

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

ПРИКАЗ

14.04.2011

Москва № 179

Об авиационном происшествии с самолетом Л-44 RA-0600G

13.06.2010 при выполнении взлета с озера Павленское, расположенного в 1,2 км южнее населенного пункта Мирный Серпуховского района Московской области, потерпел катастрофу самолет-амфибия Л-44 RA-0600G, принадлежащий частному лицу.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Л-44 RA-0600G (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что 13.06.2010, днем, в простых метеорологических условиях, выполнялись учебно-тренировочные полеты в районе посадочной площадки (далее – ПП) «Большое Грызлово». На борту самолета находились два пассажира.

По объяснениям администрации ПП «Большое Грызлово», командир воздушного судна (далее – КВС) присутствовал на утреннем брифинге, где до него были доведены условия и особенности полетов на предстоящий летний день. Согласно плановой таблице полетов на 13.06.2010, КВС был запланирован полет в зону № 8 в комплексе с полетом по маршруту. Предполетная подготовка КВС была проведена самостоятельно.

В ходе расследования было установлено, что взлет с посадочной площадки был произведен в 10:11 московского времени. Взлетная масса воздушного судна составляла около 1250 кг, что не выходило за пределы, установленные Руководством по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) самолета Л-44 для данных условий. После взлета КВС правым разворотом вышел на исходный пункт маршрута и затем, не выполняя запланированный в плановой таблице полет по маршруту и в зону, на высоте 300 метров продолжил полет напрямую до озера Павленское, расположенного в 17 км северо-западнее ПП «Большое Грызлово». По показаниям диспетчера-информатора, примерно в 10:20 КВС доложил о прибытии в зону и начале выполнения задания. Радиосвязь с экипажем была устойчивой. В 10:30 КВС доложил об окончании работы в зоне и запросил дальнейшее следование по маршруту.

Фактически, в 10:21 самолет произвел посадку на поверхность озера. В 10:22 было произведено выключение двигателей. После непродолжительной стоянки, в 10:38 КВС приступил к выполнению взлета. В нарушение требований пункта 3.6 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в

ПРИВ МТУ ВТ ФАРТ
Выход № 22
“21 ау 2011 г.
На 2 листах

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°, 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 авиаоризонта) 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;

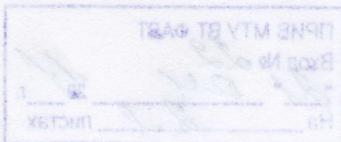
в процессе разбега КВС, в нарушение требований пункта 3.56 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, допустил отрыв самолета от воды на скорости, менее установленной РЛЭ, с последующим 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° 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, приказываю:

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

Студеникин Николай Иванович

(499) 231 54 11