Последующее донесение об АП с самолетом Ан-2 RA-17890

Дата, время события (местное и UTC): 06.08.14, приблизительно в 07 ч 15 мин (03 ч 15 мин UTC), день

Место события: РФ, Краснодарский край, Красноармейский район, 2 км восточнее н.п. Протоцкие

Вид события: АПБЧЖ (авария)

Тип ВС: Самолет Ан-2

Регистрационный номер ВС: RA-17890

Свидетельство о Государственной регистрации: № 8043 от 16.06.11

Собственник: ООО «ИК «Ганимед»

Эксплуатант: ООО Авиакомпания «Юг-Лайн»

Сведения о ВС: Выпущен 28.11.83, «PLZ Миелец» (Польша), заводской № 1Г20531, сертификат летной годности № 2.16.2.13.0250 выдан Южным МТУ ВТ ФАВТ 11.02.14, действителен до 24.12.14, наработка СНЭ 7503 ч, 38974 посадки, назначенный срок службы не установлен, назначенный ресурс 12000 ч, ресурс по посадкам не установлен (бюллетень № 2-001-БЭ-Г от 28.10.11), межремонтный ресурс и срок службы 1500 ч (бюллетень № 2-001-БЭ-Г от 28.10.11), срок службы 5 лет с дальнейшим продлением до 7 лет по бюллетеню №2-001-БЭ-Г. Срок службы после КВР – 3 года с дальнейшим продлением до 7 лет по бюллетеню № 2-001-БЭ-Г. Количество КВР в течении межремонтного ресурса не ограничено (Решение АНТК им. Антонова, УНПЛГ ГВС ФСНСТ от 01-17.11.2005 № 539ГА), кол-во ремонтов 4, последний ремонт 25.03.02, ЗАО «Шахтинский АРЗ РОСТО», наработка ППР 1457 ч, 7337 посадок, остаток назначенного и межремонтного ресурсов, срока службы - 4497 ч, 43 ч, продление межремонтного срока службы в пределах межремонтного ресурса 1500 ч - до 24.12.14 (Основание: Совместное заключение ГП «Антонов», ГосНИИ ГА от 10-22.01.2014 № АН-2-13-041)

Двигатель: АШ-62 ИР, заводской № К16436161, наработка СНЭ 2785 ч, кол-во ремонтов 3, последний ремонт 31.01.11, ООО «АвиаЦентр-411», наработка ППР 531 ч, остаток ресурса и срока службы 269 ч, 6 лет 4 месяца

Сведения о КВС: Пол мужской, свидетельство пилота III П № 002400, выдано ВКК ФАВТ 28.02.12, метеоминимум ПВП 150Х3000Х18, общий налет 7125 ч, налет на данном типе/из них в кач. КВС 7125 ч/2375 ч

Проверяющий: На борту не было

Характер задания: Авиационно-химические работы

Маршрут полета: Район выполнения АХР

Последний пункт вылета: Посадочная площадка н.п. Протоцкие

Намеченный пункт посадки: Посадочная площадка н.п. Протоцкие

Число членов экипажа/ пасс.: 2/0

Последствия происшествия, в т.ч. для окружающих объектов: Без последствий

Количество и масса груза на борту: 1200 л (биопрепарат)

Метеоусловия: Фактическая погода на МС Славянск-на-Кубани (ближайшая к АП): Ветер тихо, видимость 10 км, облачность 3 октанта среднего яруса, температура +19,0° С, температура точки росы +12,5° С, давление на уровне моря для стандартной атмосферы 1005,2 гПа

Обстоятельства события: По предварительной информации, перед выполнением четвертого полета в химбак самолета было заправлено 1200 литров рабочей жидкости (биопрепарат «Фундазол») для обработки рисового поля. Экипаж выполнил взлет и взял курс в сторону обрабатываемого участка. На высоте около 45 метров, со слов КВС, произошло падение мощности двигателя и рост температуры смеси более 70°. КВС принял решение выполнить вынужденную посадку перед собой. В процессе выполнения посадки самолет скапотировал.

Степень повреждения ВС: Воздушное судно имеет значительные повреждения. В результате вынужденной посадки на рисовое поле с последующим капотированием, фюзеляж самолета частично (передняя часть, фонарь кабины летчиков до шп. № 5) находится под водой. Две лопасти воздушного винта и большая часть авиадвигателя находятся над поверхностью воды. Киль самолета (до нервюры № 2) также находится под водой. После возникшего в дальнейшем пожара выгорела вся конструкция самолета до шп. № 5, которая находилась над водой. Двигатель и расположенные на нем агрегаты сильно повреждены в результате пожара, возникшего после капотирования самолета. Выхлопной коллектор имеет вмятины. На секции

выхлопного коллектора цилиндра № 4 имеется разрыв металла, полученный от механического воздействия на него при капотировании самолета. Узлы крепления двигателя к самолету частично разрушены. Двигатель имеет серьезные разрушения в результате воздействия наземного пожара. Переднее кольцо обтекателя авиадвигателя имеет значительные механические повреждения и оплавления, полученные при капотировании и последующем пожаре. Исходя из предполагаемой причины отказа двигателя и для предупреждения возможности их повреждения, выхлопной коллектор двигателя и карбюратор вместе с воздухозаборником демонтированы с авиадвигателя до начала эвакуации самолета и авиадвигателя с места авиационного происшествия. Для облегчения буксировки авиадвигателя на сушу лопасти и втулка воздушного винта были демонтированы.

Сведения о состоянии бортовых самописцев: Барограф АД-2 сгорел

Физическая хар-ка р-на места события: Прикубанская низменность, высота над уровнем моря – 9 м, рисовые чеки

Оперативные рекомендации: Довести информацию о данном АП до предприятий, эксплуатирующих самолеты Ан-2. В целях исключения отказов двигателей, на всех самолетах Ан-2 немедлено:

- выполнить работы, согласно п.2.02.04.08 РТО самолета Ан-2, часть II по проверке состояния жаровых труб выхлопного коллектора (технологическая карта № 18 «Технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолете Ан-2» (Выпуск 6);
- произвести осмотр заслонки подогрева воздуха во входном устройстве карбюратора на отсутствие прогара и следов перегрева;
- при опробовании экипажем и техническим составом двигателя согласно графику запуска, прогрева и опробования двигателя АШ-62ИР, особое внимание уделить выполнению РЛЭ и п.6.2 технологической карты № 18 «Технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолете Ан-2» (Выпуск 1,2,3,4) в части проверки работоспособности системы подогрева воздуха, поступающего в карбюратор.

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета