



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

ПРИКАЗ

14.04.2011

Москва

№ 120

Об авиационном происшествии с самолетом СП-2008 RA-0321G

26.04.2009 в Тверской области произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения (далее – ЕЭВС АОН) самолета СП-2008 RA-0321G, принадлежащего физическому лицу.

Экипаж самолета, состоявший из двух пилотов-любителей, выполнял учебно-тренировочный полет.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС АОН самолета СП-2008 RA-0321G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что 26.04.2009 в соответствии с заявкой на аэродромные полеты экипаж произвел взлет и приступил к выполнению задания в пилотажной зоне. Через 11 минут после взлета, не выходя на связь с диспетчером и не сообщая о причинах возврата, самолет совершил посадку на посадочной площадке Юрьевское. В процессе пробега по грунтовой взлетно-посадочной полосе (далее – ГВПП) самолет выкатился за ее пределы и скапотировал в воду реки Волга. В результате катастрофы находившиеся на борту два пилота-любителя погибли.

В ходе расследования было установлено, что у обоих пилотов имелись недействительные свидетельства пилотов, которые не давали им права выполнять полеты на каких-либо воздушных судах. Установить общий налет пилотов, прохождение проверок теоретических знаний и практической работы не представилось возможным из-за отсутствия подтверждающих документов.

Двигатель М-14П серии 1 (заводской номер КЯ 041052), установленный на самолет СП-2008 RA-0321G, имел просроченный межремонтный срок службы с апреля 1995 года, так как ремонтировался один раз в 1985 году (межремонтный срок службы 10 лет).

По информации ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева», указанный в акте о самостоятельной постройке воздушного судна СП-2008 RA-0321G заводской номер 883815 не существовал.

Самолет Як-52 с заводским номером 833815 был изготовлен в Румынии 28.11.1983, после чего был поставлен в Калужское авиационное летно-техническое училище. В дальнейшем самолет Як-52 с заводским номером 833815 был списан по техническому состоянию в 1986 году, через 2 года 3 месяца после изготовления.

Комиссией по расследованию был сделан вывод о том, что акт от 11.01.2008 о самостоятельной постройке ЕЭВС АОН самолета СП-2008 RA-0321G, который

был собран в условиях ООО «Авиационно-реставрационная группа» из комплектующих самолета Як-52 (заводской номер 883815), оказался поддельным, так как подпись генерального директора не соответствовала оригиналу, соответствующие работы на предприятии не выполнялись.

Таким образом, воздушное судно, зарегистрированное как ЕЭВС АОН самолет СП-2008 RA-0321G, фактически являлось самолетом Як-52, выпущенным в 1983 году и списанным в 1986 году.

Оценить в целом техническую эксплуатацию самолета (даты и объем технического обслуживания), а также уровень подготовки специалистов (теоретическую подготовку и практические навыки), не представилось возможным из-за отсутствия каких-либо документов.

Указанные недостатки не были выявлены в ходе сертификации экземпляра воздушного судна вследствие неудовлетворительной работы Центра по сертификации малой авиации Московского авиационного института (далее – ЦС МА МАИ). Аналогичные нарушения в деятельности ЦС МА МАИ неоднократно отмечались при расследованиях авиационных происшествий.

Комиссией по расследованию также был сделан вывод о том, что Северо-Западным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта при выдаче сертификата летной годности № 2132090560 на самолет СП-2008 RA-0321G были нарушены требования пункта 1 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, так как на момент выдачи сертификата отсутствовала информация, свидетельствующая об отличии самолета СП-2008 от серийно выпускавшегося самолета типа Як-52.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом СП-2008 RA-0321G произошло в результате вынужденной посадки с неработающим двигателем и выкатывания самолета за пределы ГВП в реку Волга, что явилось следствием сочетания следующих неблагоприятных факторов:

непогашенная до расчетной величины вертикальная скорость снижения (рекомендована не более 1 м/с);

запредельная попутная составляющая скорости ветра 8 м/сек (максимально допустимая скорость 3 м/сек);

приземление самолета на повышенной скорости (около 170 км/ч, согласно Руководству по летной эксплуатации самолета СП-2008 – 120 км/ч) в середине ГВП;

неиспользование экипажем тормозной системы на пробеге и невыпуск посадочных щитков.

Невыполнение пункта 5.2.2 Руководства по летной эксплуатации самолета СП-2008 в части открытия фонаря кабины на высоте не менее 50 метров, возможно, привело к асфиксии членов экипажа при попадании самолета в воду.

Установить причину самовыключения двигателя в полете не представилось возможным. Наиболее вероятной причиной самовыключения двигателя могло

явиться неправильно отрегулированное качество смеси (богатая смесь) на режиме малого газа.

Двигатель эксплуатировался с просроченным межремонтным ресурсом и сроком службы. Самолет не имел летную годность. Пилоты выполняли полеты, не имея допуска, с недействующими свидетельствами».

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 96, п р и к а з ы в а ю :

1. Заместителю руководителя Росавиации В.И. Дмитриеву организовать проведение в мае 2011 года проверки деятельности Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта в части соблюдения требований Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, и Федеральных авиационных правил «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 28.05.2005 № 5.

2. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

2.1. довести настоящий приказ до эксплуатантов авиации общего назначения;

2.2. рекомендовать эксплуатантам авиации общего назначения изучить результаты расследования катастрофы ЕЭВС АОН самолета СП-2008 RA-0321G с летным и инженерно-техническим персоналом.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Заместитель руководителя

К.А. Махов