



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

**ПРИКАЗ**

13 сентября 2019 г.

Москва

№ 809-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с единичным экземпляром воздушного судна самолетом-амфибией Twin Bee RA-2335G**

13.08.2018 в районе населенного пункта Хужир на острове Ольхон (Иркутская область), при взлете с поверхности озера Байкал, произошла авария единичного экземпляра воздушного судна (далее - ЕЭВС) самолета-амфибии Twin Bee RA-2335G, принадлежащего частному лицу.

В процессе взлета произошло разрушение левого поплавка. Воздушное судно (далее - ВС) опрокинулось на левый борт и затонуло. Пилот ВС не пострадал.

Информация об обстоятельствах и причинах аварии ЕЭВС самолета-амфибии Twin Bee RA-2335G приведена в приложении к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609 (далее – ПРАПИ-98), и подпунктами 5.4.6 и 9.9 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:**

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. использовать Окончательный отчет по результатам расследования данного авиационного происшествия в ходе проведения очередных кустовых совещаний (семинаров) по вопросам развития АОН в целях проведения разбора с эксплуатантами и владельцами ВС АОН основных ошибок (нарушений) в летной и технической эксплуатации ВС, приведших к авиационным происшествиям, с

привлечением наиболее опытных, методически подготовленных представителей субъектов АОН;

1.3. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие либо сверхлегкие ВС, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) пилотов на легкие и сверхлегкие ВС, юридическим и физическим лицам, использующим ВС для полетов в целях АОН:

1.3.1. изучить с летным и инженерно-техническим персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета-амфибии Twin Bee RA-2335G, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.3.2. повторно обратить внимание летного состава на ответственность, в соответствии с законодательством Российской Федерации, за нарушение правил полетов, эксплуатации ВС и использования воздушного пространства;

1.3.3. обеспечить неукоснительное выполнение требований пункта 2.26 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части проведения экипажем ВС осмотра ВС и выполнения работ по подготовке к полету ВС в объеме, определенном эксплуатационной документацией, в случаях, когда на аэродроме не обеспечивается техническое обслуживание ВС.

И.о. руководителя



А.А. Новгородов

Приложение  
к приказу Федерального агентства  
воздушного транспорта

от 13 сентября 2019 № 809-17

**Обстоятельства авиационного происшествия с ЕЭВС самолета-амфибии  
«Twin Bee» RA-2335G**

13.08.2018 в районе населенного пункта Хужир на острове Ольхон (Иркутская область), при взлете с поверхности озера Байкал, произошла авария ЕЭВС самолета-амфибии Twin Bee RA-2335G.

Полет выполнялся на ВС, не имеющем сертификата летной годности, без связи и уведомления органов обслуживания воздушного движения об использовании воздушного пространства.

ВС пилотировалось лицом, не имеющим свидетельства пилота.

Комиссией по расследованию было установлено, что момент центровки самолета перед взлетом составлял +399.0 при максимально допустимом значении +366.5 для взлета с водной поверхности, что на + 32.5 превышало максимально допустимую согласно РЛЭ.

При разгоне скорости на водной поверхности озера произошло соударение левого поплавка с гребнем волны, образованной проплывшим катером, с последующим отделением поплавка от ВС. Самолет выполнил три левых круга на поверхности озера, лег на левый борт и затонул на удалении 200 м от берега на глубине 5 – 7 м. В результате авиационного происшествия пилот не пострадал, самостоятельно выбрался из кабины самолета и был эвакуирован на берег очевидцем события.

В ходе специальных исследований было установлено, что разрушение стойки левого поплавка носило статический характер и произошло под действием одноразовой нагрузки, напряжение от которой превысило предел прочности материала сварной наплавки, образованной при сварке ранее разрушенных фрагментов. Сварка была выполнена на бытовом уровне без соблюдения каких-либо технологических инструкций и стандартов.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авария с ЕЭВС самолётом-амфибией Twin Bee RA-2335G произошла днем при выполнении взлета с поверхности озера из-за разрушения стойки левого поплавка при столкновении с гребнем волны. Разрушение стойки, наиболее вероятно, произошло под действием нагрузки, превышающей предел прочности материала сварной наплавки, выполненной на бытовом уровне при восстановительных работах без соблюдения технологических инструкций и стандартов.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

отсутствие подготовки КВС в качестве пилота многодвигательного гидросамолета;

отсутствие у КВС опыта руления и взлета с водной поверхности;  
выполнение взлета с запредельной передней центровкой ВС».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолетом-амфибией Twin Bee RA-2335G приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

Следует отметить, что 16.07.2017 в районе н.п. Хужир вследствие ошибок и нарушений этого же пилота произошла авария ЕЭВС самолета «Беркут» RA-2842G. В результате аварии пилот не пострадал, находившиеся на борту три пассажира получили травмы. Авария произошла вследствие самовыключения двигателя из-за полной выработки топлива.

Обстоятельства данного авиационного происшествия приведены в приказе Росавиации от 02.07.2019 № 509-П «О реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов самолетами «Беркут» RA-2842G, TP-301 RA-40462 и «Red Liner» RA-1272G.

Лист согласования к документу № 809-П от 13.09.2019

Инициатор согласования: Огарков М.А. ведущий консультант отдела

Согласование инициировано: 12.09.2019 09:24

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ**

Тип согласования: **смешанное**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: <b>последовательное</b>				
1	Студеникин Н.И.		Согласовано 12.09.2019 11:30	-
2	Шайкамалов А.М.		Согласовано 12.09.2019 11:31	-
3	Мастеров С.С.		Согласовано 12.09.2019 13:06	-
Тип согласования: <b>последовательное</b>				
4	Болдурец В.А. (корректор)		Согласовано 12.09.2019 13:30	-
Тип согласования: <b>последовательное</b>				
5	Нерадько А.В.		Подписано 13.09.2019 10:04	-