



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
(МИНТРАНС РОССИИ)

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**  
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,  
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

16.11.15 № 02.3-3383

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации и эксплуатантам  
воздушных судов

### **Информация по безопасности полетов № 21**

04.11.15 в 14.32 UTC в 5 км северо-западнее н.п. Коктебель (Республика Крым) произошло авиационное происшествие с самолётом Cessna 336 «Skymaster» RA-67526, принадлежащим частному лицу. Самолет, управляемый лицом, не имевшим свидетельства пилота, выданного уполномоченными органами Российской Федерации, совершил несанкционированный взлёт с площадки Коктебель без разрешения на использование воздушного пространства и не имея сертификата летной годности. По предварительной информации, полет выполнялся по ПВП. Согласно видеозаписи полета, произведенной пассажиром на борту ВС, после взлета экипаж выполнил полет по кругу, снизился на посадочном курсе и выполнил проход над ВПП на высоте около 10–15 м с последующим энергичным набором высоты до 100–150 м. Дальнейший полет выполнялся в районе посадочной площадки на высотах от 20 до 150 м с выполнением разворотов с кренами от 10° до 45°. На 13 минуте полета, на высоте около 50 м сработала сигнализация предупреждения о сваливании, с последующим сваливанием самолета на левое крыло. Самолет столкнулся с землей с левым креном и значительным углом пикирования, что подтверждается небольшим разбросом элементов конструкции ВС после падения. Находившиеся на борту пилот и 3 пассажира погибли.

31.10.15 в 04.39 UTC в Оленекском районе Республики Саха (Якутия) произошло авиационное происшествие с самолётом «Птенец-2» RA-0347A, зарегистрированного на частного владельца. Плана полета данного воздушного судна и уведомления в органы ОрВД не поступало. По предварительной информации, КВС должен был выполнить полет по маршруту на поиски пропавших домашних оленей. Заявка на полет не подавалась, служба УВД не уведомлялась. По показаниям пассажира, полет выполнялся выше облаков. При подлете к месту поиска КВС принял решение на снижение в разрыве облаков. В процессе снижения

самолет столкнулся со склоном сопки. КВС погиб, пассажир в тяжелом состоянии эвакуирован в г. Оленёк.

На основании российского законодательства и в соответствии с «Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации», утвержденными Постановлением Правительства РФ от 18.06.98 №609, расследование проводит комиссия Межгосударственного авиационного комитета с участием специалистов Росавиации.

Расследование авиационных происшествий продолжается.

В соответствии с п. 2.4.12 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации и параграфом 7.4 Приложения 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации (ИКАО), Межгосударственный авиационный комитет выпустил промежуточные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетом С-2 УТ «Синтал» RA-0660G ОАО «Тяжпрессмаш», происшедшего 13.09.2015 в Рязанской области и авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-35141 АК «Енисей», происшедшего 16.09.2015 в Иркутской области, выпущенные до окончания расследования и содержащие поступившую на текущий момент в комиссию по расследованию фактическую информацию, а также результаты законченных к настоящему моменту исследований.

В соответствии с этими документами к настоящему моменту имеется следующая информация о перечисленных событиях.

13.09.2015 в Александро-Невском районе Рязанской области произошло авиационное происшествие с самолётом С-2 УТ «Синтал» RA-0660G ОАО «Тяжпрессмаш». В 14 ч 33 мин UTC при выполнении авиационно-химических работ, после выхода из гона, в процессе выполнения разворота самолет перешел на пикирование и с большим отрицательным углом тангажа столкнулся с землей. Со слов очевидцев двигатель работал до столкновения с землёй. Разброс фрагментов ВС отсутствовал. Пилот погиб, самолет получил значительные повреждения. Пожара на месте АП не было. Метеоусловия на месте АП: видимость 10 км, облачность слоистая высотой 2500 м, ветер у земли 360°-1 м/с, давление 754 мм рт. ст., температура +14°С, точка росы +6°С.

Сведения о КВС: пол мужской, окончил Качинское ВВАУЛ в 1986 году, свидетельство пилота сверхлёгкого воздушного судна UPL № 001380 выдано РГ ВКК ФАВТ МТ России 08.11.2011, минимум не выяснен, летная книжка и лётное дело пилота в комиссию не представлена, медицинский контроль состояния здоровья перед вылетом не проводился.

16.09.2015 экипаж самолета Ан-2 № RA-35141, эксплуатант ООО «Авиакомпания «Енисей», выполнял полет (согласно заявке и плану полета) по перегонке самолета по маршруту н.п. Железногорск -н.п.Тасеево - н.п. Ачинск. Со слов экипажа, на 43 минуте полета на высоте 1200 м (по приведенному минимальному давлению 768 мм. рт. ст.), произошло падение мощности двигателя с одновременным падением давления масла с 4,5 кг/см<sup>3</sup> до 0 кг/см<sup>3</sup>. При этом температура масла в двигателе повысилась с 70°С до 150°С, а температура головок цилиндров со 190°С до 250°С. Самолет начал снижаться с вертикальной скоростью 2-3 м/с. Со слов КВС, при падении давления масла в двигателе, он, в соответствии с

требованиями РЛЭ Ан-2, неоднократно (2-3 раза) переводил рычаг управления шагом винта в сторону увеличения и уменьшения частоты вращения. При этом давление масла не восстановилось, а винт не реагировал на изменение положения рычага управления шагом винта, самолет продолжал снижаться с вертикальной скоростью 2-3 м/с. КВС принял решение о выполнении вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку, представляющую собой вырубленный участок леса прямоугольной формы размерами 450х30 метров. Определить характер поверхности на площадке экипажу в процессе выполнения аварийного захода на посадку не представилось возможным. Экипаж выполнил заход на площадку, и перед приземлением перекрыл бензопитание, выключил зажигание, выпустил закрылки на 30° и произвел посадку. После касания произошло столкновение самолета левой консолью верхнего крыла с деревьями. В дальнейшем, при движении ВС по неровной поверхности и из-за столкновения с расположенными на ней препятствиями (пни от срубленных деревьев, отдельные бревна), которые были скрыты кустарником и травяным покровом, произошло «складывание» основных стоек шасси. В дальнейшем самолет продолжил движение по земле на днище фюзеляжа с незначительным неуправляемым разворотом влево и остановился в конце вырубленного лесного участка.

Пожара на месте АП не было. Экипаж не пострадал.

Налёт КВС-инструктора, пилотировавшего ВС (закончил Краснокутское ЛУГА в 1986 году):

- общий 5116 часов 27 минут;
- на данном типе 4683 часа 31 минута;
- в качестве КВС 3050 часов.

Налёт второго пилота (закончил Краснокутское ЛУГА в 1996 году):

- общий 1282 часа 49 минут;
- на данном типе 1282 часа 49 минут.

При осмотре ВС после АП комиссией было обнаружено большое количество твердого углеродистого остатка масла (кокса) и металлической стружки желтого цвета на всех масляных фильтрах двигателя. Специалистами Федерального автономного учреждения «Государственный центр «Безопасность полётов на воздушном транспорте» проводятся исследования двигателя марки АШ-61ИР с целью определения причин его отказа.

На момент авиационного происшествия календарный ресурс самолёта Ан-2 RA-35141, установленный после контрольно-восстановительных работ закончился. Срок действия сертификата лётной годности ВС Ан-2 RA-35141 на момент авиационного происшествия истёк.

**П р е д л а г а ю:**

1. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящую информацию до организаций гражданской авиации, эксплуатантов и владельцев воздушных судов АОН, а также владельцев посадочных площадок, на которых базируются воздушные суда АОН.

2. Эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

- изучить настоящую информацию по безопасности полетов с летным и инженерно-техническим персоналом;

- повторно обратить внимание на требования статьи 131 Воздушного кодекса Российской Федерации, а также пунктов 2.5, 2.20, 2.21 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

- акцентировать внимание летного и инженерно-технического персонала на личной ответственности за соблюдение требований воздушного законодательства Российской Федерации.

3. Организациям и владельцам, эксплуатирующим самолёты типа Ан-2, провести разовую проверку масляных фильтров двигателя на предмет соответствия требованиям эксплуатационно-технической документации.

Начальник Управления  
инспекции по безопасности полетов



С.С.Мастеров