



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

**ПРИКАЗ**

28 октября 2013

Москва

№ 412

**Об авиационных происшествиях с самолетами  
«Стриж К-10» RA-1482G, X-32 Бекас-АС RA-0502G  
и вертолетом IAR-316B RA-1881G**

Анализ причин авиационных происшествий с воздушными судами авиации общего назначения указывает на большое число событий, связанных с потерей управляемости в полете в результате выполнения недопустимых маневрирований с нарушением ограничений руководства по летной эксплуатации или карты данных сертификата летной годности единичного экземпляра воздушного судна.

За период с 2005 года по этим причинам произошло 26 авиационных происшествий, из которых 19 закончились катастрофами с гибелью 18 пилотов и 19 пассажиров.

10 из 26 авиационных происшествий были связаны с сознательным нарушением правил выполнения полетов и недооценкой пилотами своих навыков выполнения акробатических полетов. В ряде случаев пилоты идут на нарушения даже не смотря на то, что предупреждающие надписи о недопустимости выполнения фигур акробатического пилотажа нанесены непосредственно на приборной доске.

Примерами подобных авиационных происшествий являются приведенные в приложении к настоящему приказу обстоятельства авиационных происшествий с самолетами «Стриж К-10» RA-1482G, X-32 Бекас-АС RA-0502G и вертолетом IAR-316B RA-1881G.

В соответствии с 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 в срок до 08.11.2013 довести настоящий приказ до эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения и авиационных учебных центров.

2. Рекомендовать эксплуатантам воздушных судов авиации общего назначения и руководителям авиационных учебных центров и центров по сертификации единичных экземпляров воздушных судов:

2.1. изучить с летным составом настоящий приказ и окончательные отчеты по

результатам расследования авиационных происшествий с самолетами «Стриж К-10» RA-1482G, Х-32 Бекас-АС RA-0502G и вертолетом IAR-316B RA-1881G;

2.2. обратить внимание летного состава:

на рекомендации, содержащиеся в приказе Росавиации от 12.04.2012 № 206 «Об авиационных происшествиях с самолетами Ил-103 RA-61912 и Як-18Т RA-44422», в части необходимости изучения с летным составом содержащихся в руководствах по летной эксплуатации эксплуатируемых типов воздушных судов ограничений на выполнение фигур сложного и высшего пилотажа, а также рекомендаций по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания;

на содержащиеся в руководстве по эксплуатации двигателей ROTAX 912 всех серий ограничения по эксплуатации двигателя при нулевых и отрицательных перегрузках.

2.3. принять к руководству рекомендации, содержащиеся в размещенном на сайте <http://lilienthal.all.biz/info-production> информационном письме разработчика самолетов типа Х-32 «Бекас» (ЗАО Авиационная фирма «Лилиенталь») от 20.09.2012 № 25 о выявленных случаях скрытого разрушения в узлах крепления подкосов крыла к фюзеляжной балке и крылу вследствие расслаивающей коррозии материала и трещи.

3. 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 «Стриж К-10» RA-1482G, X-32 Бекас-АС RA-0502G  
и вертолетом IAR-316B RA-1881G**

25.08.2012, днем, в простых метеоусловиях, в районе населенного пункта Никольское (Московская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета «Стриж К-10» RA-1482G, принадлежащего частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G (далее – комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G) было установлено, что пилот самолета, в нарушение требований нормативных правовых актов, выполнял полеты, не имея свидетельства пилота.

На момент авиационного происшествия ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G не имел сертификата летной годности. Воздушное судно готовилось к полету техником, не имевшим свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Авиационное происшествие произошло при выполнении демонстрационного полета. Кроме пилота на борту воздушного судна находился 1 пассажир.

Руководство по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G запрещает выполнение сложного и акробатического пилотажа.

Комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G пришла к выводу о том, что выполнение пилотом акробатических полетов могло привести к выключению двигателя, потере скорости и, как следствие, к сваливанию и срыву самолета в штопор. Несмотря на то, что самолет был оборудован парашютной спасательной системой, пилот ей не воспользовался.

В результате авиационного происшествия пилот и пассажир погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета ЕЭВС «Стриж К-10» RA-1482G явился вывод самолета за ограничения РЛЭ при выполнении фигур пилотажа, что привело к самовыключению двигателя, потере скорости, сваливанию самолета с последующим переходом в штопор и столкновению с землей.

Самовыключение двигателя, наиболее вероятно, произошло по причине прекращения подачи топлива при отрицательных перегрузках.

Пилот не имел допуска к выполнению полетов на самолете «Стриж К-10».

Использование быстродействующей парашютной системы, наиболее вероятно, позволило бы уменьшить тяжесть последствий авиационного происшествия».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета «Стриж К-10» RA-1482G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report\\_ra-1482g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-1482g.pdf).

18.11.2012, днем, в простых метеоусловиях, в районе посадочной площадки Белореченск (Краснодарский край) произошла катастрофа ЕЭВС самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G, принадлежащего частному лицу.

Срок действия свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна истек 18.10.2012.

В момент авиационного происшествия в передней части кабины находился пилот, в задней части кабины, также оборудованной органами управления самолетом, находился пассажир. Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G (далее комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G) не было установлено, кто из них пилотировал воздушное судно в момент развития особой ситуации.

Требования РЛЭ и ограничения карты данных, сертификат летной годности ЕЭВС самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G запрещают выполнять штопор и фигуры акробатического и сложного пилотажа. Эти требования дополнительно были продублированы соответствующей надписью на приборной доске пилота.

Несмотря на эти требования пилот, по показаниям очевидцев, выполнял такие фигуры пилотажа, как штопор, петля и переворот. В процессе выполнения фигуры «переворот» произошло сваливание самолета и столкновение с землей. Все находившиеся на борту люди погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G:

«Наиболее вероятно, причиной катастрофы ЕЭВС самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G явилось нарушение пилотом условий эксплуатации самолета (пункта 10 Карты данных и РЛЭ самолета Х-32 Бекас-АС, раздел «Эксплуатационные ограничения»), выразившееся в выполнении им запрещенных фигур акробатического и сложного пилотажа, что привело к сваливанию самолета, штопору и последующему столкновению с земной поверхностью».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report\\_ra-0502g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-0502g.pdf).

Комиссией по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета Х-32 Бекас-АС RA-0502G был также отмечен конструктивный недостаток подкосов крыла самолета, заключающийся в недостаточной противокоррозионной защите внутренней поверхности наконечников крепления подкосов к конструкции фюзеляжа в реальных условиях эксплуатации.

20.09.2012 -32 « ») (« » (http://lilienthal.biz/info-production) 25,  
-32,

-32

IAR-316B RA-1881G, ( 2.10 ), 21.07.2013  
-32 -AC RA-0502G

( , 20 )

IAR-316B RA-1881G:

« , « » ( ) ».

IAR-316B RA-1881G,

i

\*