



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

28 июля 2022.

Москва

№ 512-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного
происшествия с самолетом Ан-2 RA-71276**

19 июля 2020 г. в районе населенного пункта Кырен (Республика Бурятия) произошло авиационное происшествие (катастрофа) самолета Ан-2 RA-71276 ООО АК «Феникс» (имело сертификат на право выполнения авиационных работ).

Авиационное происшествие произошло в результате столкновения воздушного судна со склоном горы при полете ниже минимально безопасной высоты в условиях ограниченной видимости и закрытия вершин гор облаками. В результате катастрофы погибли 2 члена экипажа и 4 пассажира.

Обломки самолета были обнаружены 24 июля 2021 г.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-71276 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 июня 1998 г. № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. При планировании проведения поисково-спасательной операции (работы) (далее – ПСО(Р)) в горной местности с привлечением поисково-спасательных воздушных судов учитывать их тактико-технические характеристики, позволяющие выполнять взлет/посадку во всем диапазоне имеющихся в районе ПСО(Р) высот (превышений) и подготовку авиационного персонала;

1.2. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей воздушных судов, юридических и физических лиц, использующих воздушные суда для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей воздушных судов, юридических и физических лиц, использующих воздушные суда для полетов в целях АОН:

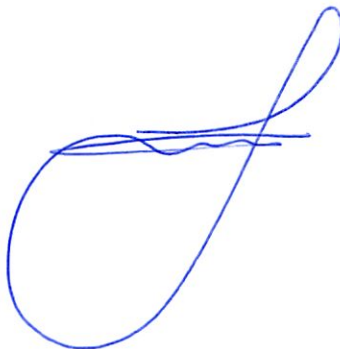
изучить с членами летных экипажей самолетов настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-71276;

обратить внимание членов летных экипажей на особенности планирования, подготовки и выполнения полетов в горной местности и связанные с этим факторы опасности, включая влияние на причины авиационных происшествий в горной местности таких факторов как нарушение режима рабочего времени, времени отдыха и утомление пилота (Информация по безопасности полетов № 11 за 2020 год (письмо Росавиации от 19 октября 2020 г. № Исх-42379/02)).

2. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 19 августа 2022 г.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на и.о. начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации К.Д. Бывалину.

И.о. руководителя



Г.О. Бахарев

Приложение
к приказу Росавиации

от «28» июля 2022г. № 512-11

Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-71276

19 июля 2020 г. экипаж самолета Ан-2 RA-71276 ООО АК «Феникс» выполнил взлет с посадочной площадки Кырен (Республика Бурятия) для выполнения ознакомительного полета с районом предстоящих авиационно-химических работ (далее – АХР) (ликвидации очагов вредных организмов с применением биологического препарата).

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что в сезоне 2019 года командир воздушного судна (далее – КВС) Ан-2 RA-71276 выполнял полеты на АХР в этой местности, был знаком с районом полетов предстоящих работ и условиями полетов при выполнении АХР в горной местности. Для ознакомления остальных командиров экипажей с маршрутом полета к обрабатываемым участкам и районом выполнения предстоящих работ было принято решение выполнить ознакомительный полет.

Заявка на выполнение полета была подана на 20 июля 2020 г. Однако фактически вылет был произведен вечером 19 июля 2022 г. Полет выполнялся без связи

и уведомления органов обслуживания воздушного движения.

На борту воздушного судна находились 2 члена экипажа (обязанности второго пилота выполнял пилот-инструктор) и 4 пассажира (три КВС ООО АК «Феникс» и один второй пилот ООО «Ветперспектива»). Запас топлива на борту воздушного судна (далее – ВС) составлял 850 л, что позволяло выполнять полет продолжительностью более 3,5 часов.

Полет самолета выполнялся в горной местности. Вершины хребта в районе полета достигают 3000 м, высшая точка – Пик Стрельникова (3284 м). Перепад высот между гребнями достигает 2000 м.

В день авиационного происшествия в районе полета самолета отмечалась отдельная кучево-дождевая облачность с высотой нижней границы 2000 м, верхняя граница превышала 4500 м от среднего уровня моря. Согласно данным о фактической погоде гидрометеорологической станции Кырен (дальность 27 км, азимут 160° от места авиационного происшествия), в районе полета наблюдалась слоисто-кучевая облачность с высотой нижней границы 1000 – 1500 м, видимость 50 км и более. Очевидцы полета самолета (туристическая группа), обратили внимание на то, что «облачность в месте пролета была 100%».

Взлет был произведен в 18:50 местного времени. На посадочную площадку самолет должен был вернуться к 21:00 местного времени (21:14 – заход солнца, 21:50 – наступление темноты). К указанному времени самолет не вернулся, экипаж на связь не вышел.

Меры, предпринятые по поиску ВС Ан-2 RA-71276, проводившиеся авиационными и наземными поисково-спасательными силами, результата не дали.

24 июля 2021 г. обломки ВС, останки экипажа и пассажиров были обнаружены группой туристов на горном склоне в районе перевала Тринадцати, в верховьях реки Билюты.

Место авиационного происшествия находилось на юго-восточном склоне отрога горного хребта высотой 2960 м. Самолет столкнулся со склоном горы на высоте 2780 м.

В ходе расследования было отмечено, что длина маршрута, разработанного для возврата на посадочную площадку из района АХР, составляла 110 км. Маршрут предусматривал обход горного массива. Полет в направлении района АХР выполнялся по разработанному маршруту. Однако обратный полет выполнялся через горный массив.

Запаса топлива на борту, а также светлого времени суток было достаточно для выполнения полета по разработанному маршруту. Причину, по которой экипаж принял решение выполнять обратный полет от района АХР к месту посадки на п.п. Кырен через горы, установить не представилось возможным. Вместе с тем комиссией по расследованию было отмечено, что на момент авиационного происшествия рабочее время экипажа составило более 12 часов, при этом изначально выполнение полета не планировалось. С учетом этого было сделано предположение, что на принимаемые экипажем решения могла оказывать негативное влияние оперативная усталость (утомление).

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-71276 произошло в результате столкновения с горой на высоте 2780 м над уровнем моря перпендикулярно направлению хребта при его минимальной высоте 2960 м.

Причиной столкновения со склоном горы, наиболее вероятно, явилось выполнение полета на высоте ниже безопасной в условиях ограниченной видимости и закрытия вершин гор облаками.

Способствующими факторами могли явиться:

– принятие решения экипажем ВС на выполнение полета в горной местности при прогнозируемом закрытии гор облачностью и сложной ветровой обстановке;

– принятие решения экипажем ВС о выполнении возврата на посадочную площадку через горный массив по неизученному и не использовавшемуся ранее маршруту;

– оперативная усталость (утомление) экипажа из-за значительной продолжительности рабочего времени в день АП (более 12 часов);

– попадание ВС под воздействие нисходящих воздушных потоков на подветренной стороне горного склона.»

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-71276 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.