

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО СОБЫТИЯ

Вид авиационного происшествия	чрезвычайное происшествие
Тип воздушного судна	ЕЭВС самолет «С-337Н»
Государственный регистрационный опознавательный знак	РА – 1642G
Идентификационный номер	ЕЭВС.03.1637
Владелец	частное лицо
Эксплуатант	отсутствует
Авиационная администрация регистрации воздушного судна	Приволжское МТУ ВТ Росавиации
Место происшествия	РФ, н.п. Охлопково Володарский район Нижегородской области, координаты: 56° 11,461' СШ, 043° 04, 798' ВД
Дата и время	19.05.2012, 12 ч 05 мин (местное время), 08 ч 05 мин (UTC), день.

В соответствии со стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации данный отчет выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий.

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

Криминальные аспекты этого происшествия изложены в рамках отдельного уголовного дела.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ОТЧЕТЕ	3
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.....	5
1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	6
1.1. ИСТОРИЯ ПОЛЕТА	6
1.2. ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ	6
1.3. ПОВРЕЖДЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА	7
1.4. ПРОЧИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ	7
1.5. СВЕДЕНИЯ О ЛИЧНОМ СОСТАВЕ.....	8
1.6. СВЕДЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ.....	8
1.7. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ	9
1.8. СРЕДСТВА НАВИГАЦИИ, ПОСАДКИ И УВД	10
1.9. СРЕДСТВА СВЯЗИ.....	10
1.10. ДАННЫЕ ОБ АЭРОДРОМЕ	10
1.11. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ	10
1.12. СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ЭЛЕМЕНТОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА И ИХ РАСПОЛОЖЕНИИ НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ .	11
1.13. МЕДИЦИНСКИЕ СВЕДЕНИЯ И КРАТКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПАТОЛОГО-АНАТОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ	11
1.14. ДАННЫЕ О ВЫЖИВАЕМОСТИ ПассажиРОВ, ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ПРОЧИХ ЛИЦ ПРИ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ.....	11
1.15. ДЕЙСТВИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ КОМАНД	11
1.16. ИСПЫТАНИЯ И ИССЛЕДОВАНИЯ	12
1.17. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИЯХ И АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ИМЕЮЩИХ ОТНОШЕНИЕ К ПРОИСШЕСТВИЮ.....	12
1.18. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	12
1.19. НОВЫЕ МЕТОДЫ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ИСПОЛЪЗОВАНЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ	13
2. АНАЛИЗ.....	14
3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	17
4. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ.....	18
5. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	19

Список сокращений, используемых в настоящем отчете

АП	–	авиационное происшествие
БП	–	безопасность полетов
ВД	–	восточная долгота
ВЛЭК	–	врачебно-летная экспертная комиссия
ВС	–	воздушное судно
ГА	–	гражданская авиация
ГВС	–	гражданское воздушное судно
ГУ	–	главное управление
ЕЭВС	–	единичный экземпляр воздушного судна
КВС	–	командир воздушного судна
КРАП	–	Комиссия по расследованию авиационных происшествий
КЧС и ПБ	–	Комиссия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности органа местного самоуправления
МАК	–	Межгосударственный авиационный комитет
МВД	–	Министерство внутренних дел
МДП	–	местный диспетчерский пункт
МТУ	–	межрегиональное территориальное управление
МЧС	–	Министерство РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных действий
н.п.	–	населенный пункт
ПВП	–	правила визуальных полетов
ПРАПИ-98	–	Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные Постановлением Правительства РФ в 1998 году
РСЧС	–	Российская единая система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций
РУД	–	рычаг управления двигателем
РУС	–	ручка управления самолетом
РФ	–	Российская Федерация
СНЭ	–	с начала эксплуатации
СШ	–	северная широта
ТКК	–	территориальная квалификационная комиссия

ЦУКС	– центр управления кризисными ситуациями
ФАВТ	– Федеральное агентство воздушного транспорта
ФАП	– Федеральные авиационные правила
ФКУ	– Федеральное казенное учреждение
ФГБУ	– Федеральное государственное бюджетное учреждение
UTC	– скоординированное всемирное время

Общие сведения

19 мая 2012 года, в 08 час 05 мин UTC¹, при выполнении опробования силовой установки на аэродроме Охлопково Володарского района Нижегородской области произошло авиационное событие с воздушным судном ЕЭВС «С-337Н» RA-1642G.

Комиссия по расследованию авиационных происшествий Межгосударственного авиационного комитета была поставлена в известность об авиационном событии 20.05.2012 г.

Для расследования авиационного события, первоначально по классификации Приволжского МТУ ВТ Росавиации авария, приказом заместителя Председателя Межгосударственного авиационного комитета – Председателя комиссии по расследованию авиационных происшествий № 16/581-р от 21.05.2012 г. назначена комиссия.

Уведомления об авиационном событии были направлены в соответствии с Табелем сообщений.

Так как комиссия не получила подтверждения о намерении КВС совершить полет, то, в соответствии с пунктом 1.2.2.27 ПРАПИ-98, данное авиационное событие классифицируется как чрезвычайное происшествие.

Начало расследования – 19.05.2012.

Окончание расследования – 05.07.2012.

Первоначальные следственные действия проводило Нижегородское линейное управление на транспорте МВД России.

¹ далее указывается время UTC, местное время соответствует UTC+4 часа
МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

1. Фактическая информация

1.1. История полета

19.05.2012 КВС, по его объяснениям, принял решение о выполнении опробования силовой установки самолета после хранения. Выполнив запуск обоих двигателей и их прогрев, КВС вырулил самолет на ВПП, на удалении 94 метра от ее торца с МК=244°, с целью проверки работоспособности двигателей на взлетном режиме. За торцом ВПП находится озеро, подъем воды в озере в связи с паводком был около 2 метров.

После поочередного вывода двигателей на взлетный режим, ВС сорвалось с места с нарастанием скорости. Неоднократное применение тормозной системы самолета к его остановке не привело. ВС спланировало в озеро до столкновения с деревьями на удалении 110 метров от торца ВПП, после чего затонуло.

КВС, после столкновения самолета с водной поверхностью, выпрыгнул в воду и выплыл к берегу со стороны ВПП. На дне озера обнаружены элементы ВС со следами деформации и горения.

По утверждению КВС, формуляры и паспорта находились на ВС, водолазы при обследовании дна в месте происшествия документы не обнаружили.

КВС самостоятельно принял решение об эвакуации ВС для проведения ремонта, место проведения ремонта не установлено.

Охрана места происшествия до приезда комиссии не была обеспечена.

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

До приезда комиссии ВС было перемещено к месту выполнения ремонта. Вопрос о перемещении ВС не был согласован ни с руководством Приволжского МТУ ВТ Росавиации, ни с комиссией по расследованию АП МАК, ни с Нижегородским следственным отделом на транспорте Приволжского следственного управления на транспорте Следственного Комитета России.

Осмотр технического состояния ВС комиссии выполнить не удалось из-за отсутствия самолета на месте происшествия, местонахождение самолета не установлено. Общий вид места чрезвычайного происшествия представлен на фотографии (Рис.1).

На обломках, вытасненных из воды, имелись признаки разрушения и пожара (Рис.2). Идентифицировать обломки по принадлежности к самолету ЕЭВС «С-337Н» RA-1642G не представляется возможным.



Рис.1

Общий вид места происшествия



Рис.2

Элементы ВС, поднятые из воды

1.4. Прочие повреждения

От возникшего пожара повреждено небольшое дерево и мелкий кустарник.

1.5. Сведения о личном составе

Должность	КВС
Пол	Мужской
Дата рождения	02.10.1969 г.
Образование общее	Высшее
Специальное летное образование	НП «Невский Аэроклуб», 2009 г.
Летное свидетельство	Свидетельство пилота любителя III П № 001493, выдано ТКК Северо-Западного МТУ ВТ ФАВТ 18.12.2009 г. со сроком действия до 05.04.2014 г.
Налет	42 часа
Допуск к полетам по ПВП, день	Ннго-300 м, видимость-4000 м
Проверка техники пилотирования	11.12.2009 г.
Тренаж в кабине самолета	Данные отсутствуют
Допуск к полётам в ВЛП 2012	Данные отсутствуют
Налет за последний месяц	Данные отсутствуют
Налет за последние 3 суток	Данные отсутствуют
Налет в день происшествия	-
Проверка техники пилотирования	11.12.2009 г.
Прохождение ВЛЭК	Заключение ВЛЭК Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации РА № 030864 от 05.04.2012 г., со сроком действия до 05.04.2014 г.

Комиссии не были представлены летное дело и летная книжка КВС. По этой причине комиссия не смогла определить уровень летной натренированности, наличие авиационных инцидентов, авиационных происшествий в прошлом.

1.6. Сведения о воздушном судне

Идентификационный номер ВС	ЕЭВС.03.1637
Разработчик	CESSNA AIRCRAFT COMPANY
Изготовитель, дата	КВС, из комплектующих и агрегатов самолета Cessna P337H в 2011 г.
Сертификат летной годности ЕЭВС АОН	Сертификат летной годности не получен
Свидетельство о регистрации ГВС	№ 1638, выдано Управлением инспекции по

	безопасности полетов Росавиации 21.12.2011 г.
Наработка ВС СНЭ (часы/посадки)	1 час 30 мин. (на момент оценки соответствия ЕЭВС требованиям летной годности)
Назначенный ресурс и срок службы	По состоянию
Количество ремонтов	нет
Остаток назначенного ресурса и срока службы	Не ограничено
Последнее периодическое ТО самолета	Документы не представлены
Последнее оперативное ТО самолета	Документы не представлены

Внешний вид однотипного самолета показан на фотографии



Формуляры и паспорта на ВС, карты-наряды на техническое обслуживание ВС владельцем самолета не представлены. Произвести отбор топлива с ВС на месте происшествия не представилось возможным из-за отсутствия самолета.

1.7. Метеорологическая информация

Комиссией были проанализированы прогноз и фактическая погода по району. По данным, полученным комиссией из Верхнее-Волжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», 19 мая 2012 г. погода в районе населенного пункта Охлопково Нижегородской области (по 1-4-ой площади Нижегородского МДП) определялась областью высокого давления, фронтальных разделов не было.

Прогноз погоды по 1-4-ой площади Нижегородского МДП от 06:00 до 12:00 19.05.2012 г.:

ВЫС 100-500 200-020/18 600-1000 200-020/14 1100-1500 210-030/10;

ЗМЛ 170-05 ПОР 10 25/16 ВИД 6000 РЗБ КЧ 600/1500 Р МИН 769/1025

Прогноз погоды у земли: ветер 170° 5 м/с, порывы до 10 м/с, температура максимальная +25°C, минимальная +16°C, видимость 6 км, ясно, облачность разбросанная кучевая нижняя граница 600 метров, верхняя граница в слое до 1500 метров, минимальное приведенное давление 769 мм рт. ст., 1025 гПа.

Фактическая погода по данным ближайшей к месту АП метеостанции г. Дзержинска за 06:00: ветер у земли запад-юго-запад - 02 м/с, особых явлений погоды нет, облачность – 9 баллов, перистая, нижняя граница более 6000 м, температура +22°C, влажность 41%, давление на уровне станции 761 мм.рт.ст.

Фактическая погода по данным метеостанции на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) за 07:00: ветер у земли 150°-02 м/с, на высоте круга (700 м) - 200°-07 м/с, видимость 8 км, облачность: 7 октантов, перистая, нижняя граница 7000 м, температура +25°C, точка росы +08°C, давление на уровне порога ВПП 762 мм.рт.ст.

Таким образом, прогноз погоды и фактическая погода по 1-4-ой площади не препятствовали выполнению полетов в этом районе. За получением метеорологической информации в АМЦ Нижний Новгород 19.05.2012 г. КВС не обращался.

1.8. Средства навигации, посадки и УВД

Данные не приводятся, так как средства навигации, посадки и УВД не имеют отношения к чрезвычайному происшествию.

1.9. Средства связи

Воздушная авиационная радиосвязь экипажем с диспетчером не велась.

1.10. Данные об аэродроме

Частная посадочная площадка АОН находится в воздушном пространстве класса "G". Площадка зарегистрирована в МТУ ВТ Центральных районов 21.10.2011 г. за № ЦПЗ-180.

Магнитное склонение: +11.8°, $H_{пл.}$ +75,2 м ГВПП 700×30 м.

Магнитный курс взлета/посадки 064 ° и 244 °.

КТА - 56°11'27,0" СШ, 043°05'00,0" ВД.

1.11. Бортовые самописцы

На ЕЭВС «С-337Н» RA-1642G не предусмотрена установка бортовых самописцев записи параметрической информации, внутренних и внешних переговоров экипажа.

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

Воздушное судно было эвакуировано с места чрезвычайного происшествия до приезда комиссии по расследованию АП. Принятыми мерами по исследованию дна озера на месте происшествия были обнаружены элементы воздушного судна с признаками деформации и следами пожара. Идентифицировать их принадлежность самолету ЕЭВС «С-337Н» RA-1642G не представляется возможным.

1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований

КВС признан годным к полетам в качестве пилота – любителя на основании медицинского заключения 2 класса врачебно-лётной экспертной комиссии Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации (заключение РА № 030864 от 05.04.2012 г., со сроком действия до 05.04.2014 г.).

После авиационного происшествия 22.05.2012 г. КВС обратился в приемное отделение ГБУ здравоохранения Нижегородской области «Больница скорой медицинской помощи г. Дзержинска» с целью медицинского освидетельствования.

Результатом медицинского освидетельствования у хирурга, терапевта и данных УЗИ органов брюшной полости является отсутствие повреждений костно-мышечного аппарата, диагноз врачей - здоров.

Таким образом, в результате чрезвычайного происшествия КВС повреждений не получил.

Исследований на предмет обнаружения этанола (этилового спирта) в крови КВС при проведении первоначальных действий на месте происшествия не проводилось.

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

В процессе выполнения опробования силовой установки, пассажиров, других членов экипажа в самолете не было. Прочих пострадавших лиц при происшествии нет.

1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

19.05.2012 г., в 08:05, в ФКУ «ЦУКС ГУ МЧС России по Нижегородской области» от заявителя поступило сообщение о том, что частный самолет совершил вынужденную посадку у д. Охлопково, разлив озера Чертово. Объяснениями свидетелей факт выполнения вынужденной посадки не подтвердился. Расстояние от ближайшей пожарной части до места авиационного события 12 км, до ГУ-70 км.

На место происшествия выехала оперативная группа Главного управления МЧС России по Нижегородской области. На месте происшествия работали: оперативная группа МЧС России по Нижегородской области, оперативная группа и пожарные части местного гарнизона пожарной охраны, силы и средства территориальной подсистемы РСЧС Нижегородской области.

Привлекаемые силы и средства:

ГУ МЧС РФ по НО:

оперативная группа ГУ МЧС России по НО – 5 чел., 1 ед. техники;

оперативная группа местного гарнизона – 2 чел., 1 ед. техники;

ФГКУ 2-ой отряд ФПС – 8 чел., 2 ед. техники.

ТП РСЧС:

Администрация Володарского района – 1 чел., 1 ед. техники;

Красногорская сельская администрация Володарского района – 1 чел., 1 ед. техники;

МКУ Управления ГО и ЧС – 2 чел., 1 ед. техники;

БСМП – 2 чел., 1 ед. техники;

ОП МВД – 4 чел., 1 ед. техники.

Прохождение информации о происшествии, а так реагирование подразделений на чрезвычайную ситуацию организовано своевременно, привлеченное количество сил и средств достаточно. На месте происшествия установлено, что в самолете находился один человек, в результате события погибших и пострадавших нет.

1.16. Испытания и исследования

Испытания и исследования не проводились.

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

Владельцем самолета является частное лицо, эксплуатант отсутствует. Самолет не имеет сертификат летной годности, страховой полис отсутствует.

1.18. Дополнительная информация

В соответствии с п.2.3.1. ПРАПИ-98: «С момента авиационного происшествия ответственность за проведение первоначальных действий на месте авиационного происшествия возлагается на руководителя организации ГА и руководителя РУ ФАС России, в районе и на территории ответственности которых произошло авиационное происшествие, а до их прибытия - на командира воздушного судна».

В соответствии с п.2.3.2 ПРАПИ-98: «Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого воздушного судна либо вовлеченных в авиационное происшествие извне».

В соответствии с п.2.3.3 ПРАПИ-98: «Руководитель РУ ФАС России, организации ГА места события по получении сообщения о случившемся во взаимодействии с МЧС России и соответствующими органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления:

...организует совместно с органами МВД России, а при необходимости и дислоцированными в данном районе войсковыми частями, охрану места происшествия, обеспечивает неприкосновенность воздушного судна и его содержимого или разрушенных частей (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших) и принимает меры по исключению доступа к месту авиационного происшествия посторонних лиц;

...организует проведение медицинского контроля состояния здоровья членов экипажа и, при необходимости, диспетчеров службы движения и других лиц авиационного персонала в объеме, предусмотренном специальными документами;

...организует, в случае необходимости, поиск обломков воздушного судна на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранность на месте обнаружения...».

В нарушение указанных требований, сохранность обломков самолета на месте происшествия не была обеспечена, медицинское освидетельствование КВС не было проведено.

1.19. Новые методы, которые были использованы при расследовании

Новые методы при расследовании не использовались.

2. Анализ

Комиссия проанализировала объяснительные записки КВС, протоколы опроса свидетелей происшествия, возможное влияние метеорологических условий, результаты осмотра места происшествия.

19.05.2012 г. КВС, по его объяснениям, принял решение о выполнении опробования силовой установки самолета, при этом не установил упорные колодки под колеса основных стоек шасси.

Выполнив запуск обоих двигателей и их прогрев, КВС вырулил самолет на ВПП, на удалении 94 метра от ее торца с МК=244°, с целью проверки работоспособности двигателей на взлетном режиме.

Примечание: В соответствии с требованиями пункта 5.7.4 НТЭРАТ ГА-93:

Специалист, осуществляющий запуск и опробование двигателей ВС, до занятия рабочего места в кабине экипажа проверяет наличие упорных колодок под колесами основных опор ВС, специальных швартовочных (удерживающих при пробе двигателей) устройств, правильность соединения указанных устройств с упорными колодками.

По словам КВС, в процессе опробования двигателей произошло страгивание самолета с резким нарастанием скорости. Применение тормозной системы самолета к его остановке не привело, других действий по прекращению разбега ВС, например выключение двигателей, КВС не применял. ВС спланировало в озеро до столкновения с деревьями, после чего затонуло.

Примечание: Из объяснительной КВС:

Я находился на месте пилота, был пристегнут, руки находились на штурвале. Скачка самолета я не ожидал, поэтому растерялся и не успел принять каких-либо мер к его остановке, пытался только нажимать на педали самолета. Самолет проехал за несколько мгновений взлетную полосу и спланировал в озеро, расположенное сразу за взлетной полосой, упал в воду и некоторое время глиссировал по воде на фюзеляже. В этот момент я отстегнул ремни, успел нажать на кнопку отключения массы для отключения электросистемы самолета, затем открыл дверь, выпрыгнул из самолета в воду и поплыл к берегу в сторону взлетной полосы....

На данном ВС отсутствуют датчики юза и антиюзовая автоматика. При работе комиссии на месте АП, никаких следов движения самолета по земле не обнаружено. Таким образом, не представляется возможным определить факт применения тормозной системы самолета.

Анализ метеорологической информации позволяет комиссии сделать вывод о том, что погодные условия на возникновение происшествия не оказали.

По утверждению КВС, формуляры и паспорта находились на ВС, что является нарушением положений НТЭРАТ ГА-93.

Примечание: *В соответствии с требованиями пункта 19.2.5 НТЭРАТ ГА-93:*

Формуляры, паспорта и этикетки хранят в служебном помещении авиапредприятия комплектно на каждое воздушное судно. Их берут на борт только при перегонке ВС в ремонт или передаче ВС другому владельцу.

В результате чрезвычайного происшествия самолет получил деформации и разрушения, размер которых оценить не представляется возможным из-за эвакуации ВС до прибытия комиссии по расследованию. В дальнейшем доступ к ВС был невозможен.

Примечание: *Из объяснительной КВС:*

На следующий день 20 мая 2012 года я с помощью автомобильных камер поднял самолет на воду, зацепил его тросом к трактору и вытащил на берег. Визуально самолет практически не пострадал, было повреждено правое крыло и правый элерон. Около обеда приехал Василий на японском праворульном грузовике с манипулятором. Он отстегнул от самолета крылья и хвост и загрузил его в кузов, после чего уехал.

КВС самостоятельно принял решение об эвакуации ВС для проведения ремонта, место проведения ремонта не установлено.

Охрана места происшествия, в нарушение положений ПРАПИ-98, до приезда комиссии не была обеспечена.

Примечание: *В соответствии с требованиями пункта 2.3.2 ПРАПИ -98:*

Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого воздушного судна либо вовлеченных в авиационное происшествие извне.

п.2.3.3: Руководитель РУ ФАС России, организации ГА места события по получении сообщения о случившемся во взаимодействии с МЧС России и соответствующими органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления:

организует совместно с органами МВД России, а при необходимости и дислоцированными в данном районе войсковыми частями, охрану места происшествия, обеспечивает неприкосновенность воздушного судна и его содержимого или разрушенных частей (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших) и принимает меры по исключению доступа к месту авиационного происшествия посторонних лиц.

Таким образом, ни КВС, ни авиационная администрация, ни следственные органы не обеспечили сохранность обломков самолета до прибытия комиссии по расследованию на место происшествия.

3. Заключение

Причиной чрезвычайного происшествия с самолетом ЕЭВС «С-337Н» RA-1642G явились ошибочные действия КВС, выразившиеся в выполнении опробования силовой установки на взлетном режиме без установки упорных колодок, что привело к страгиванию самолета с места с увеличением скорости и, при отсутствии действий КВС по выключению двигателей, к последующему столкновению ВС с деревьями и водной поверхностью.

4. Недостатки, выявленные в ходе расследования

4.1 В нарушении требований п.1 ст.97 Воздушного кодекса РФ после авиационного события КВС (собственник) не обеспечил сохранность ВС до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия.

4.2 В нарушение п. 2.3.3 ПРАПИ-98 руководитель Приволжского МТУ ВТ ФАВТ охрану места происшествия и обеспечение неприкосновенности воздушного судна не организовал.

4.3 В нарушение п. 5.7.4 НТЭРАТ ГА-93 КВС не проверил наличие упорных колодок под колесами основных опор ВС перед осуществлении запуска и опробования двигателей ВС.

4.4 В нарушение п. 19.2.5. НТЭРАТ ГА-93 формуляры и паспорта изделий авиационной техники хранились на ВС.

5. Рекомендации по повышению безопасности полетов

5.1 Довести информацию о результатах расследования до эксплуатантов авиации общего назначения.

5.2 Провести специальные занятия с руководителями РУ ФАВТ по изучению положений ПРАПИ-98 в части, касающейся первоначальных действий, а также обеспечения сохранности ВС на месте авиационного происшествия.

5.3 Провести специальные занятия со всеми категориями специалистов, которые допущены к запуску и опробованию двигателей ВС, по соблюдению положений НТЭРАТ ГА-93 при выполнении данных работ.

5.4 Рассмотреть вопрос о закреплении ВС АОН и их пилотов за конкретным инспектором для проведения регулярного мониторинга технического состояния и летной годности ВС.

5.5 Исключить практику регистрации серийных ВС, имеющих сертификат типа в стране изготовителе, как ЕЭВС. Данная рекомендация даётся повторно.