



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**РУКОВОДИТЕЛЬ**

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,  
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской  
авиации

10.01.2023 № Исх-267/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

## **Информация по безопасности полетов № 2<sup>1</sup>**

09.01.2023 произошёл серьёзный авиационный инцидент с самолетом Ан-26-100 RA-26174 при выполнении рейса по маршруту: Маган – Магадан (Сокол).

На борту самолета находились 7 членов экипажа и 25 пассажиров.

Метеоусловия аэропорта вылета: ветер 020 гр 01 м/с, видимость 500м, туман, OFE 753, Ксц 0,5, температура -40 °С.

Через 10 минут после взлета и набора высоты 2900 м произошло частичное открытие задней грузовой ramпы, что повлекло за собой полную разгерметизацию ВС. Экипаж отметил уменьшение перепада давления с ростом высоты в гермокабине и принял решение о возврате на аэродром вылета Маган.

Посадка в а/п Маган произведена благополучно, пассажиры и экипаж не пострадали.

При осмотре самолета после посадки обнаружено, что шесть правых боковых замков находятся в закрытом положении, при этом серьги ramпы располагаются вне замков. Правый пороговый замок в закрытом состоянии, однако балка крепления в ramпе вырвана (рис.1).

Комиссия Саха (Якутское) межрегионального территориального управления Росавиации приступила к расследованию обстоятельств и причин авиационного инцидента. Расследование авиационного инцидента осуществляется с привлечением экспертов и оборудования Авиационного регистра России.

---

<sup>1</sup> Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.



Рис. 1

Данные на воздушное судно: самолет Ан-26-100 RA-26174 выпущен в 1979 году, сертификат лётной годности выдан 28.10.2022 со сроком действия 08.01.2024. Назначенный ресурс 30000 час./16000 пос., 44 года 7 месяцев. Нарботка с начала эксплуатации 26674 час./12995 пос. Со дня выпуска прошло 43 года 6 месяцев. Межремонтный ресурс 15600 час./8000 пос., 19 лет, 6 мес. Дата последнего ремонта 08.07.2004, наработка после последнего ремонта 13452 час./6909 пос.

Данные на экипаж самолета Ан-26-100 RA-26174:

КВС 1969 г.р. (линейный пилот), общий налёт 9068 час., на самолете типа Ан-24 – 4881 час., из них в качестве КВС – 2838 час., на Ан-26 – 1697 час., , из них в качестве КВС –1557 час.;

Второй пилот 1968 г.р. (коммерческий пилот), общий налёт 3128 час., на самолете типа Ан-24 – 1130 час., на Ан-26 – 1697 час.;

Комиссия по расследованию серьёзного авиационного инцидента с ВС Ан-26-100 RA-26174 предлагает к выполнению следующие оперативные рекомендации в части определения технического состояния самолетов типа Ан-26 и Ан-24:

1. Проверить состояние пороговых замков грузовой рампы на предмет выработки, наклепа, коррозии.

2. Проверить на наличие контрольные метки на вилках рампы и крюках, обновить при необходимости.

Следует отметить, что за период с 1992 года по настоящее время в Автоматизированной системе обеспечения безопасности полетов (АСОБП) зарегистрировано несколько авиационных событий (5 авиационных инцидентов, 2 из которых серьезных), связанных с открытием в полёте дверей и люков, на самолетах типа Ан-24 и Ан-26.

С целью обеспечения безопасности полётов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полётов до подконтрольных организаций гражданской авиации, эксплуатантов и владельцев воздушных судов, юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов.

2. Рекомендовать эксплуатантам (владельцам) ВС:

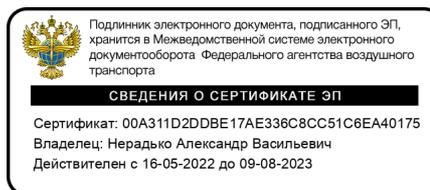
2.1. провести занятие с членами лётных экипажей по изучению рекомендаций РЛЭ, связанных с процедурами закрытия-открытия люков и дверей ВС, а также с процедурами контроля их закрытия. Обратить внимание на технику пилотирования в нештатных ситуациях, связанных с изменением конфигурации ВС в полёте;

2.2. обратить внимание членов лётных и кабинных экипажей на рекомендации РЛЭ по действиям при разгерметизации ВС;

2.3 принять к выполнению оперативные рекомендации комиссии по расследованию серьёзного авиационного инцидента Ан-26-100 RA-26174;

2.4 убедиться в наличии в документации по СУБП поставщика обслуживания реестра опасных факторов, содержащего выявленные и предполагаемые отклонения от нормального функционирования, способные приводить к событиям, подобным произошедшему с Ан-26-100 RA-26174, произвести ревизию имеющихся оценок риска проявления подобных факторов опасности, выполненных специалистами СУБП поставщика обслуживания, учитывать любые существующие средства защиты и их (не) способность достигнуть приемлемого уровня риска для безопасности полётов.

3. Обеспечить безусловный контроль выполнения организациями гражданской авиации рекомендаций, изложенных в настоящей информации по безопасности полетов, под персональную ответственность.



А.В. Нерадько

Угольников Дмитрий Викторович  
(495) 645 85 55 доб. 5234