



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

30 сентября 2025 г.

Москва

№ 50-П

О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов (самолет) «КОАЛА» RA-0897G, Авиатика А 890 RA-1138G и воздушным судном (вертолет) R44 II RA-07358

28 июля 2024 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Красный Курган (Малокарачаевский район, Карачаево-Черкесская Республика) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) (самолет) «КОАЛА» RA-0897G, связанное со столкновением воздушного судна (далее – ВС) с земной поверхностью в результате его выхода на закритические углы атаки и режим сваливания.

14 сентября 2024 г. днем после выполнения взлета с посадочной площадки Рубцовск (Рубцовский район, Алтайский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС (самолет) Авиатика А 890 RA-1138G частного лица, связанное со столкновением ВС с земной поверхностью в результате его выхода на закритические углы атаки и режим сваливания.

12 июня 2024 г. днем при выполнении полета в районе населенного пункта Билимбай (городской округ Первоуральск, Свердловская область) произошло авиационное происшествие (авария) с ВС (вертолет) R44 II RA-07358 частного лица, связанное со столкновением ВС с земной поверхностью в результате отказа трансмиссии.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС (самолет) «КОАЛА» RA-0897G, Авиатика А 890 RA-1138G и ВС (вертолет) R44 II RA-07358 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 (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих ВС, легкие и сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей

на ВС, легкие и 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 ВС, легкие и сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на ВС, легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей ВС настоящий приказ и Окончательные отчеты по результатам расследований авиационных происшествий с ЕЭВС (самолет) «КОАЛА» RA-0897G, Авиатика А 890 RA-1138G и ВС (вертолет) R44 II RA-07358;

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

требований пунктов 116, 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства и перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета ограничений, изменений тяговых характеристик силовой установки ВС в зависимости от изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении углов крена и тангажа, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания;

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управления ВС в полете и отказами или неисправности системы/компонента (не силовая установка) (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации в информационно-коммуникационной сети «Интернет», категории LOC-I и SCF-NP).

1.3. Использовать данную информацию 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 в полете, 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 17 февраля 2025 г.

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

Руководитель

Д.В. Ядров

Сорокин Ю.Н.
(495) 645 85 55 (доб. 52-39)

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными экземплярами
воздушных судов (самолет) «КОАЛА» RA-0897G, Авиатика А 890 RA-1138G
и воздушным судном (вертолет) R44 II RA-07358**

28 июля 2024 г. с целью демонстрации работоспособности воздушного судна (далее – ВС) для его последующей продажи выполнялся полет единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) (самолет) «КОАЛА» RA-0897G в районе посадочной площадки Красный Курган (Малокарачаевский район, Карачаево-Черкесская Республика). На борту ВС находились собственник и покупатель.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию АП) установлено, что после запуска двигателя и выполнения руления по территории посадочной площадки, ЕЭВС (самолет) «КОАЛА» RA-0897G выполнен взлет и набор высоты. В процессе набора высоты (практически вертикально) ВС уменьшило поступательную скорость, накренилось вправо, вошло во вращающийся штопор и на снижении столкнулось с кроной дерева и земной поверхностью. В результате авиационного происшествия находившиеся на борту ВС люди погибли, ЕЭВС разрушен.

Комиссией по расследованию АП отмечено, что в нарушение требований пункта 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 (далее – ФПИВП), полеты выполнялись без уведомления органов организации воздушного движения (далее – ОВД). В нарушение требований статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации собственник ВС не имел свидетельства специалиста авиационного персонала, выданного уполномоченным органом в области гражданской авиации. Покупатель имел свидетельство пилота сверхлегкого ВС, но ранее полеты на самолетах типа Pottier P-220S Koala (прототип ЕЭВС «КОАЛА» RA-0897G) не выполнял. В нарушение требований пункта 6.6 Руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС (самолет) «КОАЛА» RA-0897G ВС преднамеренно вводилось в штопор. Взлетная масса ВС в аварийном полете была близка к максимальной (495 кг) при предельно задней центровке ВС (около 34.0 % САХ). Формуляры ВС и двигателя не заполнялись. Комиссией по расследованию АП оценить полноту и качество выполненных работ по оперативному и периодическому техническому обслуживанию ЕЭВС не представилось возможным.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом «КОАЛА» RA-0897G произошло днем, при выполнении полета по ПВП, наиболее вероятно, вследствие выхода ВС на закритические углы атаки и режим сваливания, попадания в штопор и последующего столкновения ВС с земной поверхностью.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

отсутствие подготовки собственника ВС в качестве пилота СВС;
отсутствие подготовки покупателя к полетам на данном типе СВС.»

14 сентября 2024 г. выполнялся взлет ЕЭВС (самолет) Авиатика А 890 RA-1138G с посадочной площадки Рубцовск (Рубцовский район, Алтайский край). На борту ВС находился командир воздушного судна (далее – КВС).

Комиссией по расследованию АП установлено, что после выполнения взлета, в процессе набора высоты, на скорости около 65 км/ч ЕЭВС вышло на закритические значения углов атаки (около 20°) и режим сваливания, перешло в нисходящую спираль и столкнулось с земной поверхностью на скорости около 87 км/ч с углом тангажа 70° - 80° на пикирование. В результате авиационного происшествия КВС погиб, ЕЭВС разрушено.

Комиссия по расследованию АП отмечает, что КВС выполнял полеты без уведомления органов ОВД. В нарушение требований статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации, КВС выполнял функции члена экипажа гражданского ВС и выполнял его техническое обслуживание в отсутствие обучения, не имея выданных уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующих свидетельств и в отсутствие медицинского заключения. В нарушение требований статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации ЕЭВС эксплуатировался в отсутствие действующего сертификата летной годности. В нарушение требований пункта 2.8 раздела 2 «Эксплуатационные ограничения» РЛЭ ЕЭВС (самолет) Авиатика А 890 RA-1138G КВС выполнял фигуры высшего пилотажа.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом Авиатика А 890 RA-1138G произошло в визуальных метеорологических условиях, после взлета вследствие выхода ВС на закритические углы атаки и попадания самолета в нисходящую спираль или режим сваливания при выполнении фигуры пилотажа, запрещенной РЛЭ ВС, с последующим столкновением с земной поверхностью.

Наиболее вероятно, ошибкам КВС в пилотировании способствовало отсутствие подготовки (обучения) в качестве пилота ЕЭВС самолета Авиатика А 890 RA-1138G.».

12 июня 2024 г. выполнялся полет ВС (вертолет) R44 II RA-07358 в районе городского округа Первоуральск (Свердловская область) по маршруту: посадочная площадка Новоалексеевская – посадочная площадка Бардым – посадочная площадка Билимбай. На борту ВС находились КВС и пассажир.

Комиссией по расследованию АП установлено, что при выполнении взлета ВС с посадочной площадки отмечался нехарактерный звук работы двигателя. КВС отклонений в работе систем ВС не определил и продолжил полет. При выполнении полета над лесным массивом вертолет самопроизвольно перешел на снижение и столкнулся с деревьями и земной поверхностью. В результате АП КВС и пассажир получили серьезные телесные повреждения, ВС существенно повреждено.

Комиссией по расследованию АП отмечено, что КВС подготовки по программе летного обучения и обучения по техническому обслуживанию ВС не проходил, соответствующих свидетельств, выданных уполномоченным органом в области гражданской авиации, не имел, медицинское заключение отсутствовало, что является нарушением требований статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации КВС за метеорологической информацией в аэродромный метеорологический орган Кольцово не обращался, а полеты выполнял без уведомления органов ОВД в нарушение требований пункта 124 ФПИВП. Техническое обслуживание вертолета выполнялось КВС самостоятельно. Сертификат летной годности ВС (вертолет) R44 II RA-07358 Росавиацией не выдавался. Государственный и регистрационный опознавательные знаки на вертолете отсутствуют. По результатам исследования в ФАУ «Авиарегистр России» установлено

нахождение посторонних частиц в муфте свободного хода и вале трансмиссии (из-за выработки вала трансмиссии), а попадание постороннего предмета из алюминия и титана в муфту свободного хода привело к отказу трансмиссии вертолета, нарушению передачи мощности от двигателя на несущий винт (НВ) и рулевой винт (РВ).

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом R44 II RA-07358 явился отказ трансмиссии, приведший к нарушению передачи мощности от двигателя на НВ и РВ, снижению вертолета и последующему столкновению его с деревьями и земной поверхностью.

Отказ трансмиссии обусловлен нарушением в работе муфты свободного хода в результате выработки вала трансмиссии в зоне контакта с роликами муфты из-за попадания постороннего предмета.

Наиболее вероятно, попадание постороннего предмета обусловлено недостатками в техническом обслуживании вертолета лицом, не имеющим соответствующей подготовки.».

Подробная информация о результатах расследований авиационных происшествий с ЕЭВС (самолет) «КОАЛА» RA-0897G, Авиатика А 890 RA-1138G и ВС (вертолет) R44 II RA-07358 приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».