

ЗАТВЕРДЖУЮ
Перший заступник директора НБРЦА

_____ **І.В. Мішарін**

„___” _____ 2020

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ

За результатами розслідування авіаційної події (аварії) з літаком ТВ-9 G-GCOY, експлуатантом на момент події був КПС, приватна особа. Подія сталася 18.05.2019 під час передпольотного опробування двигуна перед виконанням польоту з ЗПМ Каховка Херсонської області до ЗПМ Христенкове.

ЕКСПЛУАТАНТ ЛІТАКА:
ВИРОБНИК :

КПС приватна особа
SOCIETE DE CONSTRUCTION
D'AVIONS DE TOURISME DE
D'AFFAIRES-SOCATA
Франція

ТИП ПС:
СЕРІЙНИЙ НОМЕР:
РЕЄСТРАЦІЙНИЙ НОМЕР:
МІСЦЕ ПОДІЇ:
ДЕРЖАВА МІСЦЯ ПОДІЇ:
ДАТА ПОДІЇ:

ТВ-9
233
G-GCOY
ЗПМ Каховка Херсонської області
Україна
18.05.2019.

Звіт публікується з єдиною метою запобігання авіаційним подіям у майбутньому.



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

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 - осінне-зимовий період

ОПР ДП – обслуговування повітряного руху державного підприємства Украерорух.

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

Загальні відомості

Комісія Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі-НБРЦА) призначена наказом директора НБРЦА від 21.05.2019 № 40, провела розслідування авіаційної події (аварії), що сталася 18.05.2019 з літаком ТВ-9 G-GCOY на ЗПМ Каховка Херсонської області.

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 21 березня 2012 року № 228 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 авіаційної події (аварії).

18.05.2019 р. о 05:06 Київського часу (тут і далі за текстом вказаний Київський час), вдень під час виконання наземного опробування двигуна літака ТВ-9 G-GCOY сталася пожежа. Літак згорів, постраждалих немає.

Примітка. Різниця між місцевим часом та часом UTC складає 3 години. Використання у звіті часу UTC обумовлене тим, що у первинних донесеннях, інформації від Украероруху, Гідрометеорологічного центру та інших джерелах застосовується Всесвітній скоординований час.

1. Фактична інформація

1.1 Історія події

18.05.2019 сталася аварія (пожежа на стоянці) літака ТВ-9 G-GCOY, заводський № 233, власник ПС – AT Aviation Sales LTD STUDHAYES BARN KILMINGTON AXMINSTER EX 13 7DR (UNITED KINGDOM).

Командир повітряного судна, повинен був виконувати приватний політ згідно з планом польоту за маршрутом геодезична точка «Каховка» - ЗПМ Христенкове (Сумська обл.)

З пояснювальних записок командира повітряного судна (КПС). прибув на ЗПМ «Каховка» о 05:25. Двері літака з вечора були зачинені на ключ з обох боків. Літак був заправлений бензином (два повні баки всього 75 літрів). Пальне в баки літака доливали разом КПС з старшим авіаційним начальником ЗПМ. Паливо привіз старший авіаційний начальник. Також були встановлені упори під колеса передньої та лівої основної стійок шасі. Зазначені упори КПС убрав та відніс до відчиненого ангару. Прибрав блокувальний пристрій з педалей та штурвала. Поклав особисті речі в кабіну літака, підготував навігаційну систему Skydeamon.

Перед підготовкою до польоту, КПС оглянув ЗПС. Смуга була тверда з не високою травою (до 10см). Далі КПС повернувся до літака орієнтовно о 05:45 UTC. Виконав зовнішній огляд літака у відповідності з РОН (section 4, normal procedures), долив масла Total Aero d 100 в двигун близько 600-700г з каністри, що була в багажнику літака. Сів в кабіну літака та виконав внутрішній огляд згідно з чеклистом РОН Before Start Engine.

В літаку у червоній папці були складені документи:

- certificate of registration jf A/C (27 may 2018).
- Сертифікат льотної придатності – MFW Maintenance Service GmbH. Esstingen Str. 70771Leinfelden – Echterdingen => date of EXP 17.09.2019.
- Документ, який підтверджує, що приватна особа (HU.FCL.000166) є Operator, а AT Aviation Sales Ltd делегує йому повноваження на використання літака.
- Страховка від завдання шкоди 3-м особам.

Згідно пояснювальних записок КПС та оператора, за станом на 18.05.19. у КПС була усна домовленість з оператором про використання цього літака для набуття досвіду та льотних годин. Маршрут польоту був узгоджений з оператором літака, КПС, Центром координації польотів (3 пояснювальних записок КПС, оператора, начальником ЗПМ).

(З пояснювальних записок КПС та начальника ЗПМ). КПС узгодив з начальником ЗПМ «Каховка» політ в усному порядку. З інструкцією з виконання польотів (використанню злітної смуги) в районі ЗПМ «Каховка» КПС був ознайомлений. (Метеорологічну інформацію см. п. 1.7.)

Згідно пояснювальної записки КПС, він далі виконав вимоги Engine Starting чеклист. Прослухав частоту аеродрому 131.250 МГц, радіообміну не було. Зачинив ліві двері. Перед запуском двигуна з працюючою паливною помпою попрацював РУДом 3 чи 4 рази, крикнув «пропелер». Запуск двигуна виконав нормально. Проконтролював тиск масла. Встановив оберти двигуна біля 1100 RPM по приладу, **суміш забіднив приблизно на дюйм**. Температура двигуна почала рости. Приблизно через 5 хвилин КПС додав обертів по приладу до 1400 RPM, проконтролював перше магнето (оберти впали приблизно на 70 RPM), встановив ключ на місце, перевіряв друге магнето (оберти колевались 50-150 обертів), повернув ключ на місце (за словами оператора та досвіду КПС так було завжди під час виконання цієї перевірки).

Далі, утримуючи літак на гальмах, КПС перевів РУД в положення Take-off. В двигуні почув глухий хлопок-удар, літак смикнувся вліво, з під капоту вирвалося полум'я на лобове скло, в наступний момент КПС побачив праву консоль крила в полум'ї. РУД перевів в положення МГ, повернув ключ в положення OF і вимкнув двигун, далі ліва консоль крила охопилася полум'ям. Покинув палаючий літак. Літак згорів з усім майном, що було в кабіні. Далі по телефону 101 викликав пожежників. Після гасіння пожежі, огляду місця події, оформлення документів, пожежники дозволили прибрати наслідки пожежі.

На місце події прибув пожежний інспектор, склав протокол. Він дозволив прибрати залишки літака, опросив пілота, та сказав, що він вільний і повинен йти. Пілот покинув аеродром приблизно о 12:00 та поїхав до дому в м. Харків.

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 пожежі літак згорів. Під час обстеження місця події був складений «Акт обстеження місця пожежі» від 18.05.2019 за підписом Заступника начальника АТСК «Профавія» та зроблені фото.

Від літака залишилась неушкоджена хвостова частина (стабілізатор, киль з кермом напрямку, близько 1,5м фюзеляжу), обгоріла підмоторна рама, розплавлені залишки алюмінієвих частин планера та двигуна, велика кількість обвуглених матеріалів.

Заступником начальника АТСК «Профавія» самостійно було прийняте рішення прибрати місце події. На території залишилась неушкоджена хвостова частина. Цими діями порушено вимоги ст.3.5 додатку 13 до Конвенції про міжнародну авіацію, тобто: *Країна місця події вживає усі необхідні заходи для збереження речових доказів та забезпечення надійної охорони повітряного судна та усього, що знаходиться в ньому в період часу, необхідного для розслідування події.*







1.4. Інші пошкодження.

Інших пошкоджень не виявлено.

1.5. Відомості про особовий склад:

Командир повітряного судна

Свідоцтво приватного пілота: РА № 015327, дата видачі 21.09.2017, термін дії до 21.09.2019

Дата народження – 07.06.1978 року.

Громадянство – Україна.

Освіта: Харківський Державний Економічний Університет (ХДЕУ)

Місце роботи: підприємець.

Відомості з свідоцтва РА № 015327:

Кваліфікаційні відмітки у свідоцтві приватного пілота РА № 015327: дозвіл до польотів за ПВП (VFR only).

Термін дії до 21.09.2019

Особливі відмітки у свідоцтві приватного пілота: не має.

Остання кваліфікаційна перевірка: 25.09.2017 – інструктор FI, FE.

Загальний наліт в якості КПС: 83:05 годин, з них у ночі 0:00 годин, (самостійно в ночі 0:00 годин);

Відомості про наліт від дати події:

24 години – 4 години

7діб – 4 години

30діб – 9:15

90діб – 9:15

В день події – 0:0

До події – вихідний день 16.05.2019.

Наліт за: 2018р. – 52:26, ніч – 0:0.

Авіаційних подій у минулому не було.

Термін дії медичного сертифікату – 29.03.2020

1.6. Дані про повітряне судно:

1.6.1 Літак SOCATA TB-9

Державний та реєстраційний знаки - G-GCOY

Заводський номер – 233

1.6.2 Належність (власник) – AT Aviation Sales LTD STUDHAYES BARN KILMINGTON AXMINSTER EX 13 7DR (UNITED KINGDOM).

1.6.3 Завод-виробник - **SOCIETE DE CONSTRUCTION D'AVIONS DE TOURISME DE D'AFFAIRES-SOCATA**

Дата випуску – 1981

1.6.4. Напрацювання з початку експлуатації – 6702 год

1.6.5 Виконані роботи по ТО: при напрацюванні – даних не має.

Сертифікат передачі до експлуатації, назва організації по ТО, дата видачі – даних не має.

1.6.6 Кількість ремонтів: Періодичні перевірки (scheduled inspection), Сертифікат передачі до експлуатації, назва організації по ТО, виробнича база виконання технічного обслуговування – даних не має.

1.6.7 Перед вильотом, 18.05.2019, на ЗПМ «Каховка» виконана передпольотна підготовка «PFI Check» КПС.

1.6.8 Відомості з льотної придатності ПС:

Реєстраційне посвідчення повітряного судна № G-GCOY/R2,. видане UNITED KINGDOM CIVIL AVIATION AUTHORITY;

Сертифікат льотної придатності № 15-2018, виданий 18.06.2018 САА Німеччини.

Термін дії до 17.09.2019.

1.6.9 Двигун:

Тип – Lycoming O-320-D1A

Завод-виробник – Textron Lycoming Company, США.

Зав. Номер – L-16322-39A

Капітальний ремонт виконано на 8703 годині з початку експлуатації.

Дата капітального ремонту – 18.09.2018.

Напрацювання після капітального ремонту 2083 годин.

1.6.11 Повітряний гвинт Hartzell HC-2YL-18F.

Зав. Номер – AX330

Напрацювання після капітального ремонту 299.20 годин.

Дата капітального ремонту – 18.09.2018.

1.6.22 Технічне обслуговування

- Кількість капітальних ремонтів ПС – даних не має.

- Періодичне обслуговування в об'ємі – даних не має.

- Сертифікат передачі до експлуатації..№ – даних не має.

- Оперативне обслуговування виконано КПС дата 18.05.2019 PFI CHECK Відмов і несправностей, що усувалися під час оперативного технічного обслуговування не було.

5. Відмов і несправностей, що повторювались за період експлуатації, не було.

6. Літак був заправлений автомобільним бензином А-95 в кількості 75л.

Підтримання льотної придатності.

Відповідно до листа Державіаслужби України Д: вихідний №1.1.19-6111-19 від 06.09.2019 Державіаслужба України погодила виконання приватних некомерційних польотів в повітряному просторі України літаком SOCATА ТВ9, реєстраційний номер G-GCOY, протягом 2019 року пілотом експлуатантом на підставі таких документів:

- сертифіката про реєстрацію повітряного судна;
- сертифіката перегляду льотної придатності повітряного судна;
- страхового полісу відповідальності перед третіми особами;
- посвідчення пілота.

1.7. Метеорологічна інформація.

Відповідно до листа № 01-16/583 від 24.05.2019 Українського гідрометеорологічного центру надана інформація про погодні умови 18.05.19. за даними відділу метеорологічних спостережень (ВМС) Каховської гідрометеорологічної обсерваторії (ГМО), що територіально знаходиться в селі Веселе Бериславського району Херсонської області, найближчому до ЗПМ Каховка, за 00:00, 03:00 та 06:00 UTC, зональний прогноз для польотів на низьких рівнях GAMET, складений для Сімферопольського /1 району польотної інформації на період з 00:00 до 06:00 UTC. Повідомлень AIRMET та SIGMET з 00:00 до 06:00 UTC не було.

Фактична погода ВМС Каховської ГМО За 00:00, 03:00 та 06:00 UTC 18 травня 2019 року

18001 33869 32997 70602 10199 20169 30063 40093 57004 85036 55555
1/019=

00:00 UTC Загальна кількість хмар 9 балів, з них 6 балів висококупчастих з нижньою межею вище 2500м та перисто-шаруваті. Видимість 10км. Напрямок вітру 060⁰, швидкість вітру 2м/с. Температура повітря +19,9⁰С, температур точки роси +16,9⁰С. Вологість 82%. Тиск на рівні станції 1006,3 гПа. Тиск на рівні моря 1009,3 гПа. Барометрична тенденція -0,4 гПа.

18031 33869 42999 80604 10194 20168 30051 40081 57012 80002 55555
1/018=

03:00 UTC Загальна кількість хмар 10 балів перистих (нижня межа хмар вище 2500м). Видимість більше 50км. Напрямок вітру 060⁰, швидкість вітру 4 м/с. Температура повітря +19,4⁰С, температура точки роси +16,8⁰С. Вологість

84%. Тиск на рівні станції 1005,1 гПа. Тиск на рівні моря 1008,1 гПа. Барометрична тенденція – 1,2 гПа.

18061 33869 32999 60803 10216 20172 30059 40088 53008 80002 33333
20190 55555 10032=

06:00 UTC Загальна кількість хмар 8 балів перистих (нижня межа хмар вище 2500м). Видимість більше 50км. Напрямок вітру 080⁰, швидкість вітру 3 м/с. Температура повітря +21,6⁰С, температура точки роси +17,2⁰С. Вологість 76%. Тиск на рівні станції 1005,9 гПа. Тиск на рівні моря 1008,8 гПа. Барометрична тенденція + 0,8 гПа.

Зональний прогноз для польотів на низьких рівнях GAMET, складений для Сімферопольського /1 району польотної інформації, дійсний з 00:00 UTC до 06:00 UTC 18 травня 2019 року

FAUR56 UKDW 172200

UKFV GAMET VALID 180000/180600 UKDW-

UKFV SIMFEROPOL FIR/1

SECN I

SFC WIND: ISOL VRB/17MPS UNDER CB

SFC VIS: 4000M BR ISOL 0500M HVY SHRA FG

SIG WX: 00/02 OBSC TSGR N OF N46

02/06 ISOL TSGR

MT OBSC: WDSR SC 540/1500M AMSL

SIG CLD: 00/02 OBSC ISOL CB 600/ABV 3050M AMSL

02/06 ISOL CB 600/ABV 3050N AMSL

BKN 090/360M AMSL IN SHRA FG

MON 00/02 OBSC ISOL CD 900/ABV 3050M AMSL

02/06 ISOL CB 900/ABV 3050M AMSL

BKN 540/1500M AMSL

TURB: MOD SFC/3050M AMSL

SIGMET APPLICABLE: 2

SECN II

PSYS: LOW PRESSURE AREA

SFC WIND: 060/08G14MPS

WIND/T:

300M 070/40KMH PS19

600M 080/40KMH PS18

1500M 090/30KMH PS15

3000M 090/30KMH PS04

SFC VIS: NIL

CLD: BKN SC 360/1200M AMSL

BKN AS AC 2100/ABV 3050M AMSL

MON BKN AS AC 2400/ABV 3050M AMSL

FZLVL: ABV 3050M AMSL

MNM QNH: 1002 HPA/751 MM HG

MNM SFC T: PS14

RMK: CHECK SIGMET AND AIRMET=

1.8 Навігаційні засоби

Навігаційні засоби стосунку до аварії не мають.

1.9. Засоби зв'язку.

Радіостанція на ЗПМ працює на частоті 131,250мГц. Літак обладнаний УКВ радіостанцією для ведення двохстороннього зв'язку та взаємодії між екіпажем та диспетчером ЗПМ. Зв'язок здійснюється на вказаній вище частоті мГц.

1.10. Дані по ЗПМ.

- ЗПМ «Каховка» використовується для базування, льотної та технічної експлуатації повітряних суден з злітною вагою до 5700кг.

Після ліквідації пожежі, що сталася 18 травня на ЗПМ «Каховка» близько 5-ї години ранку (Київський час), та отримання дозволу старшого пожежного інспектора на ліквідацію наслідків пожежі. Заступник начальника АТСК «Профавіа» провів обстеження місця пожежі. В процесі обстеження було виявлено, що від літака залишились:

- Неушкоджена хвостова частина (стабілізатор, киль з кермом напрямку, близько 1,5м фюзеляжу);
- Обгоріла підмоторна рама, розплавлені залишки алюмінієвих частин планера та двигуна;
- Велика кількість обвуглених матеріалів.

Так як не було зв'язку із старшим авіаційним начальником, зам начальника АТСК «Профавіа», (в порушення вимог ст.3.3 додатку 13 до Конвенції про міжнародну авіацію) самостійно було прийнято рішення прибрати місце події.

В подальшому залишки вивезли у невідомому напрямку. На території ЗПМ залишилась неушкоджена вогнем хвостова частина.

1.13 Медичні відомості та стислі результати паталогоанатомічних досліджень екіпажу.

Екіпаж (КПС) не постраждав.

1.14 Пожежа.

18.05.2019 о 05:06 К на пульт зв'язку частини надійшло повідомлення про пожежу літака. На ліквідацію пожежі виїхало відділення. Ліквідація пожежі зайняла 10-15 хвилин. Літак згорів повністю, розкиду фрагментів літака не було.

1.15 Дії аварійно-рятувальних та пожежних команд.

У відповідності до «Довідки» Вих.№77/37/1139 від 23.05.2019 року Каховського МРУ ГУ ДСНС України у Херсонській області яка повідомляє що 18.05.2019 р. о 05:06К на пульт зв'язку частини від КПС надійшло повідомлення про пожежу літака за адресою: м. Каховка, Семенівське шосе, 4.

О 05:07 виїхало відділення ДПРЧ – 13 у складі 5 чоловік. По прибуттю на місце події розвідкою встановлено, що горить легкомоторний літак. На гасіння пожежі подано ствол «Б». Пожежа ліквідована.

При з'ясуванні обставин встановлено, що КПС прогрівав літак «SOCATA ТВ-9». Після увімкнення двигуна стався стук у відсіку двигуна, після чого й розпочалася пожежа.

Відповідно до Постанови КМУ № 2030 від 26.12.2003 р. пожежі на транспортних засобах повітряного сполучення органами ДСНС України на облік не беруться.

1.16 Випробування та досліді.

Випробування та дослідження не проводились.

1.18. Нові методи, які були використані при розслідуванні.

Нові методи при розслідуванні не були використані.

2. Аналіз.

18.05.2019 сталася пожежа літака ТВ-9 G-GCOY, заводський № 233, власник ПС – AT Aviation Sales LTD (UNITED KINGDOM), командир повітряного судна, планував виконати приватний політ за маршрутом ЗПМ Каховка Херсонської області до ЗПМ Христенкове Сумської області згідно з планом польоту.

Беручи до уваги пояснювальні записки КПС, заступника начальника АТСК «ПРОФАВІА» та «Довідки» Вих.№77/37/1139 від 23.05.2019 року Каховського МРУ ГУ ДСНС України у Херсонській області, комісія прийшла до висновку що події розгортались наступним чином.

(КПС) прибув на геодезичну точку «Каховка» о 05:25. Літак з вечора стояв з зачиненими на ключ лівими та правими дверями, заправлений бензином А-95 (два повні баки). Пальне заливали разом з старшим авіаційним начальником ЗПМ. Всього в баках 75 літрів палива.

Були встановлені упори під колеса передньої та лівої основної стійок шасі. Зазначені упори КПС убрав та відніс до відчиненого ангару. Прибрав блокування з педалей та штурвала. Поклав особисті речі в кабінку літака, підготував навігаційну систему Skydeamon.

КПС пройшов на ЗПС та оглянув її. Смуга була тверда з не високою травою (не вище 10см). Далі КПС повернувся до літака орієнтовно о 05:45 UTC. Виконав зовнішній огляд літака у відповідності з РОН (section 4, normal procedures), доливав масла Total Aero d 100 в двигун близько 600-700г з канистри, що була в багажнику літака. Сів в кабінку літака та виконав внутрішній огляд згідно з чеклистом PON Before Start Engine.

(З пояснювальних записок КПС та оператора, старшого авіаційного начальника ЗПМ «Каховка»). За станом на 18.05.19. у КПС була усна

домовленість з оператором про використання цього літака для набування досвіду та льотних годин. Маршрут польоту був узгоджений з Центром координації польотів поданим флайтпланом на переліт з ЗПМ Каховки на ЗПМ Христенкове на 18.05.19.

Політ був узгоджений з старшим авіаційним начальником ЗПМ «Каховка» в усному порядку. З інструкцією по виконанню польотів (використанню злітної смуги) в районі ЗПМ «Каховка», КПС був ознайомлений за делегідь.

Далі КПС виконав чеклист Engine Starting, прослухав частоту аеродрому на 131.250 МГц, зачинив ліві двері кабіни. Перед запуском двигуна з працюючою паливною помпою попрацював РУДом 3 - 4 рази, крикнув попередження про запуск двигуна для оточуючих людей «пропелер». Запуск двигуна виконав нормально. КПС перевіряв тиск масла. Встановив оберти двигуна біля 1100 RPM по приладу, суміш забіднив приблизно на дюйм. Температура двигуна почала рости. Приблизно через 5 хвилин додав обертів по приладу 1400 RPM, проконтролював перше та друге магнето – без зауважень.

Утримуючи літак на гальмах, КПС перевів РУД в положення Take-off. В двигуні почув глухий хлопок-удар, літак смикнувся вліво, з під капоту вирвалося полум'я на лобове скло, в наступний момент КПС побачив праву консоль крила в полум'ї. РУД перевів на МГ, повернув ключ в положення OF і вимкнув двигун, далі побачив, що ліва консоль крила охоплена полум'ям. КПС покинув палаючий літак. КПС спробував самотійно загасити вогонь, та це було неможливо. Далі по телефону 101 викликав пожежників. Після гасіння пожежі на місце події прибув пожежний інспектор, склав протокол. Він дозволив прибрати залишки літака, пілоту сказав, що він вільний і повинен йти. Пілот покинув аеродром приблизно о 09:00 UTC та поїхав до дому в м. Харків.

Відповідно до « акту обстеження місця пожежі від 18 травня 2019»: Після ліквідації пожежі, що сталася 18 травня на ЗПМ «Каховка» близько о 5-ї години ранку, та отримання дозволу старшого пожежного інспектора на ліквідацію наслідків пожежі, зам. начальника АТСК «Профавіа» провів обстеження місця пожежі. В процесі обстеження було виявлено, що від літака залишились:

- Неушкоджена хвостова частина (стабілізатор, кіль з кермом напрямку, близько 1,5м фюзеляжу);
- Обгоріла підмоторна рама, розплавлені залишки алюмінієвих частин планера та двигуна;
- Велика кількість обвуглених матеріалів (деталей).

Так як не було зв'язку із старшим авіаційним начальником, заступником начальника АТСК «Профавіа», самостійно було прийнято рішення прибрати місце події.

В подальшому залишки вивезли у невідомому напрямку. На території ЗПМ залишилась неушкоджена вогнем хвостова частина. Цими діями порушено вимоги ст.3.3 додатку 13 до Конвенції про міжнародну авіацію, тобто: *Країна місця події вживає усі необхідні заходи для збереження речових доказів та забезпечення надійної охорони повітряного судна та усього, що знаходиться в ньому в період часу, необхідного для розслідування події.*

3 Висновки.

3.1 Загальні висновки:

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

3.1.2. Літак зареєстрований у державному реєстрі ПС Великобританії (UNITED KINGDOM CIVIL AVIATION AUTHORITY), має реєстраційний сертифікат № G-GCOY/R2, виданий 27.05.2018.

3.1.3. На літак є сертифікат льотної придатності № 15-2018, виданий 18.06.2018 САА Великобританії. Термін дії до 17.09.2019

3.1.4. (HU.FCL.000166) є Operator, а AT Aviation Sales Ltd делегує йому повноваження на використання літака.

3.1.5. КПС виконував штатне опробування та прогрів двигуна перед польотом.

3.1.6. Під час виконання опробування двигуна обов'язки КПС здійснював КПС, контролюючого не було.

3.1.7. Злітна маса та центрівка ПС знаходилися в експлуатаційному діапазоні та не виходили за рамки обмежень.

3.1.8. Відповідно до фактичної та прогнозованої погоди, рішення на виконання польоту та підготовки до нього екіпаж (КПС) прийняв правильно.

3.2. Причини

1. В зв'язку з тим, що рештки згорілого літака були прибрані з місця пожежі і комісія не мала можливості провести розслідування.

Взявши до уваги викладене у пояснювальних записках комісія прийшла до висновку, що найбільш ймовірно загоряння палива на літаку відбулося через відділення головки одного з правих циліндрів від стакану по причині детонації автомобільного бензину А-95, (з пояснювальної записки КПС, під час прогріву двигуна «.. встановив оберти двигуна біля 1100 RPM по приладу, суміш **забіднив приблизно на дюйм**. Температура двигуна почала рости...утримуючи літак на гальмах, КПС **перевів РУД в положення Take-off**. В двигуні почув глухий хлопок-удар, літак смикнувся вліво, з під капоту вирвалося полум'я ...). Далі літак швидко згорів.

4 Рекомендації з підвищення безпеки польотів.

Експлуатантам іноземної авіаційної техніки:

1. використовувати рекомендовані сорти бензинів, які рекомендовані інструкціями з експлуатації літака, двигуна та сервісними листами.
2. Не знищувати сліди авіаційної події на землі без надання дозволу комісії з розслідування цієї події.