



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

**П Р И К А З**

*17 ноября 2023г.*

Москва

№ 1034-П

**О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна СТЕПНИК RA-0451А и единичным экземпляром воздушного судна самолетом «Беркут» RA-0485G**

5 августа 2022 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Теплое (Веневский район, Тульская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭ СВС) автожиром СТЕПНИК RA-0451А частного лица вследствие потери работоспособности пилота.

3 апреля 2023 г. днем при выполнении взлета с посадочной площадки в районе населенного пункта Средняя Ахтуба (Среднеахтубинский район, Волгоградская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолетом «Беркут» RA-0485G частного лица вследствие потери управления по тангажу.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭ СВС автожиром СТЕПНИК RA-0451А и ЕЭВС самолетом «Беркут» RA-0485G 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), авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на легкие и/или сверхлегкие ВС, организаций по техническому обслуживанию, проводящих оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды, 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, организаций по техническому обслуживанию, проводящих оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭ СВС автожиром СТЕПНИК RA-0451A и ЕЭВС самолетом «Беркут» RA-0485G.

1.2.2. При проверке эксплуатационно-технической документации (ЭТД) ВС, допускаемых к эксплуатации на основании акта оценки воздушного судна на соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды и имеющих серийно выпускаемые прототипы, использовать положения документации ВС прототипов, а также проконтролировать наличие положений по проверке системы продольного управления после сборки ВС.

1.2.3. Произвести цветовую маркировку тросов управления системы продольного управления ВС и, при необходимости, внести изменения в ЭТД.

1.2.4. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

требований пунктов 109, 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части представления плана полета ВС в органы обслуживания воздушного движения, уведомительного порядка использования воздушного пространства класса «G» и перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

требований пунктов 1.3, 1.10 и 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетными диспетчерами) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, в части выполнения функций членов экипажа при наличии действующего свидетельства с соответствующими квалификационными отметками, ведения записей об опыте летной эксплуатации ВС и наличия действующей квалификационной проверки;

требований пунктов 2 и 8.6 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

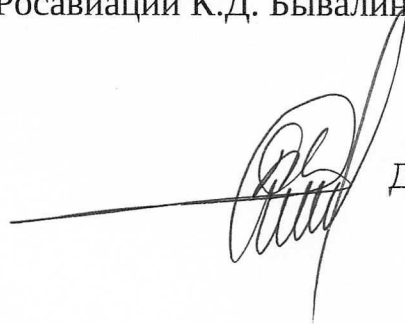
образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением», утвержденных приказом Минтранса России от 10 декабря 2021 г., в части наличия медицинского заключения и недопущения к выполнению функций, в соответствии с квалификационными отметками, обладателей свидетельств авиационного персонала, не имеющих медицинского заключения или имеющих медицинские заключения с истекшим сроком действия;

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей работоспособности лиц, находящихся на борту ВС и потерей управления в полете (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации в информационно-коммуникационной сети «Интернет», категории MED и LOC-I).

1.3. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 15 декабря 2023 г.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на и.о. начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации К.Д. Бывалину.

Руководитель



Д.В. Ядров



Приложение  
к приказу Росавиации

от «17» ноября 2023 г. № 1034-П

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна СТЕПНИК RA-0451A и единичным экземпляром воздушного судна самолетом «Беркут» RA-0485G**

5 августа 2022 г. днем выполнялся полет единичного экземпляра сверхлегкого воздушного судна (далее – ЕЭ СВС) автожира СТЕПНИК RA-0451A по маршруту: посадочная площадка Шумейка (Саратовская область) – посадочная площадка Заря (Тамбовская область) – посадочная площадка Новинки (Московская область). На борту автожира находился пилот (собственник ЕЭ СВС).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию АП) установлено, что командир воздушного судна (далее – КВС) после выполнения взлета с посадочной площадки Заря и набора высоты 50 м, выполнил левый разворот для выхода на линию заданного пути и дальнейший полет в направлении посадочной площадки Новинки на высоте около 250 м и скорости 130 км/ч. КВС вышел на связь с диспетчером Калужского центра обслуживания воздушного движения и передал информацию о дальнейшем маршруте и расчетном времени пролета маршрутной точки. В расчетное время КВС на связь с диспетчером не вышел. Информация об АП поступила в МЧС Тульской области от очевидца события. В результате АП КВС погиб, автожир при ударе о земную поверхность получил значительные повреждения.

Согласно экспертному заключению акта судебно-медицинской экспертизы, КВС к моменту столкновения летательного аппарата с земной поверхностью не находился в активной рабочей позе, что может свидетельствовать о потере им работоспособности в полете.

Установлено, что КВС выполнял полеты в отсутствие действующего медицинского заключения. В формулярах ЕЭ СВС и авиационного двигателя отсутствовали записи о проведенных работах и наработке.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, авиационное происшествие с ЕЭ СВС автожиром СТЕПНИК RA-0451A произошло из-за потери работоспособности КВС в полёте.

Срок действия медицинского заключения КВС закончился 27.04.2018.».

3 апреля 2023 г. с посадочной площадки населенного пункта Средняя Ахтуба (Среднеахтубинский район, Волгоградская область) выполнялся взлет единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета «Беркут» RA-0485G. На борту самолета находился пилот (собственник ЕЭВС).

Комиссией по расследованию АП установлено, что пилот для выполнения полетов прибыл на площадку с разобранным ЕЭВС самолетом «Беркут» RA-0485G



(транспортировочное состояние), самостоятельно собрал его и приступил к взлету. На высоте около 20 м, в процессе левого разворота, самолет с углом тангажа на пикирование около 30° перешел на снижение, столкнулся с земной поверхностью (на удалении 600 м от места начала разбега) и перевернулся. В результате АП пилот погиб, самолет разрушен.

При осмотре ЕЭВС на месте катастрофы комиссией по расследованию АП зафиксировано неправильное соединение тросовой проводки системы продольного управления (от ручки управления самолетом к рулю высоты).

Установлено, что пилот выполнял полет в отсутствие уведомления органов ОрВД, действующего свидетельства пилота гражданской авиации и медицинского заключения. Сертификат летной годности ЕЭВС самолета «Беркут» RA-0485G по окончании срока действия в 2012 году далее не продлевался. Отсутствуют записи в эксплуатационной документации ВС, формулярах самолета и двигателя об оперативном и периодическом техническом обслуживании. 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 ЕЭВС самолётом «Беркут» RA-0485G произошло на этапе взлёта вследствие неправильной сборки (перепутывания соединений) тросов управления в системе продольного управления самолётом, что сразу после отрыва от земли привело к потере управления самолётом по тангажу, его снижению и столкновению с землёй.

Наиболее вероятно, способствующими факторами явились:

- конструктивная особенность самолёта, не исключающая возможность неправильной сборки системы продольного управления;
- невыявление недостатков при утверждении РТЭ и РТО ЕЭВС «Беркут» в части отсутствия в них положений по проверке системы продольного управления после сборки самолёта из транспортировочного положения (в документах на СВС Х-32 «Бекас» – прототип ЕЭВС «Беркут» такие положения имеются);
- отсутствие на ЕЭВС «Беркут» приборов, индицирующих положение руля высоты, что делает практически невозможным выполнение пилотом без посторонней помощи (с земли) положений РЛЭ ЕЭВС по предполетной проверке правильности отклонения руля высоты.»

Подробная информация о результатах расследований авиационных происшествий с ЕЭ СВС автожиром СТЕПНИК RA-0451А и самолетом «Беркут» RA-0485G приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».