



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**П Р И К А З**

20 июля 2015

Москва

№ 431

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами «Вимана» RA-0211A, Як-18Т RA-44334, Zlin Z-42M RA-2304G, EV-97 HARMONY RA-1725G, САПСАН RA-0390A**

02.08.2014 в районе населенного пункта Нижнее Городище (Пермский край) произошла катастрофа сверхлегкого воздушного судна «Вимана» RA-0211A ООО «Кондор» (сертификата эксплуатанта не имеет).

06.09.2014 в районе населенного пункта Крутчик (Липецкая область) произошла катастрофа самолета Як-18Т RA-44334 частного лица.

20.09.2014 в районе посадочной площадки Мурмаши (Мурманская область) произошла катастрофа самолета Zlin Z-42M RA-2304G частного лица.

03.11.2014 в районе населенного пункта Раздольное (Владимирская область) произошла катастрофа самолета EV-97 HARMONY RA-1725G ООО «АЭРОТЕХ» (сертификата эксплуатанта не имеет).

16.06.2015 в районе населенного пункта Зюзино (Астраханская область) произошло авиационное происшествие без человеческих жертв с самолетом САПСАН RA-0390A частного лица.

Все указанные авиационные происшествия произошли в результате выхода самолета на режим сваливания. Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий 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 18.06.1998 № 609, и пунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации до 01.08.2015 довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных

центров, центров по сертификации единичных экземпляров воздушных судов (ЕЭВС), эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения (АОН).

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС и эксплуатантам воздушных судов АОН:

2.1. изучить с летным составом настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами «Вимана» RA-0211A, Як-18T RA-44334, Zlin Z-42M RA-2304G, EV-97 HARMONY RA-1725G, САПСАН RA-0390A, размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.2. провести занятия с летным составом по изучению руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов воздушных судов в части учета:

ограничений при выполнении пилотажа;

изменений тяговых характеристик силовой установки воздушного судна в зависимости от внешних условий;

изменений характеристик устойчивости и управляемости воздушного судна на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении угла крена;

рекомендаций по выводу воздушного судна из предсрывных режимов и режимов сваливания, а также по действиям при отказе двигателя в полете и предотвращению выхода воздушного судна на режим (скорости) сваливания.

3. Руководителям авиационных учебных центров гражданской авиации при проведении занятий со слушателями (кандидатами на получение свидетельства пилота) обратить внимание на наиболее характерные нарушения и ошибки при пилотировании воздушных судов, которые могут привести к потере управляемости в полете, на правильное и качественное выполнение пилотажа и вывода воздушного судна из предсрывных режимов и режимов сваливания, а также на технику пилотирования при выполнении ухода на второй круг.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько

**Обстоятельства авиационных происшествий с самолетами  
«Вимана» RA-0211A, Як-18Т RA-44334, Zlin Z-42M RA-2304G,  
EV-97 HARMONY RA-1725G, САПСАН RA-0390A**

02.08.2014 на самолете «Вимана» RA-0211A выполнялся демонстрационный полет в рамках фестиваля «Свободное небо», проводившегося в населенном пункте Нижнее Городище Пермского края.

В заключительной части программы пилот (далее – КВС) пролетел над взлетно-посадочной полосой (ВПП) на высоте примерно 10 м, затем с набором высоты 100 м выполнил правый разворот на 180°. В горизонтальном полёте выпустил механизацию крыла (предкрылки и закрылки) и пролетел над ВПП на минимально допустимой скорости. В дальнейшем при выполнении левого разворота с увеличением левого крена произошло сваливание воздушного судна. В результате самолёт столкнулся с земной поверхностью с углом наклона траектории примерно 80° в перевёрнутом положении. КВС погиб.

В ходе расследования установлено:

1. Самолет «Вимана» RA-0211A единичный экземпляр воздушного судна (ЕЭВС) 03.1887 не имел сертификата лётной годности.

2. Обучение по программе подготовки пилотов сверхлегких воздушных судов пилот проходил в АНО «Уфимский учебно-методический центр малой авиации», не имеющей сертификата авиационного учебного центра. В дальнейшем при прохождении подготовки по специальности «Пилот-инструктор» пилотом были представлены фиктивные данные о ранее полученном свидетельстве пилота.

По заключению комиссии по расследованию:

«Катастрофа самолета ЕЭВС «Вимана» RA-0211A произошла, наиболее вероятно, в результате его вывода на режим сваливания при выполнении разворота на малой высоте и скорости. Из-за недостатка высоты для выхода из режима сваливания произошло столкновение ВС с земной поверхностью. Авиационное происшествие стало возможным вследствие ошибок КВС в технике пилотирования и невыполнения рекомендаций Руководства по лётной эксплуатации (РЛЭ) по выполнению разворотов».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом «Вимана» RA-0211A приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет по адресу: [www.mak.ru/russian/investigations/2014/report\\_ra-0211a.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-0211a.pdf).

06.09.2014 в районе населенного пункта Крутчик Липецкой области произошла катастрофа самолета Як-18Т RA-44334 частного лица.

После взлета и набора высоты полет выполнялся в сторону населенного пункта Крутчик, где КВС начал выполнять энергичное маневрирование с кренами от 45° до 80°. При выполнении третьего захода с углами крена до 45°, на скорости 150 км/ч, высоте примерно 45 м произошло сваливание самолета и столкновение с земной поверхностью. КВС и три пассажира погибли.

Маневры выполнялись на высотах менее 50 м, что является нарушением требований РЛЭ самолета Як-18Т и пункта 3.129 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

В ходе расследования установлено:

- КВС не был допущен к полетам на самолете Як-18Т;
- на момент происшествия у КВС закончился срок действия медицинского заключения ВЛЭК (не пройден очередной периодический медицинский осмотр);
- на момент выполнения полета истек срок действия сертификата летной годности воздушного судна;
- в нарушение установленных требований, на борту воздушного судна отсутствовали судовые документы;
- на самолете не была установлена аппаратура регистрации параметров полета и аварийный радиомаяк АРМ - 406П.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета Як-18Т RA-44334 явился его вывод на режим сваливания при выполнении энергичных маневров на предельно малой высоте».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Як-18Т RA-44334 приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет по адресу: [www.mak.ru/russian/investigations/2014/report\\_ra-44334.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-44334.pdf).

20.09.2014 в районе посадочной площадки Мурмаши Мурманской области произошла катастрофа самолета Zlin Z-42M RA-2304G частного лица.

Полет выполнялся в районе посадочной площадки Мурмаши с пассажиром на борту. В районе третьего разворота самолет сделал вираж и выполнил полет ко второму развороту, где произошло сваливание самолета и столкновение с земной поверхностью. КВС и пассажир погибли.

При расследовании установлено, что в результате отсутствия контроля за расходом топлива произошла полная выработка топлива из правого бака с последующим выключением двигателя. Пилот самолета при попытке восстановить работу топливной системы пытался запустить двигатель и упустил контроль за параметрами полета, что привело к выходу самолета на критические углы атаки и его сваливанию.

В ходе расследования установлено:

- КВС имел свидетельство пилота гражданской авиации Республики Беларусь, срок действия которого истек 31.05.2014, и свидетельство авиационного специалиста (пилота) государственной авиации Российской Федерации с допуском к полетам на самолете Zlin Z-42M в качестве КВС и пилота-любителя;
- КВС справку о прохождении ВЛЭК сфальсифицировал;

- полет выполнялся в отсутствие сертификата летной годности;
- в нарушение установленных требований, на борту воздушного судна отсутствовали судовые документы.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с ЕЭВС Zlin Z-42M RA-2304G явился вывод самолета на закритические углы атаки после остановки двигателя в полете, что привело к сваливанию самолета, столкновению его с землей, гибели КВС и пассажира.

Причиной остановки двигателя в полете, наиболее вероятно, явилось прекращение подачи топлива в двигатель из-за ошибочных действий экипажа при эксплуатации топливной системы самолета в полете».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Zlin Z-42M RA-2304G приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет по адресу: [www.mak.ru/russian/investigations/2014/report\\_ra-2304g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-2304g.pdf).

03.11.2014 произошла катастрофа самолета EV-97 HARMONY RA-1725G в районе населенного пункта Раздольное Владимирской области.

Пилот-инструктор и слушатель на борту взлетели с посадочной площадки Воскресенск для выполнения учебно-тренировочного полета по маршруту. При подлете к посадочной площадке «Раздолье» пилот-инструктор принял решение о выполнении незапланированной посадки на данную посадочную площадку. Проход над ВПП был выполнен на высоте 10 – 15 м. Заход на посадку осуществлялся визуально, с выполнением правого виража с креном 30° на высоте 50 м. Вывод из четвертого разворота был осуществлен на высоте 50 м, что является нарушением РЛЭ самолета EV-97 HARMONY. В этот момент был произведен выпуск тормозных щитков на угол 50° (без промежуточного положения щитков в 15°) на скорости полета 150 км/ч, в нарушение РЛЭ самолета EV-97 HARMONY. Пилот-инструктор на этапе выполнения захода на посадку не осуществлял необходимый контроль за действиями слушателя и не предпринимал каких-либо действий по недопущению и (или) корректировке его ошибочных действий. Перед касанием основными стойками шасси ВПП пилот-инструктор взял управление самолетом на себя. В момент касания шасси ВПП пилот-инструктор перевел рукоятку управления двигателем (РУД) в положение «Максимальное», а ручку управления самолетом (РУС) взял на себя, тем самым прекратив выполнение посадки.

После прекращения посадки пилот-инструктор не перевел самолет в горизонтальный полет и не увеличил скорость полета до величины, установленной для перевода щитков во взлетное положение. В ходе дальнейшего полета щитки находились в посадочном положении 50°. После установки РУД во взлетное положение и взятия РУС «на себя» самолет перешел на кабрирование с потерей скорости до 60 км/ч. При достижении этой скорости из-за срыва потока началась тряска самолета и появилась тенденция к увеличению левого крена. Ввиду того, что самолет двигался в сторону лесного массива, экипаж начал создавать правый крен. В процессе доворота вправо КВС уменьшил режим работы двигателя. При подлете к границе леса с высотой деревьев 25 – 27 м пилот-инструктор увеличил угол тангажа,

что привело к потере скорости самолета до значения менее 60 км/ч и его сваливанию.

В результате столкновения с землей самолет разрушился, пилот-инструктор погиб, слушатель получил серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы самолета EV-97 RA-1725G явился его вывод на режим сваливания при выполнении ухода на второй круг с касанием.

Способствующим фактором явилась неуборка щитков во взлетное положение».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом EV-97 HARMONY RA-1725G приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет по адресу: [www.mak.ru/russian/investigations/2014/report\\_ra-1725g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-1725g.pdf).

16.06.2015 в районе населенного пункта Зюзино Липецкой области произошло авиационное происшествие без человеческих жертв с самолетом САПСАН RA-0390А частного лица.

В процессе разворота на посадочный курс самолет потерял скорость и коснулся земной поверхности левым крылом и носовой стойкой, что привело к капотированию воздушного судна. Пилот не пострадал.

В ходе расследования установлено:

- пилот, гражданин Казахстана, не имеет свидетельства пилота гражданской авиации Российской Федерации;
- полет выполнялся в отсутствие сертификата летной годности;
- в нарушение установленных требований, на борту воздушного судна отсутствовали судовые документы.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с самолетом ЕЭВС САПСАН RA-0390А явилась ошибка в технике пилотирования, выразившаяся в потере поступательной скорости при выполнении четвертого разворота при заходе на посадку, что привело к сваливанию воздушного судна на левое крыло и столкновению с земной поверхностью.

Способствующим фактором явилась недостаточная подготовка и отсутствие опыта пилотирования у лица, выполнявшего полет».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом САПСАН RA-0390А приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет по адресу: [www.mak.ru/russian/investigations/2015/report\\_ra-0390a.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2015/report_ra-0390a.pdf).