



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, т. +38 (044) 351 43 38, e-mail: info@nbaai.gov.ua

Місце події:	с. Шепарівці, Коломийського р-ну, Івано-Франківської обл.	Номер справи/розслідування:	48/2021
Дата і час:	28.07.2021 10:35 UTC	Реєстраційний номер ПС:	UR-РАМА
Тип ПС:	WT-10 ADVANTIC	Тілесні ушкодження:	4 особи загинули
Тип польоту:	Оглядовий		

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

28 липня, о 10:35 UTC, під час виконання оглядового польоту на околиці міста Коломия на літаку Aerospool WT10, державний та реєстраційний знаки UR-РАМА, повітряне судно зіткнулося із приватним житловим будинком по вулиці Шевченка в селі Шепарівці, Коломийського району Івано-Франківської обл. Внаслідок катастрофи загинув пілот літака – громадянин України, двоє туристів – громадяни США та один турист з подвійним громадянством Великобританії та США (за інформацією, отриманою від NTSB). Літак було повністю зруйновано та знищено пожежею, а будинок отримав значні пошкодження. Постраждалих осіб на землі не було.



Відповідно до вимог Додатку 13 до Чиказької конвенції, про подію було проінформовано уповноважені органи з питань розслідування США та Великобританії, як держав, громадяни яких загинули, Словаччини, як держави розробника повітряного судна та Австрії, як держави розробника двигуна, що встановлений на літаку.

На час публікації попереднього звіту НБРЦА отримало підтвердження від NTSB про призначення уповноваженого представника та підтвердження від AAIB про призначення експерта, які братимуть участь у розслідуванні від імені США та Великобританії, зобов'язання від Бюро розслідування морських та авіаційних подій Словаччини та уповноваженого органу з питань розслідування безпеки польотів Австрії щодо сприяння у розслідуванні на запит НБРЦА.

Тілесні ушкодження, пошкодження повітряного судна, інші пошкодження

Тілесні ушкодження екіпажу:	пілот загинув	Пошкодження ПС:	літак повністю зруйновано
Тілесні ушкодження пасажирів:	3 особи загинули	Пожежа ПС:	літак було знищено пожежею
Тілесні ушкодження на землі:	немає	Інформація щодо вибуху ПС:	літак вибухнув під час зіткнення з приватним житловим будинком
Загальні тілесні ушкодження:	4 особи загинули	Інші пошкодження:	пошкоджено житловий будинок, 2 господарчі приміщення (сараї), дерева, металева огорожа.
		Координати місця події:	48°33'05.5"N 24°59'00.7"E

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

Виробник ПС:	Aerospool Ltd.	Реєстраційний №:	UR-PAMA
Модель/Серія:	WT10 Advantic AD-006/2016	Категорія ПС:	літак
Аматорської конструкції:	так	Тип робіт/виконання польотів:	приватні польоти
Експлуатант:	приватна особа	Сертифікат Експлуатанта:	немає
Позивний (ICAO,IATA):	немає		
Посада:	КПС	Стать:	чол.
Свідоцтво пілота:	UA.PCL.008500 від 01.10.2020	Освіта:	інформація відсутня
Дата народження:	13.07.1961	Загальний наліт:	інформація відсутня
Наліт на даному ПС:	на типі інформація відсутня.		

Метеорологічна інформація та план польоту

Погодні умови на місці події:	візуальні (VMC)	Час доби:	день
Висота над рівнем моря (р.м.)/рівнем землі(р.з.):	297 м (р.м.)	Час події:	10:35 UTC
Відстань від місця події:	до ЗПМ «Коломия» 4200м Азимут 270°	Температура/точка роси:	+30° C/+18° C за 09.00 UTC +32.8° C/+17.6° C за 12.00 UTC
Хмарність:	купчасто-дощова	Напрямок, швидкість вітру/пориви:	060 градусів, 2 м/с
Нижня межа хмар:	600 м	Видимість:	20 км
Налаштування висотоміру:	QNH ЗПМ «Коломия»	Тип поданого плану польоту:	приватний некомерційний політ
Місце вильоту:	ЗПМ «Коломия» (УКМК)	Місце запланованої посадки:	ЗПМ «Коломия» (УКМК)

Навігаційні засоби, засоби зв'язку, бортові реєстратори

Бортові реєстратори на даному типі ПС відсутні. Особа, яка тимчасово виконувала обов'язки керівника польотів, постійно підтримувала зв'язок з пілотом літака на частоті 131.25 МГц до моменту події.

Відомості про ЗПМ

ЗПМ «Коломия» має чинне Посвідчення про допуск до експлуатації постійного злітно-посадкового майданчика № ЗПМ 08-217, видане Державною авіаційною службою України 06.06.2019. Інструкція з виконання польотів (використання повітряного простору) у районі постійного злітно-посадкового майданчика «Коломия», затверджена 10.07.2012 головою Державіаслужби України.

ШЗПС (покриття – асфальт) має розміри 485x26м (льотна смуга 585x66м) з МК зльоту та посадки 119° та 299°. Довжина вільних зон – по 50 м з обох кінців ШЗПС, ширина спланованих частин льотної смуги становить по 20 м з обох боків ШЗПС.

Абсолютна висота порогу ШЗПС з МК119° становить +294м, з МК299° - +293м.

ЗПМ придатний до експлуатації у світлий час доби за правилами візуальних польотів, цілий рік.

Координати КТА – 48°33'03"N, 25°02'32"E.

Перевищення аеродрому – 296м.

Магнітне схилення +5°E.

ЗПМ «Коломия» призначений для виконання учбово-тренувальних польотів ПС, що мають максимальну злітну масу до 5700 кг та стрибків з парашутом.

Подальше розслідування

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

- оглянуто місце події та уламки літака;
- організовано взаємодію з представниками управлінь Національної поліції у м. Коломия та м. Івано-Франківськ;
- складено кроки місця події;
- оглянуто технічні приміщення та ангар, де зберігався літак;
- відвідано ЗПМ «Коломия», з якого виконувався зліт ПС, організовано збір документів щодо діяльності ЗПМ, документів КПС та виконання ним польотів у день події, проаналізовано структуру та фактичну організацію роботи на ЗПМ, оглянуто технічні засоби зв'язку та встановлене мінімальне метеорологічне обладнання на ЗПМ;
- з метою з'ясування обставин події здійснено опитування свідків події та працівників ЗПМ, зокрема, осіб, які у день події виконували функції керівника польотів та помічника власника ПС з технічного обслуговування ПС UR-РАМА;

- відібрано зразки оливи та палива, яким заправлялося ПС та направлено їх на дослідження до лабораторії паливно-мастильних матеріалів;
- виконано запити до ДАСУ, Украероруху та УкрГМЦ щодо отримання даних щодо підготовки та кваліфікації пілота, реєстрації та льотної придатності ПС, наявності дозволу на виконання польоту, метеорологічної інформації та інформації щодо надання обслуговування повітряного руху;
- оглянуто літак аналогічної конструкції, його системи керування та кабіну;
- розглянуто декілька версій щодо причин катастрофи літака, в тому числі:

Порушення правил експлуатації літака

Літак під час польоту виконував пілотажну фігуру «бочка», тобто, обертався навколо своєї осі, при цьому крен літака перевищував 60°. Згідно з АММ-WT10-01-000 від 03.10.2017 №1 та РОН-WT10-01-000 від 03.10.2017 №5, чотиримісний літак WT-10 Advantic призначений для виконання туристичних, спортивних та рекреаційних польотів вдень у візуальних умовах (VFR). На даному типі літака заборонено виконання пілотажних маневрів, зокрема, умисне доведення літака до зриву потоку та звалювання, обертання літака, крутих розворотів з креном більше ніж 60° та інших складних фігур.

Можливий вплив на керування літаком з боку пасажирів, під час польоту

Пасажири які перебували на борту літака під час польоту були застебнуті лише поясними ременями безпеки, без використання плечових ременів безпеки. Згідно з РОН-WT10-01-000 від 03.10.2017 №5, п. 4.5.5. *«Перед зльотом. Поясні та плечові ремені безпеки повинні бути відрегульовані та застебнуті».*

Відмови систем літака

Інформація, щодо відмов систем літака, відсутня.

Відмова двигуна літака

За характером пошкоджень лопатей гвинта (характерний злам біля втулки гвинта) та їх розкиданням, двигун працював до моменту зіткнення із землею.



(фото 1 – злам біля втулки гвинта)



(фото 2 – уламок лопаті)



(фото 3 – уламок лопаті)

Акт незаконного втручання

Інформацію щодо актів або спроб вчинення актів, що створювали загрозу безпеці польоту даного літака, згідно з п. 3.2 Керівництва з розслідування авіаційних подій та інцидентів, було надіслано до ДАСУ, ГПУ, Національної поліції та СБУ.

Стан здоров'я пілота

Пілот мав чинний медичний сертифікат класу 1/2 № 94555 з терміном дії до 27.11.2021. Інформації щодо будь-яких відхилень фізичного та психічного стану здоров'я не було.

Вплив на подію навколишнього середовища

Погода була сприятливою для виконання візуальних польотів.

Розслідування триває. Подальші роботи включатимуть вивчення і аналіз:

- підготовки та кваліфікації пілота, його досвіду та медичної історії;
- дослідження ролі людського фактору;
- розрахунок центрівки та завантаження ПС;
- аналіз роботи двигуна на підставі результатів дослідження палива;
- аналіз аеронавігаційної, метеорологічної інформації, інформації щодо льотної придатності та технічного обслуговування ПС;
- розрахунок траєкторії польоту та побудова схеми руху літака;
- аналіз діяльності ЗПМ «Коломия»;
- аналіз документів ПС щодо льотної експлуатації та виконання польотів;
- іншої інформації.

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.

Скорочення, що можуть використовуватись по тексту

ГПУ – Генеральна прокуратура України	AAIB – Підрозділ з розслідування авіаційних подій (від англ. Air Accident Investigation Branch)
ДАСУ – Державна авіаційна служба України	АММ – керівництво з технічного обслуговування літака (від англ. aircraft maintenance manual)
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик	FCL – свідоцтво члена льотного екіпажу (від англ. flight crew license)
КПС – командир повітряного судна	NTSB – Національне бюро з розслідування подій на транспорті (від англ. National Transport Safety Board)
КТА – контрольна точка аеродрому	РОН – посібник з експлуатації літака для пілотів (від англ. pilot’s operational handbook)
МК – магнітний курс	VFR – правила візуальних польотів (від англ. visual flight rules)
НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій з цивільними повітряними суднами	VMC – візуальні метеорологічні умови (від англ. visual meteorological condition)
ПС – повітряне судно	QNH – кодове позначення тиску, приведеного до середнього рівня моря (від англ. q-code nautical height) за стандартною атмосферою
СБУ – Служба безпеки України	UTC – всесвітній скоординований час (від англ. universal time coordinated)
США – Сполучені Штати Америки	
УкрГМЦ – Український гідрометеорологічний центр	
ШЗПС – штучна злітно-посадкова смуга	