолета Ан-2 UP-A0124 должен был выполнить два полета по линии авиационной медицины. Цель полетов - экстренная транспортировка пациента в г. Костанай.

Самолет был заправлен топливом (автомобильный бензин АИ-95) в объеме 1200 л (900кг). Взлетная масса ВС составляла - 4920 кг, что не превышало максимальную взлетную массу (5250 кг), указанную в РЛЭ самолета.

Центровка самолета составляла - 26.5% САХ и находилась в разрешенном диапазоне 17.2–33% САХ в соответствии с РЛЭ самолета Ан-2.

Комиссией установлено, что на момент выполнения полета КВС не имел действующую квалификационную отметку позволявшее выполнение полетного задания от 03.05.2024 № 20/2hk в качестве командира самолета Ан-2, что является нарушением требований ППП ГА РК от 28.07.2017 г. №509. Обязательные процедуры по допуску к полетам КВС не были выполнены.

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

«141. При исполнении служебных обязанностей, связанных с выполнением полетов, члены экипажа ВС имеют при себе действующие документы:

- 1) свидетельство (сертификат) члена экипажа с квалификационными отметками, соответствующими полетному заданию;
- 2) медицинский сертификат, подтверждающий соответствие требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья, и обеспечивающий допуск к профессиональной деятельности (далее - медицинский сертификат);
- 3) удостоверение члена экипажа ВС для допуска в контролируемую зону аэропорта (аэродрома);



2003 жылғы 7 қаңтардағы № 370-ІІ «Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба» туралы ҚР Заңының 7-бабы 1 тармағына сәйкес қол қоюға өкілеттігі бар адамның электрондық цифрлық қолтаңбасы арқылы куәландырылған. Осы құжат қағаз жеткізгіштегі қол қойылған құжатпен бірдей.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года № 370-ІІ «Об электронном документе и электронной цифровой подписи», удостоверенный посредством электронной цифровой подписи лица, имеющего полномочия на его подписание, равнозначен подписанному документу на бумажном носителе.

4) при международных полетах - действующие паспорта и визы (если визы необходимы)».

Анализ документов, летного дела, летной книжки, показал, что ВП имеет действующие свидетельство пилота легкого ВС (LAPL) и свидетельство коммерческого пилота (CPL) авиации, с квалификационной отметкой «AN-2 Co-Pilot». Нарушений сроков переподготовки, прохождения комплексных тренажеров и установленных сроков летных тренировок и проверок ВП комиссией не выявлены.

По информации членов экипажа первый полет был выполнен штатно.

По опросу КВС перед вторым полетом был проведен предполетный осмотр самолета, замечаний не выявлено, о чем имеется отметка в бортовом журнале.

Согласно пояснениями экипажа, предполетная подготовка была выполнена в полном объеме. Активное пилотирование при взлете выполнял КВС, второй пилот осуществлял контролирующие действия. Перед выполнением взлета занял исполнительный старт на контрольной точке п.п. Аркалык с курсом 260°. Взлет выполнялся с применением закрылков, отклоненных на 30°, с использованием взлетной мощности двигателя.

По информации членов экипажа, в момент разбега боковой ветер развернул самолет навстречу ветру, КВС перед тальми водами попытался оторвать самолет от земли, но произошло взмывание с тенденцией опускания носа самолета с дальнейшим капотированием.

Согласно данным, полученные с трекер-коммуникатора наиболее вероятно события развивались следующим образом.

После того, как КВС оценил фактическое направление ветра, принял решение произвести взлет с курсом 230°, вероятно с намерением выполнить взлет со встречным ветром. По имеющейся в распоряжении комиссии видеозаписи, сделанной очевидцами, в процессе выполнения взлета, экипаж вероятно всего, не справившись с управлением выкатился за пределы посадочной площадки, что привело к капотированию самолета. Кроки места АП показано на рис. 1. Необходимо отметить, что в ходе работы комиссии по расследованию, со стороны экипажа была попытка ввода в заблуждение членов комиссии утверждая, что взлет производили с курсом 260°.



2003 жылғы 7 қаңтардағы № 370-ІІ «Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба» туралы ҚР Заңының 7-бабы 1 тармағына сәйкес қол қоюға өкілеттігі бар адамның электрондық цифрлық қолтаңбасы арқылы куәландырылған. Осы құжат қағаз жеткізгіштегі қол қойылған құжатпен бірдей.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года № 370-ІІ «Об электронном документе и электронной цифровой подписи», удостоверенный посредством электронной цифровой подписи лица, имеющего полномочия на его подписание, равнозначен подписанному документу на бумажном носителе.



Рис. 1. Кроки места АП

По результатам проведенных комиссией работ признаков отказа двигателя и системы управления самолетом не выявлено.

Заключение

Авиационное происшествие без человеческих жертв с самолётом Ан-2 UR-A0124 произошло в результате касания основными колесами шасси о

2003 жылғы 7 қаңтардағы № 370-ІІ «Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба» туралы ҚР Заңының 7-бабы 1 тармағына сәйкес қол қоюға өкілеттігі бар адамның электрондық цифрлық қолтаңбасы арқылы куәландырылған. Осы құжат қағаз жеткізгіштегі қол қойылған құжатпен бірдей.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года № 370-ІІ «Об электронном документе и электронной цифровой подписи», удостоверенный посредством электронной цифровой подписи лица, имеющего полномочия на его подписание, равнозначен подписанному документу на бумажном носителе.



поверхность талых вод при выполнении взлета, которое привело к полному капотированию.

Способствующими факторами явились:

- принятие КВС необоснованного решения на вылет с МК -230°.
- неграмотное определение длины разбега самолета и оценка препятствий по курсу взлета.

Недостатки, выявленные при расследовании

Нарушение требований п. 141 ППП ГА РК от 28.07.2017 г. №509 со стороны КВС Ан-2 UP-A0124.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

АО «Авиационная администрация Казахстана»

Довести до сведения авиационного персонала информацию о результатах расследования авиационного происшествия с самолётом Ан-2 UP-A0124.

Усилить контроль за выполнением полётов ВС категории спецприменение, находящихся в собственности частных лиц или организаций, имеющих Свидетельства на право выполнения авиационных работ (Рекомендация дается повторно).

Всем эксплуатантам и частным владельцам самолетов Ан-2

Провести с летным составом дополнительные занятия по определению длины разбега самолета и оценки препятствий на полосе при производстве пассажироперевозок и полетов по линии авиационной медицины.

ТОО «АК Навигатор»

Руководству авиакомпании не допускать к летной работе лиц, не имеющих свидетельство авиационного персонала с действующими квалификационными отметками;

Руководству авиакомпании обеспечить соблюдение требований Главы 11 РПП.



2003 жылғы 7 қаңтардағы № 370-ІІ «Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба» туралы ҚР Заңының 7-бабы 1 тармағына сәйкес қол қоюға өкілеттігі бар адамның электрондық цифрлық қолтаңбасы арқылы куәландырылған. Осы құжат қағаз жеткізгіштегі қол қойылған құжатпен бірдей.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года № 370-ІІ «Об электронном документе и электронной цифровой подписи», удостоверенный посредством электронной цифровой подписи лица, имеющего полномочия на его подписание, равнозначен подписанному документу на бумажном носителе.