



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

23 мая 2014

Москва

№ 283

О реализации мероприятий по результатам  
расследований авиационных происшествий с самолетами  
ЕХ-350 RA-0327G и Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G

02.06.2013 в районе посадочной площадки Большое Грызлово (Московская область) при выполнении демонстрационного полета произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета ЕХ-350 RA-0327G, принадлежащего частному лицу.

01.09.2013 в районе посадочной площадки Первушино (Республика Башкортостан) при выполнении тренировочного полета произошла катастрофа ЕЭВС самолета Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G, принадлежащего частному лицу.

Указанные авиационные происшествия произошли в результате выполнения пилотами фигур сложного и высшего пилотажа, запрещенных на данных типах воздушных судов. 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 подпунктом 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:

1.1. до 06.06.2014 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения (АОН), авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС;

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

1.2.1 изучить с летным составом воздушных судов АОН настоящий приказ и окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС самолетов ЕХ-350 RA-0327G и Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G, размещенные

СЗ МТУ ВТ ФАВТ

Рх. № 1992 Дата 11.06.2014



на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. повторно довести до сведения летного состава легких и сверхлегких воздушных судов АОН требования:

главы XXVIII «Требования к безопасности полетов воздушных судов при выполнении демонстрационных полетов» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Минобороны России, Минтранса России и Росавиакосмоса от 31.03.2002 № 136/42/51;

«Технические требования к ЕЭВС АОН», Приложение 1, пункт 1 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118;

«Правила подготовки к полету» (пункты 2.1-2.8), «Руководства и судовые документы» (пункты 2.20; 2.21) Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

«Командир воздушного судна АОН» (пункты 13-16) Федеральных авиационных правил «Требования по авиационной безопасности к эксплуатантам авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 27.03.2003 № 29;

1.2.3. повторно изучить с летным составом, выполняющим полеты на легких и сверхлегких воздушных судах АОН, приказ Росавиации от 12.04.2013 № 206 «Об авиационных происшествиях с самолетами Ил-103 RA-61912 и Як-18Т RA-44422», приказ Росавиации от 28.10.2013 № 712 «Об авиационных происшествиях с самолетами «Стриж К-10» RA-1482G, Х-32 Бекас-АС RA-0502G и вертолетом IAR-316В RA-1881G», акцентировав внимание на целях и режимах полета, предусмотренных и разрешенных РЛЭ данного типа, ограничениях на выполнение фигур сложного и высшего пилотажа.

1.3. Напомнить руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих ВС, авиационных учебных центров и собственникам ВС об ответственности, в соответствии с законодательством Российской Федерации, за выполнение полетов при отсутствии или с истекшим сроком действия сертификата летной годности.

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

Руководитель



А.В. Нерадько



от 23 мая 2014 № 223

**Обстоятельства авиационных происшествий  
с ЕЭВС самолетов EX-350 RA-0327G и X-32-912УТ «Бекас» RA-1264G**

02.06.2012 в районе посадочной площадки Большое Грызлово (Московская область) при выполнении демонстрационного полета произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета EX-350 RA-0327G, принадлежащего частному лицу.

Пилот самолета участвовал в проводившемся на посадочной площадке Большое Грызлово чемпионате города Москвы по самолетному спорту (высший пилотаж на поршневых самолетах).

В соответствии с пунктом 7 раздела 1 «Общие требования» Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, для ЕЭВС разрешены только неакробатические полеты. Организаторами соревнований при допуске к участию в соревнованиях ЕЭВС самолета EX-350 RA-0327G были нарушены указанные требования.

При проведении судебно-химических исследований в крови пилота установлено наличие 0,66 промилле этилового спирта, что соответствовало легкой степени алкогольного опьянения.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета EX-350 RA-0327G (далее - комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета EX-350 RA-0327G) также было установлено, что после проведения официального закрытия чемпионата по просьбе организаторов пилот решил продемонстрировать элементы своей программы по свободному пилотажу. Выполняя демонстрационный полет, пилот неоднократно нарушал нижний предел безопасной высоты, выводя самолет после выполнения фигур высшего пилотажа на высотах ниже 100 метров. При выполнении фигуры высшего пилотажа «плоский штопор» на небезопасной высоте самолет столкнулся с землей, пилот погиб.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета EX-350 RA-0327G:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета ЕЭВС «EX-350» RA-0327G явилось выполнение пилотом самолета фигуры высшего пилотажа – «плоского штопора» на высоте, не позволившей ему безопасно вывести самолет в горизонтальный полет, что привело к столкновению воздушного судна с земной поверхностью.

К вероятному фактору, способствовавшему возникновению катастрофической ситуации в полете, следует отнести наличие у пилота легкой степени опьянения».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в



окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета ЕХ-350 RA-0327G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report\\_ra-0327g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-0327g.pdf).

01.09.2013 в районе посадочной площадки Первушино (Республика Башкортостан) произошла катастрофа ЕЭВС самолета Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G, принадлежащего частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G (далее - комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G) было установлено, что полеты на ЕЭВС самолета Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G выполнялись с нарушениями требований воздушного законодательства Российской Федерации. Пилот самолета использовал сфальсифицированный медицинский сертификат. На момент авиационного происшествия срок действия сертификата летной годности самолета истек. На планере воздушного судна было нанесено два государственных регистрационных номера: на крыле «RA-1264G», на форкиле «RA-1402G». При выполнении полета на борту находился неоформленный пассажир.

Пилот самолета выполнял полет с элементами фигур сложного пилотажа, что не допускается ограничениями карты данных сертификата летной годности. В полете, закончившемся авиационным происшествием, пилот, вероятно, пытался выполнить фигуру сложного пилотажа типа «петля». При выполнении фигуры, в результате воздействия на конструкцию планера нерасчетных нагрузок, произошло разрушение узлов крепления правого крыла. Самолет потерял управляемость, упал в озеро Ильмурзино и затонул. Пилот и пассажир погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G:

«Катастрофа самолета Х-32 «Бекас» RA-1264G произошла в результате выполнения пилотом фигур сложного пилотажа, запрещенных для выполнения на данном ВС, что привело к возникновению нагрузок на конструкцию, превышающих расчетные, под воздействием которых произошло разрушение в полете узла крепления подкосов правой плоскости крыла и отделение ее от фюзеляжа».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета Х-32-912УТ «Бекас» RA-1264G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report\\_ra-1264g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-1264g.pdf).