

**Последующее донесение об АП с ЕЭВС самолетом «Зодиак 650 ВК» RA-2352G**

**Дата, время события (местное и UTC):** 07.06.15, 12 ч 42 мин  
(09 ч 42 мин UTC) (время уточняется)

**Место события:** Удаление 2,2 км, магнитный азимут 73° от  
посадочной площадки «Незлюбная»

**Вид события:** Катастрофа

**Тип ВС:** Самолет «Зодиак 650 ВК»

**Регистрационный номер ВС:** RA-2352G

**Идентификационный номер:** ЕЭВС.03.2826, заключение № 2826Р от  
22.09.14, выдано ООО «ЛТЦ № «ЭЛИЦ СЛА», г. Москва

**Контролирующий орган:** Южное МТУ Росавиации

**Свидетельство о регистрации ГВС:** № 2356 от 10.10.14

**Свидетельство о государственной регистрации прав на ВС:** № 007617  
от 10.10.14

**Собственник:** Частное лицо

**Сведения о ВС:** Изготовитель ВС - ООО «Свой самолет», дата  
сдачи-приемки 20.06.13, работы по строительству ЕЭВС выполнены  
31.01.13 ООО «ШАГ», заявка руководителю Южного МТУ Росавиации на  
сертификацию ЕЭВС от собственника не поступала

**Двигатель:** SUBARU, EJ20, заводской № B325553, изготовитель  
SUBARU MOTORS CORP. (Япония, 2001 год), дата купли-продажи 2012 год,  
оформление ввоза в РФ в Находкинской таможне 28.05.12,  
установлен на ВС 12.06.14, наработка СНЭ и кол-во ремонтов  
не представлены, назначенный ресурс, межремонтный ресурс и  
календарный срок службы не представлены

Сведения о воздушном трехлопастном винте отсутствуют

**Сведения о КВС:** Пол мужской, год рождения 1947, обучение в АУЦ  
не проходил, свидетельство пилота не имеет

**Характер выполняемых работ на ВС:** Устранение неисправности в  
работе двигателя, с выполнением его запуска, выполнением  
пробежек по ВПП посадочной площадки «Незлюбная»

**Число членов экипажа/ пасс.:** 1/0

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

**Метеоусловия:** Синоптическая ситуация за 12 ч 00 мин UTC в районе  
н.п. Незлюбная определялась Юго-Восточной периферией антициклона  
с замкнутым центром над центральными районами Украины.

Над Кавказским хребтом располагался теплый участок малоподвижной фронтальной системы. Прогноз GAMET составлен АМСГ Ставрополь, действителен с 06 ч 00 мин до 12 ч 00 мин UTC. Облачность редкая, кучево-дождевая с нижней границей на 600 м над уровнем земли. Ветер у земли  $90^{\circ}$ , 08 м/с, порывы 13 м/с, температура воздуха у земли  $+24^{\circ}$  С. Фактическая погода ближайших к месту АП метеостанций. Георгиевск за 09 ч 00 мин: приземный ветер  $90^{\circ}$ , 1 м/с, видимость 10000 м, температура  $+22,5^{\circ}$  С, давление 1025,1 гПа. За 12 ч 00 мин: приземный ветер  $40^{\circ}$ , 01 м/с, видимость 10000 м, температура  $+24,5^{\circ}$  С, давление 1024,1 гПа

**Обстоятельства события:** По предварительной информации, собственник имел некоторый опыт полетов на своем самолете с пилотами, которых он приглашал из других авиационных структур. Данные на этих лиц комиссией пока не установлены. В процессе проверки работоспособности двигателя путем выполнения пробежек по грунтовой ВПП посадочной площадки Незлобная с магнитным курсом  $83^{\circ}$ , с убранной механизацией крыла, произошел отрыв ВС от земли. Данный отрыв от ВПП был замечен авиационными специалистами Ставропольской региональной общественной организации «Южный авиационный центр», воздушные суда которых базируются на данной площадке. Очевидцы отмечают появление левого значительного крена у ВС и его резкое снижение на удалений около 2 км от площадки. Приземление ВС произошло на пшеничное поле, с высотой колосьев до 1 метра. Судя по следам, оставленных стойками шасси на земле, приземление произошло с опережением на переднюю стойку шасси без крена. Механизация крыла была в убранном положении. Магнитный курс движения центра масс ВС составлял  $15^{\circ}$ . Комиссия не обнаружила на месте АП признаков работы двигателя. Одна из лопастей воздушного винта, которая находилась в нижнем положении, при столкновении с землей была разрушена в комлевой части. Произошло отделение втулки воздушного винта с частью редуктора от двигателя. Оставшиеся две лопасти повреждений не получили и находились на своих штатных местах. После столкновения с землей нижней лопасти, возник момент, опрокинувший самолет на верхнюю часть фюзеляжа. Разброс фрагментов ВС незначительный. После опрокидывания ВС на нем

возник пожар, в зоне которого находилась кабина самолета, двигатель, колеса шасси.

**Степень повреждения ВС:** 1. Носовая часть фюзеляжа, кабина пилота выгорели полностью»;

2. Выгорели: отсеки центроплана фюзеляжа, передняя часть фюзеляжа до регистрационного номера;

3. Законцовка правого крыла имеет значительное повреждение. Левое крыло имеет деформации передней кромки и деформацию законцовки»;

4. Хвостовое оперение значительных повреждений не имеет;

5. Передняя стойка шасси имеет значительный излом, с нарушением целостности в районе установки рычажной подвески переднего колеса;

6. Тросовая проводка системы управления самолетом разрушения не имеет;

7. Втулка воздушного винта с частью редуктора отделена от двигателя. Одна лопасть разрушена в комлевой части.

**Оперативные рекомендации:** 1. Информацию довести до летного и ИТС АОН; 2. Старшим авиационным начальникам посадочных площадок АОН определить и оборудовать место для проверки работоспособности двигателей. Обеспечить противопожарную безопасность.

Следственные действия проводит Минераловодский следственный отдел на транспорте Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета России.

В расследовании принимают участие специалисты Южного МТУ Росавиацин, ООО «Хелиэкшн», РАОП.

---

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета