

Последующее донесение об АП с ЕЭВС самолетом Л-42 RA-0786G

Дата, время события (местное и UTC): 27.07.2017, 08ч33мин
(01ч33мин UTC), день

Место события: РФ, Иркутская область, Нижнеудинский район, озеро Медвежье. Координаты места АП: 54°14'21.8" с.ш., 095°51'32.5" в.д.

Вид события: Авария

Тип ВС: Самолет-амфибия Л-42

Государственный и регистрационный опознавательные знаки: RA-0786G

Свидетельство о Государственной регистрации: №508, выдано ФАВТ МТ РФ 28.05.2014

Сведения о владельце: Частные лица (Свидетельство права на ВС: ААН №006823, ААН №006945)

Сведения о ВС: Изготовитель ООО «Гидроплан», изготовлен в 2007 году, идентификационный номер ЕЭВС.03.0552, сертификат летной годности №2072171600, выдан Красноярским МТУ Росавиации 17.05.2017, действителен до 17.05.2018, наработка СНЭ 767ч, 1415 посадок, назначенный ресурс и срок службы не установлены, эксплуатируется по техническому состоянию с ежегодной проверкой при сертификации, ремонтов не имел, межремонтный срок службы не установлен, эксплуатируется по техническому состоянию с ежегодной проверкой при сертификации

Двигатель №1: Rotax-912 ULS-2, изготовитель «Bombardier Rotax GmbH» (Австрия), заводской №5649017, изготовлен 19.07.2007, наработка СНЭ 866ч, назначенный ресурс/срок службы 6000ч/20 лет, межремонтный ресурс/срок службы 2000ч/15 лет, кол-во ремонтов - уточняется, остаток назначенного ресурса и срока службы 5134ч/10 лет, остаток межремонтного ресурса и срока службы 1134ч/5 лет

Двигатель №2: Rotax-912 ULS-2, изготовитель «Bombardier Rotax GmbH» (Австрия), заводской №5649021, изготовлен 25.07.2007, наработка СНЭ 867ч, назначенный ресурс/срок службы 6000ч/20 лет, межремонтный ресурс/срок службы 2000ч/15 лет, кол-во ремонтов - уточняется, остаток назначенного ресурса и срока службы 5133ч/10 лет, остаток межремонтного ресурса и срока службы 1133ч/5 лет

Воздушный винт №1: AP 332, завод-изготовитель Airmaster Propellers Ltd (Новая Зеландия), заводской №432, выпущен в марте 2007 года, наработка СНЭ 866 ч, назначенный ресурс 2000 ч, остаток назначенного ресурса 1134 ч, количество ремонтов уточняется

Воздушный винт №2: AP 332, завод-изготовитель Airmaster Propellers Ltd (Новая Зеландия), заводской №416, выпущен в марте 2007 года, наработка СНЭ 867 ч, назначенный ресурс 2000 ч, остаток назначенного ресурса 1133 ч, количество ремонтов уточняется

Сведения о КВС: Пол мужской, дата рождения 17.01.1970, образование высшее, окончил Санкт-Петербургскую академию ГА в 1998 году (Эксплуатация воздушного транспорта и управление воздушным движением), медицинское заключение ВЛЭК Филиал «Аэронавигация Центральной Сибири» г. Красноярск РА №232512 от 03.11.2016, срок действия до 03.11.2017, свидетельство пилота III №0036494, выдано Западно-Сибирским МТУ Росавиации 18.04.2017, переучивание на Л-42, свидетельство №718-05, выдано ФГАОУ ДО «Центр подготовки и сертификации авиационного персонала» ФАВТ (Росавиация) 19.01.2015, общий налет 11882 ч, налет на данном типе/из них в качестве КВС 212 ч 47 мин/191 ч 01 мин, метеоминимум ПВП день 200X2000, ПВП ночь 300X4000. Дата последней проверки техники пилотирования и навигации 14.05.2017, пилот-инструктор экзаменатор, с оценкой «пять», тренаж в кабине ВС 23.04.2017, пилот-инструктор экзаменатор, с оценкой «пять», КПК 16.05.2016 в ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский ГУГА», сертификат АУЦ №68 от 10.03.2010, удостоверение №1337.

Квалификационные отметки: Самолет B-737-NG, B-737-300/400/500 самолет многодвигательный, сухопутный.

Самолет – самолет с одним двигателем, сухопутный.

Самолет-амфибия – гидросамолет многодвигательный.

Самолет-амфибия – самолет многодвигательный, сухопутный.

Медосмотр перед вылетом – самостоятельно.

Авиационные происшествия и инциденты в прошлом – нет

Характер задания: Полет по маршруту

Намеченный пункт посадки: Озеро Медвежье

Последний пункт вылета: Озеро Медвежье

Число членов экипажа/пасс.: 1/3 (Граждане РФ)

Травмировано: 1/1

Последствия происшествия, в т.ч. для окружающих объектов:

Окружающие объекты не повреждены

Количество и масса груза на борту: Груз отсутствовал

Метеоусловия: Зональный прогноз ГАМЕТ по районам 18-29 Красноярского РПИ (Место АП находится в районе 27В) ниже эшелона 100 00ч00мин - 06ч00мин UTC 23.07.2017: 00ч00мин - 02ч00мин UTC видимость локально 500м, туман в низинах, 02ч00мин - 06ч00мин UTC локально 4000м, слабый ливневой дождь. Особые явления погоды - отдельные грозы. Облачность редкая кучево-дождевая с нижней границей 450м над уровнем земли, редкая кучево-дождевая с нижней границей 1100м над средним уровнем моря. Ветер и температура у поверхности земли: 090°, 03м/с, температура +20°С

Фактическая погода на МС Агинское в 150 км к северу от места АП за 00ч00мин UTC 23.07.2017. Ветер 030°, 01м/с, видимость 500м, туман, небо видно, облаков нет, температура +13.5°С, точка росы +13.3°С, QNH 1012 гПа, тенденция давления за последние 3ч - рост 0.2 гПа, количество осадков за последние 12ч - 0 мм

Фактическая погода на МС Агинское в 150 км к северу от места АП за 03ч00мин UTC 23.07.2017. Ветер 310°, 01м/с, видимость 4000м, туман, облачность 10 баллов слоисто-кучевые с высотой нижней границы на 1000-1500м, количество облаков между наблюдением изменилось «5 баллов и менее» до «5 баллов и более», слоисто-кучевые с высотой нижней границы на 1200м, температура воздуха +15.1°С, точка росы +14.0°С, QNH 1012.4 гПа, давление без изменения за последние 3ч

Обстоятельства события: По предварительной информации, при выполнении взлета днем по ПВП с акватории озера Медвежье самолет-амфибия Л-42 частично затонул в воде. КВС и пассажиры самостоятельно покинули борт ВС

Степень повреждения ВС: Передняя часть кабины ВС и носовая часть фюзеляжа разрушена со сдвигом вправо. Фюзеляж и хвостовое оперение от второго ряда кресел повреждений не имеют. Разрушен шпангоут, соединяющий левую и правую отъемные части крыла (ОЧК). На правый ОЧК следы горения сверху и снизу. Оба (левый и правый) крыльевые поплавки отломаны от пилонов и отделены от ВС. На левом поплавке

в передней левой части имеется местное разрушение обшивки размером 15X10 см с разрывом композитного материала. Двигатель №1 имеет следующие повреждения: правый верхний и правый нижний узлы крепления силовой балки мотогандолы разрушены, а левый верхний и левый нижний деформированы в левую сторону, двигатель отделен от левой плоскости крыла, капоты имеют множественные повреждения, втулка вала деформирована на 5-10° по отношению к двигателю, на обтекателе винта (кок) обширная плавная вмятина размером 15X10X8 см. Двигатель №2 имеет следующие повреждения: правый верхний узел крепления силовой балки мотогандолы (вместе с участком нервюры крыла) деформирован вправо, две лопасти воздушного винта оторваны, капоты имеют значительные повреждения, верхняя часть капота имеет следы горения, левая стойка шасси оторвана от фюзеляжа, приборная панель имеет многочисленную деформацию, приборы повреждены, органы управления расположенные в кабине разрушены и деформированы (штурвалы, педали, тяги, кронштейны)

Сведения о состоянии бортовых самописцев: Прибор контроля работы двигателя №1 FLYDAT №06.0104 находился в воде. Корпус прибора без повреждений. Прибор контроля работы двигателя №2 FLYDAT №06.0100 находился в воде. Корпус прибора имеет повреждение в виде большой трещины

физическая хар-ка р-на места события: Озеро Медвежье находится в ложбине между двумя грядами гор Саянского хребта. Протяженность с севера на юг 6000 м, превышение над уровнем моря 1326 м

Оперативные рекомендации: 1. Информацию об авиационном происшествии довести до эксплуатантов АОН и частных лиц, эксплуатирующих самолеты Л-42 (44). 2. Провести занятия с летным составом по методике взлета с акваторий водоемов.

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета