

гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, КВС перед взлетом не обеспечил пристегивание пассажиров к креслам привязными ремнями.

Процесс руления и взлета был записан одним из пассажиров на видеокамеру мобильного телефона. По данным видеозаписи комиссией по расследованию было установлено:

направление ветра в процессе разбега было примерно $190 - 200^\circ$, сила ветра до 10 м/с ;

разбег происходил при высоте волны не более $0,3 - 0,4$ метра;

в процессе разбега штурвал самолета был значительно отклонен вправо, что свидетельствовало о необходимости парирования правой боковой составляющей ветра и реактивного момента от силовых установок;

показания видимых на видеозаписи пилотажных приборов (указателя скорости и авиагоризонта) и приборов контроля работы двигателей соответствовали взлетному режиму;

в процессе разбега указатель воздушной скорости работал устойчиво, последнее зафиксированное на видеозаписи показание скорости перед отрывом самолета соответствовало 67 км/ч ;

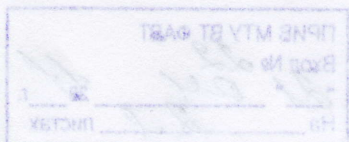
в процессе разбега КВС, в нарушение требований пункта 3.56 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, допустил отрыв самолета от воды на скорости, менее установленной РЛЭ, с последующим снижением и ударом о воду передней частью днища фюзеляжа, что привело к его пролому элементами крепления кресла КВС. Через образовавшийся пролом произошло вбрасывание значительного количества воды в кабину самолета. О силе напора воды и ее объеме свидетельствовал смытый со спинки сидения левого пилота и унесенный в заднюю часть салона спасательный жилет и сброшенная с места крепления правая задняя гарнитура. В нарушение требований пункта 6.5 РЛЭ самолета Л-44, КВС, получив пробоину корпуса, не прекратил взлет;

после отрыва самолета от водной поверхности левое пилотское сидение оказалось смещено со своего штатного места и имело заметный наклон вправо, что свидетельствует о частичном разрушении опорных конструкций под сидением. Смещение пилотского сиденья привело к затруднению пилотирования самолета вследствие ухудшения эргономических характеристик рабочего места КВС;

в нарушение требований пункта 6.2 РЛЭ самолета Л-44, при выполнении взлета с воды, КВС на высоте 30 метров после взлета закрылки не убрал и, уменьшив обороты двигателей, продолжил набор высоты, что привело к прекращению нарастания скорости и постепенному ее падению до скорости сваливания.

После взлета, на высоте 70 метров, самолет перешел на снижение и с углом тангажа на пикирование около 30° и левым креном примерно $5 - 10^\circ$ столкнулся с землей, разрушился и сгорел. КВС и пассажиры погибли.

По заключению комиссии по расследованию:



«Причиной авиационного происшествия явилась потеря экипажем скорости менее минимально-допустимой после выполнения взлета и выход самолета на закритические углы атаки с последующим сваливанием и столкновением с землей.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих неблагоприятных факторов:

отрывом самолета при выполнении взлета на скорости менее рекомендованной с последующим грубым приводнением, что привело к пробоине днища фюзеляжа элементами крепления кресла, поступлению воды в салон и смещению центровки самолета назад. Разрушение конструкции могло произойти вследствие снижения прочности материала обшивки и недостаточной жесткости конструкции кресла в месте его крепления к корпусу самолета;

не прекращением КВС взлета после повреждения конструкции фюзеляжа гидросамолета;

отсутствием контроля за скоростью полета вследствие отказа указателей скорости из-за повреждения магистрали питания анероидно-мембранных приборов разрушившимися элементами конструкции самолета;

неуборкой закрылков после взлета на высоте, предписанной РЛЭ самолета, что способствовало потере скорости при наборе высоты;

отсутствием на самолете сигнализации, предупреждающей о приближении к режиму сваливания;

ухудшением эргономических характеристик рабочего места КВС вследствие смещения со штатного места кресла КВС из-за разрушения его крепления, что затруднило пилотирование самолета.

Повышенное психофизиологическое напряжение КВС, имеющего незначительный опыт полетов, при возникновении нескольких неисправностей на борту самолета способствовало ошибочным действиям при выполнении взлета».

В ходе расследования были также выявлены недостатки в эксплуатационной документации и документации на производство самолетов-амфибий типа Л-44 на ОАО «Самолетостроительная компания «Чайка» (г. Самара):

при анализе РЛЭ самолета Л-44 RA-0600G было установлено, что в разделе 1 «Основные сведения о самолете» отсутствует методика расчета центровки самолета, в разделе 5 «Особые случаи в полете» отсутствует описание действий КВС в случае отказа указателя скорости, отсутствуют карты контрольных проверок и аварийные карты, поведение самолета на больших углах атаки и порядок вывода из непреднамеренного попадания в сваливание изложены не отдельным пунктом, а внесены в пункт 4.11 «Полет в болтанку»;

анализ конструкторской и технологической документации на самолет Л-44 показал, что документация на технологические процессы изготовления материалов, используемых для постройки воздушного судна, не в полной мере соответствовала требованиям нормативных документов;

разрушение конструкции воздушного судна при ударе о воду в процессе взлета могло произойти вследствие снижения прочности материала обшивки и недостаточной жесткости конструкции кресла в месте его крепления к корпусу воздушного судна;

спутниковый аварийный маяк АРМ-406, находившийся на момент авиационного происшествия во включенном состоянии, не перешел в аварийный режим.

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 межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

1.1. довести настоящий приказ до эксплуатантов авиации общего назначения;

1.2. рекомендовать эксплуатантам авиации общего назначения изучить результаты расследования катастрофы самолета Л-44 RA-0600G с летным и инженерно-техническим персоналом, обратив при этом внимание на нарушения и недостатки, приведенные в окончательном отчете по результатам расследования.

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

Заместитель руководителя

К.А. Махов