



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

**ПРИКАЗ**

*05 апреля 2012*

Москва

№ 165

**Об авиационных происшествиях с единичными экземплярами воздушных судов самолетами EV-97R RA-1296G и «Стрела-М» RA-1005G**

В течение 2011 года с воздушными судами авиации общего назначения произошло три авиационных происшествия (катастрофы), связанные с выполнением полетов пилотами, находившимися в состоянии алкогольного опьянения.

08.04.2011 в Свердловской области произошла катастрофа дельталета МД-20ДИ RA-0904G, принадлежащего физическому лицу. В результате катастрофы пилот и пассажир дельталета погибли. Информация о результатах расследования катастрофы содержится в приказе Росавиации от 08.08.2011 № 473 «Об авиационном происшествии с дельталетом МД-20ДИ RA-0904G».

04.07.2011 в Московской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета EV-97R RA-1296G, эксплуатируемого автономной некоммерческой организацией «Московский областной авиационно-технический спортивный клуб РОСТО».

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета EV-97R RA-1296G (далее – комиссия по расследованию катастрофы самолета EV-97R RA-1296G) было установлено, что в день авиационного происшествия на аэродроме Дракино (аэродром государственной авиации) выполнялись полеты по курсу первоначальной подготовки летчика-спортсмена самолета EV-97R.

Первые четыре контрольных полета по кругу летчик-спортсмен выполнил с летчиком-инструктором (командиром самолетного звена), после чего был представлен на проверку перед самостоятельным вылетом проверяющему – заместителю начальника авиационно-технического спортивного клуба по летной подготовке. В полете проверяющий летчик занимал кресло, расположенное справа по полету.

Два проверочных полета по кругу с посадкой и взлетом без остановки на взлетно-посадочной полосе летчик-спортсмен выполнял самостоятельно под контролем проверяющего.

После выполнения третьего взлета, при полете на высоте 200 метров,

проверяющий взял управление на себя для того, чтобы показать летчику-спортсмену порядок действий при имитации отказа двигателя в полете.

По показаниям летчика-спортсмена, проверяющий, получив разрешение от руководителя полетами на отработку имитации отказа двигателя, установил рычаг управления двигателем (далее – РУД) в положение «малый газ» и ключом зажигания выключил двигатель, чем нарушил рекомендации методики обучения технике выполнения элементов полетов (выключение двигателя не предусмотрено). После выключения двигателя проверяющий начал выполнять левый разворот с креном  $30^\circ$  -  $40^\circ$  и снижением в сторону аэродрома.

В дальнейшем, проверяющий, наиболее вероятно, оценив параметры полета, понял, что они не позволяют произвести посадку на аэродроме и принял решение о посадке на поле, расположенное слева по курсу планирования. С целью сохранения скорости планирования проверяющий установил РУД в положение «максимальный газ» и включил зажигание. По показаниям летчика-спортсмена, запуск двигателя произошел на высоте примерно 30 метров, после чего самолет начал резко крениться вправо.

Запуск двигателя с режима максимальной тяги руководством по летной эксплуатации не предусмотрен. Однако, по информации предприятия-изготовителя самолета, запуск двигателя с режима максимальной тяги не оказывает существенного влияния на устойчивость самолета.

Комиссией по расследованию катастрофы самолета EV-97R RA-1296G был сделан вывод о том, что возникновение правого крена было обусловлено нескоординированными действиями проверяющего пилота, причиной которых могло быть его нахождение в состоянии алкогольного опьянения. При судебно-химическом исследовании в крови проверяющего летчика был обнаружен этиловый спирт в концентрации 0,9 промилле, что соответствует легкой степени алкогольной интоксикации.

Самолет столкнулся с землей с правым креном  $20^\circ$  –  $30^\circ$  и тангажем на пикирование  $10^\circ$  -  $15^\circ$ . В результате авиационного происшествия проверяющий пилот погиб, летчик-спортсмен получил тяжелые травмы.

Подробная информация о результатах расследования катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета EV-97R RA-1296G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report\\_ra-1296g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-1296g.pdf).

По заключению комиссии по расследованию катастрофы самолета EV-97R RA-1296G:

«Причиной катастрофы самолета EV-97R RA-1296G явилось нарушение методики выполнения учебного полета с имитацией отказа двигателя (выключение двигателя вместо дросселирования) и, наиболее вероятно, нескоординированные действия проверяющего пилота, осуществлявшего активное пилотирование, по управлению самолетом на малой высоте, приведшие к кренению самолета, столкновению правой плоскости крыла с землей и

разрушению самолета. Сопутствующим фактором стало выполнение проверяющим пилотом полета в состоянии алкогольного опьянения».

15.08.2011 в Ленинградской области произошла катастрофа ЕЭВС самолета «Стрела-М» RA-1005G, принадлежащего физическому лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета «Стрела-М» RA-1005G (далее – комиссия по расследованию катастрофы самолета «Стрела-М» RA-1005G) было установлено, что пилот самолета с двумя пассажирами на борту произвел несанкционированный взлет с посадочной площадки Кусино, расположенной в воздушном пространстве класса «С».

По показаниям очевидцев, полет выполнялся на малой высоте над водной поверхностью реки Тигода. При выполнении полета на высоте примерно 50 метров самолет столкнулся с верхним нулевым проводом высоковольтной линии электропередач, упал в акваторию реки Тигода и затонул на глубине 1,5 – 2 метра.

В результате катастрофы пилот и пассажиры погибли. При проведении судебно-медицинской экспертизы в крови пилота было обнаружено наличие этилового спирта в количестве 1,3 промилле, что соответствует легкой степени опьянения.

Подробная информация о результатах расследования катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета «Стрела-М» RA-1005G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report\\_ra-1005g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-1005g.pdf).

По заключению комиссии по расследованию катастрофы самолета «Стрела-М» RA-1005G:

«Причиной авиационного происшествия с ЕЭВС самолета «Стрела - М» RA-1005G явилось выполнение полета на предельно малой высоте, что привело к столкновению самолета с высоковольтной линией электропередач, его разрушению и гибели пилота и пассажиров. Командир воздушного судна выполнял полет в состоянии алкогольного опьянения».

Учитывая изложенное, 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 межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

1.1. довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения;

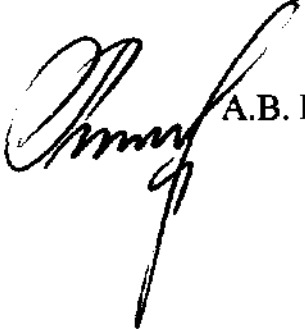
1.2. рекомендовать изучить результаты расследования катастрофы ЕЭВС самолета EV-97R RA-1296G и ЕЭВС самолета «Стрела-М» RA-1005G с летным составом и медицинскими работниками гражданской авиации, обратив при этом внимание на требования пункта 2.5 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской

Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, и приложения № 14 Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 22.04.2002 № 50.

1.3. до 20.04.2012 представить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации доклады об исполнении требований настоящего приказа.

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

Руководитель

 А.В. Нерадько