

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЁТ
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Вид авиационного происшествия	авария
Тип воздушного судна	самолёт Ан-2
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	RA-40220
Владелец	ООО «СХП «Дмитриевское»
Авиационная администрация	Южное МТУ ВТ ФАВТ (Росавиации)
Место происшествия	РФ, Краснодарский край, Кавказский район, район станицы Дмитриевская
Дата и время	сентябрь 2012, день.

В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации данный отчёт выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий.

Расследование, проведенное в рамках настоящего отчёта, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Криминальные аспекты этого происшествия изложены в рамках отдельного уголовного дела.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ОТЧЁТЕ	3
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	6
1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ	7
1.1. ИСТОРИЯ ПОЛЁТА	7
1.2. ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ	7
1.3. ПОВРЕЖДЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА	7
1.4. ПРОЧИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ	9
1.5. СВЕДЕНИЯ О ЛИЧНОМ СОСТАВЕ	9
1.6. СВЕДЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ	10
1.7. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ	15
1.8. СРЕДСТВА НАВИГАЦИИ, ПОСАДКИ И УВД	15
1.9. СРЕДСТВА СВЯЗИ	15
1.10. ДАННЫЕ ОБ АЭРОДРОМЕ	15
1.11. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ	15
1.12. СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ЭЛЕМЕНТОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА И ОБ ИХ РАСПОЛОЖЕНИИ НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	16
1.13. МЕДИЦИНСКИЕ СВЕДЕНИЯ И КРАТКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПАТОЛОГО-АНАТОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ	16
1.14. ДАННЫЕ О ВЫЖИВАЕМОСТИ ПассажиРОВ, ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ПРОЧИХ ЛИЦ ПРИ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ	16
1.15. ДЕЙСТВИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ КОМАНД	16
1.16. ИСПЫТАНИЯ И ИССЛЕДОВАНИЯ	16
1.17. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИЯХ И АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ИМЕЮЩИХ ОТНОШЕНИЮ К ПРОИСШЕСТВИЮ	16
1.18. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	16
1.19. НОВЫЕ МЕТОДЫ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ	17
2. АНАЛИЗ	18
3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	22
4. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ	23
5. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ	24

Список сокращений, используемых в настоящем отчёте

АК	–	авиакомпания
АМСГ	–	авиационная метеорологическая станция (гражданская)
АО	–	акционерное общество
АП	–	авиационное происшествие
АУЦ	–	авиационный учебный центр
АХР	–	авиационные химические работы
БП	–	безопасность полёта
В	–	восток
ВВ	–	воздушный винт
ВЛП	–	весенне-летний период
ВЛЭК	–	врачебно-летная экспертная комиссия
ВС	–	воздушное судно
ВТ	–	воздушный транспорт
ГА	–	гражданская авиация
ГН БП	–	государственный надзор за безопасностью полётов
ГП	–	государственное предприятие
ГУ	–	главное управление
ИАС	–	инженерно-авиационная служба
ИБП	–	инспекция по безопасности полётов
ИП	–	индивидуальный предприниматель
ИТС	–	инженерно-технический состав
КВС	–	командир воздушного судна
КРАП	–	Комиссия по расследованию авиационных происшествий
ЛТЦ	–	летно-технический центр
МАК	–	Межгосударственный авиационный комитет
МВД	–	Министерство внутренних дел
МК	–	магнитный курс
МО	–	муниципальный округ
МПУ	–	магнитный путевой угол
МР	–	муниципальный район
МТУ	–	межрегиональное территориальное управление
ОАО	–	открытое акционерное общество

ОИБП	–	отдел инспекции по безопасности полётов
ООО	–	общество с ограниченной ответственностью
ОПЛГ	–	отдел поддержания летной годности
ОрВД	–	организация воздушного движения
ПВД	–	приемник воздушного давления
ПВП	–	правила визуальных полётов
ПК	–	производственная компания
ППР	–	после последнего ремонта
ПРАПИ-98	–	Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС в Российской Федерации, издания 1998 г.
РВ	–	руль высоты
РЛЭ	–	руководство по лётной эксплуатации
РН	–	руль направления
РП	–	руль поворота
РТО	–	регламент технического обслуживания
РТЭ	–	руководство по технической эксплуатации
РУД	–	рычаг управления двигателем
РФ	–	Российская Федерация
САХ	–	средняя аэродинамическая хорда
СВ	–	северо-восток
СК	–	Следственный комитет
СНЭ	–	с начала эксплуатации
СХП	–	сельскохозяйственное предприятие
СЭ	–	сертификат эксплуатанта
ТО	–	техническое обслуживание
УВД	–	управление воздушным движением
УГАН	–	управление государственного авиационного надзора
УГМС	–	управление гидрометеорологической службы
УКВ	–	ультракороткие волны
УНЛД	–	Управление надзора за лётной деятельностью
УТЦ	–	учебно-тренировочный центр
ФАВТ	–	Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)

ФАС	– Федеральная авиационная служба
ФАП	– Федеральные авиационные правила
ФГУП	– Федеральное государственное унитарное предприятие
ФГБУ	– Федеральное государственное бюджетное учреждение
ФКУ	– Федеральное казенное учреждение
ФП	– Федеральные правила
ФСБ	– Федеральная служба безопасности
ФСНСТ	– Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
ЧС	– чрезвычайная ситуация
ЭВС	– экземпляр воздушного судна
ЮВ	– юго-восток
ЮНПЦ	– Южный научно-производственный центр
ЮСУТ	– Южное следственное управление на транспорте
UTC	– скоординированное всемирное время

Общие сведения

В сентябре 2012 года, днем, при выполнении авиационно-химических работ в районе станицы Дмитриевская Кавказского района Краснодарского края произошла авария самолёта Ан-2 RA-40220.

Комиссия по расследованию авиационных происшествий Межгосударственного авиационного комитета была поставлена в известность об авиационном событии старшим следователем Краснодарского следственного отдела на транспорте 10.09.2014.

Для расследования авиационного события приказом Председателя комиссии по расследованию авиационных происшествий, заместителя Председателя Межгосударственного авиационного комитета № 38/697-р от 29.09.2014 г. назначена комиссия.

Расследование начато – 29.09.2014 г.

Расследование закончено – 22.01.2015

1. Фактическая информация

1.1. История полёта

Самолёт Ан-2 RA-40220 принадлежал ООО «СХП «Дмитриевское» и выполнял полёты с целью проведения авиационно-химических работ.

Как следует из объяснительных очевидцев события, при выполнении авиационно-химических работ по неизвестной причине самолёт произвёл посадку на кукурузное поле. При выполнении посадки произошло капотирование самолёта, в результате чего самолёт получил повреждения. Пилот самолёта не пострадал.

В нарушение пункта 1.1.4. ПРАПИ – 98 и статьи 97 ВК РФ, собственник воздушного судна скрыл авиационное происшествие и не оповестил о нём территориальный орган Росавиации. ВС было эвакуировано с места АП.

1.2. Телесные повреждения

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	0	0	0
Серьезные	0	0	0
Незначительные/отсутствуют	0/0	0/0	0/0

1.3. Повреждения воздушного судна

Осмотр технического состояния ВС выполнить не представилось возможным из-за сокрытия авиационного происшествия и эвакуации ВС с места АП до приезда комиссии по расследованию. Общий вид места авиационного происшествия и состояние воздушного судна представлены на фотографиях (рис. 1 – 4), полученных из Краснодарского следственного отдела на транспорте.



Рис. № 1. Кабина, двигатель и основные шасси самолёта.



Рис. № 2, 3. Общий вид места АП и хвостовая часть фюзеляжа самолёта

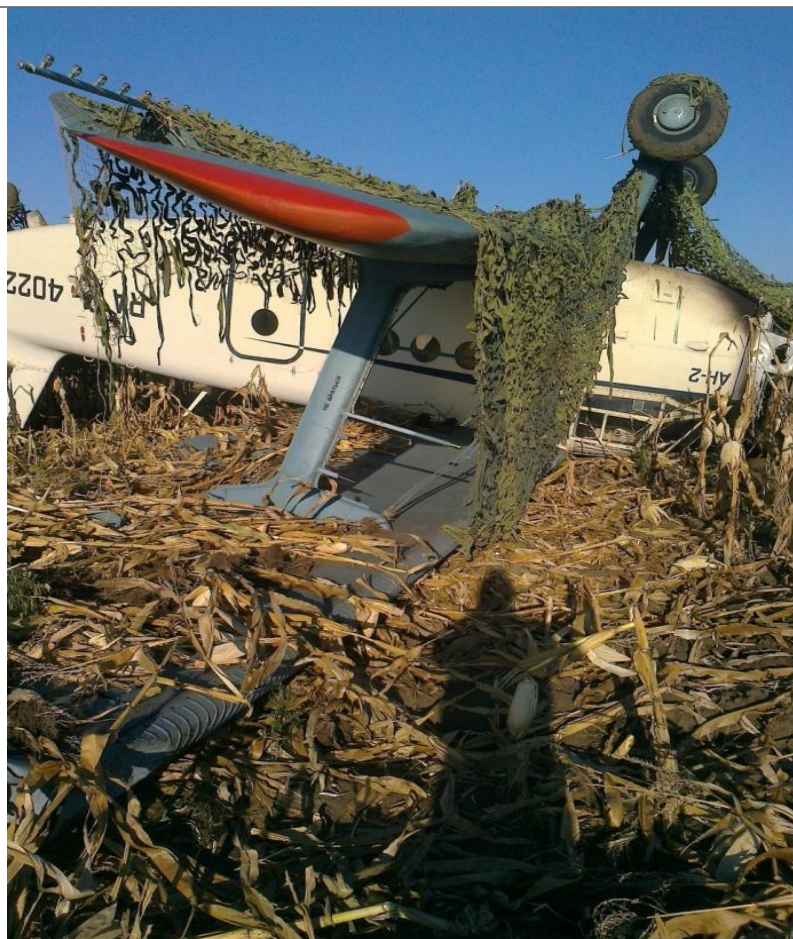


Рис. 4. Левое верхнее и левое нижнее крыло бипланной коробки.

1.4. Прочие повреждения

Повреждений, причиненных другим объектам, нет.

1.5. Сведения о личном составе

Определить, кто выполнял полёт в сентябре 2012 года на самолёте Ан-2 RA – 40220, не представилось возможным.

1.6. Сведения о воздушном судне¹

Рис. № 5. Внешний вид однотипного самолёта

Тип ВС	Самолёт Ан-2
Государственный регистрационный знак	RA-40220
Заводской номер ВС	1Г22010
Изготовитель, дата	«PZL-MIELEC», Польша, 23.06.1986
Свидетельство о регистрации гражданского воздушного судна	№ 9632, выдано Управлением инспекции по безопасности полётов ФАВТ 29.04.2011 г.
Сертификат летной годности	№ 2.16.2.12.0022 от 23.03.2012г., выдан Южным МТУ ВТ ФАВТ, срок действия до 23.03.2014 г.
Наработка ВС СНЭ (часы/посадки)	3677 час, 11385 посадки, на 23.03.2012
Назначенный ресурс и срок службы	12000 час, бюллетень от 28.10.2011 № 2-001-БЭ-Г, ресурс в посадках не установлен, срок службы не установлен
Межремонтный ресурс и срок службы	1500 час, срок службы 5 лет, согласно решению № 5.9 – 32 ГА от 01.02.2006, бюллетень от 28.10.2011 № 2-001-БЭ-Г, ресурс в посадках не установлен

¹ Данные по воздушному судну представлены ОПЛГ ГВС Южного МТУ ВТ ФАВТ.

Количество ремонтов	4
Дата и место последнего капитального ремонта	17.03.2010, ООО «АВИАСПЕКТР»
Наработка ППР	5 часов, 4 посадки
Последнее периодическое ТО самолёта	Данные отсутствуют
Последнее оперативное ТО самолёта	Данные отсутствуют
Остаток ресурса и срока службы	
- назначенный	8323 час, срок службы не установлен
- межремонтный	1495 часа, 3 года
Двигатель	АШ-62ИР
Заводской номер	K16478135
Изготовитель	WSK PZL-Kalisz S.A., Польша
Дата изготовления	31.03.1988
Наработка СНЭ	2332 час
Назначенный ресурс и срок службы	6000 час, срок службы не установлен
Межремонтный ресурс	800 час в течение 10 лет
Количество ремонтов	7
Дата и место последнего ремонта	27.03.2009, ООО «АвиаЦентр-411»
Наработка ППР	7 час
Остаток ресурса и срока службы	
- назначенный	3668 час, срок службы не установлен
- межремонтный	793 час, 3 года 3 месяца
Воздушный винт	АВ-2, серия 02
Заводской номер	H109450007
Дата изготовления, изготовитель	31.10.1989, ПНР
Назначенный ресурс и срок службы	10000 час, 40 лет
Межремонтный ресурс и срок службы	1500 час, 6 лет

Наработка СНЭ	1887 час
Количество ремонтов	3
Дата и место последнего ремонта	27.02.2009, ООО «АвиаЦентр-411»
Наработка ППР	7 час
Остаток ресурса и срока службы	
- назначенный	8123час, 17 лет
- межремонтный	1493 часа, 3 года 2 месяца

Так как собственником самолёта в комиссию не были представлены формуляры на самолёт и двигатель, а также другая пономерная документация на воздушное судно, то комиссией был сделан запрос в Южное МТУ ВТ ФАВТ о представлении комплекта доказательной документации, на основании которой самолёту Ан-2 RA-40220 был выдан сертификат летной годности № 2.16.2.12.0022 от 23.03.2012.

Отдел поддержания лётной годности гражданских воздушных судов (ОПЛГ ГВС) Южного МТУ ВТ ФАВТ представил в комиссию копии документов на самолёт Ан-2 RA-40220

По договору № 3 от 09.02.2010 самолёт Ан-2 с двигателем и воздушным винтом был куплен ООО «СХП «Дмитриевское» у ООО «АВИАСПЕКТР».

17.03.2010 самолёт с полным комплектом формуляров на ВС, двигатель, приборы и оборудование был передан ООО «СХП «Дмитриевское» по приемо-сдаточному акту.

28.04.2011 ООО «СХП «Дмитриевское» было выдано свидетельство о государственной регистрации права на воздушное судно.

29.04.2011 самолёт был зарегистрирован в Государственном реестре гражданских воздушных судов.

10.01.2012 для выполнения работ по комплексному обеспечению технической эксплуатации самолёта Ан-2 RA-40220 в объёме задач и функций, возлагаемых на ИАС базового авиапредприятия, в соответствии с действующими на воздушном транспорте РФ документами, был заключён договор № 14/11 между ООО «СХП «Дмитриевское» и ООО «Центр ТО ВС». В августе 2012 года договор был разорван по инициативе ООО «Центр ТО ВС» из-за непредставления актов налета и отсутствия оплаты за выполненные работы.

Сертификация ВС в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденными

приказом Минтранса РФ от 16.05.2003 № 132 (далее ФАП-132), проводилась Южным МТУ ВТ ФАВТ по заявке генерального директора ООО «СХП «Дмитриевское».

К работам по оценке соответствия ВС установленным требованиям привлекался центр по сертификации ЭВС ООО ЮНПЦ «Авиаэкспертиза». На основании положительных результатов проведенных работ было оформлено «Комплексное заключение» № 0022/ЦС от 23.03.2012 года с выводами о возможности выдачи сертификата лётной годности экземпляра воздушного судна Ан-2 RA-40220.

На основании данного комплексного заключения Южным МТУ ВТ ФАВТ 23.03.2012 самолёту Ан-2 RA-40220 был оформлен Сертификат лётной годности № 2.16.2.12.0022 со сроком действия до 23.03.2014.

20.04.2012 ООО «СХП «Дмитриевское» заключило договор аренды ВС с «ИП Кузнецов Ф.Г.» № 1/20/04 и передало самолёт Ан-2 RA-40220 по акту (рис.6). Срок аренды устанавливался до 30.09.2012.

ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЙ АКТ

« 20 » 04 2012 года

Комиссия в составе:
Председателя ген. директора ООО СХП «Дмитриевское»
(должность, Ф.И.О.)
Членов: Щестопалова В.П.
(должность, Ф.И.О.)

Представителя И.П. Кузнецова Ф.Г.
(должность, Ф.И.О.)

составили настоящий акт о том, что на основании договора аренды № 1/20/04 от 20.04.2012 года комиссия сдала а представитель принял самолёт АН-2 заводской № 16448135 опознавательный знак РА-40220, выпущенный заводом «1986г.»
налет часов с начала эксплуатации 3677 ч 00 мин.
налет после последнего ремонта 5 ч 00 мин.

На воздушном судне установлены двигатели:

Сведения о двигателях		1-й
Тип		АН-62 ИР
Заводской номер		16448135
Наработка с начала эксплуатации, ч		2332
Число ремонтов		3
Наработка после последнего ремонта, ч		7
Дата последнего ремонта		24.03.2009г.

Последнее регламентное обслуживание воздушного судна произведено «19» 04 2012 г. по ФАП-132 часовому регламенту

Воздушное судно укомплектовано согласно приемо-сдаточной ведомости, за исключением:

С воздушным судном передается полный комплект формуляров: на воздушное судно, двигатели, приборы и спецоборудование.
В баках заправлено: топливо 200 л, масло 60 л.

Перечень обнаруженных дефектов

При осмотре воздушного судна комиссия обнаружила следующие дефекты

№ п/п	Наименование дефектов	Отметка об устранении дефектов

Воздушное судно сдано И.П. Кузнецов Ф.Г.
Воздушное судно принял Щестопалов В.П.

Копия верна 30.09.12

Дерягина Е.В.

Рис. № 6. Приёмо-сдаточный акт от 20.04.2012.

По договору эксплуатантом самолёта являлся «ИП Кузнецов Ф.Г.». Эксплуатант имел сертификат эксплуатанта № АР - 16 - 11 - 32, выдан Руководителем Южного МТУ ВТ ФАВТ 11.01.2011 на срок до 11.01.2014. В соответствии со спецификацией сертификата эксплуатанта, «ИП Кузнецов Ф.Г.» мог выполнять авиационно-химические работы на территории Российской Федерации.

В сертификат эксплуатанта 04.05.2012 было внесено изменение о включении ВС Ан-2 RA-40220 в спецификацию СЭ, а 27.08.2012 ВС Ан-2 RA-40220 было выведено из сертификата эксплуатанта.

22.08.2012 «ИП Кузнецов Ф.Г.» по акту (рис. 7) передал самолёт Ан-2 RA-40220 владельцу самолёта - ООО «СХП «Дмитриевское».

ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЙ АКТ

«22» 08 2012 года

Комиссия в составе:
 Председателя И.П. Кузнецов Ф.Г. (должность, Ф. И. О.)
 Членов: _____ (должность, Ф. И. О.)

Представитель ООО СХП «Дмитриевское» Шестопалова В.П. (должность, Ф.И.О.)

составили настоящий акт о том, что на основании акта о приеме от 22.08.2012 г. № 01/04/20.04.12 с 2000 года комиссия сдала а представитель принял самолет АН-2 заводской № 1986/12 опознавательный знак РА-40220 выпущенный заводом «А» 1986 г. налет часов с начала эксплуатации 3667 ч 00 мин. налет после последнего ремонта 5 ч 00 мин.

На воздушном судне установлены двигатели:

Сведения о двигателях	
Тип	АН-671РР
Заводской номер	К16V 38135
Наработка с начала эксплуатации, ч	2332
Число ремонтов	3
Наработка после последнего ремонта, ч	7
Дата последнего ремонта	22.03.2009

Последнее регламентное обслуживание воздушного судна произведено «19» 04 2012 г. по 92 ч/ч РАП часовому регламенту

Воздушное судно укомплектовано согласно приемо-сдаточной ведомости, за исключением:

С воздушным судном передается полный комплект формуляров: на воздушное судно, двигатели, приборы и спецоборудование.

В баках заправлено: топливо _____ л, масло _____ л.

Перечень обнаруженных дефектов

При осмотре воздушного судна комиссия обнаружила следующие дефекты:

№ п/п	Наименование дефектов	Отметка об устранении дефектов
	<u>нет</u>	

Воздушное судно сдал И.П. Кузнецов Ф.Г.

Воздушное судно принял Шестопалова В.П.

Копия верна 30.09.12

Для документов

Подпись: В.П. Шестопалова

Рис. № 7. Приёмо-сдаточный акт от 22.08.2012

При этом за время аренды, согласно приемо-сдаточным актам, ВС не летало.

Определить документально факт выполнения технического обслуживания на самолёте Ан-2 RA-40220 не представилось возможным из-за отсутствия формуляров на самолёт и двигатель, а также другой пономерной документации на воздушное судно.

1.7. Метеорологическая информация

По данным, представленным Краснодарским центром по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды филиала ФГБУ «Северо-Кавказского УГМС», фактическая погода, наблюдаемая на ближайшей к месту АП метеорологической станции «Кропоткин» (27 км), за сентябрь 2012:

Преобладающее направление ветра СВ-В-ЮВ - 2 – 6 м/сек, видимость более 10 км, с 01.09 по 20.09.2012 - ясно, с 21.09 по 29.09.2012 облачность незначительная на 2000 м, средняя температура +21°, влажность 56%, среднее давление 752 мм.рт.ст., с 21.09 по 23.09.2014 выпало 5 мм осадков в виде дождя.

Анализ фактической погоды в районе проведения АХР показывает, что метеоусловия не препятствовали выполнению полётов.

1.8. Средства навигации, посадки и УВД

Данные о средствах навигации, посадки и УВД не приводятся, поскольку площадка АХР не оборудована данными средствами.

1.9. Средства связи

При выполнении АХР экипаж на радиосвязь с диспетчером МДП не выходил.

1.10. Данные об аэродроме

Данные о площадке АХР не приводятся, поскольку авиационное происшествие произошло вне ее пределов.

1.11. Бортовые самописцы

На самолёте был установлен барограф АД-2. Запись параметров полёта на барограмме отсутствует.

1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и об их расположении на месте происшествия

Расположение элементов ВС на месте столкновения самолёта с землей установить не представляется возможным из-за его эвакуации с места авиационного происшествия до прибытия комиссии по расследованию АП. Общий вид ВС после АП представлен на рис.1-4.

1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований

Медицинские исследования не проводились.

1.14. Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии

Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии не приводятся в связи с отсутствием таких данных.

1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

В связи с сокрытием авиационного события аварийно-спасательные и пожарные команды не привлекались.

1.16. Испытания и исследования

Испытания и исследования не проводились.

1.17. Информация об организациях и административной деятельности, имеющих отношение к происшествию

Собственником самолёта Ан-2 RA-40220 является ООО «СХП «Дмитриевское».

Юридический адрес: 352144, Россия, Краснодарский край, Кавказский район, станица Дмитриевская, ул. Фрунзе, 2.

Контроль за деятельностью ООО «СХП «Дмитриевское» осуществляло Южное МТУ ВТ ФАВТ.

Юридический адрес: 344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 40.

1.18. Дополнительная информация

В производстве Краснодарского следственного отдела на транспорте ЮСУТ СК России находился материал проверки № 325 пр-14 по заявлению представителя ООО «СХП «Дмитриевское». В ходе проверки по данному материалу были получены сведения об авиационном происшествии, произошедшем в сентябре 2012 в районе станицы

Дмитриевская Кавказского района Краснодарского края. При выполнении АХР самолёт Ан-2 RA-40220, принадлежащий ООО «СХП «Дмитриевское» совершив аварийную посадку на поле засеянное кукурузой, скапотировал, вследствие чего ВС получило повреждения.

После рассмотрения материалов проверки старшим следователем Краснодарского следственного отдела на транспорте ЮСУТ СК были поставлены в известность территориальное управление гражданской авиации (Южное МТУ ВТ ФАВТ) и Комиссия по расследованию авиационных происшествий МАК.

1.19. Новые методы, которые были использованы при расследовании

Новые методы при расследовании не использовались.

2. Анализ

В ходе расследования комиссией был выполнен анализ обстоятельств авиационного происшествия, изучены данные об авиатехнике, определен характер повреждений ВС по представленным фотоматериалам и при осмотре ВС в ангаре собственника воздушного судна.

Необходимо отметить, что собственник воздушного судна ООО «СХП «Дмитриевское», в нарушение требований статьи 97 Воздушного Кодекса РФ и пункта 1.1.4. ПРАПИ-98, скрыл факт авиационного происшествия от уполномоченных органов в области гражданской авиации.

Примечание: Воздушный Кодекс РФ, статья 97. Сохранение доказательственных материалов:

«...Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о них, а равно в искажении информации, в повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации...».

Собственником воздушного судна не был представлен в комиссию по расследованию комплект формуляров на ВС, двигатель, приборы и оборудование, а также бортовой журнал самолёта.

Из представленных в комиссию фотоматериалов можно предположить, что авиационное происшествие, наиболее вероятно, произошло в процессе выполнения АХР, связанных с опрыскиванием полей заказчика.

На месте АП закрылки отклонены на угол около 5° (рис. 8), что согласуется с требованием РЛЭ самолёта Ан-2 по выполнению полёта над обрабатываемым участком при опрыскивании.

Примечание: РЛЭ самолёта Ан-2. Глава 7. Особенности эксплуатации самолёта в сельскохозяйственном варианте. Выполнение полёта.

«...Скорость полёта над обрабатываемым участком должна быть:

— при опыливание — не менее 160 км/ч с убранными закрылками;

— при опрыскивании — 150 км/ч с закрылками, отклоненными на угол 5°.

Примечание.

Весь производственный цикл при опрыскивании — полёт над участком, набор высоты, разворот и снижение — выполняется с закрылками, постоянно отклоненными на угол 5°.

Закрылки устанавливают на угол 5° после взлёта самолёта на высоте не ниже 50 м...».

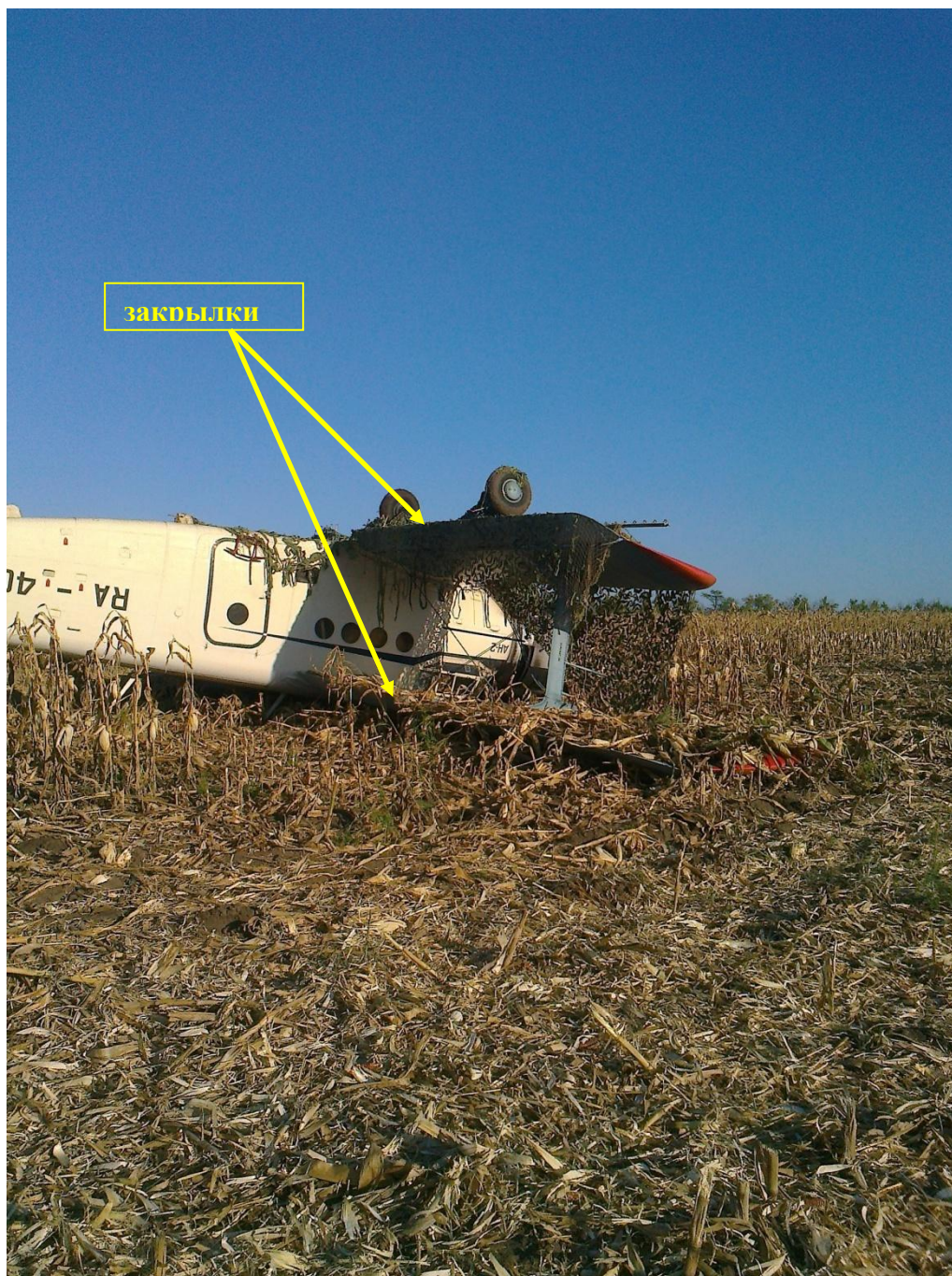


Рис. № 8. Положение закрылков.

При осмотре двигателя в ангаре владельца ВС, проведенном комиссией, установлено, что имеющиеся повреждения воздушного винта, характерные следы на

лопастях винта, свидетельствуют о том, что в момент столкновения с земной поверхностью винт находился в стадии прекращения вращения.

Можно предположить, что, наиболее вероятно, аварийная посадка могла быть связана с неустойчивой работой двигателя. Установить причину неустойчивой работы двигателя не представляется возможным, так как на сегодняшний день самолёт и двигатель разобраны и находятся в ангаре собственника (рис. 9, 10).



Рис. № 9. Части самолёта в ангаре.



Рис. № 10. Двигатель в ангаре.

3. Заключение

В связи с отсутствием достоверных данных об экипаже, пилотировавшем самолёт в момент АП, сведений о ВС, эвакуацией и разборкой ВС до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия, однозначно установить причину АП с самолётом Ан-2 RA-40220 не представилось возможным.

Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с самолётом Ан-2 RA-40220 явилось его капотирование при выполнении вынужденной посадки.

Необходимость выполнения вынужденной посадки, наиболее вероятно, была обусловлена неустойчивой работой двигателя.

Установить причину неустойчивой работы двигателя не представилось возможным из-за скрытия факта авиационного происшествия владельцем самолёта.

4. Недостатки, выявленные в ходе расследования

4.1. Собственник воздушного судна ООО «СХП «Дмитриевское» в нарушение требований статьи 97 Воздушного Кодекса РФ и пункта 1.1.4. ПРАПИ-98 скрыл факт авиационного происшествия от уполномоченных органов в области гражданской авиации.

4.2. Отсутствие формуляров на самолёт и двигатель, а также другой пономерной документации на воздушное судно.

5. Рекомендации по повышению безопасности полётов

Авиационным властям России

5.1. Результаты расследования аварии с самолётом Ан-2 RA-40220 довести до летного, инженерно-технического состава эксплуатантов и частных владельцев ВС, выполняющих полёты на АХР.

5.2. Провести специальные занятия с эксплуатантами и собственниками ВС по изучению Воздушного Кодекса РФ и ПРАПИ-98 в части, касающейся оповещения об авиационном происшествии уполномоченных органов в области гражданской авиации и обеспечению сохранности ВС на месте АП до прибытия комиссии по расследованию