



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

**ПРИКАЗ**

*01 февраля 2017 г.*

Москва

№ 57-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с единичным экземпляром воздушного судна самолетом Cetus A900 RA-1856G**

22.10.2016 в районе населенного пункта Большая Талинка (Тамбовская область) произошла авария единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Cetus A900 RA-1856G, принадлежащего частному лицу.

Авария произошла в результате преднамеренного снижения ниже безопасной высоты полета, что привело к столкновению самолета с водной поверхностью Кершинского водохранилища. Пилот самолета не пострадал.

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. Руководителям территориальных органов Росавиации:**

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации единичных экземпляров воздушных судов, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (АОН).

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующим легкие и сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ЕЭВС, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом

Cetus A900 RA-1856G, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. принять дополнительные меры по соблюдению пилотами легких и сверхлегких воздушных судов требований пунктов 3.31 и 3.32 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128;

1.2.3. при подготовке пилотов и членов летных экипажей к полетам расчет минимальной безопасной высоты полета осуществлять в соответствии с требованиями пункта 3 приложения № 1 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом от 31.03.2002 Минобороны России № 136, Минтранса России № 42, Росавиакосмоса № 51.

1.2.4. провести дополнительные занятия с пилотами и членами летных экипажей по изучению требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с выполнением полетов на малой высоте (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория LALT).

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение  
к приказу Росавиации

от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

**Обстоятельства авиационных происшествий с единичным экземпляром  
воздушного судна самолетом Cetus A900 RA-1856G**

22.10.2016 днем в визуальных метеорологических условиях в районе населенного пункта Большая Талинка (Тамбовская область) произошло авиационное происшествие (авария) единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета Cetus A900 RA-1856G, принадлежащего частному лицу.

Выполнялся полет по маршруту аэродром Горелое – населенный пункт Бондари – аэродром Горелое. На борту самолета находился один пилот.

Пилот имел свидетельство пилота-любителя, срок действия которого истек в ноябре 2013 года. Полет выполнялся с истекшим сроком проверки техники пилотирования, что является нарушением требований пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147.

Срок действия сертификата летной годности воздушного судна истек в ноябре 2013 года. Периодическое техническое обслуживание воздушного судна не производилось, пономерная документация не велась.

В ходе расследования авиационного происшествия было установлено, что при выполнении полета по маршруту пилот производил снижение над населенными пунктами Земятчино и Керша, при этом выполняя энергичные маневрирования по высоте со снижениями до 60 м, что является нарушением требований пункта 3.31 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса от 31.07.2009 № 128.

В дальнейшем, по объяснениям пилота, был выполнен проход на малой высоте над водной поверхностью Кершинского водохранилища. В процессе полета над безориентирной водной поверхностью пилот не смог оценить высоту полета, что привело к столкновению шасси самолета с водой.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с ЕЭВС Cetus A900 RA-1856G явилось неправильное восприятие пилотом высоты при интенсивном маневрировании на предельно малой высоте над неконтрастной, безориентирной водной поверхностью, что привело к неконтролируемому

снижению и касанию воды стойками шасси с последующим резким торможением и падением воздушного судна в воду».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета Cetus A900 RA-1856G приведена в Окончательном отчете на официальном сайте МАК в сети Интернет.