



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

П Р И К А З

27 августа 2025 г.

Москва

№ 634-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами С-172-0381 RA-2431G и «Cetus 704» RV-7 RA-2296G

10 июля 2024 г. при выполнении полета в районе населенного пункта Камское Устье (Республика Татарстан) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (далее – ЕЭВС) (самолет) С-172-0381 RA-2431G частного лица, связанное с выходом самолета на закритические углы атаки с последующим сваливанием и столкновением с земной поверхностью.

20 февраля 2025 г. при выполнении полета в районе посадочной площадки «Аэродром Кстово-Восточный» (Кстовский район, Нижегородская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС (самолет) «Cetus 704» RV-7 RA-2296G частного лица, связанное с выполнением фигур сложного пилотажа на малой высоте и последующим столкновением самолета с земной поверхностью.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с ЕЭВС (самолет) С-172-0381 RA-2431G и «Cetus 704» RV-7 RA-2296G 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, 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, 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 ЕЭВС (самолет) С-172-0381 RA-2431G и «Cetus 704» RV-7 RA-2296G;

1.2.2. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей, эксплуатирующих легкие и (или) сверхлегкие ВС по дополнительному изучению:

разделов руководств по летной эксплуатации ВС в части эксплуатационных ограничений ВС, изменений тяговых характеристик силовой установки в зависимости от внешних условий, изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС при уменьшении скорости полета и увеличении угла крена, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания;

расчета взлетной массы и центровки ВС перед полетом;

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

1.3. Использовать информацию, изложенную в настоящем приказе, 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 полета, 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 10 сентября 2025 г.

2. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации В.С. Израилеву до 10 сентября 2025 г. подготовить обращение в адрес Минтранса России о реализации пункта 5.2 рекомендации комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с самолетом С-172-0381 RA-2431G, в части внесения дополнений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации С.М. Страмоуса.

Руководитель

Д.В. Ядров

Дзюман Александр Васильевич
8 (495) 645 85 55 (доб. 52-36)

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичными
экземплярами воздушных судов самолетами С-172-0381 RA-2431G
и «Cetus 704» RV-7 RA-2296G**

10 июля 2024 г. в Республике Татарстан выполнялся полет единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) (самолет) С-172-0381 RA-2431G по маршруту: посадочная площадка Камское Устье – район населенного пункта Болгар – район населенного пункта Камское Устье – посадочная площадка Камское Устье. На борту ЕЭВС находились командир воздушного судна (далее – КВС) и три пассажира.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что КВС во втором полете после взлета выполнил первый разворот на высоте около 30 м. Полет проходил в районе населенного пункта Камское Устье с переменным профилем, преимущественно на высотах менее 200 м. КВС демонстрировал пассажирам «виражи» и «горки», а также полет с огибанием рельефа местности на предельно малых высотах. При выполнении очередного маневра ЕЭВС на снижении вышел на режим сваливания (опускание носа, изменение угла крена с правого на левый (около 80°), скорость менее 90 км/ч) и в дальнейшем столкнулся с земной поверхностью с отрицательным углом тангажа и левым углом крена, а затем разрушился и сгорел в наземном пожаре. Находившиеся на борту КВС и два пассажира погибли, один пассажир получил серьезные телесные повреждения.

Комиссией по расследованию отмечено, что в нарушение пункта 2.8 и 2.20 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, полет выполнялся без необходимой судовой документации на борту. Эксплуатационно-техническая документация ВС предоставлена не в полном объеме, в связи с чем не представляется возможным оценить качество и полноту выполненного на ЕЭВС технического обслуживания. КВС в нарушение требований пункта 4.3.2 Руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ЕЭВС С-172-0381 выполнил первый разворот на высоте менее 100 м, а в нарушение требований раздела 2.4 РЛЭ ЕЭВС С-172-0381, выполнял фигуры пилотажа («виражи», «горки») и превышал установленные значения углов крена (около 56°).

Комиссией по расследованию обнаружено, что на самолете установлен цельнометаллический двухлопастной винт изменяемого шага МІК ВНС-С2УF-1ВF (в соответствии с картой данных к сертификату летной годности, ВС должно было оснащаться трехлопастным композитным винтом изменяемого шага Hoffman Prop HO-V123F-K). После установки нового воздушного винта владелец ВС не известил Росавиацию о произведенных изменениях в конструкции ВС и не провел работы по оценке соответствия ВС требованиям федеральных авиационных правил. Из-за отсутствия данных испытаний оценить возможное влияние замены

воздушного винта на летно-технические характеристики ВС комиссии по расследованию не представилось возможным.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом С-172-0381 RA-2431G произошло в результате его вывода на закритические углы атаки и режим сваливания на малой высоте, что привело к столкновению самолета с земной поверхностью.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- недостатки в эксплуатационной документации ЕЭВС;
- неправильные действия пилота при появлении предупреждающих признаков о приближении к сваливанию и при переходе в режим сваливания.»

20 февраля 2025 г. выполнялся полет ЕЭВС (самолет) «Cetus 704» RV-7 RA-2296G в районе посадочной площадки «Аэродром Кстово-Восточный» (Нижегородская область). На борту ЕЭВС находились КВС и пассажир.

Комиссией по расследованию установлено, что КВС выполнял подготовку ЕЭВС к полету, а после запуска, прогрева и опробования двигателя произвел взлет. Полет выполнялся над посадочной площадкой с выполнением фигур сложного пилотажа по типу: «бочка», «переворот», «петля Нестерова», «полупетля». После выполнения фигур пилотажа КВС перевел самолет в горизонтальный полет и затем выполнил правый разворот в направлении посадочной площадки. На высоте около 100 м и скорости около 240 км/ч, КВС приступил к выполнению левого вращения самолета вокруг продольной оси со снижением и увеличением угла наклона траектории на пикирование. При достижении перевернутого положения произошло интенсивное искривление траектории движения ЕЭВС с потерей высоты полета. Столкновение ЕЭВС с земной поверхностью произошло с углом тангажа на пикирование 15°, правым креном 60° и скорости около 270 км/ч. В результате авиационного происшествия КВС и пассажир погибли, ЕЭВС разрушено и уничтожено пожаром.

Комиссией по расследованию отмечено, что полет ЕЭВС осуществлялся над посадочной площадкой с выполнением фигур сложного пилотажа в нарушение требований пункта 3.4 РЛЭ ЕЭВС «Cetus 704» RV-7 (КВС ранее неоднократно совершал полеты на данном ЕЭВС с выполнением фигур сложного пилотажа). В плане полетов качестве КВС был указан собственник ЕЭВС. КВС в учебных заведениях гражданской авиации не обучался, и выполнял полеты не имея свидетельства авиационного специалиста и действующего медицинского заключения. Доверенности от собственника ЕЭВС на право управления самолетом КВС не имел. Обслуживание самолета выполнялось не регулярно, в формуляре отсутствуют записи о выполнении подготовки к эксплуатации в условиях осенне-зимнего и весенне-летнего периодов. Эксплуатация ЕЭВС проводилась с нарушением требований нормативных документов.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом «Cetus 704» RV-7 RA-2296G произошло при выполнении КВС фигур пилотажа, запрещенных РЛЭ самолета, вследствие увеличения КВС нормальной перегрузки при крене около 180 градусов, приведшей к увеличению угла пикирования и созданию в непосредственной близости земли положения ВС, вывод из которого не обеспечивался.

Способствующим фактором явилось неоднократное выполнение КВС в предыдущих полетах элементов акробатического полета на высоте ниже 50 м.»

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с ЕЭВС (самолет) С-172-0381 RA-2431G и «Cetus 704» RV-7 RA-2296G приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».

Лист согласования к документу № 634-П от 27.08.2025. В ответ на № ВХ-68036 (24.07.2025)

Инициатор согласования: Дзюман А.В. Ведущий консультант 02

Согласование инициировано: 20.08.2025 11:05

Краткое содержание: проект приказа о реализации мероприятий по результатам расследований АП

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **последовательное**
Документ подписывается **собственноручно**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования
1	Ядров Д.В.		Документ подписан собственноручно 27.08.2025 14:53