



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

22 февраля 2015

Москва

№ 141-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40646**

19.06.2015 в Красноярском крае при выполнении лесоавиационных работ произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Ан-2 RA-40646 ООО «Восток-Авиа» (сертификат эксплуатанта от 06.02.2015 № AP-07-12-12).

Авария произошла при выполнении вынужденной посадки на лес из-за отказа двигателя в полете. В результате столкновения с деревьями и земной поверхностью самолет получил значительные повреждения. Пожара на месте аварии не было. Члены экипажа самолета не пострадали.

Информация об обстоятельствах и причине авиационного происшествия 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, и пунктом 5.4.6 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 В.В. Кудинову подготовить предложения по вопросу дальнейшей эксплуатации самолетов Ан-2 на автомобильном бензине Аи-95.

2. Руководителям и начальникам территориальных органов Росавиации:

2.1. довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушного транспорта, авиационных учебных центров, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН);

2.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, эксплуатантам воздушного транспорта, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

2.2.1. изучить настоящий приказ и окончательный Отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40646 с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей;

2.2.2. провести дополнительные занятия по повторному изучению с летными экипажами требований руководства по летной эксплуатации самолета Ан-2 в части: действий экипажа при отказе двигателя в полете; особенностей выполнения посадок на площадки, подобранные с воздуха;

2.2.3. провести дополнительные занятия и тренировки по правилам проверки и эксплуатации аварийных радиомаяков;

2.2.4. при эксплуатации самолетов Ан-2 с двигателями АИШ-62ИР-16 принять дополнительные меры по контролю за соблюдением Регламента технического обслуживания самолета Ан-2, Технологической карты № 2 «Проверка количества масла в баке и дозаправка бака», Технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолете Ан-2 Выпуск 2-4 «Оперативные виды технического обслуживания» и Технологической карты № 4.5 «Замена масла МС-20 на масло AeroShell (для двигателей АИШ-62ИР-16)», Технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолете Ан-2 Выпуск 27 «Дополнительные работы» (Приложение 1).

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 22.02.2017 № 141-П

Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40646

19.06.2015 в районе города Кодинск Красноярского края на самолете Ан-2 RA-40646 выполнялись лесоавиационные работы по тушению лесных пожаров.

Экипаж самолета состоял из командира воздушного судна (далее – КВС), второго пилота и двух летчиков-наблюдателей.

На борту самолета, кроме членов экипажа, находилось пять парашютистов-пожарных с имуществом. Взлетная масса самолета составляла 5194 кг, центровка 26,2% САХ, что не выходило за ограничения, установленные руководством по летной эксплуатации самолета Ан-2.

После выброски парашютистов и перевода самолета в набор высоты, при увеличении режима работы двигателя ($P_k=800$ мм рт. ст., $N=1800$ об/мин) начался рост температуры масла до $+85^{\circ}\text{C}$. КВС снизил режим работы двигателя ($P_k=700$ мм рт. ст., $N=1700$ об/мин). Примерно через 1 минуту температура масла увеличилась до $+95^{\circ}\text{C}$, произошло понижение давления масла до $1-1,5$ кг/см², загорелась лампа сигнализации «Стружка в масле». Пытаясь восстановить давление масла, КВС дважды перевел рычаг управления шагом винта с малого шага на большой. При этом давление масла кратковременно возросло до 3 кг/см², но затем, с ростом температуры масла, снова упало до 1 кг/см². Было принято решение о выполнении вынужденной посадки.

При достижении температуры масла $145-150^{\circ}\text{C}$ двигатель остановился. Истинная высота полета в момент самовыключения двигателя была $150-200$ м. Из-за недостаточной высоты полета посадка самолета выполнялась прямо перед собой на лес. Непосредственно перед касанием верхушек деревьев был выключен аккумулятор. Для уменьшения скорости приземления штурвал был резко взят на себя.

Посадка произошла на лес, что привело к значительным повреждениям самолета. Члены экипажа самолета не пострадали.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40646 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что техническая эксплуатация воздушного судна в ООО «Восток-Авиа» не в полной мере соответствовала установленным требованиям:

- замена масла на свежее после первых пяти часов полета на масле AeroShell OIL W-100 не производилась, что является нарушением регламента технического обслуживания самолета Ан-2;

- обнаруженное при разборке двигателя значительное количество отложений кокса на внутренних стенках маслобака, штуцерах и трубопроводах указывает на

вероятное нарушение требований по своевременному выполнению работ по промывке маслобака и, при необходимости, замене масла на свежее.

Результаты специальных исследований двигателя позволили сделать вывод о том, что его отказ произошел из-за разрушения бронзовой заливки втулки 62.06.02 кривошипной головки главного шатуна кривошипно-шатунного механизма. Разрушение бронзовой заливки втулки обусловлено производственным дефектом, заключающимся в отсутствии сцепления бронзы со стальной основой на части ее поверхности. Причиной отмеченного производственного дефекта является неудовлетворительная подготовка поверхности стальной основы втулки под заливку бронзой или недостаточная температура нагрева втулки при заливке.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авария самолета Ан-2 RA-40646 произошла при выполнении вынужденной посадки на лес. Необходимость ее выполнения была обусловлена самопроизвольным выключением двигателя в полете в результате разрушения бронзовой заливки втулки 62.06.02 кривошипной головки главного шатуна кривошипно-шатунного механизма.

Наиболее вероятно, разрушение бронзовой заливки втулки обусловлено производственным дефектом, заключающимся в отсутствии сцепления бронзы со стальной основой на части ее поверхности».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-40646, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.