



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

ПОПЕРЕДНІЙ ЗВІТ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗСЛІДУВАННЯ СЕРЬОЗНОГО ІНЦИДЕНТУ

м. Київ, пр. Перемоги, 14, www.nbaai.gov.ua, т. +38 (067) 232 37 67, e-mail: box@nbaai.gov.ua

Місце події:	КП «Міжнародний аеропорт «Ужгород», м. Ужгород	Номер справи/розслідування:	27/2022
Дата і час:	01.07.2022 о 20:53 UTC (23:53 за Київським часом)	Реєстраційний номер ПС:	UR-11316
Тип ПС:	Ан-12БК	Загиблі:	немає
Тип польоту:	Рейс MSI 6536	Тілесні ушкодження:	немає

Вступ

У цьому звіті представлена інформація, що отримана НБРЦА на початковому етапі розслідування. Метою звіту є інформування галузі та громадськості про відомі обставини події та хід розслідування. Попередній звіт не містить аналізу та висновків про причини серйозного інциденту, 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

1-го липня 2022 року екіпаж на літака Ан-12БК UR-11316 ПАТ «Авіакомпанія «Мотор Січ» у складі КПС, пілота-інструктора, бортінженера, штурмана та бортрадиста виконував вантажний рейс за маршрутом Стамбул - Ужгород. Політ виконувався згідно з поданим планом польоту (FPL). Політ виконувався за ППП. Зліт літака з аеропорту Стамбул було виконано о 18:29 UTC*.

Примітка (): тут і далі за текстом використовується час UTC, який відповідає Київському часу мінус 3 години).*

Під час приземлення та початкового етапу пробігу по ЗПС, сталося руйнування пневматиків лівої основної опори шасі, літак відхилився вліво та викотився за межі ЗПС на сплановану частину льотної смуги. Серйозний інцидент стався о 20:53. Внаслідок серйозного інциденту члени екіпажу тілесних ушкоджень не зазнали, літак отримав пошкодження елементів лівої основної опори шасі та повітряного гвинта двигуна № 1. Пожежі не було.



Пошкодження повітряного судна

Загиблі:	немає	Пошкодження ПС:	Пошкоджена ліва основна опора шасі, пошкоджений повітряний гвинт двигуна № 1
Тілесні ушкодження екіпажу:	немає	Пожежа ПС:	не було
Тілесні ушкодження осіб на землі:	немає	Інформація щодо вибуху ПС:	не було
		Інші пошкодження:	немає
		Координати місця події:	48°38'04"N 022°15'47"E

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

Дані про екіпаж

Посада:	КПС	Стать:	чол.
Свідоцтво пілота:	UA.FCL.002840 видане 14.07.2020 Термін дії професійної перевірки продовжено до 30.09.2022	Освіта:	Кіровоградське вище льотне училище ЦА у 1985 р.
Рік народження:	1964	Загальний наліт:	18875 год.
Наліт на даному типі ПС:	3700 год.		

Посада:	Пілот-інструктор літака Ан-12	Стать:	чол.
Свідоцтво пілота:	UA.FCL.002025 видане 20.01.2022 Термін дії професійної перевірки продовжено до 30.09.2022	Освіта:	Балашовське вище військово-авіаційне училище льотчиків імені головного маршала авіації А.А. Новікова у 1985 р.
Рік народження:	1964	Загальний наліт:	20045 год.
Наліт на даному типі ПС:	17255 год.		

Посада:	Штурман	Стать:	чол.
Свідоцтво штурмана	FN №003593 видане 22.07.2005 Термін дії професійної перевірки продовжено до 30.09.	Освіта:	Кіровоградське вище льотне училище ЦА у 1987 р.
Рік народження:	1965	Загальний наліт:	21895 год.
Наліт на даному типі ПС:	5670 год.		

Посада:	Бортінженер	Стать:	чол.
Свідоцтво бортінженера	FE №002626 видане 25.05.2005 Термін дії професійної перевірки продовжено до 30.09.2022	Освіта:	Слов'янське авіаційне технічне училище у 1986 р.
Рік народження:	1966	Загальний наліт:	10425 год.

Наліт на даному типі ПС:	1745 год.		
Посада:	Бортрадист	Стать:	чол.
Свідоцтво бортрадиста	RO № 015626, видане 02.01.2018 р. Термін дії до 09.11.2022 р.	Освіта:	Державна льотна академія України у 2000 р.
Рік народження:	1977	Загальний наліт:	13320 год.
Наліт на даному типі ПС:	1720 год.		
Виробник ПС:	Ташкентське авіаційно-виробниче об'єднання	Реєстраційний №:	UR-11316
Модель/Серія	АН-12БК	Категорія ПС:	літак
Аматорської конструкції:	ні	Тип робіт/виконання польотів:	Вантажний рейс
Експлуатант	ПАТ «Мотор Січ»	Сертифікат Експлуатанта:	СЕ № UA 026, виданий ДАСУ 05.08.2021
Позивний (ICAO):	MSI		

Метеорологічна інформація та план польоту

**Погодні умови
на місці події:**

Час доби:

Ніч

За 20.30 UTC 01.07.2022р. приземний вітер в зоні приземлення для ЗПС10 штиль, у кінці ЗПС штиль. Видимість в зоні приземлення для ЗПС10 – 10 км, середині ЗПС – 10 км, у кінці ЗПС – значення відсутнє. Значима для польотів хмарність відсутня. Температура повітря 28°C, температура точки роси 18°C. Тиск приведений до рівня моря за стандартною атмосферою 1013 гПа. Тиск на рівні ЗПС10 1000 гПа.

План польоту поданий авіакомпанією «Мотор Січ» о 17:54 01.07.2022.

Місце вильоту: аеродром Стамбул

**Місце
запланованої
посадки:**

аеродром «Ужгород»

Навігаційні засоби, засоби зв'язку, бортові реєстратори

Аеродром обладнаний ОПРС-А типу «Vector-125», радіопеленгатором типу «АРП-75», світлосигнальне обладнання: вогні малої інтенсивності (ВМІ) без вогнів наближення. Під час події екіпаж перебував на зв'язку з диспетчером АДВ «Ужгород».

На літаку Ан-12БК UR-11316 встановлено реєстратор параметрів польоту (FDR) БУР-СЛ-1 серія 9, № 0123 та реєстратор мовної інформації реєстратор "OPT" (CVR), № 160133.

Відомості про аеродром посадки Ужгород

Аеродром «Ужгород» зареєстрований у Державному реєстрі цивільних аеродромів України. Експлуатант аеродрому – ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород». Аеродром «Ужгород» є гірським аеродромом, розташований у гірському районі та знаходиться в зоні з особливим режимом використання повітряного простору. Аеродром має штучну злітно-посадкову смугу (ШЗПС 98/278), розмірами 2038x40м, покриття – асфальтобетон, РСН 29/F/D/X/T. Аеродром придатний до прийому ПС індексу 4 (коду 3С) та більш легких ПС. Аеродром має обладнану ШЗПС для неточного заходження на посадку за приладами з МК 98°.

Подальше розслідування

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

- Оглянуто ЗПС, задокументовано, проведено фотографування та досліджено сліди від пневматиків коліс ПС;
- складено схему місця серйозного інциденту (кроки на місці події);
- отримані пояснення від членів екіпажу;
- отримані дані про ПС, його технічний стан, дані про екіпаж та експлуатанта;
- організовано взаємодію з авіакомпанією «Мотор Січ», надіслані запити на отримання інформації від ДАСУ, Украероруху, УкрГМЦ.
- вилучено бортові реєстратори, проведено зчитування інформації з FDR, CVR.

Розслідування триває. Подальші роботи включатимуть вивчення і аналіз:

- даних бортових реєстраторів;
- траєкторії польоту (заходу на посадку) та руху ПС по ЗПС до моменту зупинки;
- метеорологічної інформації;
- пояснювальних записок та протоколів опитування екіпажу, технічного персоналу, диспетчера ОПП та очевидців;
- кваліфікації пілота-інструктора, КПС, членів екіпажу, їх досвіду та медичного стану, умови та норми відпочинку перед виконанням польоту тощо;
- заправки та завантаження літака;
- записів з документів про підтримання льотної придатності та технічне обслуговування літака;
- аналіз документів аеронавігаційної інформації щодо виконання польоту літака;
- попередньої та передпольотної підготовки екіпажу та інше.

Технічне розслідування планується завершити у 4 кварталі поточного року.

Скорочення, що можуть використовуватись по тексту

АРП – автоматичний радіопеленгатор;

ВМІ – вогні малої інтенсивності;

ДАСУ – Державна авіаційна служба України;

ДП – державне підприємство;

ЗОК – засоби об'єктивного контролю;

ЗОКП – Західноукраїнське обласне комунальне підприємство;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

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

ОПР – обслуговування повітряного руху;

ППП – правила польотів за приладами;

ПАТ – Публічне акціонерне товариство;

ПС – повітряне судно;

ССО – система світлосигнального обладнання;

УкрГМЦ – Український гідрометеорологічний центр;

ШЗПС – штучна злітно-посадкова смуга;

CVR – реєстратор мовної інформації (від англ. Cockpit Voice Recorder);

DME – всенаправлений дальномірний радіомаяк (від англ. Distance Measuring Equipment);

FDR – реєстратор параметричної інформації (від англ. Flight Data Recorder);

FPL – план польоту (від англ. Flight Plan);

PCN – класифікаційне число покриття (від англ. Pavement Classification Number);

UTC – всесвітній скоординований час (від англ. Universal Time Coordinated)