



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

2 декабря 2025 г.

Москва

№ 924-П

**О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов (самолетами) Sky Wolf RA-0454G, СП-30АС RA-0190А, Zlin Z-142 RA-2981G, С-18Т.2 RA-0856G и СП-30К RA-0142А**

25 июня 2023 г. днем при выполнении фигур пилотажа над аэродромом Малино (Ступинский район, Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (самолет) Sky Wolf RA-0454G частного лица, связанное со столкновением с землей.

5 июня 2025 г. днем при выполнении полета в районе села Новорепное (Ершовский район, Саратовская область) произошло авиационное происшествие (авария) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (самолет) СП-30АС RA-0190А частного лица, вследствие столкновения воздушного судна с проводами линии электропередач.

28 июня 2025 г. днем при выполнении взлета с аэродрома Новонежино (Шкотовский район, Приморский край) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (самолет) Zlin Z-142 RA-2981G частного лица, связанное с выходом воздушного судна на критические углы атаки, режим сваливания и столкновения с земной поверхностью.

28 июня 2025 г. днем при выполнении полета в районе деревни Паново (городской округ Коломна, Московская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром воздушного судна (самолет) С-18Т.2 RA-0856G частного лица, в результате потери управления воздушным судном в полете.

30 августа 2025 г. днем в районе села Граждановка (Бондарский район, Тамбовская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с единичным экземпляром сверхлегкого воздушного судна (самолет) СП-30К RA-0142А частного лица, в результате столкновения воздушного судна с деревьями лесополосы и последующим столкновением с земной поверхностью.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов Sky Wolf RA-0454G, СП-30АС RA-0190А, Zlin Z-142 RA-2981G, С-18Т.2 RA-0856G и СП-30К RA-0142А 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 ВС (самолетами) Sky Wolf RA-0454G, СП-30АС RA-0190А, Zlin Z-142 RA-2981G, C-18Т.2 RA-0856G и СП-30К RA-0142А;

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

требований пунктов 10, 109, 116, 124 и 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138, в части квалификации воздушного пространства, целей предоставления плана полета ВС, разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, а так же перечня нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации;

требований пункта 3.33.4 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128;

требований пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147;

ограничений Руководств по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ВС по количеству и расположению на борту ВС членов экипажа и пассажиров;

разделов РЛЭ ВС в части изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС при уменьшении скорости полета, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания;

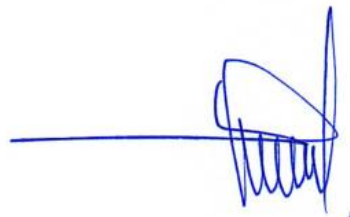
требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете, со столкновением или угрозой столкновения в полете с земной или водной поверхностью или препятствием (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации в информационно-коммуникационной сети «Интернет», категориях LOC-I и CFIT);

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 декабря 2025 г.

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

Руководитель



Д.В. Ядров

**Обстоятельства авиационных происшествий  
с единичными экземплярами воздушных судов (самолетами)  
Sky Wolf RA-0454G, СП-30АС RA-0190А, Zlin Z-142 RA-2981G,  
С-18Т.2 RA-0856G и СП-30К RA-0142А**

25 июня 2023 г. на единичном экземпляре воздушного судна (самолет) Sky Wolf RA-0454G выполнялся полет над аэродромом Малино (Ступинский район, Московская область) с целью выполнения фигур высшего пилотажа. Заявка (уведомление) на использование воздушного пространства в РегЦ ЕС ОрВД (Москва) ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» не поступала.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что подготовка пилота к выполнению полетов осуществлялась с нарушениями требований воздушного законодательства Российской Федерации. Программа подготовки, план, расписание занятий не составлялись. Теоретическая подготовка была проведена в 2018 году в форме индивидуальных практических занятий и самостоятельной подготовки. Пилот отрабатывал порядок распределения внимания и последовательность действий с использованием программного обеспечения самолета Як-52 на личном компьютере. Тренажи проводились в кабине воздушного судна (далее – ВС) Sky Wolf RA-0454G.

В 2018 году пилот приступил к вывозным полетам на ВС Sky Wolf RA-0454G на аэродроме Малино под руководством одного из собственников ВС, имеющего свидетельство пилота-любителя с квалификационными отметками: «Самолет однодвигательный сухопутный Як-18Т. Командир ВС». Комиссия по расследованию отметила, что срок действия свидетельства закончился в 2014 году и в нарушение пункта 3 статьи 54 Воздушного кодекса Российской Федерации в свидетельстве отсутствовала квалификационная отметка «пилот-инструктор».

Первый самостоятельный полет пилот выполнил в сентябре 2019 года, после выполнения 43 полетов под наблюдением с общим налетом 26 часов. В 2020 году пилот выполнял вывозные полеты для подготовки к соревнованиям по самолетному спорту и самостоятельно выполнил 14 полетов на ВС Sky Wolf, в том же году принимал участие соревнованиях по самолетному спорту на самолете Як-52.

Комиссия по расследованию установила, что в нарушение требований пункта 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации, пилот выполнял полеты, не имея свидетельства авиационного персонала гражданской авиации.

В августе 2020 года пилот был зачислен в «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева» на очную форму обучения по направлению «Аэронавигация», профилю «Летная эксплуатация гражданских воздушных судов». При обучении в институте пилот к выполнению полетов не приступал, но продолжал выполнять полеты на аэродроме Малино,

а также в 2021 году принимал участие в XV чемпионате Московской области по самолетному спорту на самолете типа Як-52.

В соответствии с расчетами комиссии по расследованию, взлетная масса ВС не превышала 1300 кг (максимально допустимая – 1315 кг), центровка ВС составляла 23-24% (от средней аэродинамической хорды) САХ (допустимый диапазон – 17.5-27% САХ).

На борту ВС находились пилот и в задней кабине пассажир, не имевший основания для выполнения полета в соответствии с пунктом 1.3 Руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ВС Sky Wolf, запрещающим использовать заднюю кабину для перевозки пассажиров и грузов.

После запуска, прогрева и опробования двигателя пилот выполнил руление в начало взлетно-посадочной полосы и в 11:13 (здесь и далее время местное) произвел взлет с магнитным курсом 100°.

После взлета и набора высоты пилот выполнил: два прямых штопора, два комплекса фигур пилотажа и отдельные фигуры пилотажа, после чего приступил к выполнению полупетли с тремя вращениями (полубочками). Полупетлю пилот завершил на истинной высоте 550-600 м, выполнив первое вращение на 180° (полубочку) с фиксацией, и вывел самолет в горизонтальный полет.

В дальнейшем пилот выполнил еще одну правую полубочку, после которой, находясь в положении «вверх колесами», самолет опустил нос и перешел в пикирование с увеличением угла тангажа. На истинной высоте около 250 м в режиме пикирования в положении «вверх колесами», вертикальная скорость снижения составила 40-50 м/с. В 11:21 ВС столкнулось с земной поверхностью в перевернутом положении с углом тангажа 50-55° на пикирование. В результате столкновения пилот и пассажир погибли, ВС разрушено, пожара на месте авиационного происшествия не было.

По мнению комиссии по расследованию, аварийный этап полета проходил со значительной приборной скоростью, обеспечивавшей достаточную управляемость ВС. Исходя из характеристик управляемости самолета типа Як-52, с высоты 250-200 м он был мог выведен из режима пикирования, имевшего место в аварийном полете.

Авиационное происшествие с ВС самолетом Sky Wolf RA-0454G стало следствием отсутствия отклонения рулевых поверхностей для вывода самолета из пикирования и крена. При этом, наиболее вероятно, пилот прикладывал значительные усилия к ручке управления. Комиссия по расследованию не выявила признаков отказов системы управления, то есть невозможность отклонения рулевых поверхностей, наиболее вероятно, была связана с невозможностью перемещения (блокировкой) проводки управления. Комплексный анализ фактов позволяет предположить, что ручка управления могла быть зажата пассажиркой, находившейся в задней кабине, в положении недостаточном для выполнения горизонтального полета в положении «вверх колесами», что привело к переходу самолетана пикирование и столкновению с земной поверхностью.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятно, причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом Sky Wolf RA-0454G явилась блокировка проводки управления на заключительном этапе полета, что привело к невозможности вывода самолета из режима пикирования «колесами вверх» и его столкновению с земной поверхностью.

Из-за отсутствия достаточного количества объективных данных однозначно определить причину блокировки не представляется возможным».

5 июня 2025 г. днем на единичном экземпляре сверхлегкого ВС (самолет) СП-30АС RA-0190А выполнялся полет по маршруту: хутор Байбаев (Волгоградская область) – село Новорепное (Ершовский район, Саратовская область). На борту находился командир воздушного судна (далее – КВС).

Комиссией по расследованию установлено, что КВС уведомление на использование воздушного пространства не подавал и выполнял полет в воздушном пространстве класса G без уведомления органов обслуживания воздушного движения, что является нарушением порядка использования воздушного пространства.

Для получения данных о прогнозе и фактической погоде по маршруту полета и в районе посадки КВС в подразделения Росгидромета не обращался.

В 11:00 КВС выполнил взлет с хутора Байбаев, при полете по маршруту отказов авиационной техники не было. В 15:50 на удалении 3,5 км северо-западнее села Новорепное (место планируемой посадки) произошло столкновение ВС с проводами воздушной ЛЭП (линия электропередачи) на высоте 7-9 м и в дальнейшем с земной поверхностью. В результате столкновения КВС получил серьезные телесные повреждения, ВС разрушено и частично уничтожено в возникшем на месте авиационного происшествия пожаре.

Комиссия по расследованию отметила, что маршрут полета проходил в неустойчивой воздушной массе тыловой части циклона, для которой характерно кучево-дождевая облачность, ливневые осадки, гроза, шквалистый ветер и турбулентность. В соответствии с данным метеорологических станций, ближайших к месту авиационного происшествия, по району наблюдалось усиление северо-восточного ветра до 9-15 м/с, местами с порывами до 18 м/с.

Сильный порывистый ветер и турбулентность усложняли выдерживание параметров полета на предельно-малой высоте, ведение КВС визуальной осмотрительности.

КВС выполнял полет на высоте менее 10 м с превышением установленных РЛЭ ВС СП-30АС эксплуатационных ограничений по скорости ветра (запрещается выполнение полетов на высоте менее 10 м над равниной поверхностью земли при ветре более 8 м/с).

Комиссия по расследованию установила, что в нарушение требований пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, КВС принял решение выполнить полет не имея действующей квалификационной проверки пилотом-инструктором на данном классе ВС.

В нарушение требований статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации, ВС СП-30АС RA-0190А эксплуатировалось без действующего сертификата летной годности.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с единичным ЕЭ СВС самолетом СП-30АС RA-0190А произошло днем, в визуальных метеоусловиях, в результате столкновения ВС в полете с проводами воздушной ЛЭП и земной поверхностью.

Авиационное происшествие явилось следствием сочетания следующих факторов:

- недостаточная подготовка КВС к полету;
- недостаточная осмотрительность КВС в полете.

Авиационному происшествию могло способствовать влияние сильного порывистого ветра, превышающего эксплуатационные ограничения самолета».

28 июня 2025 г. в районе аэродрома Новонежино (Шкотовский район, Приморский край) выполнялись полеты на единичном экземпляре воздушного судна (самолет) Zlin Z-142 RA-2981G.

Комиссией по расследованию установлено, что собственник ВС Zlin Z-142 RA-2981G о планируемом полете в воздушном пространстве класса G, в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, органы обслуживания воздушного движения не уведомял.

В первом полете, который выполнил собственник ВС на борту в качестве пассажира находился гражданин России (далее – КВС), не относящийся к авиационному персоналу, не имеющий действующего свидетельства пилота, а также подготовки и опыта, необходимых для самостоятельного управления ВС.

Посадка была произведена благополучно в 09:30, замечаний к работе авиационной технике не было.

В 09:35 КВС самостоятельно запустил двигатель и вырубил на взлетно-посадочную полосу (далее – ВПП) и выполнил две пробежки. При выполнении третьей пробежки произошел отрыв ВС от ВПП, с интенсивным увеличением угла тангажа на кабрирование, выходом ВС на закритические углы атаки, сваливанием с высоты 25-30 м и последующим столкновением с земной поверхностью.

В результате столкновения ВС с земной поверхностью КВС погиб, ВС разрушено, пожара на месте авиационного происшествия не было.

По заключению судебно-медицинской экспертизы в организме КВС обнаружено наличие препарата толперизона – миорелаксанта центрального действия.

Согласно Перечню лекарственных препаратов, влияющих на способность выполнять функции члена летного экипажа воздушного судна и диспетчера управления воздушным движением, утвержденному приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 10 февраля 2022 г. № 66н, миорелаксанты центрального действия включены в фармакологические группы лекарственных препаратов, которые влияют на безопасность полета.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом Zlin Z-142 RA-2981G произошло днем в визуальных метеорологических условиях в результате некоординированных действий КВС органами управления самолетом, приведших к отрыву ВС от земной поверхности, выходу на закритические углы атаки, его сваливанию и столкновению с земной поверхностью.

Авиационное происшествие явилось следствием сочетания следующих факторов:

- отсутствие соответствующей подготовки КВС, необходимой для управления воздушным судном;
- возможное влияние обнаруженного в организме КВС лекарственного препарата на его двигательную активность».

28 июня 2025 г. с посадочной площадки Северка (городской округ Коломна, Московская область) выполнялись полеты на единичном экземпляре воздушного судна (самолет) С-18Т.2 RA-0856G в целях авиации общего назначения.

Комиссией по расследованию установлено, что КВС уведомление на использование воздушного пространства не подавал и выполнял полеты в воздушном пространстве класса G без уведомления органов обслуживания воздушного движения, что является нарушением порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Первые два полета с пассажирами на борту были выполнены благополучно. В третьем полете (закончившемся авиационным происшествием) на борту ВС находился КВС и три пассажира. КВС занимал правое рабочее место пилота, а один из пассажиров левое рабочее место пилота и по данным видеоданных осуществлял активное пилотирование ВС.

На завершающем этапе полета на высоте менее 100 м (со слов очевидца) самолет стал разворачиваться влево с большим креном и одновременным снижением. В дальнейшем ВС столкнулось с земной поверхностью с левым креном  $67^\circ$  и углом тангажа  $33^\circ$  на пикирование. КВС и пассажиры погибли, ВС разрушено и частично уничтожено в возникшем на месте авиационного происшествия пожаре.

Из-за отсутствия объективных данных комиссии по расследованию не представилось возможным определить причину крена ВС влево, а также управляющих действий.

При осмотре ВС на месте авиационного происшествия комиссия по расследованию установила, что признаков разрушения конструкции усталостного характера, отказов агрегатов, систем и силовой установки до авиационного происшествия нет, полученные разрушения и деформации сохранившихся элементов конструкции ВС явились следствием воздействия нерасчетных нагрузок, возникших в результате столкновения ВС с земной поверхностью, и высоких температур при пожаре.

В результате изучения следов падения ВС на земной поверхности установлено, что столкновение ВС с землей произошло первоначально левой консолью крыла и носовой частью самолета с отрывом двигателя от конструкции фюзеляжа. Характер разрушения лопастей воздушного винта свидетельствует о его вращении и о подводе к нему мощности от двигателя в процессе разрушения.

Комиссия по расследованию так же отметила, что последняя квалификационная проверка КВС была проведена 10 июля 2021 г, что является нарушением требований пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147.

Сертификат летной годности ВС С-18Т.2 RA-0856G со сроком действия до 30 декабря 2021 г., далее не продлевался.

Формуляры ВС и двигателя, бортовой журнал и другая документация по технической эксплуатации ВС и двигателя, включая их техническое обслуживание и ремонт, а также содержащая условия эксплуатации и эксплуатационные ограничения отсутствует.

Техническая эксплуатация ВС С-18Т.2 RA-0856G проводилась нарушением установленных требований.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом С-18Т.2 RA-0856G, наиболее вероятно, произошло из-за потери управления воздушным судном в полете.

Способствующим фактором могла явиться передача управления ВС пассажиру».

30 августа 2025 г. в районе села Граждановка (Бондарский район, Тамбовская область) выполнялись авиационно-химические работы (далее – АХР) на единичном экземпляре сверхлегкого ВС самолете СП-30К RA-0142А.

Комиссией по расследованию установлено, что КВС о планируемых полетах в воздушном пространстве класса G органы обслуживания воздушного движения не уведомлял и выполнял полеты в воздушном пространстве класса G без уведомления, что относится к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

В период с 07:00 до 09:05 КВС благополучно выполнил три полета с целью АХР (обработка сельскохозяйственных полей пестицидами) с посадочной площадки, расположенной в 3 км западнее села Граждановка.

В 09:25 после дозаправки ВС топливом и химикатами КВС выполнил взлет с посадочной площадки и приступил к выполнению гонов на обрабатываемом поле.

При выполнении третьего гона КВС перевел ВС в набор высоты на удалении примерно 30 м до препятствия (лесополоса с высотой деревьев до 20 м), что не обеспечивало пролет над ним и на скорости около 100 км/ч и высоте около 15 м произошло столкновение ВС с деревьями лесополосы и последующее столкновение с земной поверхностью. В результате столкновения с земной поверхностью ВС разрушено, КВС погиб, пожара на месте авиационного происшествия не было.

Комиссией по расследованию установлено, что КВС выполнял полеты, не имея действующего свидетельства специалиста гражданской авиации (пилота), не проходил обязательное медицинское освидетельствование ВЛЭК и не имел медицинского заключения о годности к полетам (выполнению АХР). Уровень профессиональной подготовленности КВС не соответствовал требованиям, предъявляемым к частному пилоту.

Срок действия сертификата летной годности ВС СП-30К RA-0142А истек в 2019 году. Техническое обслуживание ВС и ведение документации не соответствовало требованиям нормативных документов.

По медицинским сведениям КВС имел заболевания, связанные с легкими вестибуло-координаторными нарушениями и нарушениями внимания.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭ СВС самолетом СП-30К RA-0142А произошло днем, в визуальных метеорологических условиях в результате столкновения с деревьями лесополосы, из-за позднего перевода самолета в набор высоты для пролета над препятствием, что привело к разрушению конструкции ВС и последующему столкновению с земной поверхностью.

Авиационному происшествию могло способствовать проявление в полете хронических заболеваний КВС (вестибуло-координаторные нарушения, нарушения внимания)».

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами ВС (самолетами) Sky Wolf RA-0454G, СП-30АС RA-0190А, Zlin Z-142 RA-2981G, С-18Т.2 RA-0856G

и СП-30К RA-0142А приведена в Окончательных отчетах, размещенных на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-коммуникационной сети «Интернет».