



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

**П Р И К А З**

*30 августа 2019 г.*

Москва

№ 743-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-02305**

07.11.2017 при выполнении полета днем в районе аэродрома Экимчан (Амурская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с самолетом Ан-2 RA-02305 ООО «Зодиак Групп» (г. Артем, Приморский край) в результате останова двигателя воздушного судна (далее – ВС) в полете.

Информация об обстоятельствах и причинах 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, 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. Руководителям территориальных органов Росавиации:**

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, выполняющих техническое обслуживание и ремонт авиадвигателей АШ-62ИР, организаций гражданской авиации и авиационных учебных центров, эксплуатирующих самолеты Ан-2, эксплуатантов и владельцев ВС авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, выполняющих техническое обслуживание и ремонт авиадвигателей АШ-62ИР, организаций гражданской авиации и авиационных учебных центров, эксплуатирующих самолеты Ан-2, эксплуатантов и владельцев ВС АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-02305, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей по повторному изучению:

- пункта 3.117 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части правил передачи сигналов бедствия;

- главы XLVI «Вынужденная посадка вне аэродрома» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказами Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51;

- раздела «Особые случаи в полете» руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС, в части действий экипажа при пожаре или отказе двигателя на различных этапах полета и выполнения вынужденной посадки ВС;

- требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с отказом или неисправностью системы (компонента) силовой установки (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория SCF-PP).

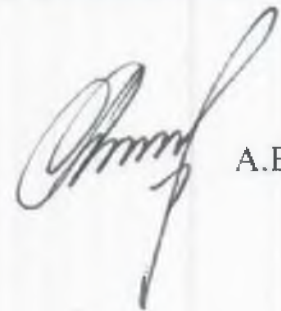
1.3. при проведении плановых (внеплановых) проверок подконтрольных предприятий, выполняющих техническое обслуживание гражданских ВС и авиадвигателей АШ-62ИР в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 25.09.2015 № 285, провести контроль качества проведения дефектации головок цилиндров методом цветной дефектоскопии на двигателях АШ-62ИР;

1.4. использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС АОН.

2. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову до 01.10.2019 направить письмо в организации, выполняющие техническое обслуживание (ремонт) гражданских ВС и авиадвигателей, о необходимости повышении контроля качества за выполнением проводимых работ.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации А.А. Новгородова.

Руководитель



А.В. Нерадько



Приложение  
к приказу Росавиации

от «30» августа 2019г. № 743-17

**Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-02305**

07.11.2017 при выполнении контрольного полета днем в районе аэродрома Экимчан (Амурская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с самолетом Ан-2 RA-02305 ООО «Зодиак Групп» (г. Артем, Приморский край.)

07.11.2017 был запланирован полет на самолете Ан-2 RA-02305 ООО «Зодиак Групп» по маршруту аэродром Экимчан – аэродром Удское и обратно. После выполнения технического обслуживания ВС и заправки топливом на борт ВС была выполнена погрузка коммерческого груза. Экипаж в составе пилота-инструктора и командира воздушного судна (далее – КВС) с разрешения диспетчера аэродрома Экимчан выполнил взлет. Из объяснений КВС следует, что через 15 мин после взлета, на высоте 1800 м, в кабине экипажа появился запах бензина. Пилот-инструктор дал команду КВС на проверку агрегатов топливной системы ВС и разворот к аэродрому вылета. Экипаж выполнил разворот со снижением и, следуя над автомобильной дорогой на высоте около 100 м с неустойчивой работой двигателя, о сложившейся обстановке на борту ВС диспетчеру аэродрома Экимчан не доложил. На высоте около 50 м и удалении около 300 м до ВПП, в процессе захода на посадку, произошел останов двигателя ВС. Экипаж, отвернув ВС от жилого сектора, совершил вынужденную посадку перед собой, и, в последующем, на пробеге столкнулся с препятствиями. В результате авиационного происшествия находившийся на борту пилот-инструктор погиб, КВС получил незначительные травмы, ВС разрушилось и полностью сгорело из-за возникшего наземного пожара.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия установлено:

КВС не был включен в спецификацию свидетельства эксплуатанта АОН № АОН 03-16-023;

перевозка груза выполнялась без права осуществления коммерческих перевозок;

эксплуатантом не было организовано хранение летной документации авиационного персонала, а техническая документация ВС велась не в полном объеме и с нарушениями;

при подготовке ВС к осенне-зимнему периоду не был выполнен пункт 1.02.40 части I Руководства по техническому обслуживанию ВС Ан-2.

По заключению комиссии по расследованию АП:

«Катастрофа самолета Ан-2 RA-02305 произошла при выполнении вынужденной посадки.

Необходимость выполнения вынужденной посадки была вызвана остановкой двигателя в полете из-за разрушения головки цилиндра № 1 двигателя АШ62-ИР

№ K16509153. Разрушение головки цилиндра № 1 носит усталостный характер и произошло вследствие истощения материалом головки цилиндра усталостной долговечности и достижения им предельного состояния.

Наиболее вероятно, при проведении последнего ремонта двигателя трещина в головке цилиндра присутствовала, но не была сквозной и не была выявлена при дефектации.

Наиболее вероятно, способствующим фактором остановки двигателя в полете явилось обеднение топливо-воздушной смеси из-за обледенения сетки фильтра ВАК и наличия резиновой заглушки на фланце фильтра корректора.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-02305 приведена в Окончательном отчете на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.