



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

*20 февраля 2016 г.*

Москва

№

*105*

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с самолетом Cessna-336 RA-67526**

04.11.2015 в Республике Крым произошла катастрофа самолета Cessna-336 RA-67526, принадлежавшего частному лицу.

Полет выполнялся на воздушном суде, не имеющем сертификата летной годности. На борту ВС находились три пассажира. На 10 минуте полета самолет столкнулся с землей и разрушился. Пилот и пассажиры погибли.

Авиационное происшествие стало возможным вследствие ошибок пилота в технике пилотирования и неграмотных действий при управлении режимами работы двигателей в полете.

Квалификация пилота не отвечала требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147.

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

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, и подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю :

1. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации до 25.03.2016 направить в Минтранс России предложения по внесению изменений в Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденные приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, направленные на исключение возможности сертификации в качестве единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения (АОН) воздушных

судов, имеющих сертификат типа, выданный государством-разработчиком воздушного судна в соответствии с требованиями Приложения 8 «Летная годность воздушных судов» к Конвенции о международной гражданской авиации (подписана в Чикаго 07.12.1944).

2. Руководителям территориальных органов Росавиации до 26.02.2016 довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, эксплуатантов воздушных судов АОН.

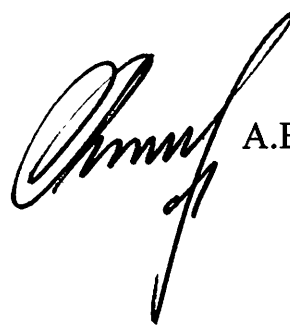
3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров и эксплуатантам воздушных судов АОН:

3.1. изучить с летным и инженерно-техническим персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Cessna-336 RA-67526, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.2. обратить внимание на рекомендации, предложенные в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управляемости в полете (размещенных в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации).

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель



А.В. Нерадько

2. Руководителям территориальных органов Росавиации до 26.02.2016 довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения (АОН).

3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров и эксплуатантам воздушных судов АОН:

3.1. изучить с летным и инженерно-техническим персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Cessna-336 RA-67526, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.2. обратить внимание на рекомендации, предложенные в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с потерей управляемости в полете (размещенных в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации).

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель

А.В. Нерадько



Приложение  
к приказу Федерального агентства  
воздушного транспорта  
от 20.02.2016 № 105

### **Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом Cessna-336 RA-67526**

04 ноября 2015 г., днем, в визуальных метеорологических условиях, в районе посадочной площадки Коктебель (Республика Крым) произошла катастрофа самолета Cessna-336 RA-67526, принадлежавшего частному лицу.

Полеты выполнялись в воздушном пространстве класса С без уведомления органов обслуживания воздушного движения. На борту воздушного судна, помимо пилота, находились 3 пассажира.

Комиссией по расследованию было установлено, что командир воздушного судна имел свидетельство пилота, выданное авиационными властями Украины, срок действия которого истек в мае 2015 года. Свидетельство российского образца командир воздушного судна не получал. Кроме того, пилот не проходил подготовку для полетов на самолетах типа Cessna-336.

После взлета пилот приступил к выполнению полетов в районе посадочной площадки Коктебель на высотах от 20 до 150 м, с выполнением виражей и разворотов с кренами от 10° до 45°.

На девятой минуте полета пилот уменьшил обороты работы двигателей с 2500 до 2200 об/мин, в результате чего разрежение воздуха во впускном коллекторе снизилось до 15 дюймов, в то время как минимально допустимое на высотах полета до 800 м – 17 дюймов. Это привело к уменьшению мощности двигателей и, как следствие, падению скорости полета. Несмотря на это, пилот продолжал активно пилотировать с большими углами крена и тангажа, что привело к сваливанию самолета. В момент сваливания пилот увеличил режим работы двигателей, однако из-за малой высоты вывести самолет в горизонтальное положение не удалось. Через 9 с после сваливания самолет с левым креном около 30° и значительным углом тангажа на пикирование столкнулся с землей и разрушился. Пилот и пассажиры погибли.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с самолетом Cessna-336 RA-67526 явилась ошибка КВС в пилотировании воздушного судна, выразившаяся в потере скорости при выполнении маневрирования на малой высоте, что привело к сваливанию воздушного судна на левое полукрыло и столкновению с земной поверхностью.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

отсутствие опыта полетов КВС на самолетах данного класса и, как следствие, недостаточные знания особенностей его пилотирования и эксплуатации самолетных систем;

запоздалые действия КВС по увеличению режима работы двигателей и малая высота полета, не позволившие осуществить вывод воздушного судна из сваливания».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Cessna-336 RA-67526 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.