



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

*17 августа 2014*

Москва

№ 579

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с ЕЭВС самолета NG-4 RA-1269G**

30.03.2014 в районе аэродрома Пирогово (Удмуртская Республика) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее - ЕЭВС) самолета NG-4 RA-1269G, принадлежащего ООО «АвиаТех» (сертификата эксплуатанта не имеет).

При выполнении демонстрационного полета произошла потеря управляемости с последующим столкновением самолета с землей. В результате авиационного происшествия находившиеся на борту самолета пилот и пассажир погибли.

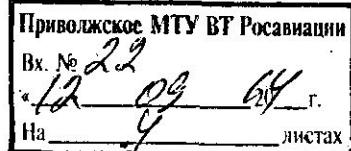
Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия приведена в приложении к настоящему приказу.

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 18.06.1998 № 609, и подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, приказываю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации до 15.09.2014 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантов авиации общего назначения, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда.

2. Руководителю Приволжского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации в срок до 01.10.2014 провести контроль устранения недостатков, выявленных в ходе расследования на аэродроме Пирогово и в деятельности негосударственного образовательного учреждения «Ижевский аэроклуб».

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров и центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам авиации общего назначения, эксплуатирующим легкие и сверхлегкие воздушные суда:



3.1. С командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей изучить настоящий приказ и окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета NG-4 RA-1269G, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

3.2. Обратить внимание летного состава на положения руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов самолетов в части:

изменения характеристик устойчивости и управляемости на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении угла крена;

рекомендаций по распознаванию приближения воздушного судна к сваливанию и методов вывода воздушного судна из сваливания.

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

И.о. руководителя



А.В. Беляков

Приложение  
к приказу Росавиации

от 27 декабря № 54

**Обстоятельства авиационного происшествия  
с ЕЭВС самолета NG-4 RA-1269G**

30.03.2014 в районе аэродрома Пирогово (Удмуртская Республика) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее - ЕЭВС) самолета NG-4 RA-1269G.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета NG-4 RA-1269G (далее - комиссия по расследованию) было установлено, что в день авиационного происшествия пилот выполнял демонстрационные полеты с пассажиром на борту. При выполнении полета пилот (в левом кресле) и пассажир (в правом кресле) были пристегнуты четырехточечными привязными ремнями.

При подходе к аэродрому, на высоте около 200 метров, пилот приступил к выполнению правого разворота с увеличением режима работы двигателя и энергичным вводом самолета в разворот с правым креном до  $75^\circ$  и большой вертикальной перегрузкой, при этом, наиболее вероятно, произошло сваливание самолета из-за выхода на закритические углы атаки.

Дальнейшее движение самолета характеризовалось энергичным снижением, в процессе которого пилот резко отклонил ручку управления самолетом «на себя». В результате на высоте 50 м произошло уменьшение угла наклона траектории при крене  $30^\circ$  с последующим интенсивным самопроизвольным увеличением угла крена. Самолет столкнулся с землей с углом крена  $90^\circ$  и вертикальной скоростью снижения 30 м/с.

В результате столкновения с землей самолет разрушился, пилот и пассажир погибли.

На самолете ЕЭВС NG-4 RA-1269G была установлена бортовая парашютная система (далее - БПС). При осмотре воздушного судна после авиационного происшествия было установлено, что БПС находилась в рабочем состоянии и была готова к использованию в полете. Пилот не успел воспользоваться БПС из-за скоротечности развития особой ситуации.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы самолета NG-4 RA-1269G:

«Катастрофа ЕЭВС NG-4 RA-1269G произошла, наиболее вероятно, из-за вывода самолёта на закритические углы атаки и режим сваливания при выполнении правого разворота без снижения со значительной вертикальной перегрузкой и углом крена».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета NG-4 RA-1269G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report\\_ra-1269g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-1269g.pdf).