МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

16 января 2020г. Москва № 20-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетом Ка-26 RA-19552, единичными экземплярами воздушных судов самолетом-амфибией Л-42 RA-0786G и самолетом По-2П RA-1928G

24.05.2017 при выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, в районе населенного пункта Неполодь (Орловский район, Орловская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ка-26 RA-19552 ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа» в результате грубого приземления с повышенной вертикальной скоростью из-за падения мощности двигателей.

23.07.2017 при выполнении взлета с акватории озера Медвежье (Нижнеудинский район, Иркутская область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна самолетом-амфибией Л-42 RA-0786G частного лица в результате столкновения самолета с подводным препятствием.

11.08.2018 после выполнения взлета с посадочной площадки в районе населенного пункта Нижняя Гутара (Нижнеудинский район, Иркутская область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна самолетом По-2П RA-1928G частного лица в результате выхода самолета на режим сваливания.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий воздушных судов приведена в приложении к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 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 территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, центров по сертификации единичных экземпляров воздушных судов (далее – ЕЭВС), юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, центров по сертификации ЕЭВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетом Ка-26 RA-19552, ЕЭВС самолетом-амфибией Л-42 RA-0786G и самолетом По-2П RA-1928G, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

- требований руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета установленных эксплуатационных ограничений, изменений тяговых характеристик силовой установки ВС в зависимости от внешних условий, действий при отказе двигателя (двигателей) в полете, по предотвращению выхода ВС на режим сваливания, а также действий экипажа при выполнении вынужденной посадки;
- выполнения расчетов взлетно-посадочных характеристик ВС с учетом фактических метеоусловий, ветровой обстановки, рельефа местности, препятствий и превышения площадки (аэродрома) для взлета и посадки;
- требований пунктов 124 и 147 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138;
- приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных со столкновением ВС с препятствиями при взлете или посадке, потерей управления в полете (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория CTOL, LOC-I).

1.3. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС АОН с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе действий пилотов в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

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

Руководитель А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «16» января 2020г. № 20-П

Обстоятельства авиационных происшествий с вертолетом Ка-26 RA-19552, единичными экземплярами воздушных судов самолетом-амфибией Л-42 RA-0786G и самолетом По-2П RA-1928G

24.05.2017 при выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, в районе населенного пункта Неполодь (Орловский район, Орловская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ка-26 RA-19552 ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа».

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что 24.05.2017 экипажем вертолета Ка-26 RA-19552 выполнялся полет с целью мониторинга газопровода по маршруту: посадочная площадка Плещеево (Орловская область) – Болхов – Мценск – Вытебеть – Знаменское – посадочная площадка Плещеево. На борту вертолета находился командир воздушного судна (далее – КВС), бортовой механик и два представителя заказчика.

Значения взлетной массы вертолета и предельно допустимой центровки перед взлетом с посадочной площадки Плещеево не выходили за пределы эксплуатационных ограничений, установленных в Руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) вертолета Ка-26. После взлета КВС выполнил набор высоты около 100 м, вывел вертолет на линию газопровода в направлении г. Болхова и продолжил полет на скорости 100 км/ч на высоте около 60 м. По объяснениям членов экипажа, через 6 мин после взлета произошла потеря мощности двигателей с последующей потерей высоты полета. Увеличение режимов работы двигателей до взлетного не предотвратили дальнейшего снижения вертолета. КВС принял решение на выполнение вынужденной посадки вертолета на площадку, подобранную с воздуха. Наиболее вероятно, в результате скоротечности развития аварийной ситуации, наличия препятствий на подходах к выбранной посадочной площадке и отсутствия запаса мощности двигателей, КВС не смог уменьшить поступательную скорость вертолета и создать вертолету необходимое посадочное положение. Первое приземление вертолета произошло с опережением на передние стойки шасси, с зарыванием левой стойки в отвал грунта, ее разрушением и последующим отделением от земной поверхности. Повторное приземление вертолета после уменьшения общего шага несущего винта произошло через 5-6 м с заваливанием вертолета на левый бок и его опрокидыванием. В результате авиационного происшествия находившиеся на борту вертолета экипаж и пассажиры не пострадали, вертолет получил значительные механические повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Ка-26 RA-19552 произошло в результате грубого приземления с повышенной вертикальной скоростью при выполнении вынужденной посадки, наиболее вероятно, из-за падения мощности двигателей. Причину падения мощности двигателей в полете определить не удалось.

Способствующими факторами явились:

- отсутствие в непосредственной близости от траектории полета площадки, пригодной для вынужденной посадки;

- наличие препятствий на подходах к месту вынужденной посадки, не позволивших КВС создать необходимое посадочное положение вертолету;

- наличие на месте вынужденной посадки заросшей травой борозды глубиной 0.2 – 0.25 м, приведшей к повреждению передней левой стойки с дальнейшим опрокидыванием ВС в левую сторону.».

23.07.2017 при выполнении взлета с акватории озера Медвежье (Нижнеудинский район, Иркутская область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом-амфибией Л-42 RA-0786G частного лица.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что 22.07.2017 КВС выполнил предполетную подготовку ЕЭВС самолета-амфибии Л-42 RA-0786G на аэродроме Кузнецово (Красноярский край) и с двумя пассажирами на борту самолета выполнил перелет на акваторию озера Медвежье. КВС уведомление в орган ОВД на использование воздушного пространства в период выполнения полетов не подавал, но имел разрешение на выполнение полетов над территорией государственного природного заказника федерального значения «Тофаларский». 23.07.2017 КВС планировал выполнить полет с тремя пассажирами на борту по маршруту: озеро Медвежье – Кинзелюкский водопад – озеро Медвежье. Значения взлетной массы воздушного судна (далее – ВС) и предельно допустимой центровки перед взлетом не выходили за пределы эксплуатационных ограничений, установленных РЛЭ ЕЭВС самолета-амфибии Л-42. При выполнении разбега ВС по акватории озера Медвежье на скорости около 100 км/ч произошло столкновение поплавком левой плоскости крыла с препятствием, вследствие чего конструкцию ВС развернуло влево, частично разрушило, привело к пожару и затоплению.

В результате авиационного происшествия (далее – АП) КВС и пассажиры получили телесные повреждения различной степени и были эвакуированы случайным очевидцем АП на берег лодкой. ВС получило значительные повреждения.

Из объяснений заместителя директора ФГБУ «Заповедное Прибайкалье» следует, что из-за дождей и интенсивного таяния снега в озеро попадают поваленные стволы деревьев, которые могут находиться в любой части акватории озера и образуют «топляк». Данное обстоятельство, вероятно, не было принято во внимание КВС.

В нарушение пунктов 4.2.1.6 и 4.2.2. РЛЭ ЕЭВС самолета-амфибии Л-42 RA-0786G КВС не выполнил осмотр акватории озера в направлении взлета на предмет наличия препятствий и не убедился в возможности осуществления безопасного взлета.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авария ЕЭВС самолета-амфибии Л-42 RA-0786G произошла из-за столкновения в процессе разбега для взлета поплавка левой консоли крыла с препятствием под поверхностью воды (топляком) с последующим разрушением конструкции ВС и его частичным затоплением.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

недостаточный контроль со стороны КВС за наличием препятствий в направлении взлета;

выполнение разбега с левым креном и, возможно, завышенным углом тангажа, что привело к появлению дополнительного сопротивления и увеличило дистанцию разбега.».