



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(СЗ МТУ Росавиации)

Б.О., Малый пр., д. 54, к.4, лит. В,
С-Петербург, 199178, а/я 80,
т/ф 8 (812) 313-70-51
e-mail: pochta@szmtu.favt.ru
09.07.2015 № 1854/03-15
на № _____ от _____

Эксплуатантам ВТ,
подведомственных СЗ МТУ
Росавиации

**Информация
по безопасности полетов № 2**

20.09.2014 катастрофа с самолетом ЕЭВС «Zlin Z-42M» RA-2304G частного лица, в Мурманской обл., Кольского района, посадочная площадка Мурмashi.

20.09.2014 частный пилот выполнял полеты на самолете ЕЭВС «Zlin Z-42M» RA-2304G, принадлежащем другому частному лицу.

Полеты выполнялись командиром ВС в частном порядке на основании устных согласований и устной доверенности владельца самолета.

Организацией и выполнением полета занимался КВС.

19.09.2014 КВС по интернету подал заявку в Санкт-Петербургский ЗЦ ЕС ОрВД на выполнение полетов в районе п/п Мурмashi. Вылет с п/п Мурмashi планировался на 20.09.2014 в 08:00. Разрешение на использование воздушного пространства было получено.

Фактическая погода 20.09.2014 соответствовала условиями выполнения полетов по ПВП.

Первый вылет на самолете был выполнен в 08:40. Полет выполнялся в районе аэродрома с пассажиром на борту. Посадка самолета была выполнена в 09:01. Затем был сделан перерыв в полетах.

Следующий вылет самолета был в 12:11. На борту самолета также находился пассажир (другой).

Пассажир находился в кабине на правом пилотском сиденье, имел свидетельство авиационного специалиста (пилота) государственной авиации, выданное ДОСААФ России, и допуск к полетам на самолете Цессна-172.

Самолет столкнулся с землей в 12:16 с курсом 340°, с углом наклона траектории 30° – 40°, с незначительным правым креном (5-10°). Самолёт практически не имел поступательной скорости и столкнулся с землей на закритических углах атаки (в режиме сваливания или штопора).

КВС и пассажир погибли. Пожара на месте АП не было.

Причиной авиационного происшествия с ЕЭВС «Zlin Z-42M» RA-2304G явился вывод экипажем самолета на закритические углы атаки после остановки двигателя в полете, что привело к сваливанию самолета, столкновению его с землей и гибели КВС и пассажира.

Причиной остановки двигателя в полете, наиболее вероятно, явилось прекращение подачи топлива в двигатель из-за ошибочных действий экипажа при эксплуатации топливной системы самолета в полете.

Недостатки, выявленные в ходе расследования:

1. Полет экипажем выполнялся на самолете, не имеющем сертификата летной годности (нарушение пункта 1 статьи 36 Воздушного Кодекса РФ).

2. Выполнение полета КВС, не имеющим свидетельства пилота гражданской авиации РФ, на ВС, включенном в реестр гражданских ВС РФ (нарушение требований п. 2.1 ФАП-147).

3. Выполнение полета КВС, представленной в комиссию, записи о прохождении ВЛЭК нет. Представленная справка ВЛЭК недостоверна.

4. На борту ВС отсутствовали документы, предусмотренные п. 2.20 ФАП-128.

5. На момент авиационного происшествия сведения о посадочной площадке Мурмаш (АОН) в документах аэронавигационной информации не опубликованы.

6. С посадочной площадки Мурмаш (АОН), согласно журналу регистрации полетов, регулярно выполнялись полеты на самолетах ЕЭВС «Zlin Z-42M» RA-2304G и Cessna-172 RA-2301G, не имеющих Сертификата летной годности.

7. В комиссию по расследованию АП были представлены абсолютно новые формуляры самолета и двигателя, в которых заполнены только титульные листы и листы № 1 с общей информацией о самолете и двигателе. Никаких записей о техническом обслуживании самолета и двигателя формуляры не содержат. Прежние формуляры самолета и двигателя в комиссию не представлены.

8. Эксплуатация и техническое обслуживание самолета проводилось с отступлением от требований Руководства по летной эксплуатации и Руководства по техническому обслуживанию в части:

- невнесение в формуляр самолета, двигателя и воздушного винта всех проводимых работ;

- отсутствие бортового журнала и, как следствие, неведение учета наработки ЕЭВС и работ по оперативным видам обслуживания, устраниению замечаний, заправке топливом и маслом.

С целью реализации дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности полетов, предлагаю:

1. Собственникам воздушных судов авиации общего назначения:

1.1. изучить настоящую информацию;

1.2. провести проверку подготовки летного и технического персонала на соответствие требованиям нормативных документов гражданской авиации Российской Федерации;

1.3. повторно изучить требования ФАП N 147 (Приказ Минтранса России от 12.09.2008) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к

членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации»; ФАП N 147 (Приказ Минтранса РФ от 18.06.2003) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения»;

1.4. исключить выполнение полётов на воздушных судах, не имеющих Сертификата лётной годности;

1.5. организовать занятия с летным составом по повторному изучению руководства по летной эксплуатации эксплуатируемых типов самолетов в части:

действий экипажа при отказе двигателя;

1.6. систематически изучать информацию по безопасности полетов и приказы Росавиации по АП, размещенные на сайте СЗ МТУ Росавиации.

Заместитель начальника управления



В.И. Овсянников