



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

**ПРИКАЗ**

06 сентября 2013г.

Москва

№ 558

**Об авиационном происшествии с самолетом С-421 RA-0879G**

22.08.2012 в районе аэродрома Горелово (Ленинградская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета С-421 RA-0879G, принадлежащего ЗАО «Авиакомпания «ИНТЕРТРАНСАВИА» (сертификата эксплуатанта не имеет).

ЕЭВС самолета С-421 был создан на базе двухдвигательного самолета Cessna 421, выпущенного в 1968 году, имеющего сертификат типа № А7СЕ, выданный авиационной администрацией США.

На момент авиационного происшествия ЕЭВС самолета С-421 RA-0879G не имел действующего сертификата летной годности. Несмотря на это, в день авиационного происшествия производился облет самолета после длительного перерыва в полетах (с декабря 2007 года).

После газовки двигателей в течение 10 – 12 минут, было принято решение о выполнении облета самолета. На борту самолета находились пилот и пилот-инструктор. Заправка топливом перед полетом составляла 190 литров.

После взлета на аэродроме Горелово экипаж воздушного судна выполнил полет по кругу с двумя проходами над взлетно-посадочной полосой (далее – ВПП). При выполнении третьего полета по кругу экипаж самолета запросил разрешение на посадку. Однако, после касания и пробежки по ВПП экипаж воздушного судна увеличил режим работы двигателей для выполнения взлета.

По объяснению очевидцев, при выполнении взлета отмечались перебои (хлопки) в работе двигателей. После отрыва у самолета начал развиваться правый крен. На высоте 10 – 15 метров самолет перешел в снижение и столкнулся с землей на удалении 1000 метров от торца и в 800 метрах правее осевой линии ВПП. В результате авиационного происшествия оба пилота погибли.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета С-421 RA-0879G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что оба двигателя в момент столкновения самолета с землей не работали, при этом их воздушные винты не были зафлюгированы.

При осмотре топливных фильтров двигателей загрязнений обнаружено не было. Вместе с тем, проведенный анализ проб топлива позволил сделать вывод о

том, что самолет был заправлен некондиционным топливом (большое количество примесей, химический состав не соответствует нормативам для авиационного бензина).

Кроме того, комиссией по расследованию было сделано заключение о том, что перебоям в работе двигателей могло способствовать невключение экипажем переключателей подкачивающих насосов основных топливных баков, а также невыполнение рекомендаций по порядку пилотирования при малом запасе топлива в баках (примерно 140 литров при выполнении взлета с «конвейера»).

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с ЕЭВС С-421 RA-0879G, наиболее вероятно, явилось следствием самовыключения правого, а затем и левого двигателей при взлете самолета с «конвейера», уменьшения скорости полета и вывода самолета на режим сваливания, что привело к столкновению самолета с землей с углом крена более 70°.

Причиной самовыключения двигателей в полете, наиболее вероятно, явилось обеднение топливовоздушной смеси из-за малого остатка топлива в баках самолета, что в сочетании с неудовлетворительным его качеством привело к перебоям в работе двигателей.

К авиационному происшествию могло привести сочетание следующих факторов:

- выполнение полета с малым запасом топлива на борту;
- неудовлетворительное качество топлива;
- неудовлетворительная подготовка экипажа к предстоящему полету;
- неудовлетворительное техническое обслуживание перед облетом самолета после его длительной стоянки;

- выполнение взлета с «конвейера» и продолжение взлета при перебоях (хлопках) в работе двигателей на разбеге;

- нефлюгирование в полете воздушного винта выключившегося двигателя (невыполнение требования пункта «е» подраздела 2 раздела «ENGINE INOPERATIVE PROCEDURE» РЛЭ самолета);

- возможное невключение экипажем перед взлетом самолета переключателей («Aux pump») насосов подкачки основных топливных баков в положение «On» (Включено);

- неудовлетворительные организация летной работы, технического обслуживания ВС и производственная дисциплина в ООО «Аэроклуб «Авиатор», слабый контроль со стороны руководящего состава за состоянием организации профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий.

Полет экипажем выполнялся на самолете, не имеющем сертификата лётной годности (нарушение пункта 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации и пункта 1 ФАП-118)».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета С-421 RA-0879G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report\\_ra-0879g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-0879g.pdf).

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 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 до 20.09.2013 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения:

2.1. изучить настоящий приказ и окончательный отчет по результатам расследования катастрофы ЕЭВС самолета С-421 RA-0879G с летным и инженерно-техническим персоналом;

2.2. обратить внимание инженерно-технического персонала на правила хранения и подготовки воздушных судов к полетам после перерыва в полетах.

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

Врио руководителя



Д.В. Савицкий