МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

31 июля 2012 г. Москва № 494

Об авиационном происшествии с самолетом Ан-2 RA-01105

28.08.2011 в Краснодарском крае при выполнении авиационно-химических работ (далее – АХР) произошла катастрофа самолета Ан-2 RA-01105, эксплуатируемого ООО «Авиакомпания «Пилот».

На момент авиационного происшествия действие сертификата эксплуатанта ООО «Авиакомпания «Пилот» от 02.11.2010 № АР-16-10-21 было приостановлено решением руководителя Южного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта от 25.08.2011 № 39. Основанием для приостановления действия сертификата эксплуатанта явилось нарушение ООО «Авиакомпания «Пилот» требований статьи 16 Воздушного кодекса Российской Федерации и пункта 109 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138.

На посадочной площадке в районе хутора Бараниковский Краснодарского края, с которой выполнялись полеты, самолет был заправлен автомобильным бензином марки «Премиум Евро-95» (250 литров). Второй пилот, проводивший работы по подготовке самолета к полету, после слива отстоя (через 15 минут после заправки топливом), обратил внимание на непривычный цвет бензина. При этом механических примесей и воды визуально обнаружено не было, о чем им было доложено командиру воздушного судна (далее – КВС).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Ан-2 RA-01105 (далее – комиссия по расследованию) установлено, что при вылете с посадочной площадки на борту самолета находились КВС и пассажир (представитель заказчика АХР). В нарушение требований Руководства по летной эксплуатации самолета Ан-2 второй пилот на борту воздушного судна отсутствовал. Такое решение КВС было мотивировано необходимостью присутствия представителя заказчика авиационных работ на борту самолета для первичного ознакомления с системой рисовых чеков и определения наиболее результативных заходов для их обработки химикатами.

По показаниям очевидцев, после выполнения взлета и набора высоты 30 метров, самолет выполнил левый разворот, после чего была включена аппаратура

АХР. После выполнения второго разворота влево самолет начал терять высоту, при этом на траверзе взлетно-посадочной полосы посадочной площадки высота была 10 - 15 метров. Продолжая снижение самолет приземлился на чеки с посадками сои, при пробеге столкнулся с бруствером оросительного канала, скапотировал и загорелся.

В результате авиационного происшествия КВС погиб. Пассажир получил серьезные телесные повреждения, вместе с тем, смог самостоятельно покинуть самолет.

Комиссией по расследованию по результатам исследования проб топлива, которым заправлялся самолет, был сделан вывод о том, что оно не соответствует требованиям Государственного стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 51866-2002 «Топлива моторные. Бензин неэтилированный. Технические условия», в том числе:

концентрация фактических смол на 100 см^3 бензина превысила нормативные значения более чем в 26 раз;

по моторному методу октановое число составило 83,0 (меньше допустимого значения на 2 единицы);

по исследовательскому методу октановое число составило 92,2 (меньше допустимого значения на 2,8 единицы);

конец кипения бензина составил 313°С (выше допустимого значения на 113°С).

Комиссией по расследованию также было установлено, что на впускных и выпускных клапанах двигателя имеется обильное нагарообразование. Такое же нагарообразование имелось, в различной степени, и на свечах зажигания.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-01105 явилось капотирование самолета при его столкновении с бруствером канала при выполнении вынужденной посадки.

Необходимость вынужденной посадки была обусловлена, наиболее вероятно, падением мощности двигателя из-за заправки самолета некачественным автомобильным бензином.

Способствующими факторами авиационного происшествия явились:

незнание КВС района полетов и схемы расположения обрабатываемых полей;

отсутствие торможения при пробеге самолета в процессе выполнения вынужденной посадки;

отсутствие в кабине самолета члена летного экипажа (второго пилота)».

Кроме того, при расследовании также было установлено, что на момент авиационного происшествия на самолете был установлен воздушный винт АВ-2 с истекшим в апреле 2011 года межремонтным календарным сроком службы. Пономерная документация самолета Ан-2 RA-01105 в ООО «Авиакомпания «Пилот» заполнялась не своевременно. Замена основных агрегатов проводилась в нарушение действующих эксплуатационных документов по техническому обслуживанию и без оформления пономерной документации.

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в

окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-01105, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-01105.pdf.

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 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 межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта:

1.1. в срок до 20.08.2012 довести информацию о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-01105 до эксплуатантов воздушных судов;

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующим самолеты Ан-2, и эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения:

1.2.1. организовать изучение настоящего приказа с летным и инженерно-техническим персоналом;

1.2.2. провести занятия с летным составом, эксплуатирующим самолеты Ан-2, по изучению технологии выполнения заправки самолета топливом, приведенной в главе 3 Руководства по летной эксплуатации самолета Ан-2;

1.2.3. провести занятия с летным и инженерно-техническим персоналом по изучению правил организации обеспечения, хранения, подготовки, контроля качества и заправки воздушных судов горюче-смазочными материалами при выполнении авиационных работ;

1.2.4. рассмотреть вопрос о разработке дополнительных мероприятий в целях исключения случаев допуска к заправке воздушных судов из емкостей, не соответствующих установленным требованиям для хранения и транспортировки горюче-смазочных материалов, а также при отсутствии документов, подтверждающих качество заправляемого топлива.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель А.В. Нерадько

Бывалина Кристина Дмитриевна
(499) 231 56 02