



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

ПОПЕРЕДНІЙ ЗВІТ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ (КАТАСТРОФА)

м. Київ, пр. Перемоги, 14, к. 2207, [www.nbaai.gov.ua](http://www.nbaai.gov.ua), т. +38 (044) 351 43 38, e-mail: [info@nbaai.gov.ua](mailto:info@nbaai.gov.ua)

<b>Місце події:</b>	с. Зайве, Новоодеського р-ну, Миколаївської обл.	<b>Номер справи/розслідування:</b>	42/2021
<b>Дата і час:</b>	17.07.2021 02:20 UTC	<b>Реєстраційний номер ПС:</b>	UR-МАО
<b>Тип ПС:</b>	Мі-2	<b>Тілесні ушкодження:</b>	2 особи загинули
<b>Тип польоту:</b>	переліт на АХР		

## Вступ

У цьому звіті представлена інформація, що отримана НБРЦА на початковому етапі збирання доказів. Метою звіту є інформування галузі та громадськості про хід розслідування. Попередній звіт не містить аналізу та висновків про причини події, які будуть детально описані в остаточному звіті.

Відповідно до частини третьої статті 119 Повітряного кодексу України, за результатами розслідування НБРЦА не приймає рішення про вину чи відповідальність юридичних та фізичних осіб. Єдиною метою цього розслідування є запобігання авіаційних подій та інцидентів в майбутньому.

Згідно з частиною п'ятою статті 119 Повітряного кодексу України, цей звіт не може бути використаний адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, страховиками для встановлення вини або відповідальності.

## Обставини події

В період з 16 по 17 липня 2021 року виконувався переліт за маршрутом с. Климентове (Одеської області) – м. Нова Одеса (Миколаївської області) – с. Маячка (Херсонської області) на вертольоті Мі-2 UR-МММ з метою виконання АХР. Відповідно до матеріалів наданих ДП ОПР «УкРАерорух» заявка на використання повітряного простору була подана своєчасно.

16 липня 2021 року, вдень, з метою дозаправлення паливом для виконання подальшого перельоту, була виконана посадка на майданчик підібраний з повітря (поле після прибирання пшениці (стерня)), поблизу с. Зайве, Новоодеського району, Миколаївської області. З причини пізнього прибуття машини з паливом та нестачею світлого часу для виконання подальшого польоту за маршрутом КПС прийняв рішення продовжити політ наступного дня.

17 липня 2021 року, о 02:20 UTC, під час виконання зльоту за ПВП, вертоліт зіткнувся з деревом лісосмуги, що проходить вздовж автомобільної дороги поблизу місця посадки. Після зіткнення з перешкодою, вертоліт впав на землю та загорівся (відстань від точки зіткнення 25 метрів). Внаслідок зіткнення та падіння вертольоту на землю виникла пожежа. КПС та авіаційний технік, що перебували на борту вертольоту загинули. ПС було повністю зруйновано.





## Тілесні ушкодження, пошкодження повітряного судна, інші пошкодження

<b>Тілесні ушкодження екіпажу:</b>	2 члени екіпажу загинули	<b>Пошкодження ПС:</b>	повністю зруйнований
<b>Тілесні ушкодження пасажирів:</b>	немає	<b>Пожежа ПС:</b>	більша частина ПС згоріла
<b>Тілесні ушкодження на землі:</b>	немає	<b>Інформація щодо вибуху ПС:</b>	не було
<b>Загальні тілесні ушкодження:</b>	немає	<b>Інші пошкодження:</b>	не було
		<b>Координати місця події:</b>	47°15'01"N 31°48'25"E

## Відомості про особовий склад, інформація про ПС та Власника/Експлуатанта

<b>Виробник ПС:</b>	«PZL – Świdnik S.A.»	<b>Реєстраційний №:</b>	UR-MAA
<b>Модель/Серія:</b>	Mi-2	<b>Категорія ПС:</b>	вертоліт
<b>Аматорської конструкції:</b>	ні	<b>Тип робіт/виконання польотів:</b>	АХР
<b>Експлуатант/Власник:</b>	ТОВ «Меридіан Авіа Агро»	<b>Сертифікат Експлуатанта:</b>	СЕ № 257, дійсний до 23.12.2021
<b>Позивний (ICAO,IATA):</b>	немає		
<b>Посада:</b>	КПС	<b>Стать:</b>	чол.

<b>Свідоцтво пілота:</b>	UA.FCL.008334 по 31.03.2021 Термін дії професійної перевірки продовжено до 31.07.2021 р. (лист-підтвердження Державіаслужби України, вих. №13/13.1-839-21 від 20.04.2021 р.)	<b>Освіта:</b>	Кременчуцьке ордену Дружби народів льотне училище Цивільної авіації у 1995 році
<b>Дата народження:</b>	28.11.1974	<b>Загальний наліт:</b>	4750 год.
<b>Наліт на даному типі ПС:</b>	3778 год.		

### Метеорологічна інформація за прогнозом GAMET та план польоту

<b>Погодні умови на місці події:</b>	візуальні (VMC)	<b>Час доби:</b>	день
<b>Висота над рівнем моря (р.м.)/рівнем землі(р.з.):</b>	87 м (р.м.)	<b>Час події:</b>	02:20 UTC
<b>Відстань від місця події:</b>	не стосується	<b>Температура/точка роси:</b>	+26° C/інформація відсутня
<b>Хмарність:</b>	Розірвана від 600 до 1200 метрів	<b>Напрямок, швидкість вітру/пориви:</b>	50 градусів, 20 км/год.
<b>Нижня границя хмар:</b>	600м	<b>Видимість:</b>	За прогнозом 500м туман
<b>Налаштування висотоміру:</b>	QNH = 1007Гпа, 755мм рт ст	<b>Тип поданого плану польоту:</b>	переліт на АХР

<b>Місце вильоту:</b> Майданчик підібраний з повітря біля с. Зайве, м. Нова Одеса, Миколаївської області	<b>Місце запланованої посадки:</b> с. Маячка, Херсонської області
--	---

## Навігаційні засоби, засоби зв'язку, бортові реєстратори

Екіпаж вів переговори с диспетчерами (заступником керівника польотів) по телефону - 13033, диспетчером FIS (сектор ППО) – 13009, 13089.

На вертольоті Мі-2 UR-МММ передбачено встановлення барографа АД-2.

Кількість параметрів, що реєструються – 5.

Під час пожежі барограф було знищено.

## Відомості про аеродром

Не стосується.

*(Місце на який 16.07.2021 року здійснив посадку вертоліт з підбором посадки з повітря та з якого злітав 17.07.2021 року є орендована земельна ділянка площею 40га, (поле після прибирання пшениці (стерня). Місце зльоту знаходиться на відстані 58 метрів на південь від місця знаходження вертольоту після падіння.)*

## Подальше розслідування

На час складання попереднього звіту, в рамках розслідування виконані такі роботи:

- Оглянуто, задокументовано, проведено фотографування та досліджено місце події;
- складено схему місця події (кроки на місці події);
- проведено опитування свідків АП;
- отримані від ДП ОПР «Украерорух» дані про погоду **GAMET** у день події;
- отримані дані про ПС, його технічний стан, дані про екіпаж та експлуатанта;
- отримано від ДП ОПР «Украерорух» планову інформацію, виписки радіообміну та внутрішньо-аеропортових переговорів.

Розслідування триває. Подальші роботи включатимуть вивчення і аналіз:

- хронологічного порядку даного польоту;
- траєкторії польоту;
- аналіз метеоданих (прогноз, фактична) погода;
- кваліфікації КПС, його досвіду та проходження медичної комісії, норми відпочинку перед виконанням польоту;
- розрахунок заправки та завантаження вертольоту;
- записів з документів про технічне обслуговування вертольоту;
- аналіз документів аеронавігаційної інформації щодо перельоту вертольоту та інше.

Якщо під час розслідування буде виявлено критичні проблеми з безпеки польотів, НБРЦА негайно повідомить відповідальні органи та сторони, з метою вжиття відповідних та своєчасних заходів з безпеки.

Технічне розслідування планується завершити у 4 кварталі поточного року.

## Скорочення, що можуть використовуватись по тексту

АП – авіаційна подія

GPS – система глобального позиціювання (від англ. global positioning system)

АХР – авіаційно-хімічні роботи

GAMET – зональний прогноз погоди по району (від англ. ground area meteo)

ДП – державне підприємство

FIS – польотно-інформаційне обслуговування (від англ. flight information service)

КПС – командир повітряного судна

FCL – свідоцтво члена льотного екіпажу (від англ. flight crew license)

НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними ПС

QNH – кодове позначення тиску, приведеного до середнього рівня моря (від англ. q-code nautical height) за стандартною атмосферою

ОПР – обслуговування повітряного руху

UTC – всесвітній скоординований час (від англ. universal time coordinated)

ПВП – правила візуальних польотів

ПІО – польотно-інформаційне обслуговування

ПС – повітряне судно

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю