



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

12 февраля 2026 г.

Москва

№ 65-П

**О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов (самолет) «Дельфин-3» RA-0539G и (самолет-амфибия) Л-54 RA-2860G, воздушным судном (вертолет) R66 RA-06368 и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (самолет) «Лунь» RA-0464A**

28 мая 2025 г. днем при выполнении полета в районе острова Котлин (г. Кронштадт, Ленинградская область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (самолет) «Дельфин-3» RA-0539G частного лица, связанное с выполнением вынужденной посадки на водную поверхность и капотированием в результате признаков отказа механизма управления винтом изменяемого шага.

5 июля 2025 г. днем при выполнении полета в районе посадочной площадки «Аэродром Гостилицы» (Ленинградская область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром воздушного судна (самолет-амфибия) Л-54 RA-2860G частного лица, связанное с выполнением вынужденной посадки в результате отказа левого двигателя.

19 июля 2025 г. ночью при выполнении полета над акваторией озера Телецкое (Республика Алтай) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Robinson R66 RA-06368 частного лица, в результате его столкновения с водной поверхностью озера.

4 сентября 2025 г. днем при выполнении пробежки в районе населенного пункта Зимарово (Алекса́ндро-Невский район, Рязанская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (самолет) «Лунь» RA-0464A частного лица, в результате неправильного монтажа тросовой проводки системы продольного управления ВС.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с единичным экземпляром воздушного судна (самолет) «Дельфин-3» RA-0539G и (самолет-амфибия) Л-54 RA-2860, воздушным судном (вертолет) R66 RA-06368

и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (самолет) «Луень» RA-0464A 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 воздушные суда (далее – ВС), организаций, проводящих оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды, 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, организаций, проводящих оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды, 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 и инженерно-техническим персоналом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов (далее – ЕЭВС) (самолет) «Дельфин-3» RA-0539G и (самолет-амфибии Л-54 RA-2860G, воздушным судном (вертолет) R66 RA-06368 и единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭСВС) (самолет) «Луень» RA-0464A.

1.2.2. Собственникам и владельцам ВС допущенным к эксплуатации на основании акта оценки ВС на соответствие требованиям к летной годности гражданских ВС и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации:

проверить эксплуатационную документацию единичных экземпляров ВС на соответствие эксплуатационной технической документации прототипа ВС;

внести дополнения в эксплуатационную документацию ВС касаясь периодичности выполнения работ по техническому обслуживанию механизма управления винтом изменяемого шага, и информации об исключении неправильного соединения тросовой проводки системы управления самолетом при сборке ВС.

1.2.3. Внести в форму бортового журнала ВС сведения о количестве имеющихся перед вылетом в баках ВС топлива и его марку (октановое число),

маркировку применяемого масла в двигателе (двигателях), а также расчетную взлетную массу ВС.

1.2.4. В целях снижения риска для безопасности полетов, исключить применение некондиционных и нештатных горюче-смазочных материалов (далее – ГСМ), усилить входной контроль качества ГСМ, применять типы и марки топлива и масла, рекомендованных разработчиком авиадвигателей установленных на ВС.

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

требований статей 35 и 36 Воздушного Кодекса Российской Федерации, в части требований к летной годности гражданских ВС и допуска к эксплуатации гражданских ВС;

требований пунктов 2.8, 2.18, 2.20, 2.22, 2.27 и 2.28 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части обязанностей КВС перед полетом, наличия судовых документов и руководств на борту ВС, ведения бортового журнала ВС и внесении в него других сведений касательно технического обслуживания и поддержания летной годности ВС, поддержания ВС в пригодном для выполнения полетов состоянии и порядка выполнения технического обслуживания ВС;

требований пунктов 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части уведомительного порядка использования воздушного пространства и перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

действий экипажа при отказе двигателя (двигателях) на различных этапах полета;

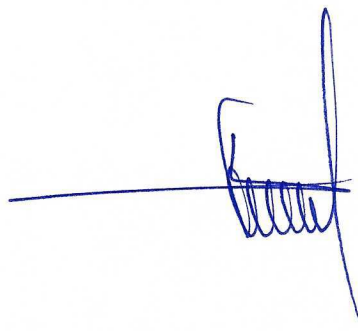
требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с отказом силовой установки, столкновением (угроза столкновения) с землей в управляемом полете, отказом или неисправностью систем, или компонента ВС за исключением силовой установки (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации в информационно-коммуникационной сети «Интернет», категориях SCF-PP, CFIT, SCF-NP);

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 25 февраля 2026 г.

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

Руководитель

A handwritten signature in blue ink, consisting of a horizontal line followed by several loops and a vertical stroke.

Д.В. Ядров

Манеев Дмитрий Александрович  
(495) 645 85 55 доб. 52-39

Приложение  
к приказу Федерального агентства  
воздушного транспорта  
от 12 февраля 2026 г. № 65-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами  
воздушных судов (самолет) «Дельфин-3» RA-0539G и (самолет-амфибия) Л-54  
RA-2860G, воздушным судном (вертолет) R66 RA-06368 и единичным  
экземпляром сверхлегкого воздушного судна (самолет) «Лунь» RA-0464A**

28 мая 2025 г. в целях авиации общего назначения (далее – АОН) в воздушном пространстве класса G над акваторией Финского залива выполнялся полет по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) (самолет) «Дельфин-3» RA-0539G. На борту ЕЭВС находились командир воздушного судна (далее – КВС) и пассажир.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что КВС после взлета продолжил полет не по заявленному маршруту, а по схеме стандартного прибытия по ПВП на посадочную площадку Бычье поле, и после выполнения виражей с креном 30° в районе третьего и четвертого разворотов на высоте 300 м, вывел ВС на посадочный курс и приступил к заходу на посадку. На удалении около 5 км до ВПП, на высоте 300 м и скорости 180 км/ч, КВС уменьшил режим работы двигателя и приступил к перестановке лопастей воздушного винта в положение «малый шаг». Из-за прерывания управляющего сигнала в механизме винта изменяемого шага (далее – ВИШ) лопасти воздушного винта (далее – ВВ) в положение «малый шаг» не установились, зеленое табло «ШАГ МАЛЫЙ» не высветилось. В результате произвольных действий с органами управления ВИШ, лопасти ВВ перешли в положение «большой шаг», мощность, необходимая для вращения ВВ, увеличилась, что привело к падению оборотов двигателя и тяги ВВ, а также препятствовало росту оборотов при перемещении рычага управления двигателем (РУД). КВС перевел самолет на снижение, выполнил отворот влево, в сторону береговой черты, и приступил к действиям по восстановлению работоспособности силовой установки. После неудачных попыток восстановления работоспособности силовой установки, КВС на высоте около 50 м и скорости 140 км/ч принял решение о выполнении вынужденной посадки на водную поверхность Финского залива и выпустил закрылки в посадочное положение. Перед приводнением вдоль береговой черты КВС, установив переключатель магнето ПМ-1 в положение «0», выключил двигатель и открыл двери кабины экипажа. Приводнение ВС произошло на скорости около 65 км/ч с последующим капотированием. В результате авиационного происшествия КВС и пассажир не пострадали, ЕЭВС существенно повреждено.

Комиссией по расследованию отмечено, что назначенный ресурс, установленный двигателю МЗ32АК по результатам оценки соответствия

требованиям к летной годности и к охране окружающей среды самолета «Дельфин-3» RA-0539G, превышает аналогичный ресурсный показатель, установленный сертификатом типа более чем в два раза. Эксплуатационная документация ЕЭВС «Дельфин-3» RA-0539G не содержит информации об ограничении максимально допустимого эксплуатационного значения суммарной угловой скорости применяемого воздушного винта V410 (не указан в сертификате типа). В нарушение требований пункта 5.3.3 Руководства по технической эксплуатации (РТЭ) сезонное техническое обслуживание (ТО) на ВС, двигателе и агрегатах не проводилось. Записи в формуляре самолета о выполнении сезонного обслуживания отсутствуют. Документы, подтверждающие выполнение сезонного ТО, не представлены. Согласно данным формуляра, на двигателе ВС ранее использовался топливный насос LUN 5151.02 № 922081. При осмотре ВС на месте авиационного происшествия обнаружен топливный насос LUN 5151.02 № 922061 (паспорт изготовителя на данный агрегат не представлен). В формулярах ВС и двигателя отсутствуют записи о выполнении работ по замене топливного насоса LUN 5151.02 № 922081. Согласно данным формуляра ВС, 21 марта 2015 г. выполнены не предусмотренные РТЭ работы по ремонту механизма управления ВИШ. В 2023 и 2025 годах на ВС при опробовании силовой установки возникали признаки неисправности механизма управления ВИШ, после чего выполнялись работы по снятию, осмотру и регулировке данного механизма, не предусмотренные РТЭ. Техническая документация по результатам выполненных работ не оформлялась. В нарушение требований пункта 4.2. РТЭ на ЕЭВС применялся автомобильный бензин АИ-98 (по РТЭ топливная система самолета заправляется автомобильным бензином марки АИ-92 по ГОСТу 2084-77).

Техническая эксплуатация ЕЭВС осуществлялась с нарушением установленных требований. По результатам исследований двигателя, проводки управления, топливного насоса, агрегатов и электропроводки системы зажигания установлено их удовлетворительное техническое состояние, и признаков их отказа не выявлено. По результатам стендовых испытаний системы управления ВИШ установлена ее неработоспособность, а на агрегатах и в электроразъемах цепи управления ВИШ обнаружены многочисленные механические и коррозионные повреждения. В процессе разборки и оценки технического состояния механизма управления ВИШ установлено, что колодки контактной системы редуктора, а также контактные кольца, отвечающие за «отслеживание» крайних положений вала (отключение электродвигателя), покрыты коррозией и солями жесткости воды, изоляция одного из питающих проводов электродвигателя разрушена, наиболее вероятно, вследствие длительной эксплуатации.

Так же отмечено, что на ЕЭВС «Дельфин-3» RA-0539G установлена бортовая радиостанция ICOM вместо радиостанции Briz. KBC, в нарушение требований пункта 5.6 «Действия пилота при вынужденной посадке» Руководства по летной эксплуатации ЕЭВС «Дельфин-3» RA-0539G (далее – РЛЭ), принял решение на выпуск закрылков при посадке на водную поверхность и топливный кран в положение «Закрыто» не установил.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом «Дельфин-3» RA-0539G произошло днем, в визуальных метеорологических условиях вследствие капотирования самолета при вынужденной посадке на водную поверхность. Вынужденная посадка была обусловлена восприятием КВС признаков отказа механизма управления ВИШ как отказ двигателя.

Авиационному происшествию способствовало сочетание следующих факторов:

- отсутствие в РЛЭ рекомендаций КВС по действиям при отказе механизма управления ВИШ в полете;
- отсутствие в РТО требований по техническому обслуживанию механизма управления ВИШ.»

5 июля 2025 г. в целях АОН в воздушном пространстве класса G Ленинградской области выполнялся полет по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) (самолет-амфибия) Л-54 RA-2860G. На борту ЕЭВС находились командир воздушного судна (далее – КВС) и два пассажира.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что во время выполнения полета КВС получил информацию от диспетчера местного диспетчерского пункта (далее – МДП) о введении режима «Ковер» и произвел посадку на озеро Борисовское. После снятия режима «Ковер», КВС выполнил взлет и дальнейшее следование по маршруту на высоте 300 м и скорости около 180 км/ч. Через 2 мин после прохождения населенного пункта Лебяжье КВС по показаниям приборов контроля работы силовых установок определил увеличение температуры масла более 120°C (рекомендуемая температура 90° – 110°C) в левом двигателе, падение давления масла левого двигателя менее 1.5 bar (рабочий диапазон давления масла 2.0 – 5.0 bar при оборотах двигателя более 3500 об/мин), и уменьшил его режим работы. Увеличение температуры масла более 125°C привело к самовыключению левого двигателя. КВС увеличил режим работы правого двигателя до взлетного, однако из-за недостатка тяги полет выполнялся со снижением и уменьшением скорости. Для исключения выхода на режим сваливания ВС в полете, КВС принял решение на выполнение вынужденной посадки на автотрассу. На пробеге, после посадки, ЕЭВС столкнулось левой консолью крыла с дорожным знаком, изменило направление движения и в последующем сошло с дорожного покрытия, опрокинувшись в кювет. В результате авиационного происшествия КВС и пассажиры не пострадали, ЕЭВС получило существенные повреждения.

Комиссией по расследованию отмечено, что в топливных баках ЕЭВС (самолет-амфибия) Л-54 RA-2860G находился бензин с октановым числом 86-87. Согласно «Сервисной инструкции по выбору подходящих эксплуатационных жидкостей для двигателей Rotax серий 912 i, 912 и 914» не рекомендуется использовать автомобильный бензин с октановым числом по исследовательскому методу ниже 95.

В соответствии с заключением исследований проб масла, отобранных с двигателей ЕЭВС самолета-амфибии Л-54 RA-2860G, определено моторное автомобильное масло, содержащее пакет присадок, молибдена, со значительным количеством механических примесей различного содержания и загрязнений из окружающей среды. С учетом требований «Руководства по обслуживанию на двигатель Rotax 914» (редакция 2/ревизия 2 от 1 февраля 2015 г.) применение масла с модификаторами трения недопустимо.

Также отмечено, что в соответствии с пунктом 2.22 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, установленная форма бортового журнала не предусматривает внесение сведений о количестве имеющихся перед взлетом в баках ВС топлива и масла в двигателе (двигателях), а также рассчитанной экипажем взлетной массы ВС, что не позволило объективно оценить полноту выполненной экипажем подготовки к полету.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом-амфибией Л-54 RA-2860G произошло днем в визуальных метеорологических условиях при выполнении вынужденной посадки на автомобильную дорогу с отказавшим левым двигателем в результате столкновения ВС в процессе пробега с дорожным знаком, схода самолета в кювет и его повреждения.

Заправка ВС автомобильным бензином с октановым числом, не соответствующим минимальным требованиям по эксплуатации двигателей Rotax 914, явилась причиной самовыключения в полете левого двигателя из-за прогара поршня № 2, снижения тяговых характеристик правого двигателя и, как следствие, – невозможности продолжения полета на одном работавшем двигателе.».

19 июля 2025 г. в целях АОН ночью в воздушном пространстве класса С и G Алтайского края по правилам визуального полета (далее – ПВП) выполнялся полет ВС (вертолет) R66 RA-06368. На борту вертолета находились КВС и пассажир.

Комиссией по расследованию установлено, что 17 июля 2025 г. КВС подал план на использование воздушного пространства 18 июля 2025 г. и 19 июля 2025 г. для ВС (вертолет) R44 RA-05572 (вместо R66 RA-06368) по маршруту: посадочная площадка Кудаево (Серпуховской район, Московская область) – посадочная площадка Павлово (Нижегородская область) – посадочная площадка Сарманово (Республика Татарстан) – посадочная площадка Калачево (Челябинская область) – посадочная площадка Марьяновка (Омская область) – посадочная площадка Евсино (Новосибирская область) – посадочная площадка Артыбаш (Алтайский край).

18 июля 2025 г. КВС выполнил перелет до посадочной площадки Калачево и после организованного отдыха продолжил следование по маршруту 19 июля 2025 г. После посадки и дозаправки ВС на промежуточной посадочной

площадке Евсино, на борт ВС поднялось еще 3 пассажира, среди которых был собственник ВС. Собственник ВС внес изменения в маршрут полета и попросил следовать на посадочную площадку (таежная заимка), расположенную в 82 км северо-восточнее заявленной посадочной площадки Артыбаш. КВС отклонился от маршрута полета влево и по мобильному телефону вышел на связь с диспетчером МДП с докладом о выполненной посадке на посадочную площадку Артыбаш. Выполнив посадку на таежной заимке, КВС высадив 3 пассажиров, выполнил дозаправку топливом, произвел взлет и следование до посадочной площадки Артыбаш. При заходе на посадку ночью на посадочную площадку Артыбаш КВС отметил неустойчивую работу GPS и принял решение выполнить повторный заход. При выполнении разворота ВС столкнулось с водной поверхностью озера. В результате авиационного происшествия КВС и пассажир получили серьезные телесные повреждения, ВС затонуло в озере на глубине более 100 м.

Комиссией по расследованию отмечено, что перегонный полет приобретенного ВС выполнялся без действующего сертификата летной годности, в отсутствие доверенности от собственника ВС, аварийного радиомаяка на борту ВС, необходимого технического обслуживания ВС и наличия технических дефектов. Эксплуатационно-техническая документация ВС в комиссию по расследованию не представлена, оценить качество и полноту выполненного на ВС технического обслуживания не представилось возможным.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом R66 RA-06368 произошло в результате его столкновения с водной поверхностью озера.

Из-за нахождения ВС в недоступном месте и отсутствия данных средств объективного контроля установить причины и способствующие факторы авиационного происшествия не представляется возможным.»

4 сентября 2025 г. с целью проверки работы двигателя и систем собранного единичного экземпляра сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭСВС) (самолет) «Лунь» RA-0464A при выполнении пробеге по асфальтированной автомобильной дороге произошло отделение (отрыв) ВС от земной поверхности и набор высоты с последующим уменьшением скорости, сваливанием ВС на правое полукрыло и столкновением с земной поверхностью (удаление около 100 м от места отрыва) с углом тангажа на пикирование более 60°. В результате авиационного происшествия пилот погиб, ВС разрушено.

Комиссией по расследованию установлено, что ранее собственник ВС и пилот доставили ЕЭСВС (самолет) «Лунь» RA-0464A в разобранном виде в населенный пункт Зимарово (Александровский район, Рязанская область) и выполнили его сборку. На этапе сборки ЕЭСВС были перепутаны местами установки тросы управления рулем высоты (при проверке системы управления ВС, камерой видеонаблюдения зафиксированы противоположные отклонения руля высоты относительно отклонений ручки управления).

Комиссией по расследованию отмечено, что 27 марта 2025 г. истек срок действия сертификата летной годности ЕЭСВС (самолет) «Лунь» RA-0464A. В карте данных сертификата летной годности ЕЭСВС заводской номер двигателя не совпадает с номером двигателя, установленного на ВС. В эксплуатационной документации ЕЭСВС «Лунь» RA-0464A отсутствует процедура проверки правильности подсоединения тросов управления при выполнении сборки. Пилотом ЕЭСВС (самолет) «Лунь» RA-0464A в поданном плане на использование воздушного пространства 4 сентября 2025 г. указано ВС с индексом A25087A. 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 ЕЭ СВС самолетом «Лунь» RA-0464A произошло вследствие неправильного монтажа (перепутывания мест крепления) тросовой проводки в системе продольного управления самолетом, что после отрыва от земли привело к потере управления самолетом по тангажу, выходу на закритические углы атаки и режим сваливания.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- устройство системы тросовой проводки управления самолетом по тангажу, которая не исключает возможность неправильного соединения (перепутывание мест крепления) ее элементов;

- невыявление неправильного монтажа системы продольного управления при проведении проверки системы управления самолетом после сборки воздушного судна;

- недостатки конструкции ВС, которые исключают проведение без посторонней помощи, предписанной РЛЭ предполетной проверки правильности отклонения руля высоты при штатном нахождении пилота на своем рабочем месте.».

Подробная информация о результатах расследований авиационных происшествий с ЕЭСВС (самолет) «Дельфин-3» RA-0539G и (самолет-амфибия) Л-54 RA-2860G, ВС (вертолет) R66 RA-06368, ЕЭСВС «Лунь» RA-0464A приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».