



ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ

**СЕРЬОЗНОГО ІНЦИДЕНТУ З ЛІТАКОМ АЕРОПРАКТ А-24 UR-PTAF,
ЯКИЙ СТАВСЯ ПРИ ВИКОНАННІ ПРИЗЕМЛЕННЯ В АЕРОПОРТУ
БУЗОВА**

ВЛАСНИК ЛІТАКА: ПРИВАТНА ОСОБА

ЕКСПЛУАТАНТ ЛІТАКА: ПРИВАТНА ОСОБА

ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА: А-24

ЗАВОДСЬКИЙ НОМЕР: № 002

РЕЄСТРАЦІЙНИЙ НОМЕР: UR-PTAF

МІСЦЕ ПОДІЇ: АЕРОДРОМ БУЗОВА

ДЕРЖАВА МІСЦЯ ПОДІЇ: УКРАЇНА

ДАТА ПОДІЇ: 29.08.2020

№ п/п	ЗМІСТ	Стор.
1	Перелік скорочень	3
2	Загальні відомості	4-6
3	Обставини авіаційної події	6
4	1. Фактична інформація	6
5	1.1. Історія польоту	6-7
6	1.2. Тілесні ушкодження	7
7	1.3. Пошкодження повітряного судна	7
8	1.4. Інші пошкодження	8
9	1.5. Відомості про особовий склад	8
10	1.6. Дані про повітряне судно	8-10
11	1.7. Метеорологічна інформація	10-13
12	1.8. Навігаційні засоби	13
13	1.9. Засоби зв'язку	13
14	1.10. Дані аеродрому	13-14
15	1.11. Бортові реєстратори	14
16	1.12. Відомості про стан елементів ПС та їх розташування на місці авіаційної події	14
17	1.13. Медичні відомості та стислі результати патологоанатомічних досліджень	14
18	1.14 Пожежа	14
19	1.15. Дії аварійно-рятувальних та пожежних команд	14
20	1.16. Випробування та досліди	14
21	1.17. Інформація про організації та адміністративну діяльність, які мають відношення до АП	15
22	1.18. Нові методи, які були використані про розслідуванні	15
23	2. Аналіз	15-16
24	3. Висновки	16-17
25	3.2. Причини	17
26	4. Рекомендації з підвищення безпеки польотів	17

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ, що використовувались у звіті

АП - авіаційна подія

ІВП - Інструкція з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі аеродрому (вертодрому), посадкових майданчиках

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик (тимчасовий чи постійний)

КВП - керівництвом з виконання польотів

КЛЕ - керівництво з льотної експлуатації

КПС - командир повітряного судна

КЦПР ЦА - координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації

ДСНС – Державна служба з надзвичайних ситуацій

МТЗУ – Міністерство транспорту та зв'язку України

МЮУ - Міністерство юстиції України

НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами

НПА - нормативно-правові акти

ОЗП - осіннє-зимовий період

ОПР ДП – обслуговування повітряного руху державного підприємства Укр аерорух.

ПВП - правила візуальних польотів

ПММ - паливо-мастильні матеріали

ПМУ - прості метеоумови

ПП - приватне підприємство

ПС - повітряне судно

ПСЗСУ – Повітряні Сили Збройних Сил України

РТЗ ОПР – радіотехнічне забезпечення обслуговування повітряного руху

ЦА - цивільна авіація

ЦПІ - центр польотної інформації

ГАМЕТ - зональний прогноз погоди по району польотів

UTC - всесвітній скоординований час

ЗПЕ – з початку експлуатації

ПОР – після останнього ремонту

ЗАТВЕРДЖУЮ

**В.о. директора Національного
бюро з розслідування авіаційних
подій та інцидентів з цивільними
повітряними суднами**

_____ **І.В. Мішарін**

«__»_____ 2020 р.

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ

**СЕРЬОЗНОГО ІНЦИДЕНТУ З ЛІТАКОМ АЕРОПРАКТ А-24 UR-PTAF,
ЯКИЙ СТАВСЯ ПРИ ВИКОНАННІ ПРИЗЕМЛЕННЯ В АЕРОПОРТУ
БУЗОВА**

ВЛАСНИК ЛІТАКА: ПРИВАТНА ОСОБА

ЕКСПЛУАТАНТ ЛІТАКА: ПРИВАТНА ОСОБА

ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА: А-24

ЗАВОДСЬКИЙ НОМЕР: № 002

РЕЄСТРАЦІЙНИЙ НОМЕР: UR- PTAF

МІСЦЕ ПОДІЇ: АЕРОДРОМ БУЗОВА

ДЕРЖАВА МІСЦЯ ПОДІЇ: УКРАЇНА

ДАТА ПОДІЇ: 29.08.2020

Звіт публікується з єдиною метою запобігання авіаційним подіям у майбутньому.

Комісія Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі-НБРЦА) призначена наказом директора НБРЦА від 31.08.2020 № 70, провела розслідування серйозного інциденту, що стався з літаком А-24 UR-PTAF.

У відповідності до частини першої статті 119 Повітряного кодексу України, пункту 6 Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13.05.2020 року № 417 та стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, цей звіт видається з єдиною метою запобігання авіаційним подіям у майбутньому.

Технічне розслідування, за результатами якого складено цей звіт, не передбачає встановлення будь чієї вини або відповідальності.

Відповідно до частини 5 статті 119 Повітряного кодексу України, цей звіт та матеріали технічного розслідування не можуть бути використані адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, страховиками для встановлення вини або відповідальності.

Синопис. Стислий опис серйозного інциденту.

29.08.2020 р. о 16.03 Київського часу (тут і далі за текстом вказаний Київський час), вдень під час виконання посадки літака А-24 UR-PTAF з прибранними шасі на аеродромі Бузова, Київської обл.

Примітка. Різниця між місцевим часом та часом UTC складає 3 години. Використання у звіті часу UTC обумовлене тим, що у первинних донесеннях, виписках переговорів «Екіпаж – Диспетчер», внутрішньокабінних переговорах, інформації від Украероруху, Гідрометеорологічного центру та інших джерелах застосовується Всесвітній скоординований час.

В результаті посадки літак А-24 UR-PTAF отримав незначне пошкодження днища літака-амфібії в районі редана, що не впливає на безпеку польотів. Екіпаж літака у складі 1 (одної) особи ушкоджень не отримав.

1. Фактична інформація

1.1 Історія польоту

29.08.2020 стався серйозний інцидент з літаком АН-2 UR-PTAF.

З пояснення командира літака, роботи з технічного обслуговування літака та передпольотну підготовку літака проводив командир літака згідно Керівництва льотної та технічної експлуатації літака-амфібії А-24 UR-PTAF. Командир

літака має діюче Свідоцтво приватного пілота. Зауважень під час даних робіт командиром повітряного судна не виявлено.

У зв'язку з тим, що політ планувався в класі G, тому заявка на використання повітряного простору України не подавалася.

З пояснювальних записок командира повітряного судна (КПС) близько 11 годин була проведена підготовка екіпажу на КДП «Бузова» по маршруту Бузова – Українка - Бузова і літак було дозаправлено бензином Марки А-95 до об'єму 87 літрів. Також про виконання польоту було повідомлено службі ППС.

Перед вильотом був встановлений зв'язок на частоті 125.00 з керівником польотів аеродрому Бузова, від якого були отримані вказівки відносно метеоумов і напрямку злітного курсу. Також отриманий дозвіл на виконання запуску і прогрів двигуна, після чого було отримано дозвіл на виконання зльоту. О 12:02 здійснено зліт літака з курсом на Українку з набором висоти 200м, після чого був переведений на зв'язок з «Київ-Інформацією».

Після відпрацювання програми літак на висоті 200м повернувся на аеродром Бузова. З пояснення КПС він по радіозв'язку частоті 125.00 чув, що на аеродромі Бузова йдуть польоти, але встановити радіозв'язок з аеродромом Бузова не вдалося. Під час підходу до аеродрому Бузова КПС уважно оглянув повітряний простір в районі аеродрому і пересвідчившись у відсутності повітряних суден в радіусі візуального огляду, прийняв рішення виконати посадку з сходу, хоча радіозв'язок з керівником польотів аеродрому Бузова встановити не вдалося. З пояснення КПС під час підходу до аеродрому він доповідав на частоті 125.00 про свої дії, в надії, що його чують. Під час заходу на посадку КПС запізно виявив, що забув випустити шасі, тому виконав посадку без шасі з курсом 140 град., по планерним знакам. Після огляду літака командиром повітряного судна пошкоджень не виявлено.

При ознайомленні з поясненням та прослуховуванні звукозапису керівника польотів, комісією НБРЦА встановлено, що керівник польотів помітив літак, що заходить на посадку без зв'язку і не один раз попереджав повітряне судно А-24 UR-PTAF, що у нього не випущені шасі, але КПС не реагував на його зауваження і виконав приземлення з прибралим шасі.

Приземлення літака А-24 UR-PTAF сталося на аеродромі Бузова з координатами місця приземлення 50°23'55"N; 30°03'37"E.



1.2 Тілесні ушкодження

Відповідно до глави 1 Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Розслідування авіаційних подій та інцидентів»

Тілесні ушкодження	Екіпаж	Пасажири	Інші особи
Зі смертельними наслідками	0	0	0
Серйозні	0	0	0
Незначні/ відсутні	0	0	0

1.3 Пошкодження ПС

Під час огляду літака А-24 UR-PTAF спеціалістами ТОВ «Аеропракт» (Вих. №159 від 14.09.2020) після приземлення з прибраними шасі, виявлено незначне пошкодження днища літака-амфібії Аеропракт-24 UR-PTAF в районі редана, що не впливає на безпеку польотів.

1.4. Інших пошкоджень не виявлено.

1.5. Відомості про особовий склад

Командир повітряного судна

Дата народження – 20.04.1967р;

Освіта спеціальна – УТЦ «Авіатор», м. Київ, 2014р;

Свідоцтво приватного пілота – РА № 013258, дата видачі 23.06.2014р;

Термін дії – 19.08.2021р.

В пункті XII Додатку свідоцтві є відмітка: Одновигунний, сухопутний;

Дозвіл: До польотів за ПВП

Медичний сертифікат – KLASS ½ LAPL, дата видачі – 26.05.2020р з терміном дії до 26.05.2021р;

Остання перевірка рівня теоретичних знань по типу А-24 – 01.08.2019р

Зауважень не має. Загальна оцінка «Стандарт». Встановленим вимогам до приватного пілота відповідає.

Остання льотна (сертифікаційна) перевірка пілота на ПС А-24 – 01.08.2019р

Зауважень не має. Загальна оцінка – «СТАНДАРТ».

Висновок: «Встановленим вимогам для приватного пілота відповідає. Може виконувати польоти в якості КПС на літаку А-24 при МУ за ПВП, вдень, 450+5000;

Загальний наліт на всіх типах ПС – 306 год 32хв, з них на літаку А-24 – 217год.05хв;

Наліт у день події – 3год 47хв;

Наявність АП в минулому – не було;

Вихідні дні – 27.08.2020 - 28.08.2020р.

1.6. Дані про літак, двигун та повітряний гвинт

Літак А-24, заводський С№ 002, державний і реєстраційний знаки UR-PTAF. Власник літака – Приватна особа.

Експлуатант літака – Приватна особа.

Літак виготовлено в 2002р. в компанії "Аеропракт" м. Київ, Україна.

Зібрано із Кіт-набору згідно Акту від 30.05.2016р.

22.06.2020 при наробітку 857 годин на літаку виконані регламентні роботи «Після 100 льотних годин», монтаж повітряного гвинта, заміна шлангів гальмівної системи, заміна гальмівної рідини і охолоджуючої рідини двигуна. Вказані роботи виконані в повному об'ємі згідно з ПТО Аеропракт-24, UR-PTAF вимогам правил Part М і по відношенню до таких робіт літак рахується готовим для передачі до експлуатації і передається в експлуатацію.

Напрацювання літака – 865г.10хв. Виконано посадок – 8379.

Допустимий (тимчасовий) ресурс літака до першого ремонту складає 1000 годин чи 2000 посадок.

Реєстраційне посвідчення повітряного судна № РП 4360, виданий 03.10.2016.

Дозвіл на виконання польотів № 1465. Строк дії: 29.08.2020.

Дозвіл на бортові радіостанції цивільного повітряного судна № 7478. Дата видачі 04.10.2016.

Двигун Rotax-912ULS заводський с/№ 9569597;

Двигун виготовлено 04.07.2017 на заводі BOMBARDIER-Rotax (Австрія);

Двигун Rotax-912ULS заводський с/№ 9569597 встановлено на літак А-24 UR-PTAF 06.05.2018 з напрацюванням 24 годин.

22.06.2020 при напрацюванні 64 годин на двигуні виконані роботи 100hrs check/annual check, SB-912-073. Вказані роботи виконувалися у відповідності до ПТО Аеропракт-24, UR-PTAF, MML Rotax-912 Series Ed 4 та вимог правил Part M та у відношенні до таких робіт двигун вважається готовим для передачі в експлуатацію та передається до експлуатації у складі ПС.

Напрацювання двигуна – 75 годин.

Повітряний гвинт змінюваного шагу Тип SA72R серія «S-PROP» заводський № SA72R001.

Повітряний гвинт № SA72R001 виготовлено 23.11.2013, м. Київ, Україна.

Повітряний гвинт № SA72R001 встановлений 30.05.2016.

11.06.2019 виконані роботи по продовженню календарного строку служби, які виконані організацією ФЛП по ТО по строку служби 6 років. Допущено до експлуатації по стану до 11.06.2022.

Призначений ресурс і строк служби повітряного гвинта – 500 годин і 6 років (що наступить раніше) з дня випуску.

Напрацювання – 811 годин.

Центрівка літака:

Діапазон експлуатаційних центрівок літака – 22-37 % САХ.

Фактична центрівка: 36,1 % САХ.

Таким чином центрівка літака перед польотом знаходилася у діапазоні експлуатаційних центрівок.

Перевірка ваги та положення ц.м. пустого літака виконувалася 26.04.2013.

Маса та положення ц.м. пустого літака не перевищували допустимої межі

Максимальна злітна маса літака 750 кг.

Фактична злітна маса літака 608 кг.

Підтримання льотної придатності.

Літак А-24, заводський С№ 002, державний і реєстраційний знаки UR-PTAF.

Реєстраційне посвідчення повітряного судна № РП 4360, виданий 03.10.2016.

Дозвіл на виконання польотів № 1465. Строк дії: 29.08.2020.

Дозвіл на бортові радіостанції цивільного повітряного судна № 7478. Дата видачі 04.10.2016.

Страховий сертифікат №002490/1 Приватне акціонерне товариство «Страхова компанія «БРОКБІЗНЕС».

Строк дії – до 12.08.2020.

1.7. Метеорологічна інформація

Інформація про погодні умови по маршруту м. Українка, Київської області - аеропорт Київ (Бузова) з 09.00 до 15.00 UTC 29 серпня 2020 року на основі даних метеостанції Фастів Київської області та АМСЦ Київ (Жуляни). Особливих явищ погоди за цей період не спостерігалось.

Зональні прогнози для польотів на низьких рівнях GAMET, інформацію SIGMET та AIRMET складає орган метеорологічного стеження Державного підприємства обслуговування повітряного руху України. Зазначеною інформацією в повному обсязі володіє ДП «Украерорух».

Інформація про фактичну погоду на метеостанції Фастів з 09.00 до 15.00 UTC 29 серпня 2020 року

29091 33339 42998 21702 10241 20129 40148 53002 80001 55555 1/037=

За 09.00 UTC. Хмарність - 2 бали перистої хмарності, видимість 20 км. Напрямок вітру 170°, швидкість вітру 2 м/с. Температура повітря +24,1 °С, температура точки роси +12,9 °С. Вологість 49%. Тиск, приведений до рівня моря, 1014,8 гПа. Барометрична тенденція +0,2 гПа.

29121 33339 32998 31704 10274 20102 40133 58012 80001 55555 1/040=

За 12.00 UTC. Хмарність - 4 бали перистої хмарності, видимість 20 км. Напрямок вітру 170°, швидкість вітру 4 м/с. Температура повітря +27,4 °С, температура точки роси +10,2 °С. Вологість 34%. Тиск, приведений до рівня моря, 1013,3 гПа. Барометрична тенденція -1,2 гПа.

29151 33339 42998 22002 10279 20112 40121 57012 80001 55555 1/025=

За 15.00 UTC. Хмарність - 3 бали перистої хмарності, видимість 20 км. Напрямок вітру 220°, швидкість вітру 2 м/с. Температура повітря +27,9 °С, температура точки роси +11,2 °С. Вологість 35%. Тиск, приведений до рівня моря, 1012,1 гПа. Барометрична тенденція -1,2 гПа.

**Інформація про фактичну погоду на аеродромі Київ (Жуляни)
з 09.00 до 15.00 UTC 29 серпня 2020 року**

UKKK 290900Z 20004MPS 160V230 CAVOK 23/12 Q1016 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **09.00 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 200° швидкість 4 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 160 до 230°; хороші погодні умови, температура 23°C, температура точки роси 12°; тиск QNH 1016 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 290930Z 19003MPS 120V240 CAVOK 24/12 Q1016 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **09.30 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 190° швидкість 3 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 120 до 240°; хороші погодні умови, температура 24°C, температура точки роси 12°; тиск QNH 1016 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291000Z 16003MPS 080V220 CAVOK 24/12 Q1015 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **10.00 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 160° швидкість 3 м/с, вітер змінював свій напрямок з 080 до 220°; хороші погодні умови, температура 24°C, температура точки роси 12°; тиск QNH 1015 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291030Z 17003MPS 130V260 CAVOK 25/13 Q1015 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **10.30 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 170° швидкість 3 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 130 до 260°; хороші погодні умови, температура 25°C, температура точки роси 13°; тиск QNH 1015 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291100Z 20003MPS 150V250 CAVOK 26/12 Q1015 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **11.00 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 200° швидкість 3 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 150 до 250°; хороші погодні умови, температура 26°C, температура точки роси 12°; тиск QNH 1015 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291130Z 17004MPS 130V210 CAVOK 26/12 Q1015 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **11.30 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 170° швидкість 4 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 130 до 210°; хороші погодні умови, температура 26°C, температура точки роси 12°; тиск QNH 1015 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291200Z 18004MPS 140V220 CAVOK 27/12 Q1015 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **12.00 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 180° швидкість 4 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 140 до 220°; хороші погодні умови, температура 27°C, температура точки роси 12°; тиск QNH 1015 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291230Z 18004MPS 140V230 CAVOK 27/12 Q1014 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **12.30 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 180° швидкість 4 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 140 до 230°; хороші погодні умови, температура 27°C, температура точки роси 12°; тиск QNH 1014 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291300Z 18004MPS 130V230 CAVOK 28/12 Q1014 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **13.00 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 180° швидкість 4 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 130 до 230°; хороші погодні умови, температура 28°C, температура точки роси 12°; тиск QNH 1014 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291330Z 20004MPS 150V230 CAVOK 28/11 Q1014 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **13.30 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 200° швидкість 4 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 150 до 230°; хороші погодні умови, температура 28°C, температура точки роси 11°; тиск QNH 1014 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291400Z 18004MPS 150V220 CAVOK 28/11 Q1014 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ (Жуляни), складене **14.00 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 180° швидкість 4 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 150 до 220°; хороші погодні умови, температура 28°C, температура точки роси 11°; тиск QNH 1014 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291430Z 17002MPS 100V250 CAVOK 28/11 Q1013 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **14.30 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 170° швидкість 2 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 100 до 250°; хороші погодні умови, температура 28°C, температура точки роси 11°; тиск QNH 1013 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

UKKK 291500Z 16003MPS 110V240 CAVOK 28/10 Q1013 NOSIG=

Регулярне зведення по аеродрому Київ(Жуляни), складене **15.00 UTC 29 серпня**; Напрямок приземного вітру 160° швидкість 3 м/с, вітер змінював свій напрямок зі 110 до 240°; хороші погодні умови, температура 28°C, температура точки роси 10°; тиск QNH 1013 гПа; тенденція протягом наступних двох годин: без значних змін.

1.8 Навігаційні засоби

Навігаційні засоби стосунку до авіаційної події не мають.

1.9 Засоби зв'язку

На літаку А-24 UR-PTAF встановлено ультракороткохвильова радіостанція «Micro AIR - 760».

1.10 Дані по аеродрому (якщо АП відбулася в його межах)

Аеродром Київ (Бузова).

Сертифікат аеродрому № АП 09-10

Дата введення в дію – 18.05.2020

Сертифікат діє до 18.11.2020

Експлуатант аеродрому: ПОГ «Центральний аероклуб ТСО України ім. О.К. Антонова

Розміри ЗПС і тип покриття:

№1 ЗПС 09/27 – 800х200м, ґрунтова

№2 ЗПС 17/35 – 800х200м, ґрунтова

№3 ЗПС 03/21 – 800х200м, ґрунтова

Засоби зв'язку обслуговування повітряного руху з екіпажами ПС - УКХ радіостанції: на СКП-11 Р-863 та "Баклан-РМ". Окрім вказаних радіостанцій є резервна для зв'язку з ПС, яке зазнало лиха, а також наземний зв'язок КПА з забезпечуючими службами. При відмові основних засобів зв'язку за вказівкою КПА використовуються резервні та дублюючі засоби: радіостанції "Баклан" та Р-853-В-1.

Позивний аеродромної диспетчерської вишки (КПА) - "БУЗОВАЯ ВЫШКА", основна частота 125,0 МГц, резервна частота 131,250 МГц, мова-російська. Години роботи - в період проведення польотів.

1.11 Бортовий регістратор

На літаках А-24 розробником не передбачено встановлення засобу об'єктивного контролю.

1.12 Відомості про стан елементів ПС та їх розташування на місці авіаційної події

Літак А-24 UR-PTAF здійснив посадку на ґрунт без шасі. Під час огляду літака спеціалістами ТОВ «Аеропракт» (Вих. №159 від 14.09.2020) виявлено незначне пошкодження днища літака-амфібії Аеропракт-24 UR-PTAF в районі редана, що не впливає на безпеку польотів.

1.13 Медичні відомості

Командир повітряного судна пошкоджень не отримав.

1.14 Пожежа

Пожежа відсутня.

1.15 Фактори виживання

Аварійно-рятувальні роботи проводились силами працівників аеродрому Київ (Бузова).

1.16 Випробування та дослідження

Не проводилися.

1.17 Інформація про організації та адміністративну діяльність, які мають відношення до події

Відсутні.

1.18 Нові методи, які були використані при розслідуванні

Не використовувалися.

2. АНАЛІЗ

На літаку А-24 UR-PTAF 22.06.2020 при наробітку 857 годин на літаку виконані регламентні роботи «Після 100 льотних годин», монтаж повітряного гвинта, заміна шлангів гальмівної системи, заміна гальмівної рідини і охолоджуючої рідини двигуна. Вказані роботи виконані в повному об'ємі згідно з ПТО Аеропракт-24, вимогам правил Part M і по відношенню до таких робіт літак рахується готовим для передачі до експлуатації і передається в експлуатацію.

Командир повітряного судна мав діюче Свідоцтво приватного пілота.

У зв'язку з тим, що політ планувався в класі G, тому заявка на використання повітряного простору України не подавалася.

З пояснювальних записок командира повітряного судна (КПС) близько 11 годин була проведена підготовка екіпажу на КДП «Бузова» по маршруту Бузова – Українка - Бузова і літак було дозаправлено бензином Марки А-95 до об'єму 87 літрів. Також про виконання польоту було повідомлено службі ППС.

Перед вильотом був встановлений зв'язок на частоті 125.00 з керівником польотів аеродрому Бузова, від якого були отримані вказівки відносно метеоумов і напрямку злітного курсу. Також отриманий дозвіл на виконання запуску і прогрів двигуна, після чого було отримано дозвіл на виконання зльоту. О 12:02 здійснено зліт літака з курсом на Українку з набором висоти 200м, після чого був переведений на зв'язок з «Київ-Інформацією». Після відпрацювання програми літак на висоті 200м повернувся на аеродром Бузова. З пояснення КПС він по радіозв'язку частоті 125.00 чув, що на аеродромі Бузова йдуть польоти, але встановити радіозв'язок з аеродромом Бузова не вдалося. Під час підходу до аеродрому Бузова КПС уважно оглянув повітряний простір в районі аеродрому і пересвідчившись у відсутності повітряних суден в радіусі візуального огляду, прийняв рішення виконати посадку з сходу, хоча радіозв'язок з керівником польотів аеродрому Бузова встановити не вдалося. З пояснення

КПС під час підходу до аеродрому він доповідав на частоті 125.00 про свої дії, в надії, що його чують. Під час заходу на посадку КПС запізно виявив, що забув випустити шасі, тому виконав посадку без шасі з курсом 140 град., по планерним знакам. Після огляду літака командиром повітряного судна пошкоджень не виявлено.

Під час заходу на посадку було порушено п. 1. При посадці на землю: пересвідчитися, що обидва основні колеса – в положенні «випущено» розділу 4.4.12. Контроль перед приземленням: «ВИПУЩЕНО», Керівництва з льотної і технічної експлуатації літака-амфібії Аеропракт-24.

При ознайомленні з поясненням та прослуховуванні звукозапису керівника польотів, комісією НБРЦА встановлено, що керівник польотів помітив літак, що заходить на посадку без зв'язку і не один раз попереджав повітряне судно А-24 UR-PTAF, що у нього не випущені шасі, але КПС не реагував на його зауваження і виконав приземлення з прибраним шасі.

Приземлення літака А-24 UR-PTAF сталося на аеродромі Бузова з координатами місця приземлення 50023'55"N; 30003'37"E.

Під час огляду літака спеціалістами ТОВ «Аеропракт» (Вих. №159 від 14.09.2020) виявлено незначне пошкодження днища літака-амфібії Аеропракт-24 UR-PTAF в районі редана, що не впливає на безпеку польотів.

Комісією з розслідування виявлено, що на момент авіаційної події строк дії Страхового сертифікату №002490/1 Приватне акціонерне товариство «Страхова компанія «БРОКБІЗНЕС» закінчився 12.08.2020, чим порушено п.5. Статті 118. Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування, розділу XVI Авіаційне страхування Повітряного кодексу України.

Згідно п.3 Доповнення С. Переліку прикладів серйозних інцидентів Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, дана авіаційна подія відноситься до серйозного інциденту.

3. Висновки

3.1 Загальні висновки:

3.1.1. Екіпаж мав чинне свідоцтво льотного персоналу та медичний сертифікат відповідно до встановлених вимог.

3.1.2. Літак зареєстрований у державному реєстрі ПС України та має сертифікат льотної придатності у відповідності до існуючих вимог Державної авіаційної служби України.

3.1.3. Експлуатантом літака А-24 UR-PTAF є приватна особа.

3.1.4 Екіпаж літака складав з однієї особи.

3.1.5. Злітна маса та центрівка літака знаходяться в експлуатаційному діапазоні та не виходять за рамки обмежень.

3.1.6. Під час заходу на посадку було порушено п. 1., розділу 4.4.12. Керівництва з льотної і технічної експлуатації літака-амфібії Аеропракт-24 (не випуск шасі).

3.1.7. На момент авіаційної події закінчилася дія Страхового сертифікату.

3.2. Причини

Причиною серйозного інциденту літака А-24 UR-PTAF стала посадка літака з прибраним шасі через помилку екіпажу.

Рекомендації

Власникам повітряних суден Аеропракт-24 виконувати:

- п. 1., розділу 4.4.12. Керівництва з льотної і технічної експлуатації літака-амфібії Аеропракт-24;
- п.5. статті 118 Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування, розділу XVI Авіаційне страхування Повітряного кодексу України.

Фактор: людський (Екіпаж).

Категорія: OTHR