



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

13 октября 2025 г.

Москва

№ 767-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационных происшествий с воздушными судами (самолетами)
Ан-3Т RA-05884 и Ан-2 RA-40451**

13 октября 2024 г. днем при выполнении взлета с аэродрома Олекминск (Республика Саха (Якутия)) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с воздушным судном (далее – ВС) (самолет) Ан-3Т RA-05884 ООО «Авиакомпания «БОРУС», связанное с падением мощности силовой установки ВС.

8 июля 2025 г. днем при выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, в районе аэродрома Жиганск (Жиганский район, Республика Саха (Якутия)) произошло авиационное происшествие (авария) с ВС (самолет) Ан-2 RA-40451 ООО «ЯкутияДискавери», связанное с неисправностью силовой установки ВС и выполнением посадки на непригодную посадочную площадку.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ВС (самолет) Ан-3Т RA-05884 и Ан-2 RA-40451 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 территориальных органов Росавиации:

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

1.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и (или) сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и (или) сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС, с инженерно-техническим персоналом задействованном в техническом обслуживании ВС Ан-3Т, Ан-2, настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ВС (самолетами) Ан-3Т RA-05884 Ан-2 RA-40451;

1.2.2. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей, эксплуатирующих легкие и (или) сверхлегкие ВС по дополнительному изучению:

действий экипажа при отказе силовой установки (силовых установок) на различных этапах полета;

расчета взлетной массы и центровки ВС перед полетом;

требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с отказом или неисправностью силовой установки (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации в информационно-коммуникационной сети «Интернет», категории SCF-PP);

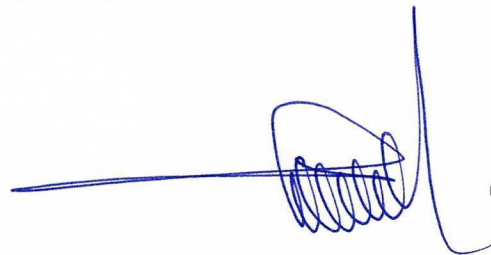
1.2.3. Провести разовую проверку установленных на ВС аварийных радиомаяков на предмет регистрации в системе КОСПАС-САРСАТ, а так же срока службы аварийных радиомаяков и их блоков автономного питания.

1.3. Использовать информацию, изложенную в настоящем приказе, 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 полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

1.4. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 20 октября 2025 г.

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

Руководитель



Д.В. Ядров

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 13 октября 2025 г. № 767-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с воздушными судами
(самолетами) Ан-3Т RA-05884 и Ан-2 RA-40451**

13 октября 2024 г. с целью перелета на базовый аэродром выполнялся полет воздушного судна (далее – ВС) (самолет) Ан-3Т RA-05884 по маршруту: Олекминск – Железногорск-Илимский – Шушенское. На борту ВС находились командир воздушного судна (далее – КВС), второй пилот и три пассажира.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что КВС перед вылетом принял решение на выполнение полета по правилам визуального полета (далее – ПВП). После взлета, в процессе набора высоты (около 100 м), сработала световая сигнализация табло «ПРЕДЕЛ Т° ГАЗА» при показании температуры выходящих газов (далее – ТВГ) 570°С (в Руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ВС Ан-3Т содержится информация о срабатывании световой сигнализация при ТВГ более 710±5°С). При неизменном положении рычага управления двигателем (РУД) началось уменьшение ТВГ, что свидетельствует о вступлении в работу регулятора температуры (произошла выдача импульсного напряжения на исполнительный механизм, уменьшающий расход топлива для снижения ТВГ, а уменьшение расхода топлива, в соответствии с дроссельной характеристикой двигателя, привело к уменьшению его мощности). Второй пилот дважды уменьшал режим работы двигателя кратковременным перемещением РУД из положения 90° в положение 77° и 78°, что приводило к дальнейшему уменьшению ТВГ до 510°С. Экипаж, наблюдая снижение мощности двигателя и скорости полета на снижении, увеличил режим работы двигателя до взлетного (РУД 114°), но увеличения мощности двигателя не произошло. КВС выполнил отворот от ближней приводной радиостанции влево и произвел вынужденную посадку на лесной массив на удалении 600 м восточнее аэродрома взлета. В результате аварийной посадки ВС столкнулось с деревьями и земной поверхностью и получило существенные повреждения. Один пассажир погиб, экипаж и два остальных пассажира не пострадали.

Комиссией по расследованию отмечено, что экипаж в нарушение требований пункта 3.1.9 РЛЭ ВС Ан-3Т перед запуском двигателя включил отбор воздуха для обогрева кабины, в нарушение пункта 8.1.2.2. РЛЭ самолета Ан-3Т «Опробование перед первым вылетом в начале летного дня», проверку регулятора температуры РТ12-7-Ис в режиме «КОНТРОЛЬ» перед полетом не выполнил. При исследовании регулятора температуры РТ12-7-Ис заводом-изготовителем обнаружены следы вмешательства и нарушение технологических процессов на платах изделия (вскрытие и ремонт проводился за пределами предприятия-изготовителя с несоблюдением требований технологий персоналом, не имеющим

специальной подготовки). Система КОСПАС-САРСАТ не зафиксировала срабатывание аварийного радиомаяка АРМ-406П ВС Ан-3Т RA-05884. Комиссией по расследованию обнаружено, что назначенный срок службы АРМ-406П (15лет) истек в 2020 году, а срок службы блока автономного питания АРМ-043 (3 года) истек в 2013 году.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-3Т RA-05884 произошло вследствие падения мощности силовой установки в полете из-за отказа регулятора температуры выходящих газов двигателя (РТ12-7 Пс), последующего перехода самолета на снижение из-за потери скорости и столкновения воздушного судна с деревьями и земной поверхностью.

Авиационное происшествие стало следствием сочетания следующих факторов:

- нарушение технологии ремонта регулятора температуры;
- проведение ремонта регулятора персоналом, не имеющим специальной подготовки.

Способствующим фактором авиационного происшествия наиболее вероятно явилось невыполнение КВС проверки работоспособности регулятора температуры после запуска двигателя, предусмотренной РЛЭ.».

8 июля 2025 г. в Республике Саха (Якутия) в целях авиации общего назначения выполнялся полет ВС Ан-2 RA-40451 по маршруту: посадочная площадка Капитоновка (25 км севернее г. Якутск) – аэродром Жиганск – посадочная площадка, подобранная с воздуха, в районе геоточки с координатами: 70°32'00"с. ш.; 122°01'00"в. д. (район реки Оленек). На борту ВС находились КВС и два пассажира.

Комиссией по расследованию установлено, что в 16:00 (время местное) КВС произвел взлет с аэродрома Жиганск и продолжил полет по маршруту в соответствии с планом.

Через 1 ч 20 мин полета КВС отметил рост температуры головок цилиндров двигателя (около 300°С) и температуры масла (100°С), что выше допустимых значений, в связи с чем принял решение о выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха. Обнаружив площадку, покрытую кустарником, КВС произвел вынужденную посадку. При выполнении вынужденной посадки ВС получило существенные повреждения. КВС и пассажиры не пострадали.

Комиссией по расследованию отмечено, что в нарушение требований РЛЭ самолета Ан-2 полет выполнялся в неполном составе экипажа (без второго пилота). КВС в нарушение требований пункта 2.22 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, выполнял функции КВС без квалификационной проверки и в отсутствие действующего медицинского заключения. КВС ранее имел авиационный инцидент, связанный с выполнением вынужденной посадки. Также установлено, что при выполнении 8 июля 2025 г. взлетов с посадочной площадки Капитоновка и аэродрома Жиганск, максимальная взлетная масса ВС Ан-2 RA-40451 была превышена примерно на 200 кг.

Комиссия по расследованию документарно выявила недостатки в проведении технических обслуживаний ВС Ан-2 RA-40451 с 2021 года. Бортовой самописец (барограф) на ВС не устанавливался.

Отмечено, что при составлении 19 июня 2025 г. договора аренды ВС Ан-2 RA-40451 без экипажа и технического обслуживания, выявлены неточности (номера двигателя и воздушного винта установленные на ВС не соответствовали номерам указанным в формулярах ВС).

Также отмечено, что комиссии не представилась возможность прибыть на место авиационного происшествия, находящегося в труднодоступной таежной местности, из-за невозможности организации такой доставки организациями региона и администрацией Республики Саха (Якутия).

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-40451 произошло при выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, непригодную для посадки самолетов, что привело к существенному повреждению воздушного судна.

В связи с отсутствием достаточного количества объективных данных и невозможностью осмотра воздушного судна и силовой установки из-за труднодоступности места АП, определить причину происшествия не представляется возможным.»

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ВС (самолетами) Ан-3Т RA-05884 и Ан-2 RA-40451 приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».