**Последующее донесение об АП с самолетом «Корвет-J» RA-0679G**

**Дата, время события (местное и UTC):** 29.05.13, около 18 ч 00 мин (12 ч 00 мин UTC)

**Место события:** Водная поверхность пруда г. Нытва, Пермского края.

**Вид события:** АПБЧЖ

**Тип ВС:** ЕЭВС.03.0817, самолет-амфибия «Корвет-J»

**Регистрационный номер ВС:** RA-0679G

**Свидетельство о Государственной регистрации:** Выдано 20.10.11

**Контролирующий орган:** Приволжское МТУ ВТ Росавиации

**Собственник:** Частное лицо

**Сведения о ВС:** Выпущен ООО «Гидроплан» г. Самара 06.2007 г, заводской № 70, удостоверение о летной годности ВС к полетам (Сертификат) отсутствует, наработка СНЭ не установлена (формуляр ВС не представлен), календарный срок службы 5 лет до первого ремонта (указано в РТЭ самолета) назначенный ресурс и календарный срок службы - по техническому состоянию, кол-во ремонтов не установлено

**Двигатель левый:** Jabiru 2200A, серия 22A, заводской № 2599, дата изготовления не установлена (формуляры двигателей не представлены), назначенный ресурс 2000 ч, ресурс до 1-го ремонта, межремонтный ресурс 1000 ч (указано в РТЭ самолета Корвет-J) без ограничения по календарному сроку службы, наработка СНЭ, кол-во ремонтов, дата и место последнего ремонта, наработка ППР, остаток назначенного ресурса, остаток межремонтного ресурса и календарного срока службы – не установлены

**Двигатель правый:** Jabiru 2200A, серия 22A, заводской № 2598, дата изготовления не установлена (формуляры двигателей не представлены), назначенный ресурс 2000 ч, ресурс до 1-го ремонта, межремонтный ресурс 1000 ч (указано в РТЭ самолета Корвет-J) без ограничения по календарному сроку службы, наработка СНЭ, кол-во ремонтов, дата и место последнего ремонта, наработка ППР, остаток назначенного ресурса, остаток межремонтного ресурса и календарного срока службы – не установлены

**Сведения о КВС:** Пол мужской, свидетельство пилота сверхлегкого воздушного судна действительно до 17.12.13, общий налет 75 ч (со

слов пилота, летная книжка не представлена), допуска к летной и технической эксплуатации самолета-амфибии «Корвет-J» не имеет

**Характер полета:** Выполнение многократных взлетов и посадок в пределах района акватории Нытвинского пруда (5500х800 м)

**Число членов экипажа/ пасс.:** 1/0

**Травмировано:** 0/0

**Количество и масса груза на борту:** Груз отсутствовал

**Метеоусловия:** Прогноз погоды по району полетов с 12 00 мин до 18 ч 00 мин (UTC): Гребень антициклона, облачность разбросанная слоисто-кучевая (до 4 окт.) высотой 900 м, ветер у земли 120° 5 м/сек, порывы 10 м/сек, температура воздуха 19°С, видимость 10 км, минимальное приведенное давление 765 мм рт.ст., умеренная турбулентность от земли до высоты 600 м, опасные метеоявления не наблюдались

**Обстоятельства события:** По предварительной информации, наиболее вероятно, посадка на водную поверхность пруда с попутно-боковым ветром 2,5-4 м/сек (скорость ветра указана со слов пилота) произведена со скольжением на правый борт. В результате появившегося правого крена (двигатели расположены в верхней части крыла) произошло столкновение концевого поплавка правого полукрыла с водной поверхностью. При столкновении лопастей двигателей с водной поверхностью произошло самовыключение двигателей.

Пилот самостоятельно покинул ВС. Самолет терял свою плавучесть и решением пилота был эвакуирован к берегу с использованием подошедших катеров. Пожара на ВС не было.

**Степень повреждения ВС:** 1. Разрушение (50х70 см) в носовой нижней части корпуса лодки в районе защитного стеклопластикового шпангоута. 2. Отделение правой верхней передней части фюзеляжа от нижней части по местам их болтового крепления на фланце. 3. Повреждена задняя верхняя часть кабины фюзеляжа. 4. Разрушен правый подкос с его обтекателем на расстоянии 110 см от узла крепления к фюзеляжу. 5. Разрушено остекление (плексиглас) правой двери (створки) фонаря кабины. 6. Разрушено крепление правого двигателя к центральной части крыла с образованием трещины на передней кромке крыла шириной до 3 см. 7. Разрушен концевой поплавок правого полукрыла. 8. Кронштейны крепления флаперона правой отделяемой части крыла изогнуты со смещением флаперона в сторону законцовки крыла.

**Сведения, представляющие интерес :** К началу работы комиссии все самолетные системы, двигатели были демонтированы с ВС. Замечаний к работе самолетных систем, двигателей пилот не предъявлял.

**Оперативные рекомендации:** Информацию довести до летного и ИТС состава АОН.

В работе комиссии принимают участие представители Приволжского МТУ ВТ Росавиации, Российской общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов. Комиссия продолжает работу.

---

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета