



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

П Р И К А З

23 июня 2022г.

Москва

№ 409-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного
происшествия с самолетом Ан-2 RA-62524**

27 июня 2018 г. в районе посадочной площадки «Нижеудинск» (Иркутская область) при выполнении авиационных работ произошла авария самолета Ан-2 RA-62524 ООО «АК «Феникс» (имело сертификат на право выполнения авиационных работ).

Авария произошла при выполнении вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку из-за отказа двигателя после взлета. В результате вынужденной посадки самолет получил значительные повреждения, находившиеся на борту люди не пострадали. Причина отказа двигателя по результатам расследования не была установлена.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-62524 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 июня 1998 г. № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на самолеты, юридических и физических лиц, использующих воздушные суда (далее – ВС) для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на самолеты, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-62524;

1.2.2. В рамках функционирования системы управления безопасностью полетов убедиться в соблюдении инженерно-техническим персоналом и представителями заказчиков авиационных работ правил организации обеспечения, хранения, подготовки, контроля качества и заправки воздушных судов горюче-смазочными материалами;

1.2.3. С летным составом самолетов Ан-2 провести занятия по изучению рекомендаций подраздела «Подбор площадки на самолете с колесным шасси» раздела «Посадка» главы 4 «Выполнение полета» Руководства по летной эксплуатации самолета Ан-2.

2. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 08 июля 2022 г.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на и.о. начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации К.Д. Бывалину.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «23» июня 2022г. № 409-17

Обстоятельства авиационного происшествия с самолет Ан-2 RA-62524

27 июня 2018 г. в районе посадочной площадки «Нижнеудинск» (Иркутская область) произошла авария самолета Ан-2 RA-62524 ООО «АК «Феникс».

Выполнялись лесоавиационные работы. На борту самолета находились два члена экипажа, два летчика-наблюдателя и авиационный техник.

Полет выполнялся в визуальных метеоусловиях: ветер 4 м/с, видимость 10 км, нет значимой для полетов облачности, температура воздуха +34°C.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что перед полетом воздушное судно находилось в исправном состоянии, все предусмотренные регламентом технического обслуживания работы были выполнены в полном объеме и в установленные сроки. Техническая эксплуатация воздушного судна соответствовала установленным требованиям.

После взлета с посадочной площадки «Нижнеудинск», в наборе высоты, командир воздушного судна (далее – КВС) заметил тряску двигателя. По объяснению КВС, он попытался перемещениями рычагов газа и шага винта восстановить нормальную работу двигателя, однако тряска двигателя не прекращалась. В процессе разворота для возврата на посадочную площадку «Нижнеудинск» произошло падение мощности двигателя, в связи с чем КВС принял решение о выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха. Перед приземлением КВС выключил двигатель и выпустил закрылки на 40°.

Вынужденная посадка выполнена на заболоченный луг на удалении 4,9 км от посадочной площадки «Нижнеудинск». После касания земли на пробеге колеса шасси начали погружаться в размокший грунт, что привело к полному капоту самолета.

В результате авиационного происшествия самолет получил значительные повреждения, находившиеся на борту люди не пострадали.

Проведенное после авиационного происшествия исследование двигателя не выявило признаков, указывающих на потерю его работоспособности в полете.

В ходе расследования в комиссию по расследованию был представлен паспорт качества нефтепродукта и заправочная емкость (из которой производилась заправка самолета) с этикеткой – бензин авиационный Б-91/115 по ГОСТ 1012-2013. Однако по результатам проведенных исследований было установлено, что полет выполнялся на автомобильном бензине с октановым числом «95» с примесью авиационного бензина.

По результатам исследования топлива не было выявлено недостатков, которые могли бы привести к существенному снижению мощности двигателя. В пробах топлива присутствовали механические примеси в виде небольшого количества мелкодисперсных черных, коричневых и светлых частиц и хлопьев, единичных крупных плоских черных частиц, отдельных скоплений мелких серых и бежевых волокон, общий вес которых не превышал статистических данных. Однако особенностью проведенного исследования явилось обнаружение в составе механических примесей элемента кадмия, не рекомендованного к применению в системах топливообеспечения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-62524 произошло из-за полного капотирования ВС при выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, необходимость которой, со слов экипажа, была обусловлена падением мощности силовой установки. Проведенными исследованиями определить причины падения мощности не представилось возможным.

Способствующим фактором явилась недостаточная плотность грунта в месте приземления (заболоченный луг).».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-62524 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.