



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

17 августа 2015

Москва

№ 503

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-26Б RA-26082 ЗАО «КАПО Авиа»

03.01.2015 при взлете в аэропорту г. Магадана (Сокол) произошла авария самолета Ан-26Б RA-26082 ЗАО «КАПО Авиа».

Взлет производился с застопоренным рулем высоты. Авиационное происшествие произошло в результате нарушения экипажем воздушного судна порядка расстопорения системы управления самолетом и проверки свободного хода рулей и элеронов при подготовке к полету, формального выполнения требований карты контрольных проверок и несвоевременного принятия решения командиром воздушного судна о прекращении взлета. Самолет выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы и получил значительные повреждения. Четыре члена экипажа и шесть пассажиров не пострадали.

На возникновение и развитие нештатной ситуации повлияло отсутствие достаточного для поддержания профессиональных навыков опыта практической летной работы членов экипажа (в течение 2014 года командир воздушного судна, второй пилот и штурман выполнили 2 полета, бортмеханик – 3 полета).

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного события 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, и 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 (начальникам) межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации до 24.08.2015 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов:

2.1. изучить с летным, инженерно-техническим персоналом и специалистами

по аэродромному обеспечению полетов настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования аварии самолета Ан-26Б RA-26082;

2.2. принять меры по выполнению на самолетах Ан-26, Ан-26Б доработок по бюллетеню от 27.06.1991 № 903-БУ-Г «Система управления самолетом – управление рулем высоты и триммером и (или) продольное управление – введение системы сигнализации стопорения руля высоты»;

2.3. с летным составом, эксплуатирующим самолеты типа Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, провести занятия по изучению руководства по летной эксплуатации и инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа в части:

конструкции и эксплуатации стопорения рулей и элеронов;

распределения обязанностей между членами экипажа при предполетной подготовке и проверке системы управления самолетом;

выполнения карт контрольной проверки;

2.4. обратить внимание летного состава на требования руководства по летной эксплуатации (по типам самолетов) и руководства по производству полетов в части проверки полноты и правильности отклонения рулей и элеронов, а также контроля правильности положения (углов отклонения) перед началом взлета триммеров рулей и элеронов, стабилизатора и механизации крыла;

2.5. с учетом требований пунктов 5.89, 5.90, 5.91 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, рассмотреть вопрос о целесообразности дополнения руководства по производству полетов положениями, предусматривающими, в случае перерыва в летной работе более 90 календарных дней, допуск летного состава к самостоятельным полетам после тренировки на тренажере и в аэродромных или маршрутных (производственных) полетах;

2.6. специалистам аэродромной службы обратить внимание на рекомендации пункта 5.2.23 Руководства по эксплуатации гражданских аэродромов Российской Федерации, а также на недостатки в аэродромном обеспечении полетов, выявленные при расследовании аварии самолета Ан-26Б-100 RA-26061, происшедшей 21.11.2012 на аэродроме Депутатский (приказ Росавиации от 23.05.2014 № 284 «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-26Б-100 RA-26061 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» и серьезного авиационного инцидента с самолетом Ан-24РВ RA-46473 ОАО «Псковавиа»).

3. 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 17.08.2015 № 503

**Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом
Ан-26Б RA-26082 ЗАО «КАПО Авиа»**

03.01.2015 на самолете Ан-26Б RA-26082 ЗАО «КАПО Авиа» выполнялся перегонный рейс по маршруту Петропавловск-Камчатский – Магадан – Мирный – Красноярск – Нижневартовск. На борту воздушного судна находились 4 члена экипажа и 6 служебных пассажиров (4 человека – резервный экипаж, 2 человека – технический персонал).

В ходе расследования было установлено, что подготовка членов экипажа воздушного судна отвечала установленным требованиям. Однако в течение 2014 года командир воздушного судна (далее – КВС), второй пилот и штурман выполнили только 2 полета с общим налетом 2 часа 40 минут. Бортмеханик в 2014 году выполнил 3 полета с общим налетом 4 часа 5 минут.

Взлетная масса и центровка самолета в аэропорту Магадан составляли 22120 кг и 24.2% САХ соответственно, что не выходило за ограничения, установленные Руководством по летной эксплуатации самолета Ан-26Б.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии самолета Ан-26Б RA-26082 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что при подготовке к взлету экипаж не полностью расстопорил систему управления. В случае неполного опускания ручки расстопорения рулей в крайнее нижнее положение (нахождения ее в промежуточном положении) возможно нерасстопорение руля высоты. При этом руль направления и элероны будут расстопорены, ограничитель движения рычагов управления двигателями (далее – РУД) не препятствует их выводу на взлетный режим.

При выполнении карты контрольной проверки «Перед запуском двигателей» на запрос штурмана: «Управление самолетом» вместо КВС и второго пилота ответил бортмеханик: «Расстопорил, свободно». По данным средств объективного контроля, в процессе подготовки к полету и взлета руль высоты находился в постоянном положении 18...19° на пикирование. Проверка отклонения рулей на полный угол экипажем перед взлетом не проводилась.

Для предотвращения случаев взлета с застопоренными рулями выпущен бюллетень от 27.06.1991 № 903-БУ-Г «Система управления самолетом – управление рулем высоты и триммером и (или) продольное управление – введение системы сигнализации стопорения руля высоты», предусматривающий световую сигнализацию застопоренного положения руля высоты. На самолете Ан-26Б RA-26082 указания данного бюллетеня выполнены не были.

По мере роста скорости при взлете руль направления для выдерживания направления разбега отклонялся в диапазоне -25° ... $+14^{\circ}$, положение правого элерона менялось в диапазоне 3.6° ... -0.2° , руль высоты по-прежнему оставался в

положении около 18° ... 19° на пикирование. После достижения скорости принятия решения 200 км/ч последовала команда КВС: «Взлетаем».

При достижении самолетом скорости отрыва (220 км/ч) отклонение руля высоты на кабрирование не произошло, так как, несмотря на приложение значительных усилий, КВС не смог отклонить штурвал для выполнения взлета.

КВС не оценил возникшую ситуацию как опасную и вместо прекращения взлета дал команду бортмеханику проверить расстопорение рулей.

По команде КВС бортмеханик кратковременно перевел рычаг стопорения рулей в верхнее положение (застопорено), а затем снова в нижнее положение (расстопорено), приборная скорость в этот момент составляла около 260 км/ч.

Перемещение рычага стопорения вверх привело к срабатыванию ограничителя движения РУД, переместив их назад, в положение 30° по УПРТ. После опускания рычага стопорения в нижнее положение РУД снова были переведены бортмехаником на взлетный режим. Однако данные действия ожидаемого результата не дали – руль высоты остался в застопоренном положении. Кроме того, в застопоренном положении после «передергивания» рычага стопорения, наиболее вероятно, оказался и руль направления.

Решение о прекращении взлета было КВС принято на скорости 255 км/ч, когда самолет находился на удалении 2000 м от входного торца ВПП-28. Через 7 секунд после перевода двигателей на режим малого газа самолет на скорости 250 км/ч, на удалении 2454 м от входного торца ВПП-28 выкатился за правую границу ВПП-28.

При движении по грунту самолет получил значительные повреждения, экипаж и служебные пассажиры не пострадали.

Комиссией по расследованию также было отмечено, что при подготовке летного поля аэродрома Магадан (Сокол) не были учтены рекомендации пункта 5.2.23 Руководства по эксплуатации гражданских аэродромов Российской Федерации работы, предусматривающие проведение очистки летной полосы на ширину 25 м от боковых границ ВПП.

Самолет после схода с ВПП при пробеге по расчищенной от снега части летной полосы повреждений не получил, но, уклонившись от боковой границы ВПП вправо на расстояние около 20 м, попал на нерасчищенную часть с высотой снега до 0,5 – 1 м, что привело к повреждениям. Выполнение в полном объеме работ, предусмотренных третьей очередью очистки, могло бы уменьшить степень повреждения воздушного судна.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-24Б RA-26082 произошло в результате выкатывания ВС вбок за пределы ВПП после принятия КВС решения о прекращении взлета из-за невозможности отклонения руля высоты на кабрирование вследствие его застопоренного положения.

Выкатыванию ВС вправо за пределы ВПП, наиболее вероятно, способствовало передергивание бортмехаником ручки стопорения рулей в процессе взлета с целью расстопорения руля высоты, что привело к временному стопорению руля направления и невозможности выдерживать направление по курсу взлета.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

нарушением экипажем порядка расстопорения рулей, определенного РЛЭ самолета;

невыполнением экипажем проверки свободного хода рулей управления и элеронов на установленных РЛЭ самолета рубежах, формальным выполнением требований карт контрольных проверок;

отсутствием достаточной натренированности экипажа в реальных полетах для поддержания практических навыков в управлении ВС и его системами, что оказало негативное влияние на возникновение и развитие нештатной ситуации в полете.

Выполнение бюллетеней № 903-БУ-Г и № 847-БЭ-Г от 27.06.1991 по установке сигнализации застопоренного положения руля высоты, наиболее вероятно, позволило бы предотвратить авиационное происшествие».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-26Б RA-26082, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2015/report_ra-26082.pdf.