

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
Директор Національного бюро з
розслідування авіаційних подій та
інцидентів с цивільними ПС

_____ **О.Л. Бабенко**

“ _____ ” _____ **2018 р.**

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ
за результатами розслідування катастрофи
з літаком аматорської конструкції, що сталась 15.07.2018р. у районі
с. Погожа Криниця Роменського району, Сумської області

У відповідності з ч. 1., Ст. 119 Повітряного кодексу України, п.6 Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2012 р. № 228, та стандартами і рекомендованою практикою 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 чиєїсь вини або відповідальності.

Кримінальні аспекти авіаційної події розслідуються окремо від технічного розслідування.

ЗМІСТ ОСТАТОЧНОГО ЗВІТУ

Зміст	Стор.
Перелік скорочень	3
Загальні відомості	4
1. Фактична інформація	6
1.1. Історія польоту	6
1.2. Тілесні ушкодження	7
1.3. Пошкодження повітряного судна	7
1.4. Інші пошкодження	7
1.5. Відомості про особовий склад	7
1.6. Дані про повітряне судно	8
1.7. Метеорологічна інформація	9
1.8. Оснащеність органів ОПР та аеродромів засобами РТЗ ОПР та оцінка радіотехнічного забезпечення ОПР	9
1.9. Засоби зв'язку	9
1.10. Дані по аеродрому	10
1.11. Бортові реєстратори	10
1.12. Відомості про стан елементів ПС та їх розташування на місці авіаційної події	10
1.13. Медичні відомості та стислі результати патологоанатомічних досліджень	11
1.14. Дані про виживання пасажирів, членів екіпажу та інших осіб під час АП	11
1.15. Дії аварійно-рятувальних та пожежних команд	11
1.16. Випробування та досліди	11
1.17. Інформація про організації та адміністративну діяльність, які мають відношення до АП	11
1.18. Додаткова інформація	11
2. Аналіз	11
3. Висновок	13
4. Відхилення, що виявлені при розслідуванні	14
5 Рекомендації з підвищення безпеки польотів	14

ЗМІСТ ОСТАТОЧНОГО ЗВІТУ

Зміст	Стор.
Наказ	16
Сповідення	18
Витяг з єдиного реєстру досудових розслідувань	21
Ухвала	23
Листування вихідне	24
Листування вхідне	
Протокол огляду	56
Кроки місця події	61
Протокол допиту свідка	62

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ, що використовувались у звіті

АП - авіаційна подія;
ІТС - інженерно-технічний склад;
КЛЕ - керівництво з льотної експлуатації;
КПС - командир повітряного судна;
МВС – Міністерство внутрішніх справ України
МКзл. – магнітний курс зльоту літака
НБРЦА– Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;
ЗПМ - злітно-посадковий майданчик;
ЗПС – злітно-посадкова смуга;
ОПР - обслуговування повітряного руху;
ПС - повітряне судно;
РДЦ - районний диспетчерський центр;
РТЗ – радіотехнічні засоби;
ЦА - цивільна авіація;
UTC - всесвітній скоординований час.
КП РДЦ – командний пункт районного диспетчерського центру;
б/н - без номера

ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ

15.07.2018р. у районі с. Погожа Криниця Роменського району, Сумської області сталася катастрофа літака аматорської конструкції, (дуже схожого на літак типу Х-32), який не має нанесених державного та реєстраційного знаків, заводського номеру. За станом на 15.07.2018р літак, власника якого не встановлено (Лист слідчого СВ Роменського ВП ГУНП в Сумській області від 16.11.2018 № 12018200100000562).

Місце, з якого злетів літак не встановлено (Лист слідчого СВ Роменського ВП ГУНП в Сумській області від 16.11.2018 № 12018200100000562).

Хто виконував технічне обслуговування та передпольотну підготовку не встановлено (Лист слідчого СВ Роменського ВП ГУНП в Сумській області від 16.11.2018 № 12018200100000562).

Розслідування проводилось комісією, призначеною наказом Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА) від 16.07.2018 № 72.

Комісія провела розслідування катастрофи з 16.07.2018 по 11.12.2018.

Відповідно до «Витягу з єдиного реєстру досудових розслідувань»:

- Номер кримінального провадження 12018200100000562;
- Дата реєстрації провадження: 15.07.2018 23:31:02.

Слідство проводилось Органом досудового розслідування: Роменським відділом поліції Головного управління Національної поліції в Сумській області.

Первинні донесення про катастрофу були отримані від

- Штабу Повітряних Сил Збройних Сил України;
- CDS CDS@avia.gov.ua (ЦДС ДАСУ).

На підставі вищезгаданих первинних донесень за 15.07.2018 обставини авіаційної події були такими:

15.07.2018 р орієнтовно о 19:00-19:30К в районі с. Погожа Криниця Роменського району, Сумської області сталася катастрофа літака аматорської конструкції, (схожого на літак Х-32). Літак не має нанесених державного та реєстраційного знаків, заводського номеру. Під час виконання несанкціонованого польоту, за не встановленим маршрутом, літак, впав на землю і зруйнувався повністю, пілот загинув.



Координати місця події:

N 50° 42'41" північної широти

E 33° 42'11" східної довготи

перевищення над рівнем моря = + 167 м.

Мета польоту – приватний.

На борту перебувала одна особа - пілот.

Внаслідок катастрофи пілот загинув.

1. ФАКТИЧНА ІНФОРМАЦІЯ

1.1. Історія польоту

15.07.2018 р орієнтовно о 19:00-19:30К в районі с. Погожа Криниця Роменського району, Сумської області сталася катастрофа літака аматорської конструкції, (схожого на літак Х-32), власника якого не встановлено.

Літак не має нанесених державного та реєстраційного знаків, заводського номеру. Під час виконання несанкціонованого польоту, за не встановленим маршрутом, найбільш ймовірно літак втратив швидкість, зірвався в штопор, зіткнувся з землею, зруйнувався повністю, пілот загинув.

Політ виконувався вдень, у візуальних умовах та без надання заявок на використання повітряного простору України, інформування Повітряних Сил Збройних Сил України та районного диспетчерського центру

Місце, з якого злетів літак не встановлено (Лист слідчого СВ Роменського ВП ГУНП в Сумській області від 16.11.2018 № 12018200100000562).



Найбільш ймовірно, під час виконання польоту нижче мінімально встановленого рівня за не встановленим маршрутом, літак під час виконання перельоту через дерева, загубив швидкість, звалився в штопор, зіткнувся з землею, про що свідчать передні краї конзол крила, що загнуті в різні

сторони, повністю зруйнувався, в результаті чого пілот загинув (див. протокол допиту свідка від 16.07.18).

Місце АП знаходиться за координатами:

N 50° 42'41" північної широти

E 33° 42'11" східної довготи

перевищення над рівнем моря = + 167 м.

Місцевість, де сталася катастрофа, рівнина.

1.2. Тілесні ушкодження.

Тілесні ушкодження	Екіпаж	Пасажири	Інші особи
Зі смертельними наслідками	1	0	0
Серйозні	0	0	0
Незначні/Відсутні	0	0	0

Причиною загибелі пілота стало отримання травм не сумісних з життям у результаті зіткнення літака з землею.

При судово – токсикологічному дослідженні крові від трупа пілота етилового спирту не виявлено (Висновок експерта № 174).

1.3. Пошкодження повітряного судна.

Літак повністю зруйновано.

1.4. Інші пошкодження.

Пошкодження, які були завдані іншим об'єктам, окрім ПС, відсутні.

1.5. Відомості про особовий склад.

а) дані про екіпаж:

Пілот

Дата народження – 11.07.1964 року;

Освіта: закінчив Богурусланське льотне училище ЦА. Мав свідоцтво комерційного пілота, та дозволи на керування надлегкими літаками (Протокол допиту свідка від 16 липня 2018 року).

Додаток до свідоцтва комерційного пілота втратив чинність 08.02.2012 року.

Висновок:

Рівень професійної підготовки пілота до виконання даного польоту не відповідав встановленим вимогам статті 49 Повітряного Кодексу України «Склад авіаційного персоналу» та пункту 4.1 Правил видачі свідоцтв авіаційного персоналу затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07.12.1998р. № 486 (зі змінами) та зареєстрованих у Міністерстві

юстиції України 29.12.1998р. за № 833/3273, оскільки пілот не мав чинного свідоцтва пілота, та відповідної підготовки.

1.6. Дані про повітряне судно.

Літак аматорської конструкції та виготовлення без заводського номеру, без державного та реєстраційного номерів, власник – не встановлено.

Дата виготовлення літака не відома.

Страхового Сертифікату – не має.

Залишки ресурсів та напрацювання літака не відомі, тому, що формуляр літака не вівся в період його експлуатації

На літаку встановлені:

- Двигун від мотоциклу BMW, дата виготовлення не відома.

- Повітряний гвинт без заводського номеру, дата виготовлення не відома (Лист слідчого СВ Роменського ВП ГУНП в Сумській області від 16.11.2018 № 12018200100000562).

Як і ким проводилася передпольотна підготовка літака не встановлено, тому, що документація не велась.

Чи були під час підготовки до польоту зауваження по працездатності систем і агрегатів літака та двигуна з боку екіпажу комісією не встановлено, тому, що технічна документація не велась.

Будь - якого засобу об'єктивного контролю на літаку встановлено не було.



Висновок:

Технічне обслуговування літака імовірно не виконувалося.
Пономерна документація не велась.

1.7. Метеорологічна інформація.

За даними Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Українського Гідрометеорологічного центру (УкрГМЦ), фактична погода на метеостанції Ромни за 15:00 та 18:00 UTC (за 18:00 та 21:00 Київського часу) 15 липня 2018 року була:

За 15:00 UTC Ромни 15151 33268 42598 20000 10264 20174 40036
57008 82201 55555 1/042=

Загальна кількість хмар 3 бали, 2 бали купчастих з висотою нижньої межі 600-1000 метрів, 1 бал перистих. Видимість 20 км. Штиль. Температура повітря 26,4⁰С, температура точки роси 17,4⁰С. Вологість 57%. Тиск приведений до рівня моря 1003,6 гПа. (752,7 мм.рт.ст.). Барометрична тенденція -0,8 гПа.

За 18:00 UTC Ромни 15181 33268 31598 30501 10222 20182 40050
53011 71791 82330 33333 10279 55555 1/024=

Загальна кількість хмар 4 бали, 3 бали купчасто-дошових з висотою нижньої межі 600-1000 метрів, 1 бал високо-купчастих. Видимість 20 км. Напрямок вітру 050⁰ швидкість 1 м/с. Температура повітря 22,2⁰С, температура точки роси 18,2⁰С. Вологість 78%. Тиск приведений до рівня моря 1005,0 гПа. (753,8 мм.рт.ст.) Барометрична тенденція 1,1 гПа.

Висновок:

Погодні умови на причини виникнення та наслідки АП не вплинули.

1.8. Оснащеність органів ОПР та аеродрому засобами РТЗ ОПР та оцінка радіотехнічного забезпечення ОПР.

Відношення до авіаційної події не мають.

1.9. Засоби зв'язку

Інформування відповідних органів Управління Повітряних Сил Збройних сил України та органів Об'єднаної Цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України про свою діяльність відповідним користувачем не надавалось. (див. первинне донесення НБР073 2038, яке

надійшло 15.07.18. від Штабу Повітряних сил Збройних сил України до НБР ЦА, та первинне донесення ЦДС, яке надійшло 15.07.18.).

1.10. Дані по аеродрому.

Висновок:

Місце, з якого злетів літак не відомо, відношення до АП не має.

1.11. Бортові реєстратори.

На літаку аматорської конструкції та виготовлення не було встановлено будь-яких засобів об'єктивного контролю.

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

Огляд місця падіння і прилеглої місцевості показав, що розльоту фрагментів та частин літака не було.

Хвостова балка разом з хвостовим оперенням завдяки силам інерції в момент удару літака об землю зігнулася вперед та зруйнувалася.



Пілотська кабіна повністю зруйнована від удару о землю. Ліва та права консолі крила, центроплан, остеклення кабіни зруйновані від стикання з землею.

1.13. Медичні відомості та стислі результати патологоанатомічних досліджень.

Смерть пілота згідно висновку експерта № 174 від 16 липня 2018 року настала 15.07.2018 від тілесних ушкоджень в ділянці грудної клітки, живота, хребта, тазу, верхніх і нижніх кінцівок вкупі являються несумісними з життям і знаходяться в прямому причинному зв'язку з настанням смерті потерпілого. Судячи по вираженню трупних змін, смерть настала до однієї доби на момент дослідження трупа в морзі.

При судово-токсикологічному дослідженні крові від трупа пілота етиловий спирт не виявлений.

(Лист Роменського відділу поліції Головного управління національної поліції в Сумській області від 16.11.2018 № 12018200100000562)

1.14. Дані про виживання пасажирів, членів екіпажу та інших осіб під час АП.

Під час АП пілот – загинув, пасажирів не було.

1.15. Дії аварійно-рятувальних та пожежних команд.

Інформацією про дії аварійно-рятувальних та пожежних команд, СВ Роменського ВП ГУНП в Сумській області не володіє. (Лист Роменського відділу поліції Головного управління національної поліції в Сумській області від 16.11.2018 № 12018200100000562)

1.16. Випробування та дослід.

Випробувань та дослідів комісією не проводились.

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

Відношення до катастрофи не мають.

1.18. Додаткова інформація.

Додаткова інформація не надається тому, що повністю викладена в інших розділах звіту та матеріалах розслідування.

2. АНАЛІЗ

15.07.2018 року сталася катастрофа з повітряним судном аматорської конструкції та виготовлення без заводського номеру, без нанесених державного та реєстраційного номерів, власника якого не встановлено. На крилах літака на місці катастрофи знайдено ємності з електрично

приводними дозаторами, в яких знайдено трохи суміші манної крупи з трихограмою, що свідчить про можливе виконання літаком робіт по внесенню трихограми.

Примітка 2. *Оскільки літак не занесено до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, порушені вимоги статті 39 Повітряного Кодексу України «Реєстрація цивільних повітряних суден», та пункту 5.1 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України № 636 від 25.10.2012р. та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 16.11.2012р. за № 1926/22238.*

Комісія у своїй роботі керувалася вимогами Повітряного кодексу України, Положенням про використання повітряного простору України, інструкціями які визначенні зазначеним Положенням.

Немає даних про місце, з якого злетів літак. (Лист Роменського відділу поліції Головного управління національної поліції в Сумській області від 16.11.2018 № 12018200100000562).

Рівень професійної підготовки екіпажу до виконання даного польоту ймовірно не відповідав встановленим вимогам статті 49 Повітряного Кодексу України «Склад авіаційного персоналу» та пункту 4.1 Правил видачі свідоцтв авіаційного персоналу затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07.12.1998р. № 486 (зі змінами) та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 29.12.1998р. за № 833/3273, оскільки пілот не мав чинного свідоцтва пілота цивільної авіації.

Пілот не мав будь-яких діючих документів на право виконання польоту (Лист Державіаслужби № 1.19-9359-18 від 30.07.2018).

Пілот не подавав ніяких заявок, телефонних дзвінків на виконання польоту та про виліт не інформував Повітряні Сили Збройних Сил України. (див. первинне донесення НБР073 2038, яке надійшло 15.07.18. від Штабу Повітряних сил Збройних сил України до НБР ЦА).

Попередня підготовка екіпажу до польотів ймовірно не проводилась (не має жодних документів) чи свідчень.

Передпольотна підготовка екіпажу до польотів 15.07.2018 ймовірно не проводилась (не має жодних документів) чи свідчень.

Підготовка літака до виконання польотів у відповідності до діючих нормативно-правових документів ймовірно не проводилась (не має жодних документів) чи свідчень.

Примітка 3 *Порушені вимоги пунктів 56 та 83 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002р. № 401 (зі змінами) Оскільки користувачем повітряного простору не було поінформовано про політ літака відповідні органи управління Повітряних сил Збройних сил України та органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України,.*

Висновок:

3.1. Користувачем повітряного простору, який виконував політ було порушено вимоги:

3.1.1. Статті 39 Повітряного Кодексу України «Реєстрація цивільних повітряних суден», та пункту 5.1 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України № 636 від 25.10.2012р. та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 16.11.2012р. за № 1926/22238, Оскільки літак не внесено до Державного реєстру цивільних повітряних суден України.

3.1.2. Статті 44 Повітряного Кодексу України «Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна», оскільки власник літака не має дозволу на виконання польотів.

3.1.3. Частина 5 статті 118 Повітряного Кодексу України «Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування». Оскільки власник літака не має відповідного договору страхування.

3.1.4. Статті 49 Повітряного Кодексу України «Склад авіаційного персоналу» та пункту 4.1 Правил видачі свідоцтв авіаційного персоналу затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07.12.1998р. № 486 (зі змінами) та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 29.12.1998р. за № 833/3273. Оскільки користувач повітряного простору не має чинного свідоцтва пілота.

3.1.5. Пунктів 56 та 83 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002р. № 401 (зі змінами). Оскільки користувачем повітряного простору не було проінформовано про політ літака відповідні органи управління Повітряних сил Збройних сил України та органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України.

Відсутність засобів об'єктивного контролю не дало змоги комісії більш детально проаналізувати розвиток катастрофічної ситуації.

Відповідно до «Групи з єдиної класифікації та систематизації (таксономії) ІКАО та Група з безпеки комерційної авіації (Жовтень 2011р. (4.2)» дана подія класифікується як (LOC-I).

Фактор: Людський (пілот).

3. ВИСНОВКИ.

- Комісія прийшла до висновків, що найбільш вірогідною причиною катастрофи літака аматорської конструкції та виготовлення, без державного та реєстраційного знаків, власника якого не встановлено, стало зіткнення літака з землею через не підготовленість пілота та порушення пілотом безпечної швидкості польоту над перешкодами та зривом в штопор.

Супутні фактори:

- виконання польоту на не підготовленому для польоту літаку;

4. ВІДХИЛЕННЯ, ЩО ВИЯВЛЕНІ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ.

Пілотом порушено вимоги:

5.1. Статті 39 Повітряного Кодексу України «Реєстрація цивільних повітряних суден», та пункту 5.1 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України № 636 від 25.10.2012р. та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 16.11.2012р. за № 1926/22238, оскільки літак не занесено до Державного реєстру цивільних повітряних суден України. (На підставі п. 5.3. «Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»).

5.2. Статті 44 Повітряного Кодексу України «Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна», оскільки власник літака не має дозволу на виконання польотів.

5.3. Частини 5 статті 118 Повітряного Кодексу України «Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування», оскільки власник літака не має відповідного договору страхування.

5.4. Статті 49 Повітряного Кодексу України «Склад авіаційного персоналу» та пункту 4.1 Правил видачі свідоцтв авіаційного персоналу затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07.12.1998р. № 486 (зі змінами) та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 29.12.1998р. за 833/3273, оскільки користувач повітряного простору не має чинного свідоцтва пілота.

5.5. Пунктів 56 та 83 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002р. № 401 (зі змінами), оскільки користувачем повітряного простору не було поінформовано про політ літака відповідні органи управління Повітряних сил Збройних сил України та органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України.

5. РЕКОМЕНДАЦІЇ З ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ.

Експлуатантам та власникам повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських, ретельно дотримуватися вимог Повітряного Кодексу України та авіаційних правил України щодо:

- 5.1. Отримання необхідних бортових документів з метою експлуатації ПС.
- 5.2. Отримання необхідної фахової підготовки та свідоцтв льотного персоналу.
- 5.3. Отримання необхідної фахової підготовки до технічного обслуговування.

- 5.4. Порядку організації польотів ПС.
- 5.5. Порядку використання повітряного простору України.