



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**РУКОВОДИТЕЛЬ**

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

27.07.2021 № \_\_\_\_\_ Исх-26896/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

### **Информация 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 подготовлена и направлена в адрес территориальных органов Росавиации и организаций гражданской авиации оперативная Информация по безопасности полетов № 9 (письмо Росавиации от 21.07.2021 № Исх-26147/02), содержащая рекомендации по безопасности полетов.

В соответствии с поступившим в Росавиацию последующим донесением комиссии по расследованию аварии самолета Ан-28 RA-28728 ООО «Сибирская Легкая Авиация» информируем об обстоятельствах авиационного происшествия и об оперативных рекомендациях, предложенных комиссией по расследованию.

Описание полета приведено на основании предварительных данных расшифровки бортового параметрического самописца и личного GPS-приемника командира воздушного судна, а также переговоров «экипаж – диспетчер». Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту: Кедровый – Томск. Посадка предыдущего рейса (Томск – Кедровый) была произведена в 08:29 UTC. Крейсерский полет проходил на эшелоне 120.

Вылет по обратному маршруту: Кедровый – Томск был произведен примерно в 08:50 UTC. Взлет осуществлялся на взлетном режиме работы двигателей с закрылками, отклоненными на 15°. На скорости примерно 190 км/ч закрылки в один прием были убраны, установлен номинальный режим работы двигателя. В работе двигателей наблюдалась «вилка» величиной 3 – 4% оборотов компрессора. После уборки закрылков приборная скорость увеличилась до 300 км/ч, набор высоты проходил со средней вертикальной скоростью около 4 м/с. На барометрической

<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.

высоте около 1900 м по (стандартному давлению), без изменения режима работы двигателей, вертикальная скорость набора была увеличена примерно вдвое, приборная скорость при этом снизилась до 210 км/ч. В дальнейшем темп набора высоты стал падать, приборная скорость изменялась в диапазоне 200 – 250 км/ч. В 09:00:20 UTC самолет был переведен в горизонтальный полет на высоте примерно 3100 м по стандартному давлению, что меньше подписанного эшелона 110, который экипаж набирал по согласованию с диспетчером. Примерно через 1 минуту после перевода самолета в горизонтальный полет с интервалом в три секунды произошло самовыключение сначала правого, а затем левого двигателей. На протяжении всего полета разовых команд о включении противообледенительной системы двигателей и планера, а также команды «Обледенение» не зарегистрировано.

После отказа двигателей самолет был переведен на снижение, приборная скорость выдерживалась в диапазоне 175 – 215 км/ч. В процессе снижения экипаж самолета предпринял по три неудачных попытки запуска каждого из двигателей. Примерно в 09:11:20 экипаж самолета произвел вынужденную посадку на заболоченную местность, при пробеге самолет скапотировал и остановился в перевернутом положении. Самолет получил значительные повреждения.

По имеющейся информации, менее чем за 24 часа (примерно с 11:00 UTC 15.07.2021 до момента аварии) экипаж самолета выполнил 10 полетов, включая аварийный, общей продолжительностью более 12 ч 30 мин. Продолжительность отдыха после первых трех полетов составила 02 ч 45 мин.

Комиссией по расследованию предложены к реализации следующие оперативные рекомендации:

1. Обстоятельства авиационного происшествия довести до членов летных экипажей воздушных судов.

2. Провести проверку соблюдения членами летных экипажей воздушных судов ООО «Сибирская Легкая Авиация» режима труда и отдыха.

3. С экипажами по типам воздушных судов провести занятия по порядку выполнения полетов в условиях прогнозируемого и фактического обледенения, обратив особое внимание на порядок использования противообледенительной системы согласно руководству по летной эксплуатации воздушного судна.

4. С экипажами по типам воздушных судов провести занятия по порядку запуска отказавшего двигателя в полете, а также по порядку выполнения вынужденной посадки вне аэродрома.

5. Провести разовую проверку (гонку) двигателей самолетов типа Ан-28 с оценкой соответствия параметров на всех режимах требованиям ТУ и записью в формуляры.

6. Провести разовую проверку качества и достоверности записи аварийных параметрических самописцев самолетов типа Ан-28 с сохранением результатов расшифровок.

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации.

2. Довести до эксплуатантов воздушных судов всех типов информацию о недопустимости нарушения требований приказа Минтранса России от 21.11.2005 № 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации».

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

4. Направить в адрес Росавиации обобщенный доклад о реализации требований настоящей информации по безопасности полетов, а также Информации по безопасности полетов № 9 (письмо Росавиации от 21.07.2021 № Исх-26147/02).



А.В. Нерадько