

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ**  
**КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ**  
**ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Вид авиационного происшествия	АПбЧЖ
Тип воздушного судна	Ан-2
Государственный регистрационный опознавательный знак	РА-68122
Владелец	Частное лицо
Авиационная администрация места авиационного происшествия	Южное МТУ ВТ МТ РФ
Место происшествия	Район н.п. Софиевка Ипатовского района Ставропольского края, координаты: 45°38,4'СШ, 042°31,5'ВД
Дата и время	17.05.2011, 15ч 15мин UTC (местное время 19ч 15мин), 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.

<b>СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ОТЧЕТЕ</b> .....	<b>3</b>
<b>ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ</b> .....	<b>5</b>
<b>1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ</b> .....	<b>6</b>
1.1. ИСТОРИЯ ПОЛЁТА.....	6
1.2. ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ.....	6
1.3. ПОВРЕЖДЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА.....	6
1.4. ПРОЧИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ.....	6
1.5. СВЕДЕНИЯ О ЛИЧНОМ СОСТАВЕ.....	7
1.5.1. <i>Данные о членах летного экипажа</i> .....	7
1.5.2. <i>Данные о персонале наземных служб</i> .....	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 ОБ ИХ РАСПОЛОЖЕНИИ НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ.....	10
1.13. МЕДИЦИНСКИЕ СВЕДЕНИЯ И КРАТКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПАТОЛОГО-АНАТОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ.....	12
1.14. ДАННЫЕ О ВЫЖИВАЕМОСТИ ПассажиРОВ, ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ПРОЧИХ ЛИЦ ПРИ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ.....	12
1.15. ДЕЙСТВИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ КОМАНД.....	12
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 ИСПОЛЬЗОВАНЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ.....	13
<b>2. АНАЛИЗ</b> .....	<b>14</b>
<b>3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	<b>17</b>
<b>4. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ</b> .....	<b>18</b>
<b>5. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ</b> .....	<b>19</b>

**Список сокращений, используемых в настоящем отчете**

АК	–	авиакомпания
АП	–	авиационное происшествие
АПБЧЖ	–	авиационное происшествие без человеческих жертв
АХР	–	авиационно-химические работы
ВД	–	восточная долгота
ВМДП	–	вспомогательный местный диспетчерский пункт
ВС	–	воздушное судно
ВТ	–	воздушный транспорт
ГА	–	гражданская авиация
ГАН	–	государственный авианадзор
ГСМ	–	горюче-смазочные материалы
ИБП	–	инспекция по безопасности полетов
КВС	–	командир воздушного судна
КПК	–	курсы повышения квалификации
КРАП	–	Комиссия по расследованию авиационных происшествий
ЛАиД	–	Летательные аппараты и двигатели
ЛТУГА	–	летно-техническое училище гражданской авиации
МАК	–	Межгосударственный авиационный комитет
МДП	–	местный диспетчерский пункт
МКК	–	межрегиональная квалификационная комиссия
МТ	–	Министерство транспорта
МТУ	–	Межрегиональное территориальное Управление
н.п.	–	населенный пункт
ОФПС	–	отряд федеральной противопожарной службы
ПАСС СК	–	Противопожарная и аварийно-спасательная служба Ставропольского края
ПВП	–	правила визуальных полетов
п.п.	–	посадочная площадка
ППР	–	после последнего ремонта
ПЧ	–	пожарная часть
РЛЭ	–	Руководство по летной эксплуатации
РТЭ	–	Руководство по технической эксплуатации

РФ	– Российская Федерация
СК	– Ставропольский край
СНЭ	– с начала эксплуатации
СШ	– северная широта
ТО	– техническое обслуживание
УВД	– управление воздушным движением
УГАН	– Управление государственного авиационного надзора
ФЛА	– Федерация любителей авиации
ФСНСТ	– Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
UTC	– скоординированное всемирное время

**Общие сведения**

17.05.2008, в 15ч 15мин UTC (19ч 15мин местного времени), в районе н.п. Софиевка Ипатовского района Ставропольского края, при выполнении АХР без заявки и задания на полет, без радиосвязи с МДП Ставрополь и ВМДП Пятигорск, без метеообеспечения произошла авария самолета Ан-2 RA-68122.

Для расследования авиационного происшествия приказом заместителя Председателя Межгосударственного авиационного комитета - Председателя Комиссии по расследованию АП от 18.05.2011 года №10/532-Р была назначена комиссия.

Расследование начато – 18.05.2011.

Расследование закончено – 07.07.2011.

## 1. Фактическая информация

### 1.1. История полёта

17.05.2011г. самолет Ан-2 RA-68122 осуществлял авиационно-химические работы в районе н.п. Софиевка Ипатовского района Ставропольского края без заявки и задания на полет, без радиосвязи с МДП Ставрополь и ВМДП Пятигорск, без метеообеспечения. Кроме КВС на борту людей не было. Перелет на временную рабочую площадку Софиевка, с которой производились полеты на АХР, был осуществлен накануне, 16.05.2011г., также без заявки и задания на полет, без радиосвязи с МДП Ставрополь и ВМДП Пятигорск, без метеообеспечения.

В процессе захода на очередной гон, по словам КВС, произошло падение мощности двигателя. КВС, для предотвращения столкновения с лесополосой, принял решение произвести вынужденную посадку на вспаханное поле. В процессе пробег (длиной 32м) произошло полное капотирование самолета. После капотирования и покидания КВС воздушного судна произошло возгорание двигателя. Собственными силами потушить пожар не удалось. Пожар был ликвидирован прибывшей через 2час 14мин после АП пожарной командой ПЧ-10 ГУ «ПАСС СК».

В результате АП самолет частично сгорел, КВС не пострадал.

### 1.2. Телесные повреждения

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	0	0	0
Серьезные	0	0	0
Незначительные/отсутствуют	0/1	0	0

### 1.3. Повреждения воздушного судна

По представленным сотрудниками противопожарной службы фотоматериалам, в результате АП в процессе наземного пожара сгорела кабина самолета, поврежден пожаром двигатель, полностью разрушены лопасти винта. Оценить техническое состояние остальных частей самолета не представилось возможным, т.к. самолет с места АП был эвакуирован и, по словам владельца самолета, утилизирован до прибытия комиссии по расследованию.

### 1.4. Прочие повреждения

Повреждений объектов на земле не было.

**1.5. Сведения о личном составе****1.5.1. Данные о членах летного экипажа**

Должность	КВС
Пол	Мужской
Дата рождения	02.07.1954
Образование	Общее-среднее, специальное – Омское ЛТУГА в 1976 году
Свидетельство пилота	Свидетельства пилота ГА нет. Имеется нелегитимное свидетельство пилота – любителя № 4151, выданное МКК ФЛА 09 июня 2008 года со сроком действия до 29.03.2012г
Предполетная подготовка	Самостоятельно
Контроль предполетной подготовки	Самостоятельно
Предполетный отдых	В частном доме в н.п. Золотаревка
Предполетный медицинский осмотр	Не проходил
Общий налет	Нет сведений
Налет на самолетах Ан-2, в т. ч. в качестве КВС, На АХР	Летная книжка отсутствует, сведений нет  По информации КВС около 8000час
Налет за последний месяц	Ориентировочно 4час 10мин
Налет в день происшествия	Ориентировочно 3час 40мин
Общее рабочее время в день происшествия	Ориентировочно 7 часов
Перерыв в летной работе	С сентября 2010 по май 2011
Последняя проверка техники пилотирования	Нет сведений
Последняя проверка на тренажере	Нет сведений
Последняя проверка техники самолетовождения	Нет сведений
Допуск к АХР	Отсутствует
Допуск к ВЛП	Отсутствует

**1.5.2. Данные о персонале наземных служб**

Оперативное ТО на временной посадочной площадке выполнялось самим КВС, не имеющим соответствующего допуска.

Самолет под управлением органов УВД не находился, метеоинформацией не обеспечивался.

**1.6. Сведения о воздушном судне**

Тип ВС	Ан-2
Государственный регистрационный номер	РА-68122
Заводской номер	1Г19527
Дата изготовления	11.02.1982г.
Изготовитель ВС	ПЗЛ «Милиц», Польская Народная Республика
Свидетельство о государственной регистрации	№ 6572, выдано Управлением ИБП, расследования и профилактики авиационных событий ФСНСТ МТ РФ 30.01.2007г.
Сертификат летной годности	Отсутствует
Ресурсы и сроки службы:	
назначенный	Нет сведений
межремонтный	Нет сведений
Наработка СНЭ	Нет сведений
Количество ремонтов и наработка ППР	Нет сведений
Последнее периодическое ТО	Нет сведений
Последнее оперативное ТО	Нет сведений

Двигатель	АШ-62ИР
Заводской номер	Нет сведений
Ресурсы и сроки службы:	
назначенный	Нет сведений
межремонтный	Нет сведений
Наработка СНЭ	Нет сведений
Количество ремонтов и наработка ППР	Нет сведений



## 1.7. Метеорологическая информация

Прогноз погоды по 1-11 зонам Ставропольского МДП 17.05.2011 от 1200 до 1800 (полет выполнялся в западном районе 2 зоны):

влияние размытого барического поля

Ветер и температура у земли 320-4, порывами 9м/с/+23;

100м 260-20км/час/+20, 200м-260-20км/час/+19, 300м 260-30км/час/+18, 400м 260-30км/час/+17, 500м 260-30км/час/+17, 1000м 260-30км/час/+14, 1500м 270-40км/час/+08, 2000м 280-40км/час/+06, 3000м 270-40/04, 3000м 280-60км/час/минус4, 4000м 280-60км/час/минус12.

По 1-9 зонам видимость 10км, редкая кучево-дождевая облачность 7500/400м, значительная высококучевая облачность 3700/3000м.

В кучево-дождевом слое 7000/2600 умеренное/сильное обледенение, слое 7000/400 умеренная/сильная турбулентность.

Нулевая изотерма 2600м. Минимальное давление по 1, 2, 3, 3А, 7, 8, северу 6 зоны - 766мм рт.ст., по 4, 5, 9, югу 6 зоны - 765мм рт.ст.

По 10-11 зонам видимость 5000, дымка, редкая кучево-дождевая облачность 9000/2000м, значительная высококучевая облачность 5400/4700 над уровнем моря, умеренные горные волны, горы частично закрыты.

В кучево-дождевом слое 9000/2600, над уровнем моря умеренное/сильное обледенение. В слое 9000/2000м над уровнем моря умеренная/сильная турбулентность.

Нулевая изотерма 2600, минимальное давление по 10 зоне – 764мм рт.ст., по 11 зоне - 765

Штормовых оповещений нет.

Штормовых предупреждений нет.

Фактическая погода аэродрома Ставрополь:

16:00 ветер 320-5м/с, видимость 20км, 4 октанта кучевая на 800м, 5 октантов высоко-кучевая на 3000м, температура +21, точка росы +7, давление QFE 727мм рт.ст., QNH 1021гПА.

17:00 ветер 360-5м/с, видимость 20км, 3 октанта кучевая на 1000м, 4 октанта высоко-кучевая на 3000м, температура +21, точка росы +7, давление QFE 727мм рт.ст., QNH 1021гПА.

18:00 ветер 040-4м/с, видимость 20км, 3 октанта кучевая на 1000м, 4 октанта высоко-кучевая на 3000м, температура +20, точка росы +6, давление QFE 727мм рт.ст., QNH 1021гПА.

Таким образом, погода не препятствовала выполнению полета.

**Примечание:**

1. Поскольку КВС не подавал заявку на вылет, и, соответственно, не находился на связи с органом УВД, об АП никто не знал. Тревога в момент АП не объявлялась и внеочередной замер погоды не проводился.

2. КВС метеоинформацию не запрашивал и, соответственно, она ему не передавалась.

**1.8. Средства навигации, посадки и УВД**

Средства навигации, посадки и УВД не использовались.

Заявка на использование воздушного пространства не подавалась, разрешение от органов УВД не поступало.

**1.9. Средства связи**

КВС на связь с органами УВД не выходил, связь с землей осуществлял по мобильному телефону.

**1.10. Данные об аэродроме**

Происшествие произошло вне аэродрома.

**1.11. Бортовые самописцы**

Самолет оборудован бортовым самописцем АД-2. Барограф АД-2 на месте АП не обнаружен, поскольку самолет был эвакуирован и утилизирован до прибытия комиссии по расследованию.

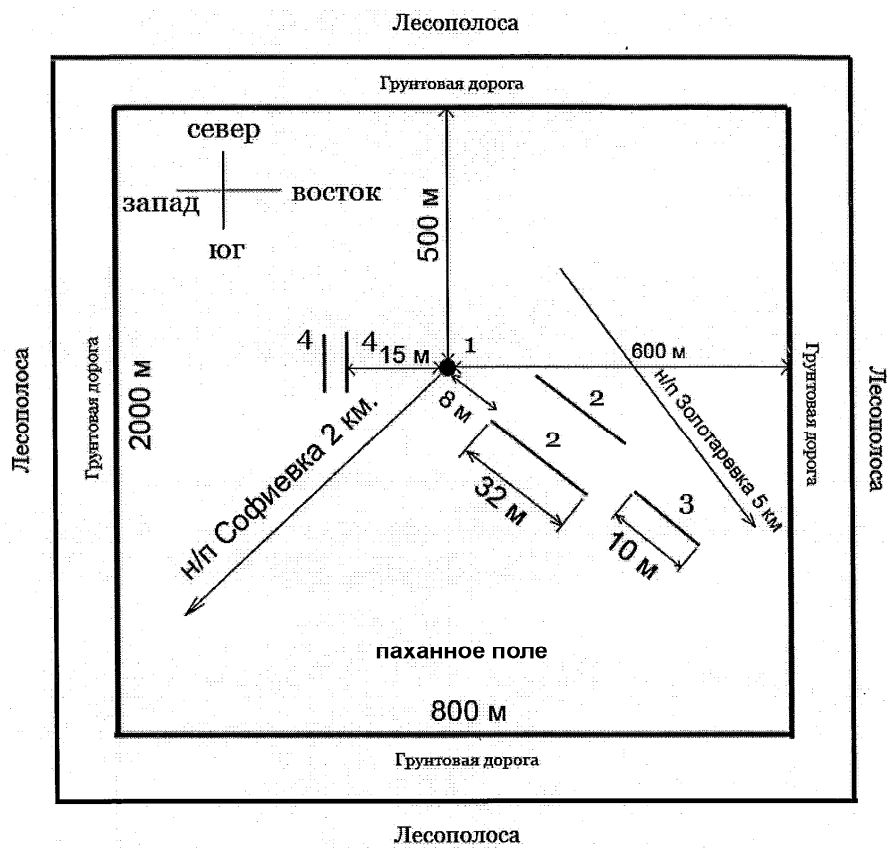
**1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и об их расположении на месте происшествия**

К моменту прибытия комиссии по расследованию на место АП самолет был эвакуирован и, по словам владельца самолета, утилизирован.

Следы пожара самолета находятся на вспаханном ровном горизонтальном поле размером 800×2000м, в точке с координатами 45°38,4'СШ, 042°31,5'ВД. Поле прямоугольной формы, со всех сторон окруженное лесополосами с высотой деревьев 10...15м. На поле имеются следы касания колес хвостовой и основных опор шасси. Направление следов составляет 304°, глубина колеи – 0,25...0,35м. На фотографиях, представленных в комиссию сотрудниками противопожарной службы, видно, что самолет находится в перевернутом положении (Рис.1), двигатель расположен отдельно, часть фюзеляжа, в которой расположена кабина экипажа, полностью сгорела (См. кроки места АП).



Рис.1. Внешний вид самолета на месте АП  
(представлен сотрудниками противопожарной службы).



№ п/п	Наименование условных обозначений
1.	Следы пожара (ВД – 042° 31,5' СШ - 045° 38,4')
2.	Следы основных опор шасси
3.	Следы хвостовой опоры шасси
4.	Следы пожарного автомобиля
Глубина следов основных опор шасси 0,25 – 0,35 м	

Рис.2. Кроки АП

### **1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований**

КВС предполетный медицинский осмотр не проходил, согласно п.1.9. Приложения №14 к ФАП МО ГА-2002 принял решение на вылет. КВС при АП не пострадал и за медицинской помощью не обращался. Исследований на предмет обнаружения этанола (этилового спирта) в крови КВС не проводилось.

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

КВС и третьи лица в результате аварии не пострадали.

### **1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд**

Поскольку КВС не подавал заявку на вылет, и, соответственно, не информировал органы УВД о своем полете, тревога после авиационного происшествия не объявлялась, аварийно-спасательные команды на место АП не направлялись. После сообщения очевидцев о происшедшем на место катастрофы прибыли представители МЧС, местной милиции, прокуратуры. Первым к месту АП прибыл расчет пожарной команды ПЧ-10 ГУ «ПАСС СК». Через 10мин после прибытия пожар был ликвидирован.

### **1.16. Испытания и исследования**

Испытания и исследования не проводились

### **1.17. Информация об организациях и административной деятельности, имеющих отношению к происшествию**

Владельцем самолета является частное лицо. КВС выполнял полеты на АХР на основании устной договоренности с владельцем самолета.

### **1.18. Дополнительная информация**

В соответствии с п.2.3.1 ПРАПИ-98 «с момента АП ответственность за проведение первоначальных действий на месте АП возлагается на руководителя организации ГА и руководителя РУ ФАС России, в районе и на территории ответственности которых произошло АП, а до их прибытия – на командира ВС...»

П.2.3.2. ПРАПИ-98: «Члены экипажа потерпевшего бедствие ВС, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию АП должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие ВС, его составных

частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого ВС либо вовлеченных в АП извне».

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 РФ 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 ВС и его содержимого или разрушенных частей (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших)и принимает меры по исключению доступа к месту АП 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 ВС на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранность на месте обнаружения;

...- составляет предварительные кроки места АП...».

В нарушение указанных требований, сохранность обломков самолета не была обеспечена.

### **1.19. Новые методы, которые были использованы при расследовании**

Новые методы не применялись.

## 2. Анализ

17.05.2011 самолет Ан-2 RA-68122 осуществлял авиационно-химические работы в районе н.п. Софиевка Ипатовского района Ставропольского края без заявки и задания на полет, без радиосвязи с МДП Ставрополь и ВМДП Пятигорск, без метеообеспечения. Кроме КВС, на борту людей не было (состав экипажа – 1 человек). Перелет на временную рабочую площадку Софиевка, с которой производились полеты на АХР, был осуществлен накануне, 16.05.2011г.

Поскольку в комиссию по расследованию не были представлены формуляры самолета, расчет взлетного веса и центровки самолета производился на основании данных РЛЭ самолета Ан-2 и показаний КВС о загрузке самолета перед вылетом. Расчет показал, что вес самолета не превышал максимального (4920кг при максимально допустимом – 5250кг), центровка – 26,5% не выходила за пределы эксплуатационного диапазона (17,2÷33%), установленного РЛЭ самолета Ан-2.

В процессе захода на очередной гон с курсом 360°, по словам КВС, произошло падение мощности двигателя. КВС для предотвращения столкновения с лесополосой принял решение произвести вынужденную посадку на вспаханное поле.

При выполнении посадки, примерно в 17час. 15мин., КВС повернул самолет на курс 304° (см. кроки АП).

В процессе пробега (длиной 32м) самолет зарылся колесами основных опор шасси в землю (глубина колеи – 0,25...0,35м) и произошло полное капотирование самолета. После капотирования и покидания КВС воздушного судна произошло возгорание двигателя.

КВС предпринял попытку потушить пожар собственными силами при помощи бортового огнетушителя, но безрезультатно.

Сигнал о пожаре самолета поступил на пункт связи ПЧ-40 ГУ «ОФПС-10 по СК» в 17час. 03мин. В 17час. 04мин. к месту пожара были направлены одна единица техники и 5 человек ПЧ-40 «ОФПС-10 по СК» и одна единица техники и 2 человека ПЧ-10 ГУ «ПАСС СК». В 17час. 18мин. команда ПЧ-10 приступила к тушению пожара, и в 17час. 27мин. пожар был ликвидирован. Команда ПЧ-40 прибыла на место в 17час.55мин.

Перелет к месту авиахимработ, выполнение АХР с органами УВД согласованы не были. КВС на связь с МДП «Ставрополь» и ВМДП Пятигорск не выходил, метеоинформацию не получал. Поэтому команда «Тревога» не объявлялась, аварийно-спасательные команды к месту АП не направлялись, внеочередной замер погоды не производился.

Погода влияющая на возникновение и развитие АП не оказала.

В результате АП в процессе наземного пожара сгорела кабина самолета, поврежден пожаром двигатель, полностью разрушены лопасти винта.

Оценить техническое состояние остальных частей самолета не представилось возможным, т.к. самолет с места АП был эвакуирован и, по словам владельца, утилизирован до прибытия комиссии по расследованию.

Примечание: *Из объяснительной владельца самолета: «...после завершения следственных действий представителями УВД на транспорте, сгоревшие остатки ВС мною были вывезены и утилизированы. Ограничений по данным действиям не выставлялось...».*

Таким образом, ни авиационная администрация, ни органы прокуратуры и полиции не обеспечили сохранность остатков самолета до прибытия комиссии по расследованию на место АП.

КВС закончил Омское ЛТУГА в 1976 году, по его словам, имеет большой опыт летной работы на самолетах Ан-2 (налет на самолетах Ан-2 на АХР около 8000 часов). С сентября 2010 по май 2011 имел перерыв в летной работе. В настоящее время имеет нелегитимное свидетельство пилота-любителя № 4151, выданное МКК ФЛА 09 июня 2008 года, действительно до 29.03.2012г.

Примечание: *Из письма Руководителя Росавиации (информация по безопасности полетов №9: «...в Федеральное агентство воздушного транспорта начала поступать информация, в том числе от ведомств ГА других государств, свидетельствующая о случаях выдачи Общероссийской общественной организацией «Федерация любителей авиации России» (далее ФЛА России) свидетельств пилотов-любителей и сертификатов летной годности ВС, что свидетельствует о незаконном исполнении указанной организацией функций Росавиации, как федерального органа исполнительной власти...»*

Летная книжка в комиссию по расследованию представлена не была, поэтому сведения об общем налете, последних проверках техники пилотирования и техники самолетовождения отсутствуют.

Оперативное ТО на точке (п.п. Софиевка) осуществлял КВС, не имеющий сертификат специалиста по ЛАиД.

Примечание: *Из объяснительной КВС: «...самолет перед полетом осматривал я лично, я и обслуживал этот самолет...».*  
*Из протокола опроса КВС:*  
*Вопрос: «...имеете ли Вы свидетельство или сертификат специалиста по техническому обслуживанию самолета...»;*  
*Ответ: «...нет...».*

Сведения о выполнении последнего периодического ТО отсутствуют.



### **3. Заключение**

Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-68122 произошло при выполнении АХР вследствие капотирования самолета при выполнении посадки на вспаханное поле, вызванной, вероятно, отказом двигателя.

Определить причину отказа не представилось возможным, поскольку фрагменты самолета и двигатель были эвакуированы с места авиационного происшествия и утилизированы до прибытия комиссии по расследованию АП.

Полеты при производстве АХР выполнялись экипажем, состоявшим из одного летчика, который не имел легитимного свидетельства пилота. Самолет не имел летной годности.

#### **4. Недостатки, выявленные в ходе расследования**

4.1. В нарушение правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в РФ (ПРАПИ-98), утвержденных Постановлением Правительства РФ 18 июня 1998г. № 609, ни авиационная администрация, ни органы прокуратуры и полиции не обеспечили сохранность остатков самолета до прибытия комиссии по расследованию на место АП.

4.2. Воздушное судно эксплуатировалось без сертификата летной годности;

4.3. Полет выполнялся в неполном составе экипажа пилотом, имеющим длительный перерыв в летной работе.

4.4. Техническое обслуживание самолета производилось КВС, не имеющим соответствующего допуска.

## **5. Рекомендации по повышению безопасности полетов**

- 5.1. Провести на спецразборах изучение обстоятельств и причин АП с летным составом, выполняющим полеты на АХР.
- 5.2. Региональным Управлениям ГАН совместно с транспортной прокуратурой провести внеочередную проверку частных владельцев воздушных судов, осуществляющих авиахимработы, на предмет легитимности эксплуатации ВС.
- 5.3. Руководству региональных УГАН совместно с транспортной прокуратурой и органами исполнительной власти разработать мероприятия по исключению случаев эксплуатации ВС, не имеющих летной годности.
- 5.4. При заключении договоров на АХР представлять в качестве приложения к договору копии свидетельства о регистрации ВС, сертификата летной годности, свидетельств пилотов и сертификатов наземных специалистов.
- 5.5. Органам прокуратуры дать правовую оценку действиям должностных лиц, не обеспечившим сохранность обломков ВС, что не позволило провести расследование причин АП в полном объеме.