



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

П Р И К А З

27 июля 2015

Москва

№ 450

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с самолетами Ан-2 RA-17890, Ан-2 RA-40220

06.08.2014 днем при выполнении авиационно-химических работ в районе населенного пункта Протоцкие (Краснодарский край) произошла авария самолета Ан-2 RA-17890 ООО «Авиакомпания «Юг-Лайн» (имело сертификат эксплуатанта на право выполнения авиационных работ).

В сентябре 2012 года днем при выполнении авиационно-химических работ в районе станицы Дмитриевская (Краснодарский край) произошла авария самолета Ан-2 RA-40220 ООО «СХП «Дмитриевское» (сертификата эксплуатанта на право выполнения авиационных работ не имеет).

Указанные авиационные происшествия произошли при выполнении вынужденной посадки вследствие отказа двигателя. Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий 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 (далее – ПРАПИ-98), и подпунктами 5.4.6 и 9.9 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. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации рассмотреть рекомендации комиссии по расследованию с учетом выполнения ранее предусмотренных мероприятий, изложенных в приказе Росавиации от 08.05.2014 № 236 «О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с самолетами Ан-2 RA-02203 и Ан-2Т RA-01419», в части:

1.1. выпуска бюллетеня по применению на самолетах Ан-2 автомобильного бензина;

1.2. внесения изменений в периодичность выполнения работ по проверке состояния выхлопного коллектора при эксплуатации двигателя АШ-62ИР на автомобильном бензине;

1.3. устранения недостатков в деятельности ЗАО «Шахтинский АРЗ ДОСААФ».

2. Руководителям территориальных органов Росавиации:

2.1. до 12.08.2015 довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты Ан-2, и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения;

2.2. обратить внимание эксплуатантов и собственников воздушных судов на требования статьи 97 Воздушного кодекса Российской Федерации и пункта 1.1.4 ПРАПИ-98 в части, касающейся порядка оповещения об авиационном происшествии уполномоченных органов в области гражданской авиации и обеспечения сохранности воздушного судна до прибытия комиссии по расследованию.

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты Ан-2, и эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения:

3.1. изучить с инженерно-техническим и летным персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами Ан-2 RA-40220 и Ан-2 RA-17890, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.2. поручить инженерно-техническому персоналу, эксплуатирующему самолеты Ан-2, обратить внимание на технологию работ по проверке выхлопного коллектора в соответствии с пунктом 2.02.04.08 Регламента технического обслуживания самолета Ан-2, часть II «Планер и силовая установка».

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

И.о. руководителя



А.В. Беляков

**Обстоятельства авиационных происшествий с
самолетами Ан-2 RA-17890, Ан-2 RA-40220**

06.08.2014 самолет Ан-2 RA-17890, эксплуатировавшийся ООО «Авиакомпания «Юг-Лайн», выполнял полеты с целью авиационно-химических работ (далее – АХР).

Перелетев на временную площадку хутора Протоцкие, экипаж выполнил три полета без замечаний к работе двигателя и системам самолета. При выполнении четвертого полета в процессе уборки закрылков с 30° до 5° на высоте 50 м для следования на обрабатываемый участок начались перебои в работе двигателя с падением мощности. Командир воздушного судна (далее – КВС) принял решение о выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха. Посадка была выполнена в рисовый чек, заполненный водой. При выполнении посадки произошло капотирование самолета. В результате капотирования самолет получил повреждения и загорелся. Экипаж воздушного судна не пострадал.

По результатам исследований ФАУ «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте» установлено, что в полете произошло разрушение жаровой трубы выхлопного коллектора в месте ее соединения с патрубком левого воздухозаборника выхлопного коллектора и в месте соединения жаровой трубы с гофрированным переходником воздухозаборника карбюратора. Разрушение жаровой трубы возле гибкого патрубка всасывающего устройства карбюратора носило усталостный характер. При последнем ремонте системы выхлопа двигателя самолета Ан-2 левая жаровая труба уже имела недопустимые дефекты в узле ее крепления к выхлопному коллектору, которые не были устранены.

Двигатель выпущен 19.11.1986. С начала эксплуатации на двигателе было выполнено четыре капитальных ремонта. Последний капитальный ремонт двигателя был выполнен 31.01.2011 на заводе ООО «Авиацентр-411», и 16.03.2011 двигатель был установлен на самолет Ан-2 RA-17890 с выполнением работ по подготовке к эксплуатации на автомобильном бензине.

Выхлопной коллектор был изготовлен и установлен на самолет Ан-2 RA-17890 в 1979 году. Выхлопной коллектор прошел три капитальных ремонта (последний выполнен 25.01.2002 на ЗАО «Шахтинский АРЗ ДОСААФ»). Секции выхлопного коллектора имели различную наработку от 730 до 1800 ч. Установленные секции выхлопного коллектора и жаровые трубы были второй категории и не имели никаких клейм. Жаровые трубы имели наработку 430 ч. На момент авиационного происшествия наработка жаровых труб выхлопного коллектора составила 1146 ч (остаток межремонтного ресурса – 354 ч).

В соответствии с пунктом 2.02.04.08 Регламента технического обслуживания самолета Ан-2, часть II «Планер и силовая установка», предусмотрена проверка состояния выхлопного коллектора со снятием и дефектацией деталей через 400 ч налета самолета. Комиссией по расследованию было установлено, что в процессе эксплуатации работы по осмотру и дефектации деталей выхлопного коллектора со снятием инженерно-технический персонал ООО «Авиакомпания «Юг-Лайн» не выполнял или выполнял формально, в результате чего трещина трубы выхлопного коллектора не была обнаружена.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-17890 явилось его капотирование при выполнении вынужденной посадки на рисовый чек, покрытый водой.

Необходимость выполнения вынужденной посадки была обусловлена падением мощности двигателя в полете из-за разрушения жаровой трубы выхлопного коллектора и прогара заслонки всасывающего устройства карбюратора с дальнейшим попаданием выхлопных газов с высокой температурой во входное устройство карбюратора двигателя.

Разрушение жаровой трубы выхлопного коллектора произошло по магистральной трещине возле гибкого патрубка всасывающего устройства карбюратора и носит усталостный характер, началось от поверхности поврежденного отверстия под болт крепления трубы к выхлопному коллектору. К моменту образования магистральной трещины оба отверстия в левой жаровой трубе под болт крепления к выхлопному коллектору имели недопустимые дефекты в узле ее крепления к выхлопному коллектору, которые не были устранены.

Разрушение заслонки всасывающего устройства двигателя произошло в результате оплавления границ зерен ее материала в условиях сильного температурного воздействия, обусловленного разрушением стенки жаровой трубы по магистральной трещине. Подобному характеру разрушения заслонки способствовало несоответствие ее материала (алюминиевый сплав Д-16) заданной чертежом марке алюминиевого сплава АЛ-9Т».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-17890 приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет: www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-17890.pdf.

В сентябре 2012 года, днем, при выполнении АХР в районе станции Дмитриевская Кавказского района Краснодарского края, произошла авария самолета Ан-2 RA-40220 ООО «СХП «Дмитриевское».

Из показаний очевидцев события следует, что при выполнении АХР самолет произвел вынужденную посадку на кукурузное поле. При выполнении посадки произошло капотирование самолета. Самолет получил повреждения. Пилот самолета не пострадал.

Аварийная посадка могла быть связана с неустойчивой работой двигателя. Установить причину неустойчивой работы двигателя не представилось возможным.

В нарушение пункта 1.1.4. ПРАПИ-98 и статьи 97 Воздушного кодекса Российской Федерации собственник воздушного судна скрыл факт авиационного происшествия. Воздушное судно было самостоятельно эвакуировано с места авиационного происшествия. Точная дата не была установлена в связи с сокрытием авиационного события. Информация об авиационном происшествии в Росавиацию поступила в сентябре 2014 года.

По заключению комиссии по расследованию:

«В связи с отсутствием достоверных данных об экипаже, пилотирувавшем самолет в момент авиационного происшествия, сведений о воздушном судне, эвакуацией и разборкой воздушного судна до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия однозначно установить причину авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40220 не представилось возможным.

Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с самолетом 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 сокрытия факта происшествия владельцем самолета».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40220 приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет: www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-40220.pdf.