



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,  
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской  
авиации

29.09.2021 № \_\_\_\_\_ Исх-35587/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

### **Дополнение к информации по безопасности полетов № 10<sup>1</sup>**

В связи с аварией самолета Ан-28 RA-28728 ООО «Сибирская Легкая Авиация», произошедшей 16.07.2021 в Томской области, Росавиацией подготовлены и направлены в адрес территориальных органов Росавиации и организаций гражданской авиации Информации по безопасности полетов № 9 и № 10 (письма Росавиации от 21.07.2021 № Исх-26147/02 и от 27.07.2021 № Исх-26896/02), содержащие оперативные рекомендации по безопасности полетов.

На официальном интернет-портале Межгосударственного авиационного комитета в разделе «Расследование» размещен промежуточный отчет по результатам расследования данного авиационного происшествия. В ходе расследования аварии дополнительно установлено, что на высоте 1900 м экипаж самолета увеличил вертикальную скорость набора высоты примерно вдвое. Вертикальная скорость была увеличена без изменения режима работы двигателей, приборная скорость при этом снизилась до 210 км/ч. По показаниям членов экипажа самолета изменение профиля набора было связано с входом в облачность. Комиссия отмечает, что в предыдущем полете экипаж самолета также увеличивал темп набора высоты, но с высоты примерно 2400 м. По данным прогноза GAMET, температура воздуха на высоте 1500 м составляла + 5°C, что является одним из условий возможного образования обледенения. По показаниям командира воздушного судна, на высоте 2400 – 2600 м он отметил образование льда на металлических элементах, расположенных на переднем стекле. После этого он дал команду второму пилоту включить противообледенительную систему двигателей в положение «РУЧН.», а через 25 – 30 сек отметил включение ламп «ВНА» и «ВИНТЫ И КОКИ».

<sup>1</sup> Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

К ранее данным в последующем донесении оперативным рекомендациям, комиссией по расследованию в промежуточном отчете дополнительно предложено:

«с экипажами по типам ВС провести занятия по порядку работы (порядку действий по приведению в активное состояние) с переносными аварийными маяками; рассмотреть целесообразность установки необходимого оборудования в районе АП для обеспечения непрерывного радиолокационного контроля за ВС, выполняющими полеты по МВЛ».

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящее дополнение к информации по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, осуществляющих свою деятельность на территории, подконтрольной территориальному органу, принять к реализации оперативные рекомендации комиссии по расследованию.

3. ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» провести дополнительный анализ устойчивости радиолокационного наблюдения за воздушными судами на маршрутах обслуживания воздушного движения. По результатам анализа, при необходимости, подготовить предложения по совершенствованию системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

Начальник Управления  
инспекции по безопасности полетов



А.М. Шайкамалов