



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

27 июня 2025 г.

Москва

№ 444-П

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с воздушными судами (самолет) Ан-2 RA-33305, Ан-2 RA-40418 и Ан-2 RA-33555, единичными экземплярами воздушных судов (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G и (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G

4 августа 2024 г. днем при выполнении взлета с акватории Павловского водохранилища (Караидельский район, Республика Башкортостан) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G частного лица, связанное с ошибочными действиями пилота в процессе разбега при взлете с боковым ветром.

24 августа 2024 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Солнечный (Усть-Майский район, Республика Саха (Якутия) произошло авиационное происшествие (авария) с воздушным судном (далее – ВС) (самолет) Ан-2 RA-33305 общества с ограниченной ответственностью Старательская Артель «Золото Ыныкчана», связанное со столкновением ВС с земной поверхностью в результате потери пилотом визуального контакта с наземными ориентирами.

9 сентября 2024 г. днем при выполнении полета в районе посадочной площадки «Аэродром Ватулино» (Рузский район, Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G закрытого акционерного общества «АвиаТик-Альянс», связанное с выходом ВС на закритические углы атаки и сваливанием при выполнении вынужденной посадки с одним отказавшим двигателем.

10 декабря 2024 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Тамбей (Ямальский район, Ямало-Ненецкий автономный округ) произошло авиационное происшествие (авария) с ВС (самолет) Ан-2 RA-40418 общества с ограниченной ответственностью «МОБИЛ АВИА», связанное с обледенением ВС в полете.

19 декабря 2024 г. ночью при выполнении полета в районе населенного пункта Ключи (Усть-Камчатский муниципальный округ, Камчатский край) произошло авиационное происшествие (авария) с ВС (самолет) Ан-2 RA-33555 общества с ограниченной ответственностью «Фаеравиа», связанное с обледенением ВС в полете.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ВС (самолет) Ан-2 RA-33305, Ан-2 RA-40418 и Ан-2 RA-33555, ЕЭВС (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G и (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G 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, подпунктом 5.4.6 пункта 5 и подпунктом 9.9 пункта 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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН), а также операторов аэродромов гражданской авиации и владельцев посадочных площадок;

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

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ВС (самолет) Ан-2 RA-33305, Ан-2 RA-40418 и Ан-2 RA-33555, ЕЭВС (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G;

1.2.2. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

требований пунктов 10, 109, 116, 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части понятий классификации воздушного пространства, целей предоставления плана полета ВС, разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, а также перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

требований разделов «Правила визуальных полетов» и «Правила полетов по приборам» Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части условий выполнения полетов;

руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета ограничений, изменений тяговых характеристик силовой установки ВС в зависимости от изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении углов крена и тангажа, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания;

порядка получения метеоконсультации, анализа метеоусловий перед вылетом и принятия решения на вылет;

особенностей выполнения полетов в горной местности;

действий экипажа в полете при попадании в метеоусловия, к которым экипаж не подготовлен, и порядку вывода ВС из необычного пространственного положения с использованием основных пилотажных приборов;

действий экипажа при обледенении ВС в полете;

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с попаданием в метеорологические условия полета по правилам приборных полетов, к которым экипаж и (или) ВС не были допущены, с топливом, с столкновением с землей в управляемом полете и обледенении (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации в информационно-коммуникационной сети «Интернет», категория UIMC, FUEL, CFIT и ICE);

1.2.3. Обратить внимание на недопустимость превышения установленных сроков хранения топлива в заправочных емкостях и баках ВС (хранение в соответствии с требованиями раздела 7 и 8 ГОСТ 1510-2022. Межгосударственный стандарт. Нефть и нефтепродукты. Маркировка, упаковка, транспортирование и хранение, введенного приказом Росстандарта от 23 июня 2022 г. № 518-ст»);

1.3. Рекомендовать операторам аэродромов гражданской авиации и владельцам посадочных площадок в аэронавигационном паспорте аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) указывать дополнительную информацию о периодическом (сезонном) использовании взлетно-посадочной полосы (участков летной полосы), предназначенной для ВС с лыжным шасси;

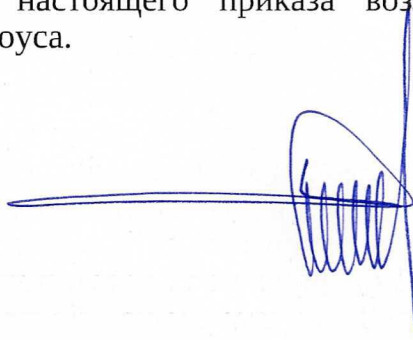
1.4. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях в полете, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем;

1.5. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 14 июля 2025 г.

2. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации В.С. Израилеву до 14 июля 2025 г. рассмотреть целесообразность реализации рекомендации 5.2 комиссии Межгосударственного авиационного комитета (МАК) по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G, а также подготовить обращение в адрес Минтранса России о рассмотрении рекомендаций 5.3 и 5.4 комиссии МАК по результатам расследования авиационного происшествия с ВС (самолет) Ан-2 RA-33305.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации С.М. Страмоуса.

Руководитель



Д.В. Ядров

Дзюман Александр Васильевич
8 (495) 645 85 55 (доб. 52-36)

**Обстоятельства авиационных происшествий с воздушными судами (самолет)
Ан-2 RA-33305, Ан-2 RA-40418 и Ан-2 RA-33555, единичными экземплярами
воздушных судов (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G и (самолет-амфибия) Алекс-251
RA-1240G**

4 августа 2024 г. в Республике Башкортостан выполнялся полет единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G по маршруту: аэродром «Первушино» – посадочная площадка Атамановка. На борту ВС находился пилот.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию АП) установлено, что пилот принял решение на выполнение посадки на акваторию Павловского водохранилища вблизи населенного пункта Атамановка. Выполнив стоянку ЕЭВС у береговой черты на протяжении 45 мин, пилот произвел запуск двигателя и руление по водной поверхности водохранилища в южном направлении. В процессе руления на скорости около 40 км/ч, пилот отметил кренение ЕЭВС на левую консоль крыла. Заняв исполнительный старт для взлета в северном направлении (попутно-боковой ветер слева 2 м/с), пилот увеличил обороты двигателю до взлетного и приступил к взлету. В процессе разбега, при достижении скорости 80 км/ч, ЕЭВС коснулось правой консолью крыла водной поверхности, развернулось вправо вокруг своей оси на 360° и остановилось. Пилот выключил двигатель, покинул ЕЭВС и был эвакуирован на берег проходящим мимо катером. В результате авиационного происшествия ЕЭВС существенно повреждено, пилот не пострадал.

Комиссией по расследованию АП отмечено, что в поданном плане полетов на использование воздушного пространства был указан самолет «Sport Star» RA-2264G вместо ЕЭВС самолет «МЕРМЕЙД» RA-1023G.

Пилот имел свидетельство пилота сверхлегкого воздушного судна, подготовку для эксплуатации самолета-амфибии или гидросамолета не проходил (класс «гидросамолет» для сверхлегкого воздушного судна воздушным законодательством Российской Федерации не предусмотрен). ЕЭВС (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G является «самолетом-амфибией» с максимальным взлетным весом 650 кг и относится к легкому воздушному судну. Для выполнения функций пилота данного класса самолета необходимо иметь свидетельство специалиста авиационного персонала гражданской авиации (частный или коммерческий пилот) с квалификационной отметкой «самолет с одним двигателем, гидросамолет». У пилота отсутствовали навыки взлета с водной поверхности (первый самостоятельный взлет).

Сертификат летной годности ЕЭВС (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G Росавиация не выдавала. В формулярах самолета и двигателя после 2022 года отсутствуют записи о техническом обслуживании. Конструкция ЕЭВС, изготовленного в 2008 году, была изменена (подкрыльевые поплавки демонтированы, а на нижней части фюзеляжа справа и слева установлены гидродинамические наплывы, вместо двигателя Jabiru 3300 установлен поршневой двигатель HONDA L15A № 8392175), а расчеты летных характеристик в новой компоновке и исследования после изменений в конструкции не проводились. В Руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G отсутствуют особенности выполнения взлета с воды при боковом ветре.

Наиболее вероятно, боковая составляющая ветра слева способствовала кренению самолета вправо в процессе разбега, при этом отсутствие поплавков привело к опусканию правой консоли крыла в воду и развороту ЕЭВС. Эксплуатация ЕЭВС осуществлялась по устной договоренности между собственником и пилотом. Обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в соответствии со статьей 131 Воздушного кодекса Российской Федерации, не оформлялось.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом «МЕРМЕЙД» RA-1023G, наиболее вероятно, произошло из-за некоординированных действий пилота органами управления самолетом в процессе разбега при взлете с водной поверхности с боковым ветром.

Способствующими факторами явились:

отсутствие у пилота знаний, умения и навыков в выполнении полетов с водной поверхности;

изменение конструкции ВС – снятие подкрыльевых поплавков, что не позволило предотвратить опускание крыла в воду при кренении ВС в процессе разбега.»

24 августа 2024 г. в Республика Саха (Якутия) выполнялся полет воздушного судна (далее – ВС) (самолет) Ан-2 RA-33305 по маршруту: посадочная площадка Солнечный – посадочная площадка Капитоновка. На борту ВС находились командир воздушного судна (далее – КВС), второй пилот, специалист по техническому обслуживанию ВС и 11 пассажиров.

Комиссией по расследованию АП установлено, что планировалось выполнение полета Ан-2 на 7:00 местного времени, но решением КВС вылет перенесен на 1 час из-за несоответствия метеоусловий (наличие тумана) на площадке вылета. По истечении времени туман рассеялся и КВС принял решение на выполнение полета по правилам визуального полета (далее – ПВП). Взлет выполнен на максимальных оборотах двигателя с выпущенными закрылками на 20° и скорости около 110 км/ч. После отрыва от взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) экипаж увеличил скорость до 130 км/ч и перевел ВС в набор с вертикальной скоростью около 4 м/с. Наиболее вероятно, на высоте около 30 м, экипаж потерял визуальный контакт с наземными ориентирами из-за попадания в условия тумана и ограниченной видимости, и при поиске наземных ориентиров допустил произвольный правый крен ВС около 7° и отклонение от оси маршрута в направлении склона горного хребта. Столкновение ВС Ан-2 RA-33305 со склоном горы произошло через 1 мин 40 сек после взлета на высоте около 100 м и скорости около 110 км/ч. В результате авиационного происшествия экипаж и пассажиры не пострадали, ВС существенно повреждено.

Комиссией по расследованию АП отмечено, что КВС выполнял полеты с фальсифицированным (фальшивым) медицинским заключением в нарушение требований пункта 1.7 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, и пункта 2 Федеральных авиационных правил «Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями членов летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, диспетчеров управления воздушным движением и лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна,

диспетчеров управления воздушным движением», утвержденных приказом Минтранса России от 10 декабря 2021 г. № 437. Второй пилот имел свидетельство пилота-любителя, срок действия которого истек 24 декабря 2015 г. В соответствии с пунктом 3 Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 г. № 32 (далее – ФАП-32), свидетельство второго пилота сохраняло свою силу до окончания срока его действия или его обмена на свидетельство, оформленное в соответствии с ФАП-32.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-33305 произошло из-за потери экипажем ситуационной осведомленности в условиях, не соответствующих ПВП (отсутствие визуального контакта с наземными ориентирами и линией естественного горизонта), что привело столкновению ВС с земной поверхностью в управляемом полете.

Способствующим фактором явилось принятие КВС необоснованного решения на вылет.».

9 сентября 2024 г. в районе посадочной площадки «Аэродром Ватулино» (Рузский район, Московская область) выполнялся полет ЕЭВС (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G. На борту ВС находились КВС и инструктор.

Комиссией по расследованию АП установлено, что КВС спланировал выполнение полетов на ЕЭВС, который находился на открытой стоянке посадочной площадки и не выполнял полеты с 2019 года. КВС, подготовив ЕЭВС к вылету, выполнил взлет, полет в районе посадочной площадки и посадку. Осмотрев ВС после полета, экипаж повторно выполнил взлет. При наборе высоты (около 90 м) произошел отказ правого двигателя. ЕЭВС перешел на снижение с вертикальной скоростью около 5 м/с, в режим сваливания на высоте около 40 м и скорости 130 км/ч (переход самолета в режим сваливания на большей скорости, чем указано в РЛЭ ЕЭВС (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G (100 км/ч), привело энергичное увеличение угла атаки при наличии значительного угла скольжения), и в дальнейшем столкнулось с земной поверхностью на скорости около 100 км/час с правым креном около 90°. В результате авиационного происшествия экипаж погиб, ЕЭВС существенно повреждено.

Комиссией по расследованию АП отмечено, что в нарушение требований пункта 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, полеты выполнялись без уведомления органов обслуживания воздушного движения. КВС выполнял полеты не имея медицинского заключения, обучение к полетам на многодвигательном самолете-амфибии не проходил, допуска к полетам на многодвигательных самолетах не имел (имел допуск к полетам на самолете однодвигательном сухопутном), полеты на ЕЭВС самолете-амфибии Алекс-251 RA-1240G с 2019 года не выполнял. Инструктор выполнял полеты без медицинского заключения, в свидетельстве линейного пилота нет квалификационных отметок «самолет многодвигательный, сухопутный» и «гидросамолет многодвигательный» (Приложение № 3 ФАП-32). Сертификат летной годности ЕЭВС (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G Росавиация не выдавала. Ввиду отсутствия на ЕЭВС пономерной документации, данные о выполнении технического обслуживания и ремонтов, а также о его налете отсутствуют. Также установлено, что топливо ЕЭВС более 4-х лет хранилось в топливных баках. Наиболее вероятно, отказ двигателя мог быть вызван использованием бензина, утратившим первоначальные характеристики вследствие нарушения правил и значительного превышения сроков его хранения. Инструкция по производству полетов посадочной площадки «Аэродром Ватулино» разработана в 2005 году и не соответствует требованиям приказа Минтранса России от 5 ноября 2020 г. № 449 «Об утверждении Порядка разработки и применения аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки)

гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) и типовых инструкций по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома), аэроузла».

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Алекс-251 RA-1240G произошло днем, в визуальных метеоусловиях, в процессе выполнения вынужденной посадки с одним отказавшим двигателем на площадку, подобранную с воздуха, в результате выхода самолета на критические углы атаки и режим сваливания.

Причиной отказа двигателя в полете, наиболее вероятно, явилось использование бензина с утраченными первоначальными свойствами в результате нарушения правил его хранения – длительного нахождения в топливных баках воздушного судна, превышающего установленные сроки.

Причиной выхода воздушного судна на режим сваливания, наиболее вероятно, явились некоординированные управляющие действия экипажа при полете с одним отказавшим двигателем.».

10 декабря 2024 г. в Ямало-Ненецком автономном округе выполнялся полет ВС (самолет) Ан-2 RA-40418 на лыжном шасси по маршруту: посадочная площадка Ямбург-01 – посадочная площадка Тамбей-3. На борту ВС находились КВС, второй пилот и 6 пассажиров.

Комиссией по расследованию АП установлено, что КВС перед вылетом по телефону получил метеорологическую информацию от авиационного метеорологического центра (АМЦ) Салехард и принял решение на выполнение полета по ПВП ночью. После выполнения взлета и набора высоты около 400 м, имея информацию о прогнозируемом умеренном обледенении в облаках, ВС вошло в облака. Экипаж обнаружил обледенение ВС и продолжил набор высоты для выхода из зоны обледенения. На высоте полета около 500 м, ВС из облаков не вышло и КВС, по согласованию с диспетчером, выполнил снижение до высоты 200 м и продолжил полет по маршруту под облаками. После входа в зону полетного информационного обслуживания диспетчера аэродрома Саббета, экипаж запросил актуальный зональный прогноз погоды в формате GAMET по площади 10, и согласовал снижение ВС до высоты 100 м. При подлете к посадочной площадке Тамбей-3 экипаж увидел световые ориентиры и отметил наличие обледенения на поверхностях ВС. Самолет перестал балансироваться в установившемся горизонтальном полете и самопроизвольно перешел на снижение. Попытки экипажа уменьшить вертикальную скорость снижения приводили к уменьшению скорости полета и проявлению признаков приближения ВС к сваливанию. В дальнейшем, из-за обледенения остекления кабины, экипаж потерял визуальный контакт со световыми ориентирами посадочной площадки и земной поверхностью, и выполнил приземление ВС с повышенной вертикальной скоростью на удалении 1238 м от посадочной площадки и правее посадочного курса в 136 м. В результате авиационного происшествия второй пилот и пассажиры не пострадали, КВС получил незначительные телесные повреждения, ВС существенно повреждено.

Комиссией по расследованию АП отмечено, что Аэронавигационные паспорта посадочных площадок Тамбей-3 и Ямбург-01 не разрабатывались, в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации информация не опубликована. Посадочная площадка Ямбург-01 в течение 2024 года использовалась более 30 дней и попадает под действие требований Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденных приказом Минтранса России от 4 марта 2011 г. № 69. Посадочная площадка Тамбей-3 использовалась в период с 11 ноября по 10 декабря 2024 г. В нарушение требований пункта 5 статьи 49 Воздушного кодекса Российской Федерации, общество

с ограниченной ответственностью «НУБК» о начале деятельности на посадочных площадках Тамбей-3 и Ямбург-01 Тюменское МТУ Росавиации не уведомляло. Аэродромы Ямбург (USMQ) и Сабетта (USDA), указанные КВС в плане полета в качестве запасных, не предназначены для взлета и посадки ВС с лыжным шасси. РЛЭ самолета Ан-2 не содержит отдельных рекомендаций экипажу по выполнению посадки на лыжном шасси на искусственную ВПП. РЛЭ самолета Ан-2 не предусматривает полеты ВС в условиях обледенения. В Руководстве по производству полетов (далее – РПП) эксплуатанта требования к выбору запасного аэродрома для ВС на лыжном шасси не установлены. Требования пункта 7.1.4 РПП эксплуатанта о получении прогноза в формате GAMET с официального сайта на сайте ФГБУ «Авиаметтеком Росгидромета» экипажем не выполнены. Переданная диспетчером аэродрома Сабетта информация не содержала предупреждения о наличии обледенения в облаках, указанного в коррективе к зональному прогнозу погоды за 05:48 (UTC). В нарушение требований пункта 3.117 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, экипаж не проинформировал орган обслуживания воздушного движения о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома, сигнал бедствия не передал.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-40418 произошло ночью, в результате обледенения самолета в полете, приземления ВС вне границ посадочной площадки и его повреждения.

Способствующими факторами явились:

- решение КВС о входе в облака после взлета при наличии информации о прогнозируемом обледенении в них;
- выполнение экипажем полета при фактическом обледенении ВС, в условиях, не регламентированных РЛЭ самолета Ан-2, и при отсутствии на ВС противообледенительной системы несущих поверхностей (крыла, хвостового оперения).».

19 декабря 2024 г. над полуостровом Камчатка выполнялся полет ВС (самолет) Ан-2 RA-33555 по маршруту: аэродром Мильково – аэродром Оссора. На борту ВС находились КВС, второй пилот и служебный пассажир.

Комиссией по расследованию АП установлено, что КВС перед вылетом получил метеорологическую информацию по телефону от синоптиков гидрометеорологической станции Ключи, АМЦ Елизово и Оссора о фактических метеорологических условиях и прогнозе погоды на аэродромах Мильково, Оссора, и принял решение на выполнение полета по ПВП (за метеоконсультацией на метеорологическую станцию аэродрома вылета Мильково не обращался, с прогнозом GAMET, содержащим информацию об умеренном обледенении и закрытии гор облаками, не ознакомился). Экипаж выполнил взлет и набор высоты для следования по маршруту. Полет по маршруту выполнялся на высотах 500 - 1200 м на скорости 110 - 185 км/ч. Через 100 км после прохождения траверза населенного пункта Ключи, на высоте около 1200 м, ВС вошло в подоблачную дымку. Экипаж отметил отложение льда на остеклении кабины, верхней и нижней поверхностях консолей крыльев и уменьшение скорости полета до 120 км/час. КВС перевел ВС на снижение, увеличил скорость до 185 км/час, а при входе в кучево-дождевую облачность перешел на пилотирование по приборам и принял решение о возврате на аэродром вылета. В процессе выполнения левого разворота на снижении с вертикальной скоростью около 1 м/сек и скорости около 80 км/ч, произошло приземление ВС в режиме планирования на заснеженный восточный склон вулкана Кунхилок (668 м) и последующее его капотирование при движении по земной поверхности. В результате авиационного происшествия КВС и пассажир получили незначительные телесные повреждения, второй пилот получил серьезное телесное повреждения, ВС существенно повреждено.

Комиссией по расследованию АП отмечено, что КВС в нарушение требований Главы 5 РЛЭ самолета Ан-2 не принял меры по немедленному выходу из зоны непреднамеренного обледенения и продолжил полет по маршруту. Второй пилот выполнял полеты без действующего медицинского заключения и квалификационной проверки пилота-инструктора. Техническое обслуживание ВС Ан-2 RA-33555 выполнялось с нарушениями требований Руководства по техническому обслуживанию ВС Ан-2. Из-за неблагоприятных погодных условий экипаж и пассажир эвакуированы с места авиационного происшествия поисково-спасательным ВС только 22 декабря 2024 г.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-33555 произошло днем, в результате обледенения в полете, приведшего к потере несущих свойств самолета с последующим приземлением и повреждением ВС.

Способствующими факторами явились:

принятие решения КВС на выполнение полета без получения прогноза погоды по маршруту полета;

непринятие КВС мер по выходу из зоны обледенения.».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ВС (самолет) Ан-2 RA-33305, Ан-2 RA-40418 и Ан-2 RA-33555, ЕЭВС (самолет) «МЕРМЕЙД» RA-1023G и (самолет-амфибия) Алекс-251 RA-1240G приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».