

**УТВЕРЖДАЮ**  
В.и.о. директора Национального  
бюро по расследованию  
авиационных происшествий и  
инцидентов с гражданскими  
воздушными суднами

\_\_\_\_\_ Н.Г. Машаровский

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 г.

г. Киев

28.08.2017

### **Окончательный отчет**

о результатах расследования серьёзного инцидента, который произошел с частным самолетом ВЗ6Т D-EVIK (регистрация Федеративной Республики Германии), в аэропорту Львов, Украина 26.04.2017 г.



Расследование серьёзного инцидента проводилось в соответствии с Приложением 13 ИКАО к Конвенции о международной гражданской авиации «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» издание одиннадцатое июль 2016 года, частью 3, Ст. 5 Регламента(ЕС) № 996/2010 европейского парламента и совета от 20 октября 2010 года «Про расследование и предупреждение катастроф (аварий) и инцидентов в гражданской авиации, Воздушным кодексом Украины и Руководством по расследованию авиационных происшествий и инцидентов от 28 января 2013 года.

В соответствии с ними единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. Целью этой деятельности не является установление доли чьей-либо вины или ответственности.

***Примечание:** в связи с тем, что серьёзный инцидент произошел с иностранным ВС, Окончательный отчет о результатах расследования предлагается на русском языке, одном из рабочих языков ИКАО.*

Расследование серьёзного инцидента с самолетом B36T D-EVIK (регистрация Федеративной Республики Германии), которая произошла в аэропорту Львов, Украина 26.04.2017 года, проводилась комиссией, назначенной приказом Национального бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными суднами (НБРГА) от 27.04.2017 № 36.

## **ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ использованных в отчете**

- АП – авиационное происшествие.
- АПР – аварийно – поисковые работы.
- ВС – воздушное судно.
- НБРГА – Национальное бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными суднами.
- ОВД – организация воздушного движения.
- ПМУ – простые метеоусловия.
- ПВПП – постоянная взлетно-посадочная площадка.
- GAMET – зональный прогноз погоды по району полетов.
- METAR – фактическая погода на аэродроме.
- UTC – всемирное скоординированное время.
- СОК – средства объективного контроля.

# Фактическая информация

## 1.1 История полета

26.04.2017 года легкий самолет В36 D-EVIK (полное наименование Beechcraft A 36 Tradewind), (регистрация Федеративной Республики Германии), согласно поданного плана полета выполнял частный полет по маршруту а/д Люблин – а/п Львов, - ПВПП Девички, Киевской обл..

Пилот самолета гражданин Украины.

В 13:57 UTC пилот установил связь с диспетчером L'viv-Radar на f-118,675 и получил условия подхода.

*Примечание: здесь и в дальнейшем время событий указываются во всемирном скоординированном времени – UTC. Разница между UTC и Киевским временем = +3 часа.*

В 14:07, по указанию диспетчера, пилот перешел на связь с диспетчером L'viv-Radar на f-120,525.

В 14:11:14, пилот установил связь с диспетчером L'viv-Tower на f-128,0.

В 14:11:24, диспетчер сообщил пилоту условия посадки: полоса тринадцать, ветер двести пятьдесят градусов, пять метров в секунду, порывы восемь метров в секунду.

В 14:13:03, диспетчер уточнил условия посадки: ветер двести двадцать градусов, пять, максимум восемь метров в секунду, полоса тринадцать, посадку разрешаю.

В 14:15:01, пилот доложил о посадке, на вопрос диспетчера: «сообщите условия на прямой» пилот ответил: «очень сильная турбулентность».

После заруливания на стоянку и выключение двигателя, наземным обслуживающим персоналом и инспектором службы БП в а/п Львов была выявлена течь топлива с правого консольного бака (Фото 1) и деформация обшивки фюзеляжа в районе ниши передней стойки шасси (Фото 2).

Инспекцией по БП в а/п Львов было запрещено дальнейшее продолжение рейса, до заключения инженерно – технической комиссии о степени повреждений и подтверждения летной годности самолета.

На борту самолета находился пилот и один пассажир.

Узнав о запрете на продолжение рейса, пилот и пассажир покинули место стоянки самолета и а/п Львов

После назначения НБРГА комиссии по расследованию данного инцидента, пилот, был поставлен в известность о выезде членов комиссии на место события.

При получения информации о выезде членов комиссии на место события, пилот самолета, отказался от встречи с комиссией, письменных объяснений события, а также отказался от предоставления комиссии необходимых для расследования материалов и информации.

Своими действиями пилот самолета нарушил требования ч.8, ст.120 Воздушного кодекса Украины.

В связи с тем, что определить остаток топлива в баках ВС после посадки не представилось возможным, комиссия не смогла определить посадочный вес и центровку ВС в момент посадки.

## **1.2. Телесные повреждения**

Пилот самолета и пассажир не жаловались на телесные повреждения.

## **1.3 Повреждения воздушного судна**

При осмотре самолета на стоянке в а/п Львов комиссией были выявлены следующие внешние повреждения.

1. Гофр фюзеляжа в районе ниши передней стойки шасси как с левой стороны так и с правой стороны размером приблизительно по 500 мм каждый (Фото 1).



Фото 1

2. Повреждение правого консольного топливного бака, что привело к счесыванию его сливного клапана и появлению течи топлива (Фото 2).



Фото 2.

### 3. Счесывание хвостовой пяты ВС (Фото 3)



Фото 3.

Определить внутренние повреждения в месте крепления передней стойки шасси к силовым элементам конструкции самолета, что, вероятно, привело к деформации фюзеляжа в районе ниши передней стойки шасси, без

вскрытия капотов двигателя и осмотра сертифицированным техническим персоналом не представилось возможным.

#### **1.4 Прочие повреждения**

Прочих повреждений нет.

#### **1.5 Сведения о личном составе**

Пилот – гражданин Украины, 1973 года рождения.

Имеет действующие свидетельства, выданные Госавиаслужбой Украины:

свидетельство частного пилота (вертолет) PR № 013173, выдано 24.04.2014, срок действия до 08.02.2018;

свидетельство коммерческого пилота (вертолет) CR № 013756, выдано 29.07.2015, срок действия до 06.02.2018;

свидетельство частного пилота (самолет) PA № 011389, выдано 25.11.2011, срок действия до 08.02.2018;

свидетельство коммерческого пилота (самолет) CA № 013557, выдано 26.03.2015, срок действия до 06.02.2018.

Информация о налете пилота по типам ВС у комиссии отсутствует.

Информация о наличии у пилота свидетельств пилота выданных за пределами Украины у комиссии отсутствует.

Медицинский сертификат – информация отсутствует.

#### **1.6 Сведения о воздушном судне**

Тип — самолет Beechc A 36 Tradewind;

Регистрационный номер – D-EVIK;

Заводской номер D-5300-C;

Производитель – завод Vans Aircraft (США);

Дата выпуска – 2012;

Налет с начала эксплуатации – информация отсутствует;

Количество ремонтов – информация отсутствует.

#### **1.7 Метеорологическая информация**

Фактическая погода на аэродроме Львов за 14.00 UTC 26.04.2017:

**METAR** UKLL 261400Z 23007MPS 200V270 CAVOK 19/03 Q1010 R13/CLRD// NOSIG=

Фактическая погода на аэродроме Львов за 14.30 UTC 26.04.2017:

**METAR** UKLL 261430Z 24005MPS 210V270 CAVOK 18/03 Q1010 R13/CLRD// NOSIG=

Прогноз погоды по аэродрому Львов с 12.00 UTC 26.04.2017:

FT: AMD UKLL 261200Z 2612/2712 22007G12MPS 9999 BKN020  
TEMPO 2612/2614 21009G15MPS 3000 -SHRA BKN020CB BECMG  
2614/2616 18005G10MPS 3000 BR BKN010 TEMPO 2616/2706 2100 -SHRA  
BKN004 BKN018CB TEMPO 2706/2712 22010G15MPS=

### **1.8 Навигационные средства**

Отношения к инциденту не имеют.

### **1.9 Связь**

Во время авиационного события пилот воздушного судна имел устойчивую связь с диспетчерами Львовского района полетной информации и аэропорта Львов.

### **1.10 Сведения об аэродроме**

Аэропорт посадки Львов отношения к инциденту не имеют.

### **1.11 Бортовые самописцы**

Бортовые самописцы на борту самолета B36T D-EVIK не установлены.

### **1.12 Медицинские паталогические сведения**

Пилот и пассажир травм не получили.

### **1.13. Пожар**

Комиссией не выявлены доказательства возникновения пожара после инцидента.

### **1.16 Испытания и исследования**

Испытания и исследования не производились.

### **1.17 Информация об организациях и административной деятельности**

Воздушное судно зарегистрировано в Федеративной Республике Германии.

Согласно информации полученной от страны регистрации ВС, эксплуатантом ВС является авиакомпания Challenge Aero AG, юридический адрес которой находится в Швейцарии.

### **1.18. Дополнительная информация.**

Дополнительная информация отсутствует.

### **1.19. Полезные или эффективные методы расследования.**

Во время проведения расследования новые методы не использовались.

## **1. Анализ**

Учитывая, что пилот ВС отказался предоставить комиссии по расследованию свои объяснения о причине попадания ВС в аварийную ситуацию и предоставить комиссии бортовую документацию на ВС, а также покинул ВС до прибытия комиссии, при анализе инцидента комиссия использовала:

- результаты осмотра ВС и его повреждений;
- пояснительная записка свидетеля происшествия;
- метеорологическую информацию;
- материалы переписки со страной регистрации и страной эксплуатанта

ВС;

***Примечание:** своими действиями пилот самолета препятствовал доступу комиссии на борт ВС и изучению бортовой документации ВС. Данные действия со стороны пилота (а вероятно и владельца ВС) не соответствуют международным стандартам указанным в п.5.6 Приложения 13 ИКАО, а также нарушают требования п.8 Ст.120 Воздушного кодекса Украины и п. а, f, g Ст.11 Регламента(ЕС) № 996/2010 европейского парламента и совета от 20 октября 2010 года.*

При внешнем осмотре ВС и его повреждений комиссия установила, что на левом борту ВС изображено имя и фамилия, которое соответствует имени и фамилии пилота. Комиссия пришла к выводу, что данная надпись косвенно свидетельствует что пилот является владельцем данного ВС.





При внешнем осмотре ВС комиссия выявила следующие повреждения:

- гофр фюзеляжа в районе ниши передней стойки шасси как с левой стороны так и с правой стороны размером приблизительно по 500 мм каждый;
- повреждение правого консольного топливного бака, что привело к счесыванию его сливного клапана и появлению течи топлива;
- счесывание хвостовой пяты ВС.

Определить внутренние повреждения в месте крепления передней стойки шасси к силовым элементам конструкции самолета, что, вероятно, привело к деформации фюзеляжа в районе ниши передней стойки шасси, без вскрытия капотов двигателя и осмотра сертифицированным техническим персоналом не представилось возможным.

В ходе расследования комиссия установила, что на момент события, пилот имел действующее свидетельство частного пилота самолета и действующее свидетельство коммерческого пилота самолета выданные Госавиаслужбой Украины.

Самолет имеет государственную регистрацию Федеративной Республики Германии, на нем нанесены государственный и регистрационный знаки.

***Примечание:** на неоднократные запросы к стране регистрации, комиссия по расследованию так и не смогла получить копию сертификата лётной годности на данное ВС.*

Комиссия так же не смогла выяснить имеет ли пилот действующее свидетельство пилота выданное другим государством или валидировал свидетельства пилота самолета выданные Госавиаслужбой Украины.

Комиссия проанализировала метеорологическую информацию и выяснила, что прогноз погоды и фактическая погода на а/д Львов соответствовали минимуму пилота.

В 14:11:24, диспетчер L'viv-Tower сообщил пилоту условия посадки: полоса тринадцать, ветер двести пятьдесят градусов, пять метров в секунду, порывы восемь метров в секунду.

В 14:13:03, диспетчер L'viv-Tower уточнил условия посадки: ветер двести двадцать градусов, пять, максимум восемь метров в секунду, полоса тринадцать, посадку разрешаю.

Согласно информации полученной с КРАМЦ, ветер у земли в момент посадки был:

- 14:13:59 – 229°, 3,8 м/сек;
- 14:14:02 – 235°, 3,4 м/сек;
- 14:14:05 – 218°, 4,9 м/сек.

Комиссия установила, что до момента начала выравнивания самолета перед приземлением, полет проходил без замечаний.

Проанализировав повреждения ВС, показания свидетеля посадки ВС, комиссия пришла к выводу, что события, наиболее вероятно происходили следующим образом:

пилот не оценил погодные условия и при попадании в условия турбулентности (сдвига ветра), в процессе выравнивания допустил ошибку в технике пилотирования, что привело к увеличению угла тангажа больше допустимого. Это привело к касанию хвостовой пятой самолёта бетонной взлётно-посадочной полосы. При попытке исправить ошибку пилот, вероятно, начал выполнять резкие манипуляции органами управления которые привели к увеличению правого крена до недопустимого на высоте выравнивания, касанию правым консольным топливным баком бетонной взлётно-посадочной полосы с дальнейшим грубым приземлением на колесо передней стойки шасси.

Грубое приземление на колесо передней стойки шасси привело к гофру фюзеляжа в районе ниши передней стойки шасси как с левой стороны так и с правой стороны размером приблизительно по 500 мм каждый.

Учитывая размеры гофра фюзеляжа, в районе передней стойки шасси, комиссия предполагает внутреннюю деформацию узлов крепления стойки шасси к силовым элементам фюзеляжа. Из-за возникших сильных перегрузок, возможно, произошла деформация крепления моторной рамы двигателя к фюзеляжу.

Серьёзность повреждений конструкции ВС подтверждает то, что 23.05.2017 на ВС прибыли технические специалисты из ФРГ. После осмотра внутренних повреждений капоты были закрыты. ВС находится на стоянке в а/п Львов по сегодняшний день.

Пилот ВС (возможно владелец) повторно препятствовал членам комиссии по расследованию серьёзного инцидента в осмотре внутренних

повреждений самолета, а также отказался предоставить бортовую документацию на ВС, чем повторно грубо нарушил п.8 Ст.120 Воздушного кодекса Украины

Установить скорость ВС при приземлении, а также последовательность действия рулей при посадке комиссии установить не удалось из-за отсутствия на ВС СОК.

Пилот и пассажир не пострадали.

Изучив собранную информацию, повреждения полученные ВС при посадке и проанализировав эволюции ВС при приземлении, на основании Дополнения С, Приложения 13 ИКАО и п.14 приложения 1 к главе 5 Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов от 28 января 2013 года, комиссия пришла к заключению классифицировать данное событие как серьёзный инцидент.

Учитывая грубые нарушения пилотом (возможно владельцем) ВС, гражданином Украины, п.8 Ст.120 Воздушного кодекса Украины, проявленную им бездеятельность и создание препятствий при расследовании серьёзного инцидента, на основании п.6 Ст. 119 Воздушного кодекса Украины информировать о данном событии правоохранительные органы.

## **2. Заключение**

Причиной серьёзного инцидента (грубое приземление на колесо передней стойки шасси и касание крылом ВС земли при посадке), стали ошибочные действия пилота при вероятном попадании ВС в процессе выравнивания в зоне турбулентности (сдвига ветра).

Фактор: человеческий, (пилот).

Категория: ARC, WSTRW.

## **3. Рекомендации**

### **4.1. Госавиаслужбе Украины.**

За противоправные действия, пилота ВС В36Т D-EVIK, гражданина Украины, на основании Ст.126 Воздушного кодекса Украины, привлечь к ответственности согласно закона.

Подписи председателя и членов комиссии по расследованию НБРГА.