



**СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОГЛАШЕНИЯ
О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ
ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА В 2025 г.**

Оглавление

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....	3
1. ОБЩАЯ ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОГЛАШЕНИЯ В 2025 г.	6
2. КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ	11
2.1. Самолеты (взлетная масса более 5700 кг)	11
2.2. Легкие и сверхлегкие воздушные суда.....	15
2.3. Вертолеты	23
3. АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ.....	26
4. БЕСПИЛОТНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА	48
5. АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ 2024 ГОДА, РЕКОМЕНДАЦИИ К КОТОРЫМ НЕ ВОШЛИ В ДОКЛАД ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ЗА 2024 ГОД....	51
6. ВЫВОДЫ	54
7. РЕКОМЕНДАЦИИ	57

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

2П	– второй пилот
а/д	– аэродром
АИП	– сборник аэронавигационной информации (англ. Aeronautical Information Publication)
АК	– авиакомпания
АМСГ	– авиационная метеорологическая станция гражданская
АНППП	– аэронавигационный паспорт посадочной площадки
АО	– акционерное общество
АОН	– авиация общего назначения
АП	– авиационное происшествие
АПБЧЖ	– авиационное происшествие без человеческих жертв
АПК	– авиационная промышленная компания
АТСК	– авиационно-технический спортивный клуб
АХР	– авиационно-химические работы
БАС	– беспилотная авиационная система
БВС	– беспилотное воздушное судно
ВИШ	– винт изменяемого шага
ВПП	– взлетно-посадочная полоса
ВС	– воздушное судно
ГА	– гражданская авиация
ГК	– государственная корпорация
г. т.	– геоточка
д.	– деревня
ДП	– диспетчерский пункт
ДУА	– датчик угла атаки
ЕЭВС	– единичный экземпляр воздушного судна
ЕЭ СВС	– единичный экземпляр сверхлегкого воздушного судна
ИВП	– использование воздушного пространства
ИК	– истинный курс
К	– катастрофа
КВС	– командир воздушного судна

ЛАЗ	– Луховицкий авиационный завод
ЛЭП	– линия электропередачи
МАК	– Межгосударственный авиационный комитет
МДП	– местный диспетчерский пункт
МК	– магнитный курс
МКАД	– Московская кольцевая автомобильная дорога
н. п.	– населенный пункт
НПП	– научно-производственное предприятие
н. т.	– навигационная точка
ОАК	– Объединенная авиастроительная корпорация
ООО	– общество с ограниченной ответственностью
ОПРС	– отдельная приводная радиостанция
ПАО	– публичное акционерное общество
ПВП	– правила визуальных полетов
п. п.	– посадочная площадка
РВ	– руль высоты
РДУ	– ручное дистанционное управление
РЛЭ	– руководство по летной эксплуатации
РОШ	– рычаг общего шага
РТЭ	– руководство по технической эксплуатации
РУД	– рычаг управления двигателем
РУС	– ручка управления самолетом
РЦШ	– ручка циклического шага
СДП	– стартовый диспетчерский пункт
СЛГ	– сертификат летной годности
СРППЗ	– система раннего предупреждения приближения к земле
ТО	– техническое обслуживание
ТОО	– товарищество с ограниченной ответственностью
УВД	– управление воздушным движением
УИ	– Ульяновский институт
ФАП	– Федеральные авиационные правила
ФГБОУ ВО	– федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования

ФГУП	– федеральное государственное унитарное предприятие
ФП ИВП	– Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утверждены постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138
х.	– хутор
GPS	– глобальная система определения местонахождения
NDB	– ненаправленный радиомаяк (англ. Non-Directional Beacon)
POH	– руководство по летной эксплуатации (англ. Pilot's Operating Handbook)
QFE	– атмосферное давление на высоте аэродрома или на уровне порога ВПП
QNH	– давление, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере
UTC	– всемирное координированное время (англ. Universal Time Coordinated)

1. ОБЩАЯ ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОГЛАШЕНИЯ В 2025 г.

В 2025 году в гражданской авиации государств-участников межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства произошло 31 авиационное происшествие^{1,2}, в том числе 14 катастроф с гибелью 77 человек.

В коммерческой авиации имели место 9 АП, в том числе 5 катастроф, в которых погибли 57 человек.

В авиации общего назначения произошло 21 АП, в том числе 9 катастроф, в которых погибли 20 человек.

В районах установления экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в РФ³ произошло одно АП с БВС вертолетного типа.

По государственной принадлежности воздушных судов авиационные происшествия распределились следующим образом:

Республика Казахстан	4 АП, в том числе 2 К, погибли 4 человека
Российская Федерация	27 АП, в том числе 12 К, погибли 73 человека

Статистические данные по безопасности полетов за 2025 г., в сравнении с предыдущим 2024 г., с распределением по классам воздушных судов и видам авиационных работ и перевозок представлены в таблице 1.

Распределение по государствам абсолютных показателей безопасности полетов в гражданской авиации государств-участников Соглашения (количество авиационных происшествий, катастроф и погибших) за период 2016 – 2025 гг. приведено в таблице 2.

¹ С полными текстами Окончательных отчетов по результатам законченных расследований, которые проводились комиссиями МАК, можно ознакомиться на официальном WEB-сайте МАК www.mak-iac.org в разделе «Расследования».

² По законченным расследованиям в докладе приводятся обстоятельства и причины АП, по незавершенным – краткие обстоятельства АП. Приведенная в тексте фразеология может отличаться от формулировок, приведенных в Окончательных отчетах, с целью сокращения текста и упрощения восприятия читателем.

³ В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 24.03.2022 № 462.

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

Состояние безопасности полетов в 2025 году

Таблица 1⁴

Класс воздушных судов	Вид авиаперевозок	Год	Авиационные происшествия		Потери
			Всего	в т. ч. катастроф	
КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ					
Самолеты (взлетная масса более 5700 кг)	Все виды авиаработ и перевозок, в т. ч.	2025	1	1	48
		2024	5	3	6
	регулярные пассажирские	2025	1	1	48
		2024	1		
	нерегулярные пассажирские	2025			
		2024	1		
	прочие авиаработы	2025			
		2024	3	3	6
Легкие и сверхлегкие воздушные суда (взлетная масса менее 5700 кг)	Все виды авиаработ и перевозок, в т. ч.	2025	7	3	4
		2024	11	2	4
	регулярные пассажирские	2025			
		2024			
	нерегулярные пассажирские	2025			
		2024			
	прочие авиаработы	2025	7	3	4
		2024	11	2	4
Вертолеты	Все виды авиаработ и перевозок	2025	1	1	5
		2024	11	4	33
ВСЕГО	Все виды авиаработ и перевозок	2025	9	5	57
		2024	27	9	43

АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ					
Самолеты и вертолеты	Все виды авиаработ	2025	21	9	20
		2024	17	10	22

БЕСПИЛОТНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА					
БВС верт. типа	Все виды авиаработ	2025	1		
		2024	2		

КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ, АОН, БВС					
ВСЕГО	Все виды авиаработ и перевозок	2025	31	14	77
		2024	46	19	65

⁴ Данные по предыдущему году корректируются в соответствии с вновь поступившей фактической информацией.

Таблица 2

Распределение абсолютных показателей безопасности полетов в гражданской авиации по государствам-участникам Соглашения за период 2016 – 2025 гг.*)

Государство Годы		Азербайджанская Республика	Республика Армения	Республика Беларусь	Грузия	Республика Казахстан	Кыргызская Республика	Республика Молдова	Российская Федерация	Республика Таджикистан	Туркменистан	Республика Узбекистан	Украина	ИТОГО
Авиационные происшествия (в т. ч. катастрофы)	16	1	1	1	-	4	-	-	52	-	-	-	4	63
	17	-	1	1	-	7	-	1	39	-	-	1	8	58
	18	-	-	1	-	6	-	1	42	-	-	-	8	58
	19	1	1	-	1	4	-	-	27	-	-	-	7	41
	20	-	-	-	-	2	1	-	36	-	-	-	7	46
	21	-	-	2	1	2	-	1	30	-	-	-	3	39
	22	-	-	1	-	1	1	1	35	-	-	-	-	39
	23	-	-	1	-	3	1	-	21	-	-	-	-	26
	24	-	-	-	-	5	1	-	40	-	-	-	-	46
	25	-	-	-	-	4	-	-	27	-	-	-	-	31
Катастрофы	16	1	-	1	-	3	-	-	23	-	-	-	-	28
	17	-	-	1	-	5	-	1	20	-	-	-	5	32
	18	-	-	-	-	-	-	1	22	-	-	-	2	25
	19	-	-	-	1	4	-	-	17	-	-	-	3	25
	20	-	-	-	-	-	1	-	18	-	-	-	4	23
	21	-	-	1	-	-	-	-	18	-	-	-	2	21
	22	-	-	1	-	-	-	1	13	-	-	-	-	15
	23	-	-	1	-	2	1	-	11	-	-	-	-	15
	24	-	-	-	-	1	-	-	18	-	-	-	-	19
	25	-	-	-	-	2	-	-	12	-	-	-	-	14
Погибло в катастрофах	16	7	-	1	-	7	-	-	59	-	-	-	-	74
	17	-	-	1	-	11	-	4	51	-	-	-	7	74
	18	-	-	-	-	-	-	12	128	-	-	-	24	164
	19	-	-	-	3	17	-	-	70	-	-	-	7	97
	20	-	-	-	-	-	9	-	35	-	-	-	7	51
	21	-	-	9	-	-	-	-	70	-	-	-	6	85
	22	-	-	2	-	-	-	2	24	-	-	-	-	28
	23	-	-	2	-	6	3	-	20	-	-	-	-	31
	24	-	-	-	-	1	-	-	64	-	-	-	-	65
	25	-	-	-	-	4	-	-	73	-	-	-	-	77

*) В таблице не учтены события, связанные с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

В 2025 г. абсолютный показатель состояния безопасности полетов по всем видам авиационных работ и перевозок (31 АП) значительно улучшился относительно показателя 2024 г. (46 АП). Произошло улучшение показателей безопасности полетов и по катастрофам: 14 К – в 2025 г. против 19 К – в 2024 г., что является лучшим показателем за двадцатилетний период 2006 – 2025 гг. Количество погибших в катастрофах людей увеличилось: 77 – в 2025 г. против 65 – в 2024 г. За период 2021 – 2025 гг. максимальное количество погибших в катастрофах за год – 85 человек (в 2021 г.).

С самолетами взлетной массой более 5700 кг в 2025 г. имела место одна катастрофа с гибелью 48 человек. В 2024 г. произошло 5 АП, из них 3 К с гибелью 6 человек.

Абсолютные показатели безопасности полетов с легкими и сверхлегкими воздушными судами взлетной массой менее 5700 кг в 2025 г. по авиационным происшествиям значительно улучшились (7 АП – в 2025 г. против 11 АП – в 2024 г.), по катастрофам ситуация практически не изменилась: 3 К – в 2025 г. по сравнению с 2 К – в 2024 г., количество погибших в 2024 г. и в 2025 г. одинаково (4 человека).

Абсолютные показатели безопасности полетов перевозок на вертолетах в 2025 г. существенно улучшились (1 К и 5 погибших в 2025 г. по сравнению с 11 АП, в том числе 4 К с 33 погибшими в 2024 г.).

Абсолютные показатели состояния безопасности полетов в АОН в 2025 г. по авиационным происшествиям ухудшились (21 АП в 2025 г. по сравнению с 17 АП в 2024 г.), по катастрофам и погибшим уровень безопасности полетов практически не изменился (9 К с гибелью 20 человек в 2025 г. против 10 К с гибелью 22 человек в 2024 г.).

В 2025 г. с беспилотным ВС вертолетного типа произошло одно АП.

Динамика изменения относительных показателей уровня безопасности полетов за период 2021–2025 гг. (в расчете на 1 миллион вылетов) на всех воздушных судах гражданской авиации государств-участников Соглашения без АОН и БВС приведена на Рис. 1⁵.

⁵ Поскольку данные по количеству вылетов ВС представлены не всеми авиационными администрациями государств-участников Соглашения, относительные показатели являются оценочными с погрешностью до 5%. Данные по количеству вылетов в РФ предоставлены АО «Транспортная Клиринговая Палата».



Рис. 1. Количество авиационных происшествий и катастроф на 1 миллион вылетов на всех воздушных судах в гражданской авиации государств-участников Соглашения без АОН и БВС

Относительные показатели безопасности полетов в коммерческой гражданской авиации государств-участников Соглашения по авиационным происшествиям и катастрофам лучшие за период 2021 – 2025 гг. При этом сами показатели за указанный период имеют волнообразный характер, какие-либо статистические тенденции отсутствуют.

2. КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ

2.1. Самолеты (взлетная масса более 5700 кг)

В 2025 г. с самолетами взлетной массой более 5700 кг произошла одна катастрофа с гибелью 48 человек, катастрофа произошла при выполнении регулярного пассажирского рейса.

В 2024 г. с самолетами взлетной массой более 5700 кг произошло 5 авиационных происшествий, в том числе 3 катастрофы с гибелью 6 человек. 2 авиационных происшествия произошли с ВС, выполнявшими регулярные и нерегулярные пассажирские перевозки. 3 катастрофы имели место при выполнении санитарного, перегоночного рейсов, а также при полете в целях геофизических исследований.

Относительные показатели уровня безопасности полетов на самолетах с максимальной взлетной массой более 5700 кг в 2025 г. приведены на Рис. 2 и Рис. 3.

В 2025 г. относительные показатели безопасности полетов по авиационным происшествиям и катастрофам с самолетами взлетной массой более 5700 кг значительно улучшились по отношению к 2024 г. и находятся внутри диапазона показателей пятилетнего периода 2021 – 2025 гг.

В сфере пассажирских перевозок на тяжелых самолетах в 2025 г. произошла одна катастрофа с гибелью 48 человек. За период 2022 – 2024 гг. катастроф при пассажирских перевозках не было. Относительный показатель безопасности полетов по авиационным происшествиям находится в диапазоне показателей пятилетнего периода 2021 – 2025 гг.



Рис. 2. Количество авиационных происшествий и катастроф на 1 миллион вылетов с самолетами взлетной массой более 5700 кг в гражданской авиации государств-участников Соглашения



Рис. 3. Количество авиационных происшествий и катастроф на 1 миллион вылетов с самолетами взлетной массой более 5700 кг при пассажирских перевозках в гражданской авиации государств-участников Соглашения

2.1.1. 24.07.2025 катастрофа самолета Ан-24РВ RA-47315 АО «Авиакомпания «Ангара» Российской Федерации в районе аэродрома Тында (Россия)

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту: Хабаровск – Благовещенск – Тында.



В 11:21 экипаж выполнил взлет с аэродрома Благовещенск. На борту самолета находились 3 члена летного экипажа, бортпроводник, 2 специалиста инженерно-технического состава АО «Авиакомпания «Ангара» и 42 пассажира. На предполетном брифинге КВС определил, что пилотирующим будет второй пилот (заданием на полет была предусмотрена подготовка второго пилота).

В 12:41:37 КВС вышел на связь с диспетчером аэродрома Тында и доложил о следовании на аэродром на 110-м эшелоне. Диспетчер доложил об опознании метки от ВС на экране локатора и дал указание следовать по стандартному маршруту прибытия, а также разрешил снижение до высоты⁶ 5600 футов. Заход на посадку осуществлялся по NDB на ВПП 06.

В связи с неработоспособностью оборудования вторичного канала аэродромного обзорного радиолокатора на аэродроме Тында формуляр сопровождения метки от ВС на индикаторе аппаратно-программного модуля «Коринф» рабочего места диспетчера отсутствовал.

⁶ По давлению QNH.

В 12:42:45 экипаж приступил к установке давления аэродрома. Согласно докладам, зарегистрированным бортовым магнитофоном, на барометрических высотомерах КВС и второго пилота было установлено значение давления 752 мм рт. ст., что соответствовало давлению QNH, а также доложена контрольная высота – 2960 м.

В 12:43:10 экипаж приступил к действиям в соответствии с разделом «После перехода на давление аэродрома» карты контрольных проверок, в процессе которых члены экипажа проверили установку давления на барометрических высотомерах и значение контрольной высоты.

В 12:43:30 диспетчер информировал экипаж об изменении давления на аэродроме: «... *QNH аэродрома 7-5-1 миллиметр или 1002 гектопаскаля*». Согласно докладам, КВС и второй пилот установили на барометрических высотомерах значение давления 751 мм рт. ст., а также сверили контрольную высоту – 2950 м.

В 12:43:45 диспетчер обратился к экипажу: «...*QFE для контроля нужно?*», КВС ответил: «*Можно QFE для контроля*». Диспетчер информировал о значении давления аэродрома (QFE) 699 мм рт. ст., КВС подтвердил получение информации.

В 12:44:07 экипаж повторно выполнил действия в соответствии с разделом «После перехода на давление аэродрома» карты контрольных проверок, проверил установку давления на барометрических высотомерах и значение контрольной высоты.

В 12:50:08 КВС доложил диспетчеру о пролете ОПРС на высоте 1100 м. Диспетчер дал указания о выполнении правого разворота и продолжении захода NDB по схеме на ВПП 06.

В 12:50:54 второй пилот доложил экипажу о заданной высоте полета по схеме захода на посадку – 745 м.

В 12:54:14 диспетчер информировал о невыдерживании экипажем установленной схемы захода: «... *узковато идете, боковое 3*». Экипаж приступил к выполнению отворота влево для выхода к третьему развороту.

В интервале времени с 12:56:34 по 12:56:39 сработал сигнализатор заданной высоты радиовысотомера (60 м).

В интервале времени с 12:56:41 по 12:56:44 звуковым регистратором зафиксировано два речевых сообщения от СРППЗ: «*Проверь высоту*» и «*Низко. Земля. Низко. Земл...*».

По заданию комиссии было проведено моделирование заключительного этапа полета ВС с учетом работы СРППЗ. Моделирование показало, что, наиболее вероятно, экипажем нажатием кнопки «ЗВУК ЗАПР» на панели управления был включен режим запрета звуковой сигнализации. Возобновление речевой информации СРППЗ: «*Проверь*

высоту» свидетельствует об отключении режима запрета звуковой сигнализации. Согласно логике работы СРППЗ, запрет автоматически снимается при снижении ВС ниже 15 м по радиовысотомеру или при появлении сигнала «Шасси обжато».

В 12:56:44, в результате столкновения ВС с препятствиями и земной поверхностью, регистрация записи звукового самописца прекратилась.

По заключению Комиссии по расследованию авиационное происшествие произошло вследствие несоответствия уровня отсчета высоты по фактически установленному на барометрических высотомерах давлению QNH уровню отсчета экипажем заданных высот полета (по давлению QFE), что привело к выполнению полета на высоте, менее заданной примерно на 600 м и столкновению ВС с кронами деревьев и земной поверхностью.

Авиационное происшествие явилось следствием сочетания следующих факторов:

- фактическая неготовность экипажа к выполнению полетов на аэродромы, перешедшие на давление QNH, приведшая к ошибкам в порядке использования значений давления (QNH/QFE) аэродрома Тынды;
- передача диспетчером без запроса экипажа значения давления QNH, выраженного в миллиметрах ртутного столба;
- отсутствие контроля экипажем за соответствием использовавшихся величин барометрического давления и значений заданных высот;
- отсутствие возможности инструментального контроля высоты полета ВС диспетчером УВД из-за неработоспособности оборудования вторичной радиолокации на аэродроме Тынды;
- отключение экипажем звуковой предупреждающей сигнализации СРППЗ.

В результате АП ВС разрушено и уничтожено в возникшем после АП наземном пожаре, экипаж и пассажиры погибли.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/589/u2vant35yhpdj2i6ysmgfmmnwec59sbcw/report_ra-47315.pdf.

2.2. Легкие и сверхлегкие воздушные суда

С легкими и сверхлегкими воздушными судами взлетной массой менее 5700 кг в 2025 г. произошло 7 авиационных происшествий, в том числе 3 катастрофы с гибелью 4 человек.

В 2024 г. в этой категории воздушных судов имели место 11 авиационных происшествий, в том числе 2 катастрофы с гибелью 4 человек.

Относительные показатели безопасности полетов на самолетах с максимальной взлетной массой менее 5700 кг приведены на Рис. 4.

В 2025 г. относительный показатель безопасности полетов на легких и сверхлегких воздушных судах с взлетной массой менее 5700 кг по авиационным происшествиям лучший за период 2021 – 2025 гг. По катастрофам относительный показатель находится в диапазоне показателей за период 2021 – 2025 гг.



Рис. 4. Количество авиационных происшествий и катастроф на 1 миллион вылетов с легкими и сверхлегкими воздушными судами взлетной массой менее 5700 кг в гражданской авиации государств-участников Соглашения без АОН

2.2.1. 05.02.2025 АПБЧЖ с самолетом Ан-2 UR-A0123 ТОО «АК «Навигатор» Республики Казахстан в Костанайской области (Республика Казахстан)⁷

Выполнялся санитарный рейс по маршруту: аэропорт Костанай – аэропорт Аркалык. На борту ВС находились 2 члена экипажа и 2 служебных пассажира.

По предварительной информации, в условиях сильного бурана самолет совершил аварийную посадку в 1.5 километра от города Аркалыка, вблизи аэропорта.

В результате АП ВС повреждено, экипаж и пассажиры не пострадали.

Расследование продолжается.

⁷ Расследование авиационного происшествия проводит комиссия Министерства транспорта Республики Казахстан.

2.2.2. 23.05.2025 АПБЧЖ с ЕЭВС самолетом СП-37М RA-1461G ООО «Авиахим-Юг» Российской Федерации в Ростовской области (Россия)

КВС выполнял полеты на АХР с площадки, расположенной на северо-западной окраине хутора Ребричанский.

При полете по маршруту к обрабатываемому полю на высоте 70 – 80 м, на удалении 3 км от п. п. х. Ребричанский появилась повышенная вибрация двигателя. КВС принял решение о возврате на площадку взлета. После выполнения разворота мощность двигателя упала. В последующем произошло уменьшение скорости и столкновение ВС с земной поверхностью.



При осмотре ВС на месте хранения (после эвакуации с места АП) комиссия обнаружила, что трос управления рычагом привода дроссельной заслонки правого (по направлению полета ВС) карбюратора в узле крепления не зафиксирован, свободно перемещается относительно рычага, сигнальная метка положения (кембрик) на конце троса отсутствует.

Рассоединения троса с рычагом управления привода дроссельной заслонкой правого карбюратора в полете произошло в результате самопроизвольного отворачивания самоконтрящейся гайки.

В РТО и Р самолета порядок и периодичность проверки момента затяжки резьбового соединения крепления тросов управления рычагами приводов дроссельных заслонок карбюраторов, состояния самоконтрящейся гайки и ограничения по ее использованию не установлены.

В полете, после рассоединения троса управления с рычагом привода дроссельной заслонкой правого карбюратора, под воздействием усилий возвратной пружины произошло перемещение его дроссельной заслонки на полное открытие (взлетный режим), а положение дроссельной заслонки левого карбюратора оставалось неизменным.

Разность положений дроссельных заслонок карбюраторов привела к их асинхронной работе, появлению вибрации двигателя, падению его мощности (уменьшению оборотов двигателя). Наиболее вероятно, под воздействием растущей вибрации поплавки карбюраторов вошли в резонанс, что привело к непрерывной подаче топлива в поплавковую камеру, резкому обогащению топливно-воздушной смеси и «заливанию» свечей зажигания, в результате чего произошло падение мощности двигателя.

К рассоединению троса управления с рычагом привода дроссельной заслонкой правого карбюратора могли привести:

- применение в резьбовых соединениях элементов управления карбюраторами самоконтрящихся гаек, подверженных в процессе эксплуатации вращению;
- отсутствие регламентации порядка и периодичности осмотра троса управления рычагом привода дроссельной заслонкой карбюратора.

В результате АП ВС получило существенные повреждения, КВС не пострадал.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/ffa/4rq65qor20dai11ekdlmvbcf4pxuyt8/report_ra-1461g.pdf.

**2.2.3. 10.06.2025 АПБЧЖ с самолетом Ан-2 RA-81532
ООО «Авиационное предприятие «Регионавиа» Российской
Федерации в Республике Саха (Россия)**

Выполнялся полет в целях мониторинга очагов лесных пожаров с аэропорта Хандыга. На борту ВС находились 3 члена экипажа.

Согласно объяснениям экипажа, после взлета и набора высоты 1500 м, на скорости 150 км/ч, в кабине появился запах горелого масла и слабая дымка, при этом параметры работы двигателя и его систем были в пределах нормы. КВС принял решение о возврате на аэродром вылета.

Дым в кабине начал сгущаться, на лобовом остеклении и правой стороне фюзеляжа появились потеки масла, началась тряска двигателя, после чего произошел удар в районе двигателя с последующей потерей мощности. На перемещение РУД двигатель не реагировал.

КВС принял решение выполнить вынужденную посадку на подобранную с воздуха площадку. Перед приземлением экипаж перекрыл питание топливом двигателя, выключил зажигание и обесточил самолет.

В результате АП ВС существенно повреждено, пилоты получили незначительные телесные повреждения.

Расследование продолжается.

2.2.4. 30.08.2025 катастрофа ЕЭВС самолета СП-30К RA-0142А частного лица в Тамбовской области (Россия)

КВС выполнял полет на АХР в районе населенного пункта Граждановка.

После дозаправки ВС топливом и химикатами, в 09:25 КВС выполнил взлет с целью АХР на втором обрабатываемом поле и в 09:27 приступил к выполнению гонов для обработки участка поля.

При втором гоне по курсу полета ВС находилась воздушная ЛЭП. Согласно требованиям п. 7.7 ФАП-128, высота пролета над воздушными ЛЭП должна составлять не менее 20 м. КВС требования п. 7.7 ФАП-128 не выполнил и осуществил пролет воздушной ЛЭП под проводами на истинной высоте ≈ 8 м.



В процессе третьего гона, в 09:32:16, во избежание столкновения с опорами ЛЭП, КВС приступил к отвороту влево, но с запозданием перевел ВС в набор высоты, что не обеспечивало безопасного пролета над деревьями лесополосы.

В 09:32:22 на скорости 100 – 105 км/ч, высоте ≈ 15 м, с креном $\approx 10^\circ$ произошло столкновение ВС с деревьями лесополосы. В 09:33 ВС столкнулось с земной поверхностью.

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

В результате АП ВС разрушено, КВС погиб.

КВС имел свидетельство пилота ГА. Допуск к полетам на ВС данного типа у КВС отсутствовал.

Срок действия медицинского заключения КВС истек.

Срок действия сертификата летной годности ВС истек.

Заявку на ИВП КВС не подавал.

Требования безопасности труда при выполнении АХР не обеспечивались, так как КВС готовил к применению пестициды и применял их (выполнял полеты) без использования средств индивидуальной защиты.

До начала обработки участка КВС расположение препятствий и характерных ориентиров, в нарушение требований п. 7.3 ФАП-128, не определил.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/a0a/dlx4i9khmmb3s5arok6l3b19d6qv10jl/report_ra-0142a.pdf.

**2.2.5. 09.09.2025 катастрофа самолета Ан-2 RA-33675
ООО «Химавиа» Российской Федерации в Ростовской области
(Россия)**

КВС выполнял облет сельскохозяйственных полей перед проведением АХР в районе хутора Морозов Волгодонского района.

Доверенность КВС на право управления самолетом собственником ВС не выдавалась, что является нарушением требований п. 2.20. ФАП-128.



09.09.2025, в 06:05 КВС произвел взлет для полета по маршруту: п. п. Сальск – п. п. Морозов.

Кроме КВС на борту ВС находился служебный пассажир (авиатехник). Второго пилота в составе экипажа не было, что является нарушением РЛЭ самолета Ан-2.

Посадка на п. п. Морозов, расположенную в 2 км южнее н. п. Морозов, была произведена в 06:56. Данная площадка была подготовлена и оборудована для производства полетов самолетов типа Ан-2 с целью выполнения АХР.

После получения информации о возможном появлении пасеки в районе полетов КВС принял решение на выполнение облета планируемых для обработки агрохимикатами полей. Техник самолета в данном полете участия не принимал, в самолете находился только КВС.

Взлет с п. п. Морозов на облет полей был произведен в 07:08. Согласно заключению судмедэкспертизы, у КВС в полете произошел повторный инфаркт миокарда, что привело к развитию острой сердечно-сосудистой недостаточности и последующей смерти пилота. Смерть КВС наступила в полете.

Наиболее вероятно, ухудшение самочувствия КВС произошло в 07:08:20, в момент начала выполнения левого разворота после взлета, о чем свидетельствует очень медленный темп пилотирования ВС. Замедленный темп пилотирования может свидетельствовать о значительных затруднениях пилота в управлении самолетом из-за произошедшего инфаркта миокарда.

В 07:09:10 самолет перешел на снижение, которое продолжалось до столкновения ВС колесами основных стоек шасси с бруствером оросительного канала. Наиболее вероятно, с момента начала снижения КВС уже не управлял воздушным судном.

В результате судебно-химического исследования в крови КВС обнаружен этиловый спирт в количестве 0.37+/-0.03 промилле, что, согласно п. 29 приказа Минздрава России от 29.04.2025 № 262н, является алкогольным опьянением.

Авиационное происшествие стало следствием сочетания следующих факторов:

- потеря работоспособности КВС в полете из-за острой сердечно-сосудистой недостаточности, развившейся вследствие повторного инфаркта миокарда на фоне гипертонической болезни;
- возможное влияние на состояние здоровья КВС наличия в крови этилового спирта;
- выполнение полета неполным составом экипажа.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/3ec/vgr1ayh9ucrb93vlc0bgn7mprpb4zx9c/report_ra-33675.pdf.

**2.2.6. 24.09.2025 АПБЧЖ с самолетом Ан-2 UP-A0309
ТОО «Авиакомпания АЭРО» Республики Казахстан в
Западно-Казахстанской области (Республика Казахстан)⁸**

Выполнялся санитарный рейс в районе населенного пункта Жалпактал. На борту ВС находились 2 члена экипажа и 2 служебных пассажира.

В результате АП ВС повреждено, экипаж и пассажиры не пострадали.

Расследование продолжается.

⁸ Расследование авиационного происшествия проводит комиссия Министерства транспорта Республики Казахстан.

**2.2.7. 03.10.2025 катастрофа самолета Ан-2 RA-70350
ООО «Авиакомпания «Борус» Российской Федерации
в Красноярском крае (Россия)**

Выполнялся перегоночный полет по маршруту с посадочной площадки Верхнеусинское на аэродром Шушенское. На борту находились 2 члена экипажа.

После окончания работ перед экипажем стояла задача на перебазирование ВС на аэродром Шушенское.



Со слов специалиста по ТО, 01.10 и 02.10.2025, согласно прогнозу, метеоусловия не соответствовали предстоящему перелету, поэтому экипаж убыл к местам постоянного проживания (н. п. Шушенское, г. Абакан). 02.10.2025 КВС по телефону сообщил 2П и авиатехнику, что на 03.10.2025 ожидается улучшение метеоусловий.

03.10.2025, около 09:00, экипаж и авиатехник встретились на аэродроме Шушенское и отправились в н. п. Верхнеусинское.

Из пояснений авиатехника, экипаж принял решение следовать по маршруту: п. п. Верхнеусинское – Арадан – Буйба – Танзыбей – аэродром Шушенское.

Фактически, взлет был произведен в 16:05. Через 15 мин после взлета авиатехник вышел на связь с экипажем. КВС доложил, что условия полета хорошие.

Через 10 минут авиатехник повторно вышел на связь, КВС сказал, что впереди по курсу погода хорошая, полет проходит в направлении на Буйбу.

Через 15...20 минут авиатехник снова вышел на связь. При последнем сеансе связи КВС сообщил, что слева по маршруту, на перевале, облачно. В дальнейшем, при попытках связаться, экипаж не отвечал.

Около 17:00 очевидцами зафиксировано возгорание на склоне горы, о чем было сообщено по системе оповещения «112». Прибывшие спасатели обнаружили на склоне горы горящие фрагменты самолета. Оба члена экипажа погибли.

Авиационное происшествие произошло в результате потери КВС визуального контакта с наземными ориентирами при попадании в метеоусловия, не соответствующие ПВП, что привело к столкновению с препятствиями и землей.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- принятие экипажем ВС необоснованного решения на выполнение полета по ПВП по маршруту, пролегающему в горной местности, без анализа всей необходимой метеоинформации;
- непринятие решения о прекращении полетного задания и возврате на посадочную площадку вылета при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;
- выполнение полета на высоте ниже безопасной в условиях ограниченной видимости.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/614/2jhfrt10syc1uzzibznpsz5xwrzrw1/report_ra-70350.pdf.

В 2025 г. на легких и сверхлегких воздушных судах с взлетной массой менее 5700 кг по одному АП произошло при выполнении мониторинга очагов лесных пожаров, облета сельскохозяйственных полей перед проведением АХР и перегоночного полета; по 2 АП – при выполнении АХР и санитарных рейсов.

По предварительной оценке, 3 АП связаны с «человеческим фактором», в двух из которых потеря работоспособности пилотов в полете произошла из-за хронических заболеваний. В трех АП одним из факторов стал отказ/неисправность авиационной техники.

2.3. Вертолеты

В 2025 г. с вертолетами государств-участников Соглашения произошла одна катастрофа, погибли 5 человек.

В 2024 г. имели место 11 авиационных происшествий, в том числе 4 катастрофы, погибли 33 человека.

Относительные показатели безопасности полетов на вертолетах приведены на Рис. 5.

В 2025 г. относительные показатели безопасности полетов на вертолетах по авиационным происшествиям и катастрофам являются лучшими за пятилетний период 2021 – 2025 гг.



Рис. 5. Количество авиационных происшествий и катастроф на 1 миллион вылетов с вертолетами в гражданской авиации государств-участников Соглашения без АОН

2.3.1. 14.07.2025 катастрофа вертолета Ми-8Т RA-25660 ООО «АПК «ВЗЛЕТ» Российской Федерации в Хабаровском крае (Россия)

Выполнялся полет с целью перебазирования ВС к месту авиационных работ на посадочную площадку Незабудка по маршруту: посадочная площадка Березовая – посадочная площадка Охотск – аэродром Магадан – аэродром Омсукчан – посадочная площадка Незабудка. На борту находились 3 члена экипажа и 2 служебных пассажира.

В 14:05 КВС прибыл на АМСГ Охотск, где получил метеоконсультацию у дежурного синоптика, после чего принял решение о выполнении полета по ПВП согласно поданной заявке. В 15:17, с разрешения диспетчера ДП «Вышка» Охотск, экипаж выполнил взлет с МК=210°.

По запросу диспетчера ДП «Вышка» Охотск экипаж доложил расчетное время пролета контрольных точек маршрута: SOTEL – 15:35; ABERA – 16:05; BANOT – 16:57; рубеж снижения – 17:05; Магадан – 17:15.

В последующем экипаж продолжил набор высоты и в 15:25, на барометрической высоте ~ 560 м и приборной скорости ~ 200 км/ч⁹, перевел вертолет в горизонтальный полет, а через 3 мин – на снижение до высоты 380 м в районе озера Тунгар. По направлению полета на навигационную точку SOTEL находится горный массив, и в 15:30 вертолет был

⁹ Здесь и далее, если не оговорено особо, указаны значения величин барометрической высоты и приборной скорости в соответствии с записью бортового параметрического регистратора.

переведен в набор высоты. Дальнейший полет по маршруту осуществлялся с переменным профилем на высотах от 590 до 800 м. Отклонений в работе систем ВС и силовой установки не было.

В 15:36:05, через 1 мин после расчетного времени доклада (н. т. SOTEL), диспетчер ДП «Вышка» Охотск запросил экипаж: «25-6-6-0, Охотск-Вышка». Получив неразборчивый доклад, уточнил порядок передачи управления: «25660, вас не слышу, прямой 104 градуса, следуйте 600 метров истинной, работайте Хабаровск контроль 133.6, до свидания...».

В дальнейшем экипаж на связь с органами УВД не выходил.

В 15:56:22 на абсолютной высоте 810 м, скорости 160 км/ч, с магнитным курсом 126° и углом тангажа на кабрирование 11° вертолет столкнулся с западным склоном горного хребта (максимальная высота склона в направлении движения ВС – 900 м). Экипаж и пассажиры погибли.



Авиационное происшествие произошло в результате столкновения воздушного судна со склоном горного хребта при выполнении полета в горной местности в условиях закрытия гор облачностью.

Авиационное происшествие стало следствием сочетания следующих факторов:

- недостаточная подготовка экипажа к полетам в горах;
- навигационная ошибка экипажа (вход в ущелье в виде амфитеатра);
- выполнение полета на высотах, не обеспечивающих выдерживание установленного расстояния до нижней границы облаков;
- непринятие экипажем решения о выполнении разворота для безопасного выхода из ущелья в условиях закрытия гор облачностью.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/aff/p73nb7bzv5bd6uv2hygosz1sucrsieo/report_ra-25660.pdf.

3. АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

В авиации общего назначения в 2025 г. произошло 21 авиационное происшествие, в том числе 9 катастроф с гибелью 20 человек. В 2024 г. имели место 17 авиационных происшествий, в том числе 10 катастроф с гибелью 22 человек.

На Рис. 6 приведены абсолютные данные количества авиационных происшествий, катастроф и погибших в АОН за последние 5 лет.

После некоторой положительной динамики абсолютных показателей безопасности в АОН (АП, К и погибшие) в период 2021 – 2023 гг., в 2024–2025 гг. улучшения безопасности полетов не наблюдается.

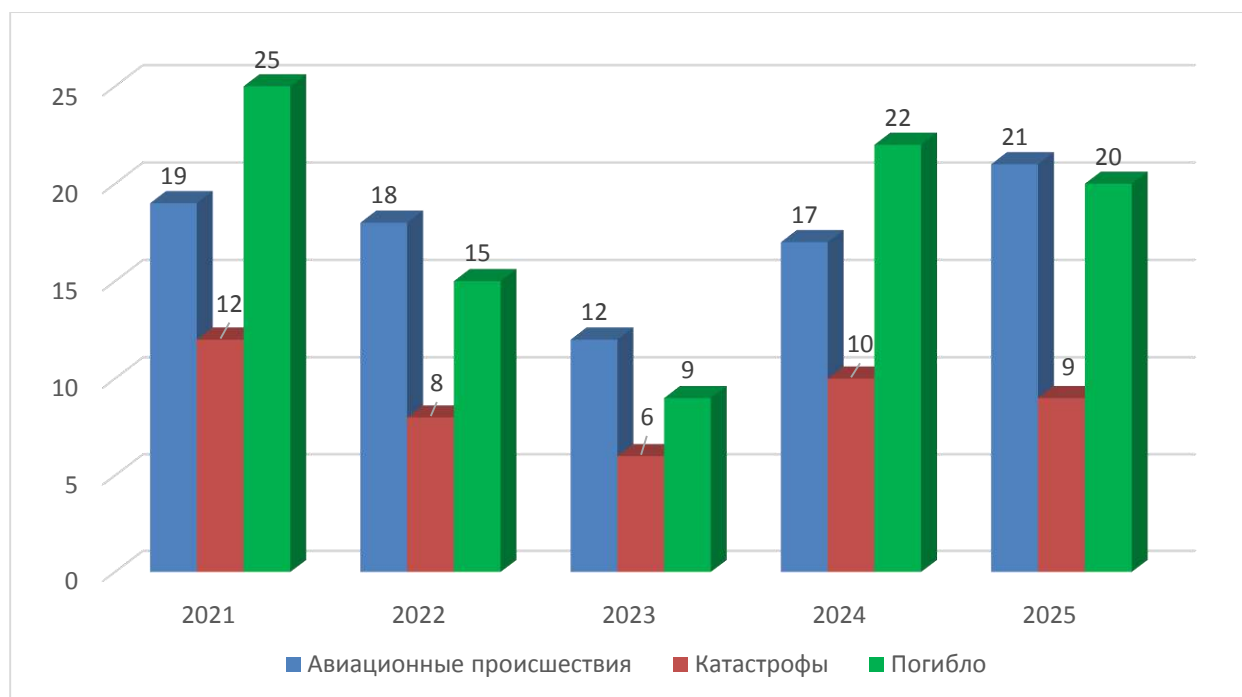


Рис. 6. Абсолютное количество авиационных происшествий, катастроф и погибших с воздушными судами АОН в гражданской авиации государств-участников Соглашения

Динамика изменения относительных показателей уровня безопасности полетов за период 2021 – 2025 гг. (в расчете на 1 миллион вылетов) на всех воздушных судах АОН приведена на Рис. 7.



Рис. 7. Количество авиационных происшествий и катастроф на 1 млн вылетов на воздушных судах АОН государств-участников Соглашения

В 2025 г. наметившаяся тенденция ухудшения относительных показателей состояния безопасности полетов в АОН государств-участников Соглашения подтвердилась. Относительные показатели состояния безопасности полетов АОН по авиационным происшествиям и катастрофам в 2025 г. худшие за период 2021 – 2025 гг.¹⁰

3.1. 06.02.2025 катастрофа самолета P2002-JF RA-01808 ООО «Аэро регион тренинг» Российской Федерации в Московской области (Россия)

Выполнялся учебно-тренировочный полет по «Программе подготовки пилота-инструктора на самолет с одним двигателем, сухопутный (Cessna 172, Tecnam P2002)» с посадочной площадки Мячково. На борту находились 2 члена экипажа (оба сотрудники ООО «Аэро регион тренинг»): КВС (инструктор) и пилот-стажер.

¹⁰ Данные по количеству вылетов ВС АОН РФ за период 2021 – 2025 гг. предоставлены ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» и касаются только полетов с официально поданными заявками на ИВП. При этом, более чем в 35% случаев от общего числа АП с ВС АОН в 2025 г., заявки на ИВП не подавались, количество вылетов, предоставленное ФГУП «ГК ОрВД РФ», скорректировано (пропорционально увеличено). Аналогичным образом скорректировано количество вылетов ВС АОН в РФ за период 2021 – 2024 гг.

Надо учесть, что заявки на ИВП подаются на интервал времени, а не по количеству вылетов.

Данные по количеству вылетов ВС АОН государств-участников Соглашения представлены не всеми авиационными администрациями.

В связи с изложенным, относительные показатели безопасности полетов могут содержать значительные погрешности и являются сугубо оценочными.

В 12:04 (UTC) КВС-инструктор с пилотом-стажером выполнил взлет с п. п. Мячково и, после установления связи с диспетчером ДП «Вышка» сектора «ДОМОДЕДОВО ВЫШКА - 3», продолжили полет по заявленному маршруту: МКАД – IBZEK – IPIOS – OKUSE – KARTINO.

В 12:41:20 экипаж доложил о нахождении в районе третьего разворота и запросил у диспетчера МДП п. п. Мячково разрешение на занятие зоны «южнее полтора»¹¹. Диспетчер дал разрешение.

В 12:42:55 экипаж доложил о занятии зоны «южнее полтора» и проинформировал диспетчера, что доложит окончание задания.



В 12:53 ВС столкнулось с земной поверхностью.

По результатам исследований установлено, что двигатель самолета в момент столкновения с земной поверхностью находился в выключенном состоянии. Выключение двигателя, наиболее вероятно, произошло по причине неучастия в

рабочем такте двигателя цилиндра № 3 вследствие отложений, полностью перекрывших впускную магистраль цилиндра, и нестабильной подачи топлива из-за наличия в полостях топливного насоса постороннего вещества. При исследовании отложений в их составе выявлено наличие отложений парафина, что нехарактерно для отложений, накапливающихся в топливной системе в условиях нормальной эксплуатации, и может привести к отказу топливной системы.

В дальнейшем, наиболее вероятно, произошло сваливание самолета с последующим переходом в штопор, что также подтверждается показаниями свидетеля.

Авиационное происшествие с самолетом произошло, наиболее вероятно, из-за выхода самолета на закритические углы атаки и режим сваливания с последующим переходом в штопор после отказа двигателя в полете.

¹¹ Из объяснения руководителя отдела безопасности полетов ООО «Аэро регион тренинг»: «Границами зоны «южнее полтора» являются: на востоке – русло реки Пахра, на западе – лесопосадки, на севере – группа ангаров, на юге – населенный пункт Прудки».

Причиной останова двигателя в полете, наиболее вероятно, явилось неучастие в рабочем такте двигателя цилиндра № 3 по причине отложений, полностью перекрывших впускную магистраль цилиндра, и нестабильной подачи топлива из-за наличия в полостях топливного насоса постороннего вещества.

Способствующим фактором, наиболее вероятно, явилась неготовность пилотов к действиям при выключении двигателя, что привело к потере контроля за параметрами полета.

В результате АП ВС разрушено и сгорело, экипаж погиб.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/116/d1109dg9rwyg9jaa7everbwp7kh5qyro/report_ra-01808.pdf.

3.2. 20.02.2025 катастрофа ЕЭВС самолета «Cetus 704» RV-7 RA-2296G частного лица в Нижегородской области (Россия)

Выполнялся демонстрационный полет с выполнением фигур сложного пилотажа по типу: «бочка», «переворот», «петля Нестерова», «полупетля» в районе посадочной площадки «Аэродром Кстово-Восточный». На борту ВС находились КВС и пассажир.



Согласно п. 3.4 РЛЭ, на ЕЭВС самолете «Cetus 704» RV-7 «...допускается нормальный полет, сваливание (кроме срывов), восьмерки, боевые развороты, спирали, пикирования и горки с углом тангажа до 30°, виражи с креном не более 60°.

Выполнение других фигур сложного, высшего пилотажа и штопора на самолете «Cetus 704» запрещено».

После выполнения правого разворота, при подлете к посадочной площадке с ИК≈90° (в направлении стоянки ВС) на высоте около 100 м и на приборной скорости полета 240 км/ч КВС приступил к выполнению левого вращения самолета вокруг продольной оси. После достижения перевернутого положения произошло интенсивное искривление траектории движения ВС на пикирование с интенсивной потерей высоты полета.

На приборной скорости ~270 км/ч, с углом тангажа на пикирование ~15° и правым креном ~60°, самолет столкнулся с земной поверхностью.

Авиационное происшествие 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.

В результате АП ВС разрушено и частично уничтожено наземным пожаром, КВС и пассажир погибли.

Свидетельство пилота ГА у КВС отсутствовало.

Медицинское заключение у КВС отсутствовало.

В плане полета, в качестве КВС был указан собственник ВС.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/a3d/i2l3uukv4b6e05cgrh9k6njsyyxaopfh/report_ra-2296g.pdf.

3.3. 17.05.2025 АПБЧЖ с вертолетом R66 RA-06387 частного лица в Московской области (Россия)

Выполнялся тренировочный полет в районе посадочной площадки Горка Одинцовского городского округа. На борту ВС находились КВС и пассажир.

После взлета КВС выполнил полеты на висение и по кругу с посадками на п. п. Горка.



Далее КВС выполнил перелет на поле, находящееся в ≈ 2 км юго-западнее от п. п. Горка для выполнения полетов на отработку снижения на режиме авторотации несущего винта.

В 09:03:47, при выполнении первого захода на отработку маневра, КВС на высоте 250 м перевел рычаг общего шага вниз до упора, повернул ручку коррекции газа

(поворотную ручку коррекции газа) до упора «малый газ» и перевел вертолет на снижение в режиме авторотации несущего винта.

В 09:04:16 на снижении в режиме авторотации несущего винта, при достижении высоты около 40 ft (≈ 12 м), КВС повернул ручку коррекции газа в сторону увеличения (в соответствии с РЛЭ вертолета ввел коррекцию) для восстановления мощности двигателя.

В 09:04:21 КВС перевел РОШ вверх и произвел набор высоты без касания земной поверхности. После набора высоты 250 м был выполнен повторный заход на отработку снижения на режиме авторотации несущего винта.

В 09:05:43 КВС перевел РОШ вниз до упора, повернул ручку коррекции газа в положение «малый газ» и перевел вертолет на снижение в режиме авторотации несущего винта. В дальнейшем, ручку коррекции газа для восстановления мощности двигателя в полете КВС не поворачивал (коррекцию газа не вводил).

В 09:06:04 КВС начал брать РЦШ «на себя».

В 09:06:11 произошло касание земли ползковым шасси вертолета с последующим опрокидыванием вертолета на левый борт.

КВС закрыл пожарный кран, обесточил вертолет и вместе с пассажиром покинул ВС.

Авиационное происшествие произошло в процессе выполнения посадки на авторотации несущего винта вследствие несвоевременного уменьшения КВС поступательной скорости, что привело к опрокидыванию и повреждению вертолета.

В результате АП ВС существенно повреждено, КВС и пассажир не пострадали.

Перед полетом КВС взял на борт вертолета пассажира. В заявке на ИВП пассажир не указывался, список находящихся на борту воздушного судна лиц, в нарушение требований п. п. 2.20, 2.21 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, не оформлялся.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/3f4/zegeskxiqk6e04fr6zr9innnavsf4gsr/report_ra-06387.pdf.

3.4. 28.05.2025 АПБЧЖ с ЕЭВС самолетом «Дельфин-3» RA-0539G частного лица в городе Санкт-Петербурге (Россия)

КВС запланировал полет с посадочной площадки Бычье Поле над акваторией Финского залива. На борту находились КВС и пассажир.

В нарушение требований п. 4.2. РТЭ, в качестве топлива на ВС применялся автомобильный бензин АИ-98.

Полет проходил в штатном режиме. КВС выполнил несколько виражей с креном до 30°, вывел ВС на посадочный курс и приступил к заходу на посадку.

На удалении около 5 км до порога ВПП 08 п. п. Бычье поле, в горизонтальном полете (300 м), на приборной скорости полета 180 км/ч КВС уменьшил режим работы двигателя и приступил к перестановке лопастей воздушного винта в положение «малый шаг», при этом обороты двигателя уменьшились до 1400 об/мин, скорость полета уменьшилась.

КВС предпринял попытку увеличить обороты двигателя изменением положения РУД, однако увеличения оборотов не произошло.

Усомнившись в работоспособности силовой установки, на высоте 300 м и удалении 3.5 – 4 км от порога ВПП 08 п. п. Бычье поле КВС перевел самолет в снижение, выполнил



отворот влево, в сторону береговой черты, и приступил к действиям по восстановлению работоспособности силовой установки.

КВС контролировал параметры работы двигателя, в процессе снижения неоднократно переводил выключатель «АККУМ» в положение «выключено» и возвращал в положение «включено»,

переводил рукоятку переключателя магнето ПМ-1 из положения «1+2» в положения «2» – «1» – «0» – «1+2», предпринимал попытки увеличить обороты двигателя изменением положения РУД.

Предпринятыми действиями КВС не удалось восстановить работоспособность силовой установки. На высоте полета ~50 м при скорости 140 км/ч КВС принял решение о выполнении вынужденной посадки на водную поверхность Финского залива, в нарушение требований п. п. 3 п. 5.6. РЛЭ выпустил закрылки в посадочное положение, направил ВС вдоль береговой черты. Перед приводнением КВС, установив переключатель магнето в положение «0», выключил двигатель и открыл двери кабины экипажа. В нарушение требований п. 5.6. РЛЭ перед приводнением топливный кран в положение «ЗАКРЫТО» не установил.

Приводнение ВС произошло на скорости около 65 км/ч. В процессе приводнения произошло капотирование ВС.

В процессе исследований механизма управления ВИШ самолета «Дельфин-3» на элементах контактной системы (контакты и кольца редуктора исполнительного механизма управления ВИШ) обнаружены отложения солей жесткости воды и коррозия, что, наиболее вероятно, явилось причиной его отказа в полете.

Вынужденная посадка была обусловлена восприятием КВС признаков отказа механизма управления ВИШ как отказ двигателя.

Авиационному происшествию способствовало сочетание следующих факторов:

- отсутствие в РЛЭ рекомендаций КВС по действиям при отказе механизма управления ВИШ в полете;
- отсутствие в Руководстве по техническому обслуживанию требований по техническому обслуживанию механизма управления ВИШ.

В результате АП ВС существенно повреждено, КВС и пассажир не пострадали.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/fd8/6iwyb1h8wvlihvdcxecm6a0keuk2tg9/report_ra-0539g.pdf.

3.5. 05.06.2025 АПБЧЖ с ЕЭВС самолетом СП-30АС RA-0190А частного лица в Саратовской области (Россия)

КВС выполнял полет по маршруту: хутор Байбаев Волгоградской области – село Новорепное Саратовской области.

В 07:00 (UTC) КВС выполнил взлет. При полете по маршруту отказов авиационной техники не было.

В 11:50, при полете по маршруту, на удалении 3.5 км северо-западнее села Новорепное произошло столкновение ВС с проводами воздушной ЛЭП и земной поверхностью.

Авиационное происшествие 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.

В результате АП ВС разрушено и частично уничтожено в наземном пожаре, КВС получил серьезные телесные повреждения.

КВС принял решение выполнить полет на самолете, не имея действующей квалификационной проверки пилотом-инструктором на данном классе ВС.

Срок действия сертификата летной годности ВС истек.

Заявку на ИВП КВС не подавал.



Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/5b1/g4kfpvvhjl23rtm1mob9a3k7c817ueq/report_ra-0190a.pdf.

3.6. 22.06.2025 катастрофа самолета TL-2000 UP-LA161 частного лица в Акмолинской области (Республика Казахстан)¹²

Выполнялся учебно-тренировочный полет в районе аэродрома Жоламан. На борту находились 2 члена экипажа.

В результате АП ВС значительно повреждено, члены экипажа погибли.

Расследование продолжается.

3.7. 28.06.2025 катастрофа ЕЭВС самолета Zlin Z-142 RA-2981G частного лица в Приморском крае (Россия)

На борту самолета в качестве КВС находился гражданин России (далее – пилотирующий), не относящийся к авиационному персоналу, не имеющий действующего свидетельства пилота (летчика), а также подготовки и опыта, необходимых для самостоятельного управления воздушным судном.

В целях получения опыта эксплуатации пилотирующий регулярно приезжал на аэродром «Новонежино» в Ассоциацию «Приморский АТСК», где выполнял запуск, прогрев, опробование двигателя, руление, а также летал в качестве пассажира с членами

¹² Расследование авиационного происшествия проводит комиссия Министерства транспорта Республики Казахстан.

Ассоциации, в том числе – с собственником самолета Z-142. С аналогичной мотивацией 28.06.2025, в 09:00, он прибыл на аэродром «Новонежино».

По просьбе пилотирующего, собственник ВС выполнил полет в районе аэродрома «Новонежино» с пилотирующим в качестве пассажира на борту.



Полет в воздушном пространстве класса G выполнялся без уведомления органа обслуживания воздушного движения, что, в соответствии с п. 172 ФП ИВП, относится к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Посадка была выполнена в 09:30. Замечаний к работе авиационной техники не было.

После посадки и заруливания на стоянку пилотирующий планировал выполнить запуск и руление, что, согласно положениям главы 4. «Стандартные процедуры» РЛЭ самолета Z-142, может выполняться только летчиком.

В 09:35 пилотирующий самостоятельно выполнил запуск двигателя и вырулил на ВПП 29, что явилось нарушением требований п. 1 статьи 57 Воздушного кодекса.

В последующем пилотирующий выполнил две пробежки по ВПП 29. При выполнении третьей пробежки произошел отрыв самолета от ВПП, после чего, на высоте 25 – 30 м, самолет перешел на снижение и столкнулся с земной поверхностью.

Авиационное происшествие произошло в результате некоординированных действий пилотирующего 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 пилотирующего, необходимой для управления воздушным судном;
- возможное влияние обнаруженного в организме пилотирующего лекарственного препарата на его двигательную активность.

В результате АП ВС разрушено, пилотирующий погиб.

Свидетельство пилота ГА у пилотирующего отсутствовало.

Медицинское заключение у пилотирующего отсутствовало.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/7cd/57r2qd5529jnyogrmea8xxlti01n8luk/report_ra-2981g.pdf.

3.8. 28.06.2025 катастрофа ЕЭВС самолета С-18Т.2 RA-0856G частного лица в Московской области (Россия)

Выполнялся полет с посадочной площадки «Северка» в районе города Коломна. На борту ВС находились КВС и 3 пассажира.

В связи с отсутствием на борту штатных средств регистрации параметров полета, информация об истории полета приводится на основании объяснений собственника, показаний свидетелей, а также результатов осмотра места АП и элементов ВС. Также в лаборатории МАК было проведено исследование видеофайлов, отправленных одним из



пассажиров с мобильного телефона во время полета, и видеофайлов, записанных камерами наружного видеонаблюдения посадочной площадки «Северка».

В 10:14 (UTC) КВС произвел взлет с ВПП 23 посадочной площадки для выполнения третьего полета. На борту находилось четыре человека.

В третьем полете КВС занимал правое рабочее место пилота, а один из пассажиров занял левое рабочее место пилота и осуществлял активное пилотирование. Анализ видеoinформации позволил определить примерную схему полета: взлет с п. п. «Северка», выход на реку Москва, полет вдоль реки Москва в район г. Коломна до слияния ее с рекой Ока, полет над рекой Ока в южном направлении, в район д. Берхино, и далее правым разворотом выход на магнитный курс около 320° для полета в сторону п. п. «Северка».

До начала кренения влево полет ВС в поле зрения очевидца выполнялся на высоте менее 100 м.

После пролета траверза¹³ местоположения очевидца самолет стал разворачиваться влево с большим креном и одновременным снижением (со слов очевидца). При снижении самолет исчез из поля зрения очевидца, а через короткое время он увидел черный дым из района, куда снизился самолет.

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.

Авиационное происшествие, наиболее вероятно, произошло из-за потери управления воздушным судном в полете. Способствующим фактором могла явиться передача управления ВС пассажиру.

В результате АП ВС полностью разрушено и частично уничтожено наземным пожаром, КВС и пассажиры погибли.

Последняя квалификационная проверка КВС была проведена 10 июля 2021 года. КВС не проходил квалификационную проверку почти 4 года, что является нарушением п. 2.22 ФАП-147.

Сертификат летной годности ВС не продлевался с 2021 года.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/b4c/xx4vqyxoiptyejgat8949jpbjbnofj0o3x/report_ra-0856g.pdf.

3.9. 05.07.2025 АПБЧЖ с ЕЭВС самолетом Cessna 182RG RA-2373G частного лица в Омской области (Россия)

КВС выполнял учебно-тренировочные полеты с посадочной площадки Поповка.

В период с 06:05 по 10:36 (UTC) КВС выполнил пять полетов в соответствии с поданной заявкой, замечаний к работоспособности авиационной техники не было.

В процессе выполнения шестого полета, при заходе на посадку, после четвертого разворота произошло самопроизвольное выключение двигателя. КВС принял решение о выполнении посадки на подобранную с воздуха площадку. При выполнении посадки на сельскохозяйственное поле произошло капотирование самолета.

¹³ Траверз – направление, перпендикулярное курсу полета самолета, соответствующее курсовому углу 90 градусов. Таким образом, в зависимости от борта различают левый и правый траверз. В рассматриваемом случае очевидец находился на левом траверзе.

Для определения работоспособности двигателя и топливной системы был проведен наземный эксперимент. При проведении наземного эксперимента установлено, что указатель топливомера левого бака завышает показания на 40 л.

Особая ситуация возникла в процессе выполнения захода на посадку в условиях относительной влажности 72%, при температуре наружного воздуха плюс 19 °С, точке росы плюс 14 °С в процессе уменьшения КВС режима работы двигателя, что способствовало возникновению обледенения карбюратора.

В соответствии с Pilot's Operating Handbook (ПОН) Cessna Model R182 обогрев карбюратора перед посадкой должен находиться в положении «ВКЛЮЧЕН».



Невключению обогрева карбюратора пилотом могло способствовать отсутствие требований в РЛЭ самолета «Cessna-182RG» по обязательному включению обогрева карбюратора перед посадкой, что является недостатком эксплуатационной документации.

КВС признаков обледенения карбюратора не определил, обогрев не включил, действия по предотвращению обледенения карбюратора не выполнил.

Авиационное происшествие произошло при выполнении вынужденной посадки, обусловленной самовыключением двигателя, наиболее вероятно, вследствие обледенения карбюратора.

В причинно-следственной связи с авиационным происшествием могли находиться недостатки эксплуатационной документации самолета «Cessna-182RG»:

- отсутствие требований по обязательному включению обогрева карбюратора перед посадкой;
- отсутствие информации о метеорологических условиях, при выполнении полетов, в которых возможно образование льда в карбюраторе.

В результате АП ВС существенно повреждено, КВС не пострадал.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/2ea/b9is51pf95ib43yaee5ugn2611lr88ew/report_ra-2373g.pdf.

3.10. 05.07.2025 АПБЧЖ с ЕЭВС самолетом-амфибией Л-54 RA-2860G частного лица в Ленинградской области (Россия)

Выполнялся полет с посадочной площадки «Аэродром Гостилицы». На борту находились КВС и 2 пассажира.

В период предполетной подготовки самолет был дозаправлен автомобильным бензином марки «АИ-95» в количестве 200 л.

В 08:41 (UTC) КВС с двумя пассажирами на борту выполнил взлет с п. п. «Аэродром Гостилицы».

В 15:32, через 2 мин после прохода н. п. Лебяжье, КВС, определив по показаниям приборов контроля работы силовых установок рост температуры масла в левом двигателе более 120° (рекомендуемая температура – 90 – 110°) и падение давления масла в левом двигателе менее 1.5 bar (рабочий диапазон давления масла – 2.0 – 5.0 bar при оборотах двигателя более 3500 об/мин), уменьшил режим работы левого двигателя.

Рост температуры масла в левом двигателе не прекратился, и при достижении температуры масла более 125° в 15:33 произошло самовыключение левого двигателя.

После самовыключения левого двигателя, с целью выдерживания горизонтального полета, КВС увеличил режим работы правого двигателя до «взлетного», однако из-за недостатка тяги полет выполнялся со снижением и уменьшением скорости. КВС принял решение на выполнение вынужденной посадки и в 15:42:25 произвел посадку на автотрассу. На пробеге произошло столкновение ВС левой консолью крыла с дорожным знаком. После столкновения самолет сошел с дорожного покрытия в кювет и получил повреждения.



После АП КВС и пассажиры самостоятельно покинули ВС.

По результатам исследования отказавшего двигателя установлено, что отказ двигателя Rotax-914 UL2-01 № 9576170 в полете произошел вследствие прогара поршня

№ 2 и разрушения деталей двигателя в результате перегрева. Причиной прогара явилось использование автомобильного бензина с низким октановым числом (86–87) при минимальных требованиях к топливу при эксплуатации двигателей Rotax 914 – октановое число 95.

Заправка ВС автомобильным бензином с октановым числом, не соответствующим минимальным требованиям по эксплуатации двигателей Rotax 914, явилась причиной самовыключения в полете левого двигателя из-за прогара поршня № 2, снижения тяговых характеристик правого двигателя и, как следствие, – невозможности продолжения полета на одном работавшем двигателе.

В результате АП ВС значительно повреждено, КВС и пассажиры не пострадали.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/af3/465fzl33znzdnqrjc6rreqrhsfd0goi1/report_ra-2860g.pdf.

**3.11. 06.07.2025 АПБЧЖ с вертолетом Bell 407 RA-01620
ООО «Ромекс-Кубань» Российской Федерации в Республике
Адыгея (Россия)**

КВС выполнял перелет за служебной почтой по маршруту: посадочная площадка «Экспоград Юг» (г. Краснодар) – площадка, подобранная с воздуха в районе г. Майкоп.

При выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, произошло столкновение ВС со столбом освещения.

В результате АП ВС существенно повреждено, КВС травмирован.

Расследование продолжается.

**3.12. 08.07.2025 АПБЧЖ с самолетом Ан-2 RA-07873
ООО «Дальзолото» Российской Федерации в Камчатском
крае (Россия)**

Выполнялся полет по перевозке служебного персонала по маршруту: аэродром Мильково – посадочная площадка Озерновское. На борту находились 2 члена экипажа, 7 служебных пассажиров АО «Сигма» и груз общей массой 115 кг.

После выхода в район п. п. Озерновское и ее осмотра с воздуха экипаж выполнил заход на посадку и посадку на ВПП 28 с закрылками, выпущенными на 30°.

Приземление самолета произошло через 100 – 150 м после пролета торца ВПП с последующим пробегом по ее оси. В конце пробега произошел разворот ВС влево, выкатывание за пределы ВПП и его повреждение.

После установки самолета на ВПП и его буксировки к месту стоянки комиссией была проведена проверка работоспособности тормозной системы.

При нажатии на гашетку тормоза торможение правого колеса не происходило, (тормозная система правого колеса шасси была неработоспособна), так как тормозной шланг, по которому подается сжатый воздух на внешний тормоз правого колеса шасси, был пережат, ответвление тройника к внутреннему тормозу деформировано и подача воздуха не осуществлялась.

После установки тормозного шланга тормозной системы в исходное положение путем поворота тройника, торможение правого колеса шасси восстановилось. Таким образом, наиболее вероятно, повреждения элементов тормозной системы получены в результате «зарывания» колес шасси в каменистый грунт после выкатывания ВС за пределы ВПП.

При осмотре ВПП после АП посторонних предметов на ее поверхности, которые могли бы привести к повреждению тормозной системы самолета, не обнаружено.



Вследствие повреждений тормозного шланга и деформации тройника тормозной системы правого колеса, полученных при «зарывании» его в каменистый грунт, состояние тормозной системы и причину нарушения ее работоспособности в процессе пробега установить не представляется возможным.

В результате АП ВС незначительно повреждено, экипаж и пассажиры не пострадали.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/3c1/wlbnjvhpiputfxyvyxxo1ze1okcbjsti/report_ra-07873.pdf.

**3.13. 08.07.2025 АПБЧЖ с самолетом Ан-2 RA-40451
ООО Старательская Артель «Золото Ыныкчана» Российской
Федерации в Республике Саха (Россия)**

В 16:00 самолет выполнил взлет с а/д Жиганск.

Спустя примерно один час двадцать минут полета КВС, по его словам, заметил рост температуры головок цилиндров и температуры масла выше допустимых значений. КВС принял решение о выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха. Обнаружив площадку, свободную от высоких деревьев, в 17:27 КВС произвел посадку.

Авиационное происшествие с самолетом произошло при выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, непригодную для посадки самолетов, что привело к существенному повреждению воздушного судна.



В результате АП ВС получило существенные повреждения. КВС и пассажиры не пострадали.

Медицинское заключение КВС отсутствовало.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/ed5/9he1gq5n3go0gm07a24awspaiycgetcn/report_ra-40451.pdf.

3.14. 19.07.2025 АПБЧЖ с вертолетом R66 RA-06368 частного лица в Республике Алтай (Россия)

Со слов пилота, им выполнялся перегонный полет вновь приобретенного ВС на основании устной договоренности с собственником по маршруту: посадочная площадка село Кудаево (Московская область, Серпуховской район), – посадочная площадка Павлово – посадочная площадка Сарманово – посадочная площадка Калачево (Челябинск) – посадочная площадка Марьяновка (Омск) – посадочная площадка Евсино (Бердск) – посадочная площадка село Артыбаш (Алтайский край). На борту находились КВС и пассажир.

Примерно в 16:10 пилот выполнил взлет и направился на посадочную площадку села Артыбаш. Полет проходил в визуальных метеоусловиях.

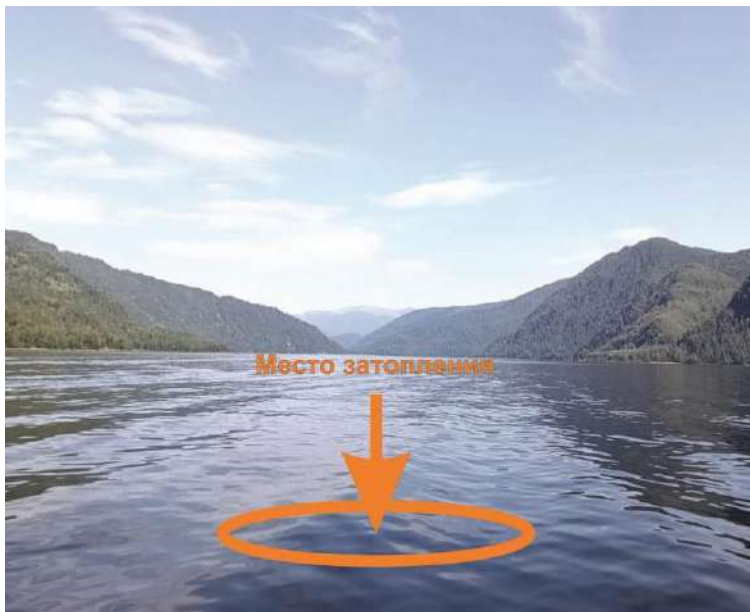
При заходе на посадку на посадочную площадку села Артыбаш пилот, с его слов, отметил неустойчивую работу GPS и принял решение выполнить повторный заход. В 16:45 при выполнении разворота ВС столкнулось с водной поверхностью озера.

Из-за нахождения ВС в недоступном месте и отсутствия данных средств объективного контроля установить причины и способствующие факторы авиационного происшествия не представляется возможным.

В результате АП вертолет затонул, пилот и пассажир получили серьезные телесные повреждения.

Срок действия сертификата летной годности ВС истек. План полета подавался на другое ВС – R44 RA-05572.

Пилот выполнял полет без доверенности от собственника ВС, без проведения необходимого технического обслуживания, без наличия на борту аварийного радиомаяка.



Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/c8c/wfng03evfhbn12r655xei7o2vtv9n4cc/report_ra-06368.pdf.

3.15. 17.08.2025 катастрофа самолета Aerostar R40F UP-LA229 частного лица в Акмалинской области (Республика Казахстан)¹⁴

Выполнялся прогулочный полет в районе населенного пункта Тонкерис Целиноградского района. На борту находились КВС и пассажир.

В результате АП ВС значительно повреждено, КВС и пассажир погибли.

Расследование продолжается.

3.16. 04.09.2025 катастрофа ЕЭ СВС самолета ЛУНЬ RA-0464A частного лица в Рязанской области (Россия)

КВС планировал выполнить руление от площадки (место сборки ВС) на асфальтированную автомобильную дорогу для выполнения пробега, проверки работы двигателя и систем самолета после сборки.

Аварийный полет зафиксирован камерой видеонаблюдения. Согласно записи, отрыв самолета от земли произошел на удалении около 400 м от места начала разбега, что

¹⁴ Расследование авиационного происшествия проводит комиссия Министерства транспорта Республики Казахстан.

значительно превышает дистанцию разбега, указанную в РЛЭ ЕЭ СВС самолета «Лунь» RA-0464A. После отрыва самолет перешел в набор высоты с большим углом тангажа и потерей скорости, произошло сваливание самолета на правое полукрыло.

Столкновение ВС с земной поверхностью произошло на удалении ≈ 100 м от места отрыва, угол наклона траектории составил более 60° на пикирование.

Характер повреждений лопастей ВВ свидетельствует о подводе мощности от двигателя к воздушному винту в момент столкновения с землей.

В процессе осмотра ВС после АП комиссией было установлено, что в системе продольного управления самолетом допущен неправильный монтаж (соединение) тросовой проводки системы управления рулем высоты. При правильной сборке отклонение РУС на себя приводит к отклонению РВ вверх (на кабрирование).



Комиссия считает, что в процессе разбега при взятии РУС «на себя» не происходил подъем носового колеса. Это может объяснить дистанцию разбега, значительно превышающую указанную в РЛЭ. Пилот, не получив ожидаемой реакции самолета на отклонение органов управления «на себя», наиболее вероятно, отдал РУС «от себя», что привело к отрыву самолета от земли, набору высоты, потере скорости с последующим сваливанием и столкновением с земной поверхностью.

Авиационное происшествие произошло вследствие неправильного монтажа (перепутывания мест крепления) тросовой проводки в системе продольного управления самолетом, что после отрыва от земли привело к потере управления самолетом по тангажу, выходу на закритические углы атаки и режим сваливания.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- устройство системы тросовой проводки управления самолетом по тангажу, которая не исключает возможность неправильного соединения (перепутывание мест крепления) ее элементов;

- выявление неправильного монтажа системы продольного управления при проведении проверки системы управления самолетом после сборки воздушного судна;
- недостатки конструкции ВС, которые исключают проведение без посторонней помощи, предписанной РЛЭ предполетной проверки правильности отклонения руля высоты при штатном нахождении пилота на своем рабочем месте.

В результате АП ВС разрушено, КВС погиб.

Срок действия сертификата летной годности ВС истек.

Заявку на ИВП КВС не подавал.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/f5d/rjxx89ncy5gsw1w1slrkf2362n7bss6s/report_ra-0464a.pdf.

3.17. 05.09.2025 катастрофа ЕЭВС самолета МАИ-890УМ RA-0244А частного лица в Московской области (Россия)

КВС выполнял тренировочный полет с посадочной площадки «Ильесово» (расположена на северо-западной окраине деревни Ильесово).

В результате АП ВС разрушено, КВС погиб.

Свидетельство пилота ГА у КВС отсутствовало.

Медицинское заключение у КВС отсутствовало.

Срок действия сертификата летной годности ВС истек.

Заявку на ИВП КВС не подавал.

Расследование продолжается.

3.18. 08.09.2025 АПБЧЖ с ЕЭВС самолетом P-2002 Sierra RG RA-1304G частного лица в Московской области (Россия)

Выполнялся тренировочный полет с посадочной площадки Мячково. На борту находились КВС и пассажир.

Согласно объяснениям пилота, при выполнении полета по кругу в районе п. п. Мячково, после выполнения 3 разворота на высоте 600 футов и скорости около 120 км/ч, произошел отказ двигателя. КВС совершил вынужденную посадку на площадку, подобранную с воздуха.

В результате АП ВС существенно повреждено, КВС и пассажир не пострадали.

Расследование продолжается.

3.19. 07.11.2025 катастрофа ЕЭВС вертолета Ка-226 RA-19307 ОАО «Концерн Кизлярский электромеханический завод» Российской Федерации в Республике Дагестан (Россия)

Выполнялся полет по перевозке служебного персонала по маршруту: посадочная площадка Кизляр – геоточка Терек – посадочная площадка Кизляр.

При выполнении захода на посадку на г. т. Терек, в процессе приземления, произошло столкновение ВС оперением хвостовой балки с земной поверхностью и ее разрушение. В последующем КВС перевел вертолет в набор высоты, в процессе которого произошло разрушение элементов конструкции вертолета и столкновение его земной поверхностью.

В результате АП ВС разрушено и уничтожено в наземном пожаре, пятеро из шести пассажиров погибли, КВС и один пассажир получили травмы различной степени тяжести.

КВС имел два свидетельства: пилота гражданской авиации и летчика-испытателя экспериментальной авиации. Допуск к полетам на ВС данного типа у КВС отсутствовал.

Расследование продолжается.

**3.20. 04.12.2025 АПБЧЖ с вертолетом AS-350B3 RA-04057
ООО «БашГенСтрой» Российской Федерации в Республике
Башкортостан (Россия)**

КВС планировал выполнить перегоночный полет к постоянному месту базирования по маршруту: населенный пункт Атаевка – посадочная площадка «ХелиПорт Уфа».

При попытке взлета с площадки ограниченных размеров вертолет коснулся рулевым винтом земной поверхности с последующим опрокидыванием на правый борт.

В результате АП ВС разрушено, КВС травмирован.

Расследование продолжается.

**3.21. 13.12.2025 АПБЧЖ с самолетом Cessna 172N RA-67438
частного лица в Московской области**

Со слов КВС, планировалось выполнить запуск двигателя и контрольно-испытательное руление на посадочной площадке Новинки для проверки работоспособности систем приобретенного самолета. На борту находились КВС и пассажир.

КВС запустил двигатель, выполнил руление. Затем произошел отрыв ВС от земной поверхности, взлет и набор высоты около 100 м. В процессе выполнения разворота произошло падение оборотов двигателя до малого газа. КВС принял решение на выполнение вынужденной посадки «перед собой». В процессе выполнения вынужденной посадки произошло столкновение ВС с деревьями и земной поверхностью.

В результате АП самолет разрушен и сгорел в наземном пожаре, КВС и пассажир не пострадали.

Сертификат летной годности ВС отсутствует.

Заявку на ИВП КВС не подавал.

Расследование продолжается.

В 2025 г. доля авиационных происшествий с ВС АОН на фоне общего числа авиационных происшествий составляет около 70%.

По предварительной оценке, 14 АП с ВС АОН связаны с «человеческим фактором». В 7 АП одним из факторов явился отказ/неисправность техники.

В 2025 г. продолжились случаи эксплуатации ВС АОН пилотами, не имеющими пилотских свидетельств, или с просроченными пилотскими свидетельствами, либо пилотами, не имеющими подтверждения квалификационной проверки. Указанные недостатки имеют место более чем в 25% случаев от общего числа АП с ВС АОН.

Более чем в 20% случаев от общего числа АП с ВС АОН пилоты выполняли свои профессиональные обязанности без медицинского заключения о годности к полетам или с истекшим сроком его действия.

Более чем в 30% случаев от общего количества АП с ВС АОН у ВС не было сертификата летной годности или он был просрочен, либо обязательный ежегодный контроль летной годности не проводился, что свидетельствует о недостаточном надзоре и контроле со стороны уполномоченных органов.

Более чем в 35% от общего числа полетов АОН отсутствовали заявки на ИВП.

По предварительной оценке, АП с ВС АОН в 2025 г. явились следствием:

– столкновения с земной/водной поверхностью или препятствиями в управляемом полете, в том числе в результате столкновения ВС в полете с проводами воздушной ЛЭП. Зачастую, пилоты плохо знают район полета, у них отсутствует подготовка, необходимая для управления воздушным судном, в ряде полетов пилоты проявили недостаточную осмотрительность. Возможно влияние на двигательную активность пилота лекарственного препарата, обнаруженного в его организме.

– потери управления в полете. Пилоты зачастую не соблюдают установленные эксплуатационные ограничения, выполняют фигуры пилотажа, запрещенные РЛЭ, а также передают управление ВС пассажиру.

– отказов/неисправностей техники, обусловленных, в том числе, недостатками конструкции ВС, а также неправильными действиями летного состава из-за отсутствия в РЛЭ рекомендаций пилотам по действиям при отказе техники и технического состава из-за отсутствия в Руководстве по техническому обслуживанию положений по обслуживанию отдельных компонентов ВС.

4. БЕСПИЛОТНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

В данном разделе приводятся сведения об АП с беспилотными ВС. В 2025 г. произошло одно АП с БВС вертолетного типа.

Полет выполнялся в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации¹⁵ по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе¹⁶.

4.1. 12.06.2025 АПБЧЖ с БВС вертолетного типа ВТ-440 RA-057EP АО «НПП «Радар ммс» Российской Федерации в Ямало-Ненецком автономном округе (Россия)

12.06.2025, в 4:00 (UTC), экипаж (внешний пилот-испытатель и авиационный техник) получил предполетные указания по техническим средствам связи и в 5:00 прибыл на п. п. Полярная.



Согласно заданию, было необходимо выполнить два полета:

- полет на контрольное висение с перемещением БВС;
- полет БВС по прямоугольному маршруту с маневрированием в районе посадочной площадки.

Экипаж произвел предполетную подготовку. Взлет БВС произведен в 7:00. Согласно полетному заданию, было выполнено висение на высоте 10 м, переход в режим полуавтоматического управления, развороты БВС относительно курса взлета, перемещения

¹⁵ Определен в соответствии с Федеральным законом от 31.07.2020 № 258 «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации».

¹⁶ Установлен постановлением Правительства Российской Федерации от 24.03.2022 № 462 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе».

над посадочной площадкой и посадка в автоматическом режиме управления¹⁷. Выключение двигателя выполнено в 07:04. Отклонения в работе авиационной техники отсутствовали.

В дальнейшем экипаж осмотрел БВС и принял решение на выполнение второго полета.

После взлета, в соответствии с заложенной программой, БВС в автоматическом режиме управления выполнил набор высоты¹⁸ 400 м на скорости¹⁹ 25 м/с, полет по кругу в пределах прямой видимости экипажем БВС.

На 11-й минуте полета члены экипажа слышали хлопок и обнаружили самопроизвольное падение оборотов двигателя БВС с 5500 до 3500 об/мин с последующим переходом БВС на снижение с изменением углов крена и тангажа.

КВС выполнил перевод БВС в полуавтоматический режим управления, парировал возникшие отклонения и принял решение о выполнении вынужденной посадки БВС по-самолетному «перед собой».

Вследствие посадки с повышенной поступательной и вертикальной скоростями на неподготовленную поверхность произошло опрокидывание БВС и его разрушение, возник пожар.

Авиационное происшествие произошло при выполнении полета в автоматическом режиме управления, вследствие падения оборотов двигателя и несущего винта ниже минимально допустимых. Падение оборотов произошло из-за несоответствия располагаемой мощности силовой установки потребной при выполнении БВС разворота с максимальными значениями приборной скорости, углов крена и тангажа. Уменьшение мощности силовой установки, вероятно, явилось следствием обледенения карбюраторов.

АП могли способствовать следующие факторы:

- отсутствие в эксплуатационной документации БВС сведений (ограничений) по выполнению полетов в условиях образования льда в карбюраторах двигателя;
- отсутствие системы посадки БВС на режимах авторотации несущего винта при отказе двигателя в полете;
- отсутствие системы предотвращения падения оборотов несущего винта и двигателя менее допустимых значений.

¹⁷ В соответствии с Программой, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 24.03.2022 № 462: «*Полет на всех его стадиях осуществляется при непосредственном управлении внешнего пилота (автоматический режим полета рассматривается как аварийный при потере связи по линии его управления)*».

¹⁸ Здесь и далее по тексту под высотой понимается высота относительно площадки взлета.

¹⁹ Здесь и далее по тексту под скоростью понимается путевая скорость полета по данным спутниковой навигационной системы.

В результате АП БВС разрушено и уничтожено пожаром на земле, экипаж БВС, а также прочие лица не пострадали.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/c15/frc2i9iztzrg59muwcdyzij5t7rzpx3/report_ra-057ep.pdf.

5. АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ 2024 ГОДА, РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ КОТОРЫХ НЕ ВОШЛИ В ДОКЛАД ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ЗА 2024 ГОД

5.1. 14.06.2024 АПБЧЖ с самолетом DA 40 NG RA-02642 ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени главного маршала авиации Б.П. Бугаева» Российской Федерации на аэродроме Ульяновск (Россия)

КВС (пилот-курсант) выполнял учебно-тренировочный полет с аэродрома Ульяновск.



В процессе приземления произошло отделение ВС от ВПП, самолет вышел на закритические углы атаки и перешел в режим сваливания, что привело к последующему касанию поверхности земли правой консолью крыла. Далее самолет с вращением вокруг вертикальной оси вправо на угол $\approx 360^\circ$ выкатился за пределы ВПП.

Курсант-КВС доложил диспетчеру СДП аэродрома о выкатывании за пределы ВПП, выключил двигатель и обесточил ВС.

Авиационное происшествие, наиболее вероятно, стало следствием сочетания следующих факторов:

– недостатки и упущения в методике летного обучения и организации учебных полетов по прямоугольному маршруту (кругу) в УИ ГА, выразившиеся в:

- необоснованном выборе угла наклона глиссады планирования, установленного удаления от ВПП, высоты выполнения четвертого разворота и выхода из него, а также рекомендованных скоростей захода на посадку, что практически исключает возможность выполнения стабилизированных заходов на посадку и формирование у

курсантов устойчивых навыков по выполнению выравнивания, приземления и исправления отклонений на посадке;

- отсутствие требований по системному анализу качества выполнения курсантами контрольных (перед самостоятельным полетом) и тренировочных полетов по имеющимся средствам объективного контроля.

- сложность объективной оценки инструкторами фактических отклонений, допускаемых курсантами при снижении на предпосадочной прямой, а также при выполнении выравнивания и приземления, из-за отсутствия конкретных параметров захода на посадку, установленных в методике выполнения полетов;

- неkoordinированные управляющие действия курсанта-КВС при выполнении выравнивания, приземления и при исправлении отклонений на посадке, а также принятие несвоевременного решения об уходе на второй круг.

В результате АП ВС существенно повреждено, КВС не пострадал.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/806/uk4nkg5zqt93m22f2culubdf417u03pe/report_ra-02642.pdf.

5.2. 12.07.2024 катастрофа самолета RRJ-95LR-100 RA-89049 ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» Российской Федерации в Московской области (Россия)

Выполнялся полет по маршруту: аэродром Луховицы (Третьяково) – аэродром Москва (Внуково) с целью перелета ВС на аэродром базирования после периодической формы технического обслуживания, выполненной филиалом ПАО «ОАК» – ЛАЗ им. П.А. Воронина. При выполнении технического обслуживания был выполнен демонтаж и монтаж двух датчиков угла атаки. На борту находились два члена летного экипажа и один член cabinного экипажа.

Авиационное происшествие произошло в результате перехода самолета на снижение и последующего столкновения с земной поверхностью.

Переход воздушного судна на снижение был обусловлен активацией и одновременной работой функций защиты системы дистанционного управления по максимальной скорости полета и по углу атаки.

Активация функции защиты по скорости стала возможной в результате превышения ограничения приборной скорости экипажем из-за неопределенности возникшей особой ситуации в полете, выразившейся в отсутствии ожидаемой реакции воздушного судна на управляющие воздействия экипажа, завышенных значениях углов атаки, не соответствующих индицируемым значениям скорости и в отсутствии рекомендаций

летному составу по действиям при отказе ДУА (Сводным перечнем особых ситуаций самолета RRJ-95 не предусмотрены).



Функция ограничения угла атаки была активирована из-за достижения значения консолидированного угла атаки границы начала ее работы вследствие недостоверных (завышенных) показаний углов атаки двух основных систем воздушных сигналов.

Недостоверные показания углов атаки самолета явились следствием перепутывания накладок датчиков углов атаки левого и правого бортов воздушного судна при их демонтаже/монтаже в результате нарушения требований Руководства по технической эксплуатации RRJ-95 в процессе технического обслуживания воздушного судна на авиаремонтном предприятии.

В результате столкновения с земной поверхностью и воспламенения топливовоздушной смеси ВС полностью разрушено, все члены экипажа погибли.

Информация представлена на основе Окончательного отчета, опубликованного на сайте Межгосударственного авиационного комитета: https://mak-iac.org/upload/iblock/c9b/dto943svc2de1ebur7nuha3kxp2r5ws1/report_ra-89049.pdf.

6. ВЫВОДЫ

1. В 2025 г. абсолютный показатель состояния безопасности полетов по всем видам авиационных работ и перевозок (31 АП) значительно улучшился относительно показателя 2024 г. (46 АП). Произошло улучшение показателей безопасности полетов и по катастрофам: 14 К – в 2025 г. против 19 К – в 2024 г., что является лучшим показателем за двадцатилетний период 2006 – 2025 гг. Количество погибших в катастрофах людей увеличилось: 77 – в 2025 г. против 65 – в 2024 г. За период 2021 – 2025 гг. максимальное количество погибших в катастрофах за год – 85 человек (в 2021 г.).
2. По предварительной оценке, в 2025 г. авиационные происшествия по всем видам работ, обусловленные «человеческим фактором», составляют около 70%.
3. Относительные показатели безопасности полетов в коммерческой гражданской авиации государств-участников Соглашения по авиационным происшествиям и катастрофам лучшие за период 2021 – 2025 гг. При этом сами показатели за указанный период имеют волнообразный характер, какие-либо статистические тенденции отсутствуют.
4. С самолетами взлетной массой более 5700 кг в 2025 г. произошла одна катастрофа с гибелью 48 человек. В 2024 г. произошло 5 АП, из них 3 катастрофы с гибелью 6 человек.
5. В 2025 г. относительные показатели безопасности полетов по авиационным происшествиям и катастрофам с самолетами взлетной массой более 5700 кг значительно улучшились по отношению к 2024 г. и находятся внутри диапазона показателей пятилетнего периода 2021 – 2025 гг.
6. В сфере пассажирских перевозок на тяжелых самолетах в 2025 г. произошла одна катастрофа с гибелью 48 человек. За период 2022 – 2024 гг. катастроф при пассажирских перевозках не было. Относительный показатель безопасности полетов по авиационным происшествиям находится в диапазоне показателей пятилетнего периода 2021 – 2025 гг.
7. Абсолютные показатели безопасности полетов с легкими и сверхлегкими воздушными судами взлетной массой менее 5700 кг в 2025 г. по авиационным происшествиям значительно улучшились (7 АП – в 2025 г. против 11 АП – в 2024 г.), по катастрофам ситуация практически не изменилась: 3 К – в 2025 г. по сравнению с 2 К – в 2024 г., количество погибших в 2024 г. и в 2025 г. одинаково (4 человека).
8. В 2025 г. относительный показатель безопасности полетов на легких и сверхлегких воздушных судах с взлетной массой менее 5700 кг по авиационным происшествиям лучший за период 2021 – 2025 гг. По катастрофам относительный показатель находится в диапазоне показателей за период 2021 – 2025 гг.
9. В 2025 г. на легких и сверхлегких воздушных судах с взлетной массой менее 5700 кг по одному АП произошло при выполнении мониторинга очагов лесных пожаров,

- облета сельскохозяйственных полей перед проведением АХР и перегоночного полета; по 2 АП – при выполнении АХР и санитарных рейсов.
10. По предварительной оценке, 3 АП связаны с «человеческим фактором», в двух из которых потеря работоспособности пилотов в полете произошла из-за хронических заболеваний. В трех АП одним из факторов стал отказ/неисправность техники.
 11. Абсолютные показатели безопасности полетов перевозок на вертолетах в 2025 г. существенно улучшились (1 К и 5 погибших в 2025 г. по сравнению с 11 АП, в том числе 4 К с 33 погибшими в 2024 г.).
 12. В 2025 г. относительные показатели безопасности полетов на вертолетах по авиационным происшествиям и катастрофам являются лучшими за пятилетний период 2021 – 2025 гг.
 13. В 2025 г. с вертолетами произошла одна катастрофа при полете с целью перебазирования ВС к месту авиационных работ. АП связано с «человеческим фактором», а именно с недостаточной подготовкой экипажа к полетам в горах.
 14. Абсолютные показатели состояния безопасности полетов в АОН в 2025 г. по авиационным происшествиям ухудшились (21 АП в 2025 г. по сравнению с 17 АП в 2024 г.), по катастрофам и погибшим уровень безопасности полетов практически не изменился (9 К с гибелью 20 человек в 2025 г. против 10 К с гибелью 22 человек в 2024 г.).
 15. В 2025 г. наметившаяся тенденция ухудшения относительных показателей состояния безопасности полетов в АОН государств-участников Соглашения подтвердилась. Относительные показатели состояния безопасности полетов АОН по авиационным происшествиям и катастрофам в 2025 г. худшие за период 2021 – 2025 гг.²⁰
 16. В 2025 г. доля авиационных происшествий с ВС АОН на фоне общего числа авиационных происшествий составляет около 70%.
 17. По предварительной оценке, 14 АП с ВС АОН связаны с «человеческим фактором». В 7 АП одним из факторов явился отказ/неисправность техники.
 18. В 2025 г. продолжились случаи эксплуатации ВС АОН пилотами, не имеющими пилотских свидетельств, или с просроченными пилотскими свидетельствами, либо пилотами, не имеющими подтверждения квалификационной проверки. Указанные недостатки имеют место более чем в 25% случаев от общего числа АП с ВС АОН.

²⁰ Данные по количеству вылетов ВС АОН РФ за период 2021 – 2025 гг. предоставлены ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» и касаются только полетов с официально поданными заявками на ИВП. При этом, более чем в 35% случаев от общего числа АП с ВС АОН в 2025 г., заявки на ИВП не подавались, количество вылетов, предоставленное ФГУП «ГК ОрВД РФ», скорректировано (пропорционально увеличено). Аналогичным образом скорректировано количество вылетов ВС АОН в РФ за период 2021 – 2024 гг. Надо учесть, что заявки на ИВП подаются на интервал времени, а не по количеству вылетов.

Данные по количеству вылетов ВС АОН государств-участников Соглашения представлены не всеми авиационными администрациями.

В связи с изложенным, относительные показатели безопасности полетов могут содержать значительные погрешности и являются сугубо оценочными.

19. Более чем в 20% случаев от общего числа АП с ВС АОН пилоты осуществляли полеты без медицинского заключения о годности к полетам или с истекшим сроком его действия.
20. Более чем в 30% случаев от общего количества АП с ВС АОН у ВС не было сертификата летной годности или он был просрочен, либо обязательный ежегодный контроль летной годности не проводился, что свидетельствует о недостаточном надзоре и контроле со стороны уполномоченных органов.
21. Более чем в 35% от общего числа полетов АОН отсутствовали заявки на ИВП.
22. В 2025 г. произошло одно АП с беспилотными ВС вертолетного типа.

7. РЕКОМЕНДАЦИИ

Главам авиационных администраций^{21,22}

1. В связи с повторяемостью авиационных происшествий по одним и тем же причинам и невыполнением рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий отработать действенную систему оперативного реагирования на рекомендации комиссий с доведением рекомендаций до конкретных планов мероприятий с контролем сроков их исполнения в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО (Приложение 13, Дос 9756, Дос 9962). О выполнении мероприятий по предупреждению авиационных происшествий информировать МАК.
2. Принимая во внимание неуклонно растущий процент авиационных происшествий, связанных с проявлением человеческого фактора в летной и технической эксплуатации воздушных судов, разработать в государствах целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов.
3. Провести дополнительную оценку допустимости риска выполнения полетов на ВС, не оборудованных футомерами, на аэродромы, на которых определение высоты установлено в футах по давлению QNH.
4. Рассмотреть вопрос о целесообразности внесения в РЛЭ самолета Ан-24 (Ан-24РВ) требований о проверке СРППЗ встроенным контролем членами экипажа перед полетом²³.
5. Провести дополнительную оценку допустимости риска выполнения полетов на контролируемые аэродромы при отсутствии формуляра сопровождения метки от ВС на экране отображения радиолокационной обстановки на рабочем месте диспетчера. По результатам оценки, при необходимости, принять дополнительные меры по контролю и снижению соответствующих рисков.
6. Рассмотреть целесообразность внесения в документы, регламентирующие деятельность органов ОрВД, требований по контролю диспетчерами УВД докладов экипажей об установке давления на высотомерах и о текущей высоте полета на эшелоне перехода.
7. Авиационным компаниям (эксплуатантам), эксплуатирующим самолеты типа RRJ-95, организовать контроль выполнения требований Бюллетеня для летного экипажа № 21 и бюллетеня SB-RRJ-34-0675 для самолетов RRJ-95.

²¹ В том числе учтены рекомендации комиссий по расследованию АП, имевших место в прошлые годы.

²² Авиационным администрациям государств-участников Соглашения рассмотреть применимость этих рекомендаций с учетом фактического состояния дел в государствах.

²³ Рассмотреть применимость данной рекомендации для других типов ВС.

8. Организациям по техническому обслуживанию воздушных судов типа RRJ-95:
 - работы по демонтажу/монтажу ДУА осуществлять в строгом соответствии с требованиями бюллетеня SB-RRJ-34-0675 (РЭ RRJ-A-34-00-00-00675-930A-A);
 - пересмотреть перечень работ по техническому обслуживанию воздушных судов, подлежащих пооперационному контролю.
9. Внести изменения и дополнения в авиационные правила и/или иные документы для определения порядка прохождения планового ежегодного инспекционного контроля летной годности ВС, предусмотренного авиационными правилами, и действий уполномоченного органа, выдавшего СЛГ, а также собственника и эксплуатанта ВС при непрохождении такого контроля в установленные сроки.
10. Внести изменения и дополнения в авиационные правила и регламенты с целью исключения случаев необоснованной выдачи СЛГ и устранения противоречий в указанных документах.
11. Подразделениям поддержания летной годности гражданских ВС при рассмотрении документации для получения СЛГ экземпляра ВС особое внимание уделять качеству разработки РЛЭ.
12. Рассмотреть возможность организации проверок мест базирования ВС АОН, находящихся в границах воздушного пространства класса С, на соответствие требованиям.
13. Аэронавигационные паспорта для посадочных площадок, информация о которых публикуется в Сборнике аэронавигационной информации, привести в соответствие с действующими требованиями.
14. Рассмотреть вопрос о необходимости принятия дополнительных мер нормативного регулирования деятельности операторов аэродромов, владельцев посадочных площадок в отношении:
 - порядка и сроков представления аэронавигационной информации о начале (окончании) деятельности на аэродроме (посадочной площадке) ВПП (участков летной полосы), предназначенных для взлета и посадки ВС с лыжным шасси;
 - требований по обязательной разработке и применению АНППП до начала деятельности на посадочной площадке (в независимости от продолжительности ее эксплуатации);
 - ограничения (запрещения) деятельности на посадочной площадке до опубликования аэронавигационных данных из АНППП в АИП государств.

15. Рассмотреть вопрос о необходимости периодического (сезонного) публикации в АИП государств дополнительной информации о наличии на аэродроме (посадочной площадке) ГА ВПП (участков летной полосы), предназначенной для ВС с лыжным шасси.
16. Рассмотреть целесообразность доработки действующих нормативных документов положениями по нормированию режима труда и отдыха пилотов АОН.
17. Рассмотреть целесообразность внесения изменений и дополнений в воздушное законодательство для установления повышенных требований к подготовке и выполнению полетов на легких ВС в корпоративных целях с пассажирами на борту, например, в части обязательного наличия свидетельства эксплуатанта АОН.
18. В связи с повторяющимися случаями выполнения полетов ВС АОН с истекшим сроком действия (или при отсутствии) обязательных документов, рассмотреть целесообразность доработки действующих нормативных документов по контролю за деятельностью АОН для реализации механизма непрерывного мониторинга выполнением полетов пилотами и эксплуатантами АОН.
19. Рассмотреть целесообразность внесения изменений и дополнений в воздушное законодательство для установления повышенных требований к подготовке и выполнению демонстрационных, экскурсионных, обзорных и прочих аналогичных видов полетов (то есть полетов, не связанных с использованием ВС в личных целях) на ВС АОН с пассажирами на борту.
20. Рассмотреть вопрос возможности доработки противообледенительной системы вертолетов Ми-2 автоматическим сигнализатором обледенения.
21. Рассмотреть целесообразность внесения изменений и дополнений в воздушное законодательство для установления требований к подготовке авиационного персонала ГА для получения квалификационной отметки «гидросамолет».
22. Рассмотреть целесообразность дополнения разделов «Акробатические полеты» и «Термины и определения» авиационных правил четкими понятиями «акробатический полет» и «пилотаж». Ввести критерии оценки маневров, относящихся к акробатическим.
23. Рассмотреть вопрос о принятии нормативных документов, разрешающих (запрещающих) эксплуатацию двигателя АШ-62ИР на автомобильном бензине.
24. Совместно с держателем сертификата разработчика двигателя АШ-62ИР и организациями, осуществляющими ремонт данного типа двигателей, провести ревизию технологии проведения сборки узла редуктора двигателя АШ-62ИР на предмет

- соответствия применяемым материалам и инструментам. При необходимости, внести в технологию соответствующие изменения и дополнения.
25. Рассмотреть вопрос внесения в авиационные правила дополнений, устанавливающих обязательное внесение в бортовой журнал ВС сведений о заправке, с указанием марки и количества топлива и масла, заправленных в ВС перед полетом.
 26. Определить в Российской Федерации держателя сертификата разработчика двигателя АШ-62ИР всех серий.
 27. Совместно с руководством учебных заведений ГА переработать имеющиеся методики выполнения учебных полетов.
 28. Оценить риски, влияющие на безопасность полетов и качество летного обучения, при выполнении учебных полетов на аэродромах, осуществляющих одновременное обслуживание коммерческих полетов. По результатам оценки, при необходимости, принять соответствующие меры.
 29. Разработать и внедрить для образовательных учреждений ГА единые требования по системному контролю качества выполнения учебных полетов с использованием записей имеющихся бортовых средств объективного контроля.
 30. Проанализировать результаты рассмотрения рекомендаций комиссии и реализации корректирующих мероприятий по результатам расследования АП с самолетом DA 40 NG RA-02635 ФГБОУ ВО УИ ГА, имевшего место 26.07.2019.
 31. При проверке эксплуатационной документации ВС, допускаемых к эксплуатации на основании акта оценки воздушного судна на соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды, которые имеют серийно выпускаемые прототипы, использовать положения документации таких ВС-прототипов.
 32. Владельцам ВС и лицам, эксплуатирующим ВС аналог Х 32 «Бекас», разработать комплекс мероприятий и внести дополнения в эксплуатационную документацию ВС, направленные на исключение неправильного соединения тросовой проводки системы управления самолетом при сборке воздушного судна.
 33. Рассмотреть вопрос о введении требований к разработчикам БАС при проектировании (изготовлении):
 - об установке защищенных (аварийных) бортовых регистраторов;
 - о регистрации на борту БВС: информации линии управления и контроля «C2 Link», а также данных, позволяющих оценить устойчивость функционирования линии «C2 Link»; параметров полета и параметров работы систем БВС в объеме,

обеспечивающем реконструкцию выполнения полета; регистрацию принимаемых команд с пульта РДУ;

- о регистрации на технологической наземной станции управления всей информации линии управления и контроля «C2 Link», а также данных, позволяющих оценить устойчивость функционирования линии «C2 Link»; о записи видео с экранов ноутбуков внешних пилотов и операторов целевой нагрузки с одновременной записью звука с их рабочих мест;

- о регламентировании использования функции регистрации действий внешнего пилота с пультами РДУ на быстросъемные карты памяти, устанавливаемые внутрь пультов, с исключением возможности модификации записанной информации;

- исключающих управление БВС с применением пультов РДУ без установления двухсторонней связи;

- о тестировании/сертификации программного обеспечения всех компонентов, входящих в состав БВС с несертифицированным программным обеспечением (прошивкой).

34. Рассмотреть вопрос о внесении изменений в «Программу проведения работ по оценке соответствия беспилотной авиационной системы установленным требованиям», предусматривающих проверку работоспособности оборудования автоматического управления полетом БВС организациями, выполняющими работы по оценке годности БАС к эксплуатации и выдающими акт оценки годности БАС к эксплуатации.

35. Определить требования к специалистам, осуществляющим обслуживание БАС в рамках экспериментально-правового режима.

Межгосударственный авиационный комитет

Март 2026 г.