

НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ
З ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗСЛІДУВАННЯ
СЕРЙОЗНОГО ІНЦИДЕНТУ – ВІДОКРЕМЛЕННЯ ПЕРЕДНЬОЇ
ОПОРИ НОСОВОГО КОЛЕСА ТА СКЛАДАННЯ ПЕРЕДНЬОЇ
ОПОРИ ШАСІ ПІД ЧАС ПРОБІГУ ЛІТАКА, ПІД ЧАС
ВИКОНАННЯ НАВЧАЛЬНО-ТРЕНУВАЛЬНОГО ПОЛЬОТУ

ВЛАСНИК ПС:	ТОВ АК «Авіа-Союз»
ТИП ПС:	TECNAM P2002 JF
РЕЄСТРАЦІЙНИЙ НОМЕР:	UR-ASC
МІСЦЕ ПОДІЇ:	ЗПМ «Майське», Синельниківський район, Дніпропетровська область.
ДЕРЖАВА МІСЦЯ ПОДІЇ:	УКРАЇНА
ДАТА ПОДІЇ:	01.11.2021 р



Звіт публікується з єдиною метою запобігання авіаційним подіям у майбутньому

**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

МІ – Міністерство інфраструктури

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
Украерорух.

ПВП - правила візуальних польотів

ПММ - паливо-мастильні матеріали

ВМУ - візуальні 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

GAMET - зональний прогноз погоди по району польотів

UTC - всесвітній скоординований час

ЗПЕ – з початку експлуатації

ПОР – після останнього ремонту

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора Національного бюро
з розслідування авіаційних подій та
інцидентів з цивільними повітряними
суднами

Микола МАШАРОВСЬКИЙ

«23» 12. 2021р.

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ

**за результатами розслідування серйозного інциденту з літаком
TECNAM P2002 JF UR-ASC, ТОВ АК «Авіа-Союз», що стався
01.11.2021р. під час навчально-тренувального польоту, на ЗПМ
«Майське», Синельниківський район, Дніпропетровська область.**

Комісія Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, призначена наказом НБРЦА від 01.11.2021р. № 72, провела розслідування серйозного інциденту з літаком TECNAM P2002 JF UR-ASC, ТОВ АК «Авіа-Союз», що стався 01.11.2021р. під час навчально-тренувального польоту, в районі ЗПМ Майське, Дніпропетровська область.

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 13.05.2021р. № 417 та п.3.1. Додатку 13 ІКАО єдиною ціллю розслідування авіаційної події чи інциденту є запобігання авіаційним подіям та інцидентам в майбутньому. Ціль цієї діяльності не передбачає встановлення долі вини або відповідальності будь кого.

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.

Відповідно до наказу НБРЦА від 19.05.2015р. № 45/1, розслідування проводиться з використанням положень Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Керівництва з розслідування авіаційних подій та інцидентів НБРЦА.

Остаточний звіт надсилається наступним адресатам:

- Державіаслужбі України;
- ТОВ АК «Авіа-Союз»;
- Італійському уповноваженому органу з питань розслідувань безпеки польотів.

Синопис. Стислий опис серйозного інциденту.

01.11.2021р. до НБРЦА та Державіаслужби України від ТОВ АК «Авіа-Союз» надійшло повідомлення про серйозний інцидент з літаком TECNAM P2002 JF UR-ASC, ТОВ АК «Авіа-Союз», що стався 01.11.2021р. під час навчально-тренувального польоту, на ЗПМ «Майське», Дніпропетровська область.

01.11.2021р. о 07:17 UTC (тут і далі за текстом вказаний Всесвітній скоординований час (UTC), з попереднього пояснення КПС, вдень в візуальних метеоумовах при виконанні навчально-тренувального польоту, з метою відпрацювання імітації відмови двигуна на літаку TECNAM P2002JF UR-ASC, після виконання вправи літак здійснив посадку на злітно-посадкову смугу. Під час пробігу літака сталося відокремлення носового колеса та складання передньої стійки шасі. Літак отримав не значні пошкодження, пілот і курсант не постраждали.

Примітка. Різниця між місцевим часом та часом UTC складає 3 години. Використання у звіті часу UTC обумовлене тим, що у первинних донесеннях, виписках з книги пілотів використовується час UTC.



Фактична інформація

1.1 Історія польоту

01.10.2021р. стався серйозний інцидент з літаком TECNAM P2002JF UR-ASC, експлуатант ПС – ТОВ АК «Авіа-Союз» Україна, 52511, Дніпропетровська область, Синельниківський район, с. Майське, провулок Радгоспний, 5.

Пілот – інструктор виконував навчально-тренувальний політ в районі ЗПМ «Майське», завдання на політ № 2251, а саме вправу № 23 згідно програми підготовки на SEP(L) курсанта для отримання свідоцтва PPL(A), затвердженою Державною Авіаційною Службою України (ДАСУ).

З пояснювальної записки КПС він прибув на ЗПМ «Майське» 01.11.2021р. о 06 год. 02 хвилин (UTC) для виконання навчально-тренувального польоту курсанту згідно Завдання на політ №2251 по відпрацюванню імітації відмови двигуна в районі ЗПМ «Майське» на літаку TECNAM P2002JF UR-ASC, заправка паливом 37 кг, максимальна злітна вага 599 кг, центрівка 27% САХ. Було проведено брифінг для роз'яснення та встановлення з курсантом завдання, які повинні були відпрацьовуватись у польоті. Також ретельно пророблялись дії, які повинні були відпрацьовуватись у повітрі. Метеоумови відповідали візуальним польотам.

О 06 год. 35 хв. було розпочато передпольотний огляд літака. Підготовку літака TECNAM P2002JF UR-ASC 01.11.2021р. проводив КПС разом з курсантом. Під час передпольотного огляду літака відхилень та недоліків виявлено не було. Зауважень щодо технічного стану літака КПС не виявив. Після чого було оформлено бортовий технічний журнал повітряного судна. Згідно завдання на тренування літаком мав керувати курсант. О 07 год. 09 хв. було виконано запуск двигуна (без зауважень). Після отримання дозволу на зліт, о 07 год. 17 хв., розпочали виконання польоту згідно завдання.

Після зльоту та набору висоти 10 метрів, КПС імітував відмову двигуна на зльоті. Керування літаком при посадці на злітно-посадкову смугу виконував КПС разом з курсантом.

Виконавши посадку на основні колеса шасі, після пробігу, КПС встановив літак на три опори шасі та продовжив пробіг ще близько 200 метрів. На пробігу, при швидкості літака 30 вузлів, КПС відчув відхилення літака від курсу вліво і одночасно побачив відокремлення носового колеса. Після торкання поверхні злітно-посадкової смуги носовою стійкою, стійка прибралася під фюзеляж, літак зупинився. КПС вимкнув паливний кран, паливний насос і акумулятор. Після чого КПС та курсант негайно покинули кабінку літака. Загоряння літака не було. Після обстеження літака було виявлено пошкодження повітряного гвинта та передньої опори шасі.

Було проведено обстеження злітно-посадкової смуги в напрямку пробігу літака. На смузі знайдені зруйновані деталі кріплення колеса передньої опори та саме колесо.

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	2	0	0

1.3. Пошкодження ПС.

За результатами огляду літака виявлено:

- зламана передня стійка (NOSE LANDING LEG P/N 92-8-100-000) у місці з'єднання важелів керування колесом передньої опори;
- відокремлене колесо від передньої опори;
- пошкоджена система керування передньою опорою;
- зламана з'єднувальна шпилька колеса передньої опори (WHEEL ROD P/N 92-8-240-7);
- зламані обидві лопаті повітряного гвинта;
- пошкоджений верхній капот двигуна;
- пошкоджений нижній капот двигуна;
- погнуті тяги моторної рами кріплення двигуна.













Двигун та системи двигуна.

Двигун та системи двигуна видимих ушкоджень не мають. Погнуті тяги моторної рами кріплення двигуна. Трубопроводи та електропроводка двигуна видимих ушкоджень не мають. Радіатори та їх кріплення також не мають видимих ушкоджень.

Передня опора шасі.

- Передня опора шасі зламана в місці з'єднання важелів керування колесом передньої опори.
- Зламана шпилька кріплення колеса передньої опори.
- Пошкоджені тяги керування колесом передньої опори.
- Основне шасі пошкоджень немає.

1.4. Інші пошкодження.

Інших пошкоджень не виявлено.

1.5. Відомості про особовий склад

Командир повітряного судна:

Дата народження 22.01.1967р.

Свідоцтво члена льотного екіпажу UA.FCL.010009, дата видачі 08.06.2021р. Дійсний до 31.10.2022р.

Медичний сертифікат класу 1/2 № 99416 виданий 06.10.2021р., дійсний до 23.10.2022р.

SEP (land) IR (A), Акти кваліфікаційної та сертифікаційної перевірок від 18.10.2021р.

Громадянство – Україна.

Освіта: вища, Чернігівське вище військове авіаційне училище льотчиків 1991р.

Місце роботи: ТОВ АК «Авіа-Союз»

Відомості з свідоцтва:

РЕЙТИНГИ:

Ап-24/26 IR (A)

SEP (land) IR (A)

SEP (land) FI

Особливі відмітки:

- Допущений до інструкторської роботи на літаку TECNAM P2002JF в АТО/НЦП «Авіа-Союз», наказ № 22/10-1 від 22.10.2021р.

Загальний наліт – 3824 год. 36 хв.

З них:

АН-2 71год.25 хв.

С172 1676 год.20 хв.

Л-410 1329 год.38 хв.

АН-26 173 год.51 хв.

Наліт як РІС 2477 год.15 хв.

Наліт в якості FI 1796 год. 28 хв.

Наліт на літаку TECNAM P2002JF 17 год.59 хв.

В якості FI 16 год. 08 хв.

Курсант:

Дата народження: 20.09.2002р.

Сертифікат № 20028 виданий 09.07.2021р. «Курс підготовки на отримання свідоцтва приватного пілота PPL(A)»

Медичний сертифікат класу 1/2 № 97402 виданий 15.06.2021р., дійсний до 15.06.2022р.

Громадянство: Україна

Наліт на літаку TECNAM P2002JF 48 год. 00 хв.

Екіпаж літака застраховано в ПрАТ «УВСК». СТРАХОВИЙ СЕРТИФІКАТ №1/161/CREW/21 дійсний до 12.08.2022 р.

Страховання третім особам в ПрАТ «УВСК».

СТРАХОВИЙ СЕРТИФІКАТ №1/160/LL /21 дійсний до 12.08.2022р.

1.6. Дані про повітряне судно

Літак TECNAM P2002JF

Державний реєстраційний розпізнавальний знак – UR-ASC

Заводський номер – 226

Експлуатант – ТОВ АК «Авіа-Союз», провулок Ялинковий буд.5, с. Майське, Дніпропетровська область, 52511, Україна.

Власник –. ТОВ АК «Авіа-Союз»

Завод-виробник Costruzioni Aeronautiche TECNAM S.r.l, The Italian Republic

Дата виготовлення ПС: 06.02.2013р.

Напрацювання з початку експлуатації 5626 год.01хв.

Відомості з льотної придатності:

Реєстраційне посвідчення повітряного судна № РП 4758 видане 25.06.2021р. Державною авіаційною службою України.

Сертифікат льотної придатності № 0566 виданий 02.09.2015р. Державною авіаційною службою України.

Сертифікат перегляду льотної придатності, виданий 10.08.2021 Державною авіаційною службою України при напрацюванні 2255 годин, дійсний до 09.08.2022.

Наліт після виконання періодичного ТО 47 год.13 хв.

Застраховані ризики, які пов'язані з повною втратою або пошкодженням повітряного судна в ПрАТ «УВСК».

СТРАХОВИЙ СЕРТИФІКАТ №1/159/HULL/21, дійсний до 12.08.2022р.

Двигун.

Тип Rotax 912 S2-01, серійний номер 9.139.192 Завод-виробник Rotax.

Має загальне напрацювання двигуна (ЕТТ) 1291 год.56 хв. з початку експлуатації

Дата виготовлення 25.02.2016р.

Усі доробки, обов'язкові до виконання, на час серйозного інциденту, виконані.

Повітряний гвинт.

Тип H017GHM A174-177C

Заводський номер гвинта 80759

Має напрацювання з початку експлуатації 1767год.56 хв.

Виготовлений 25.02.2021р.

Технічне обслуговування

Дата виконання періодичного ТО 19.10.2021р. принапрацюванні 5578 год48 хв.

CRS # 14/21A, роботи виконані організацією з технічного обслуговування (ТО), сертифікат схвалення організації з технічного обслуговування: UA.MF.0010.

Перед вильотом, 01.10.2021, на ЗПМ «Майське», КПС виконав передпольотну підготовку літака. Сторінка бортового журналу № 000815

1.7. Метеорологічна інформація.

Фактична погода на метеостанції Синельникове з 06.00 до 12.00 UTC 01 листопада 2021 року, згідно листа УкрГМЦ № 1.2-1.9/518 від 03.11.2021р.

За 06.00 UTC Синельникове 01061 34505 31996 00704 10054 20035 40225 57006 71000 33333 20032 55555 10004 30000=

Загальна кількість хмар 0 балів (ясно). Видимість 4 км, серпанок. Напрямок приземного вітру 070° швидкість 4 м/с. Температура повітря 5,4 °С, температура

точки роси 3,5 °С. Тиск, приведений до середнього рівня моря, 1022,5 гПа. Барометрична тенденція -0,6 гПа.

За 09.00 UTC Синельникове 01091 34505 42597 71105 10082 20055 40216 57007 87300 33333 87923 55555 1/012=

Загальна кількість хмар 9 балів купчасто-дощової хмарності з нижньою межею 600-1000 м. Видимість 10 км. Напрямок приземного вітру 110° швидкість 5 м/с. Температура повітря 8,2 °С, температура точки роси 5,5 °С. Тиск, приведений до середнього рівня моря, 1021,6 гПа. Барометрична тенденція -0,7 гПа.

За 12.00 UTC Синельникове 01121 34505 32998 00904 10122 20058 40193 57020 55555 1/017=

Загальна кількість хмар 0 балів (ясно). Видимість 20 км. Напрямок приземного вітру 090° швидкість 4 м/с. Температура повітря 12,2 °С, температура точки роси 5,8 °С. Тиск, приведений до середнього рівня моря, 1019,3 гПа. Барометрична тенденція -2,0 гПа.

Фактична погода на метеостанції Павлоград
з 06.00 до 12.00 UTC 01 листопада 2021 року

За 06.00 UTC Павлоград 01061 34502 32965 20901 10053 20028 40231 57008 82030 33333 20018 55555 10005=

Загальна кількість хмар 3 бали високо-купчастої хмарності з нижньою межею вище 2500 м. Видимість 15 км. Напрямок приземного вітру 090°, швидкість вітру 1 м/с. Температура повітря 5,3 °С, температура точки роси 2,8 °С. Тиск, приведений до середнього рівня моря, 1023,1 гПа. Барометрична тенденція -0,8 гПа.

За 09.00 UTC Павлоград 01091 34502 42569 61405 10098 20054 40224 57006 86500 33333 86629 55555 1/015=

Загальна кількість хмар 7 балів шарувато-купчастої хмарності з нижньою межею 600-1000 м. Видимість 19 км. Напрямок приземного вітру 140°, швидкість вітру 5 м/с. Температура повітря 9,8 °С, температура точки роси 5,4 °С. Тиск, приведений до середнього рівня моря, 1022,4 гПа. Барометрична тенденція -0,6 гПа.

За 12.00 UTC Павлоград 01121 34502 32970 01004 10126 20062 40201 57022 55555 1/017=

Загальна кількість хмар 0 балів (ясно). Видимість 20 км. Напрямок приземного вітру 100°, швидкість вітру 4 м/с. Температура повітря 12,6 °С, температура точки роси 6,2 °С. Тиск, приведений до середнього рівня моря, 1020,1 гПа. Барометрична тенденція -2,2 гПа.

1.8 Навігаційні засоби

Навігаційні засоби стосунку до серйозного інциденту не мають.

1.9. Засоби зв'язку.

Для забезпечення проведення польотів на ЗПМ "Майське" використовується стартовий командний пункт (СКП) обладнаний УКХ-радіостанцією, резервною аварійною радіостанцією. При необхідності, додатково на ЗПМ встановлюється пересувний виносний стартовий командний пункт (ВСКП).

Радіостанція ІС- А110 з.н. 02945, випуск 06.03.2000 р.

Для зв'язку з органами ОПР і органом управління ПС ЗС України використовуються радіозв'язок, дрововий та мобільний телефонний зв'язок.

1.10. Дані по аеродрому

Злітно-посадковий майданчик «Майське» є постійним сертифікованим ЗПМ цивільної авіації, занесеним до державного реєстру цивільних аеродромів України. Посвідчення про допуск до експлуатації постійного ЗПМ № ЗПМ 03-249 від 25.05.2021р. Дійсне до 21.05.2024р.

Власник ЗПМ АТЗТ «Агро-Союз»

Експлуатантом ЗПМ є ТОВ АК «Авіа-Союз»

ЗПМ має одну ГЗПС з МК пос. 145°/326°.

ГЗПС має розміри 1500х21 м, тип покриття – ґрунт.

ЗПМ придатний до експлуатації вдень.

Координати: 48° 29' 10" пн.ш.; 35° 37' 38" сх.д.

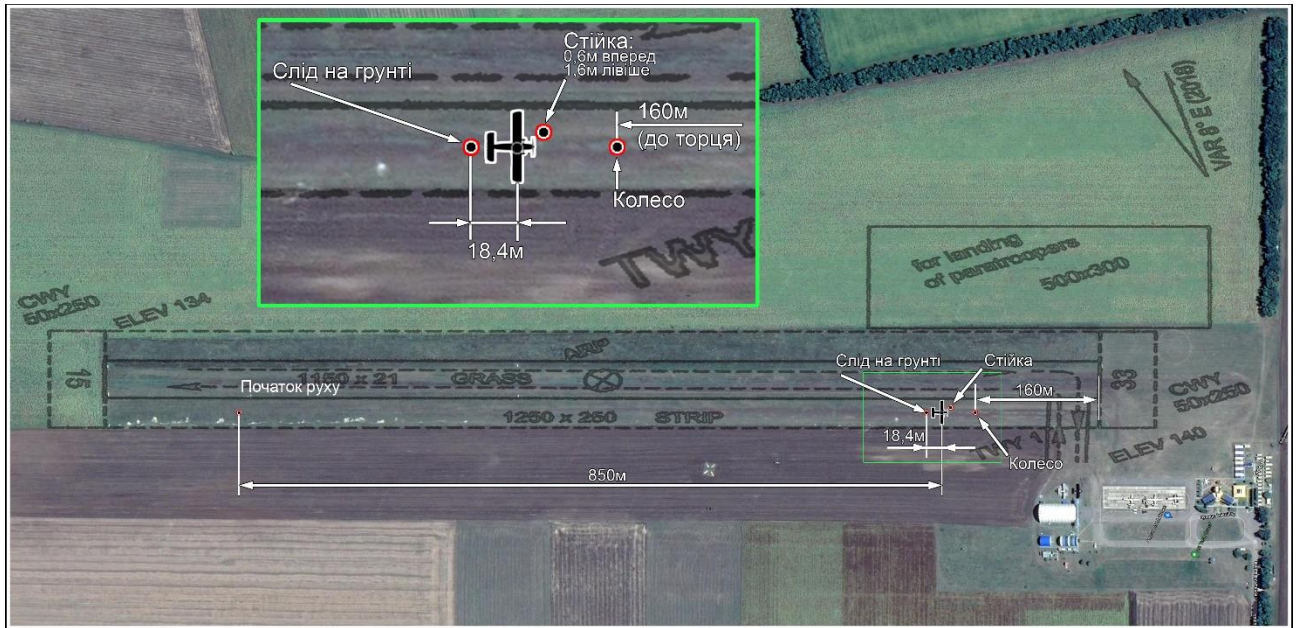
Магнітне схилення 8°Е.

Перевищення ЗПМ 141.42 м.

1.11 Бортовий реєстратор

Бортовий реєстратор не передбачено конструкцією літака.

1.12 Відомості про стан елементів ПС та їх розташування на місці серйозного інциденту.



На відстані 40 метрів від літака, по напрямку руху літака, знаходиться колесо передньої опори.

Зламана стійка передньої опори шасі знаходиться біля літака.



1.13 Медичні відомості та стислі результати патологоанатомічних досліджень екіпажу.

В результаті серйозного інциденту КПС та курсант не постраждали. За медичною допомогою не зверталися.

1.14 Пожежа.

Пожежі не було.

1.15 Дії аварійно-рятувальних та пожежних команд.

Не проводились.

1.16 Випробування та дослідження.

Не проводились.

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

ТОВ АК «Авіа-Союз», провулок Ялинковий буд.5, с. Майське, Синельниківський район, Дніпропетровська область, 52511, Україна.

Сертифікат експлуатанта, виданий Державною Авіаційною Службою України СЕ № 196 від 01.10.2021р. Термін дії 30.09.2022р.

Сертифікат затвердженої навчальної організації, виданий Державною Авіаційною Службою України UA АТО.0022 від 18.12.2021р.

1.18. Нові методи, які були використані при розслідуванні.

Нових методів під час розслідування не використовувалось.

2. Аналіз

На літаку TECNAM P2002JF UR-ASC відсутні стаціонарні засоби об'єктивного контролю (ЗОК).

При аналізі обставин серйозного інциденту комісією з розслідування використовувались наступні матеріали:

- пояснювальні записки свідків та інших осіб, які мали відношення до події;
- КЛЕ літака TECNAM P2002JF
- «Інструкція з виконання польотів на злітно-посадковому майданчику «Майське»;
- документацію на реєстрацію літака та дозвіл на виконання польотів;
- метеорологічну документацію;
- результати огляду місця серйозного інциденту;
- результати огляду літака;
- технічний звіт про огляд літака, TECNAM P2002JF UR-ASC після посадки

на ЗПМ «Майське», виконаний фахівцями ТОВ АК «Авіа-Союз», які є експлуатантами даного літака, разом з членами комісії з розслідування серйозного інциденту;

- відеоматеріал, який зафіксував серйозний інцидент з ПС TECNAM P2002JF UR-ASC;
- матеріали, які надані УКРАЕРОПУХ.

В ході розслідування були розглянуті наступні фактори серйозного інциденту:

- метеорологічні умови.

Встановлено, що метеорологічні умови в районі виконання польоту повністю відповідали візуальним метеоумовам та не могли вплинути на виникнення та розвиток серйозного інциденту. Політ проходив в першій половині дня, небезпечних явищ не було;

- причини, пов'язані з відмовою авіаційної техніки.

01.11.2021 р. командиром повітряного судна в бортовому технічному журналі повітряного судна літаку TECNAM P2002JF UR-ASC при передпольотному огляді літака КПС виконав запис «Зауважень немає».

В пояснювальній записці КПС зазначено, що зауважень щодо технічного стану літака та роботи двигуна не маю.

07 год.17хв. курсант виконав розбіг та зліт літака. Досягнув висоти 10 метрів (візуально), КПС імітував відмову двигуна на зльоті.

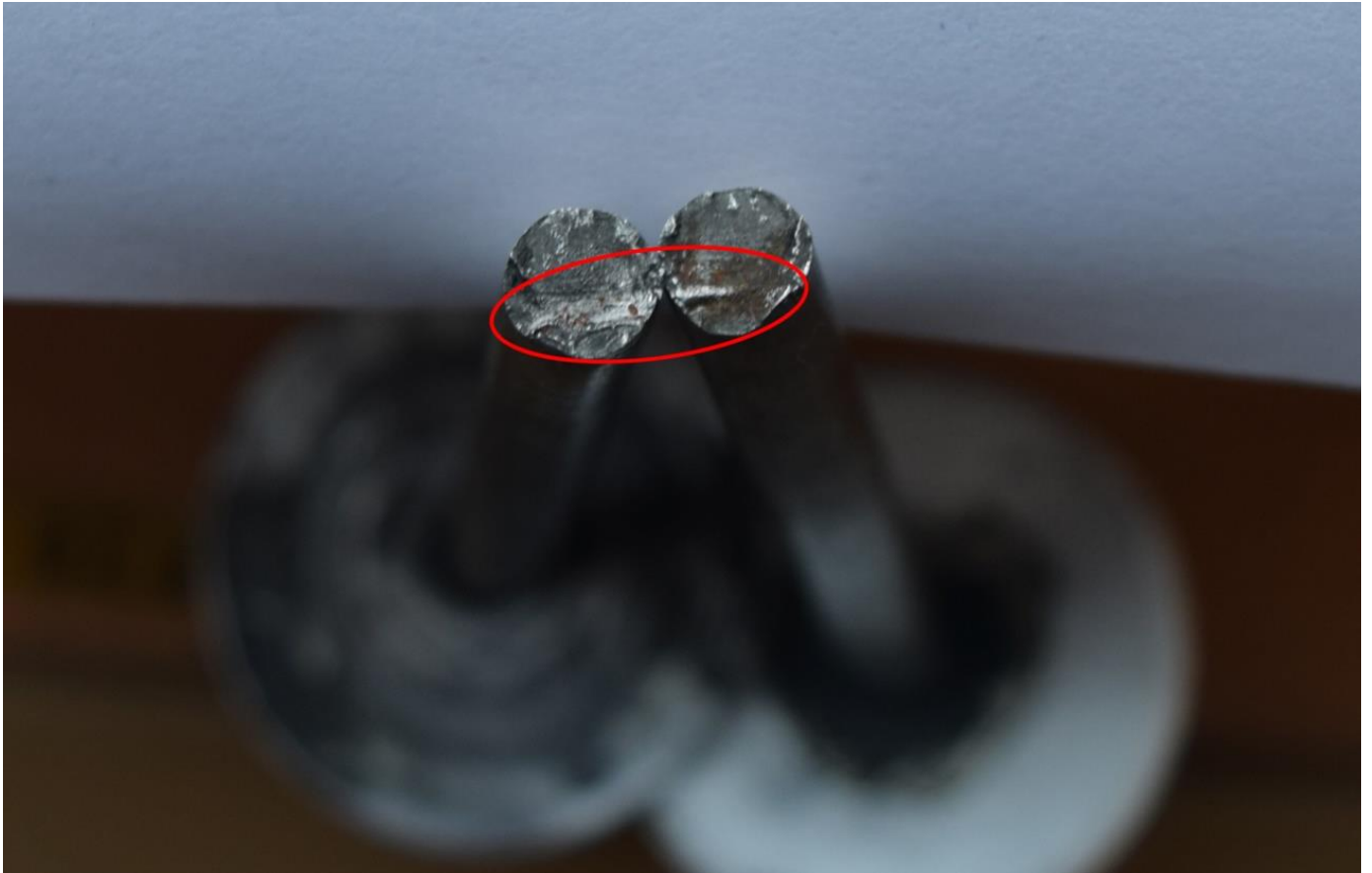
Виконавши посадку на основні колеса шасі, після пробігу, КПС встановив літак на три опори шасі та продовжив пробіг ще близько 200 метрів. На пробігу, при швидкості літака 30 вузлів, КПС відчув відхилення літака від курсу вліво і одночасно побачив відокремлення носового колеса. Після торкання поверхні злітно- посадкової смуги носовою стійкою, стійка прибралася під фюзеляж, літак зупинився.

КПС вимкнув паливний кран, паливний насос і акумулятор. Після чого КПС та курсант негайно покинули кабінку літака.

Під час тренувального польоту, о 07:18 спрацював аварійний маяк, встановлений на літаку, що було зафіксовано системою пошуку та рятування КОМПАС-SARSAT (лист УКРАЕРОПУХ 1-14.1/10438/21 від 12.11.2021р.)

Комісія з розслідування встановила, що причиною серйозного інциденту з літаком TECNAM P2002JF UR-ASC стало руйнування шпильки кріплення носового колеса, на кресленні FIG 3, itm 8 WHEEL ROD P/N92-8-240-7. На місцях злому шпильки можна побачити стару корозію металу. Це свідчить про те, що руйнування шпильки відбувалось впродовж певного часу.

Комісія з розслідування відмічає, що експлуатація даного літака з метою навчально-тренувальних польотів, відбувалася впродовж довгого часу з ґрунтової злітно-посадкової смуги.



P2002 J7

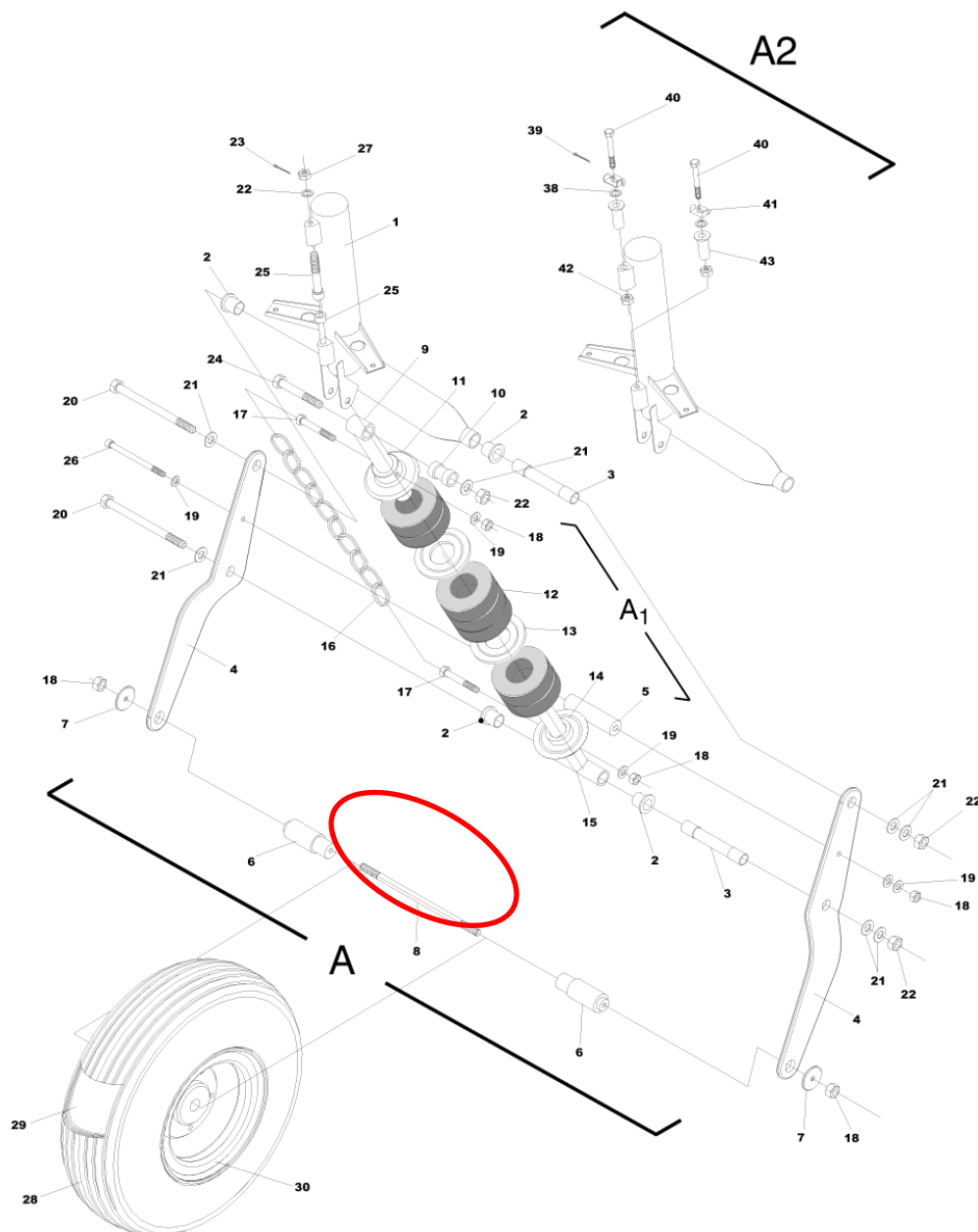


Figure 3 – NLG (sheet 1)

Revision Date:
Revision Number:

ATA 32-20 NOSE GEAR / TAIL GEAR AND DOORS

3. Заключення

3.1 Висновки

1. КПС мав допуск до візуальних польотів на літаку TECNAM P2002JF, дійсний медичний сертифікат та всі необхідні допуски, теоретичні та практичні навички, досвід роботи пілотом на різних типах літаків.
2. Літак підготовлено згідно діючим правилам та процедурам до польоту.
3. Маса та центрівка літака знаходились в межах експлуатаційних обмежень.
4. Органи управління літаком були справні та в задовільному стані.
5. Зауважень щодо технічного стану літака та роботи двигуна під час польоту КПС не мав.
6. Літак був заправлений паливом згідно завдання на політ.
7. Фактична погода та прогноз погоди по ЗПМ «Майське» та запасним аеродромам відповідала візуальним метеорологічним умовам, без небезпечних явищ.
8. Технічне обслуговування літака проводилось згідно регламенту з технічного обслуговування.
9. Експлуатація літака відбувається на ґрунтовій ЗПС з метою навчально-тренувальних польотів. Конструкція літака отримує підвищені навантаження.

3.2 Причини серйозного інциденту та фактори, що сприяли розвитку серйозного інциденту.

Комісія з розслідування встановила, що причиною серйозного інциденту з літаком TECNAM P2002JF UR-ASC стало руйнування шпильки кріплення носового колеса.

Рекомендації.

Керівництву ТОВ АК «Авіа-Союз» провести розбір з льотно-технічним складом щодо причин та наслідків серйозного інциденту з літаком TECNAM P2002JF UR-ASC;

Власникам літаків типу TECNAM P2002JF:

- провести разовий огляд шпильки кріплення носового колеса WHEEL ROD P/N92-8-240-7 на предмет слідів руйнування шпильки інструментальним методом;
- при виконанні технічного обслуговування після 100 годин напрацювання літака, інспекцію стану шпильки кріплення носового колеса (WHEEL ROD P/N92-8-240-7) проводити інструментальним методом.

Фактор: технічний.

Категорія: SCF-NP, LOC-G.