



Національне бюро розслідувань на транспорті
ПОПЕРЕДНІЙ ЗВІТ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ
РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ (АВАРІЇ)

м. Київ, пр. Берестейський, 14, www.nbaai.gov.ua, т. +38 (044) 351 43 38, e-mail: info@nbaai.gov.ua

Місце події:	Район ЗПМ Хмельницький	Номер справи/розслідування:	24/2024
Дата і час:	10.04.2024, 08:02 UTC	Реєстраційний номер ПС:	UR-CSB
Тип ПС:	AERO AT-3 R100	Загиблі:	Немає
		Тілесні ушкодження:	Серйозні у пілота-інструктора
Тип польоту:	Навчально-тренувальний політ		

Вступ

У цьому звіті представлена інформація, що отримана НБРТ на початковому етапі розслідування аварії. 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 НБРТ 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.

НБРТ проводить розслідування аварії відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022р. № 610.

Обставини події

У середу, 10-го квітня 2024 року о 05:00 UTC* екіпаж літака АТ-3 R100 UR-CSB, ТОВ «Льотна школа Кондор», у складі пілота-інструктора та слухача-пілота, відповідно до польотного завдання, виконував навчально-тренувальний політ в зону в районі ЗПМ Хмельницький. Згідно завдання ліве сидіння в кабіні літака займав слухач-пілот, праве сидіння –



пілот-інструктор. З пояснювальних записок пілота-інструктора та слухача-пілота отримано інформацію про те, що під час передпольотної підготовки було здійснено зовнішній огляд літака, перевірена наявність та кількість пального, мастила, охолоджуваної рідини, тормозної рідини. Пілот-інструктор розглянув з слухачем-пілотом завдання на політ. Далі екіпаж зайняв робочі місця в кабіні, виконав необхідні процедури перед запуском двигуна та здійснив його запуск та прогрів двигун до 50°C, що дозволяло розпочати руління до полоси на РД1 (holding point). Після чого екіпаж утримуючи літак на гальмах, збільшив оберти до 4000об/хв та перевіряв обидва контури. В подальшому збільшили оберти до 5000-5200об/хв та перевірили злітний режим - двигун працював рівно, без зауважень. Враховуючи те, що на ЗПМ Хмельницький керівник польотів відсутній, екіпаж сповістив в ефір на частоті 118,2 МГц про зайняття ЗПС 16 (МК взл159°) та випустив закрилки на 15° для зльоту, включив електричну помпу, ще раз перевіряв параметри, що були в зеленому секторі.

Після цього літак на злітному режимі почав розбіг та на швидкості 45 вузлів відірвався від землі, здійснив над полосою розгін до швидкості 65 вузлів та розпочав набір висоти. Пілотував літаком слухач-пілот. На висоті приблизно 170-180 футів екіпаж відчув вібрацію двигуна і побачив падіння обертів. Пілот-інструктор швидко взяв керування літаком на себе, перевів літак в горизонтальний політ, підтримуючи швидкість 65 вузлів. Щоб припинити вібрацію інструктор прийняв рішення зменшити оберти двигуна до 4200-4400 об/хв, але вібрація не припинилась. Далі оберти продовжили падати і інструктор був змушений перевести літак на зниження, щоб не втратити швидкість одночасно ухиляючись від зіткнення з деревами та шукаючи придатне місце для вимушеної посадки. Зіткнення з деревами вдалося уникнути, але за деревами було приватне поле зоране плугом під посів, тому довелось одвертати ще ліворуч

на край поля де літак втративши висоту і швидкість практично з лівим нахилом грубо приземлився і скапотував.

Слухач-пілот тілесних ушкоджень не отримав і самотужки вибрався з кабіни та допоміг вибратись інструктору, який отримав травму правої частини голови.

Пожежі не було. Літак отримав значні пошкодження.

Примітка (): тут і далі за текстом використовується час UTC*

Тілесні ушкодження, пошкодження повітряного судна, інші пошкодження

Загиблі:	немає	Пошкодження ПС:	значні
Тілесні ушкодження екіпажу:	Ушкоджень зазнав пілот-інструктор	Пожежа ПС:	не було
Тілесні ушкодження осіб на землі:	немає	Інформація щодо вибуху ПС:	не було
		Інші пошкодження:	не було

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

Виробник ПС:	AERO AT Sp.z.o.o. Польща	Реєстраційний №:	UR-CSB
		Заводський №:	AT3-045
Модель/Серія:	AT-3 R100	Категорія ПС:	літак
Аматорської конструкції:	ні	Тип робіт/виконання польотів:	Навчально-тренувальні
Експлуатант:	ТОВ Льотна школа «Кондор»	Сертифікат Експлуатанта:	UA.ATO.0005
Власник:	Приватна особа		

Дані про екіпаж

Посада:	КПС-інструктор	Стать:	чол.
Свідоцтво пілота:	CPL(A) UA.FCL.XXXXXX видане 17.05.2021, рейтинг польотів за приладами IR (A) дійсний до 04.03.2024	Освіта:	Вища Льотна академія Національного авіаційного університету
Вік:	29 роки	Загальний наліт:	737 год 45хв.
Наліт на даному типі ПС:	717 год, 45хв.	Медичний сертифікат I-го класу:	дійсний до 25.09.2024
Посада:	Слухач-пілот	Стать:	чол.
Свідоцтво пілота:	Посвідчення слухача-пілота. Дійсне до 30.12.2024	Освіта:	4 курс Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету
Вік:	20 років	Загальний наліт:	45 год.
Наліт на даному типі ПС:	45 год.	Медичний сертифікат I-го класу:	дійсний до 17.08.2024

Метеорологічна інформація та план польоту

Час доби: день			
Місце вильоту:	ЗПМ Хмельницький	Місце запланованої посадки:	ЗПМ Хмельницький
Місце вимушеної посадки:	район ЗПМ Хмельницький		

Український гідрометеорологічний центр прислав такі дані погоди по метеостанції Хмельницький:

За 03:00 загальна кількість хмар 2-3 бали перистих. Видимість 10 кілометрів. Напрямок приземного вітру 130°, швидкість вітру 3 м/сек. Температура повітря 9,6°C. Тиск на рівні станції 975,9 гПа; тиск, приведений до рівня моря 1017,6 гПа. Барометрична тенденція – 0,1 гПа.

За 06:00 загальна кількість хмар 2-3 бали перистих. Видимість 10 кілометрів. Напрямок приземного вітру 160°, швидкість вітру 5 м/сек. Температура повітря 14,3°C, температура точки роси 5,1°C. Тиск на рівні станції 976,9 гПа; тиск, приведений до рівня моря 1017,9 гПа. Барометрична тенденція 1,0 гПа.

Навігаційні засоби, засоби зв'язку, бортові реєстратори

Літак не обладнаний бортовими реєстраторами параметричної та звукової інформації.

УКВ радіостанція SL40 діапазон хвиль 118,000-136,975 MHz на всіх літаках використовувалась частота 118,2 MHz для зв'язку між екіпажами на землі та в повітрі в районі ЗПМ Хмельницький (посада керівника польотів була відсутня).

Радіолокаційний відповідач (ATC Transponder) TRT800

Аварійне обладнання (KANNAD 406 AF)

Відомості про ЗПМ (УКМН) Хмельницький

VAR 7° E ELEV 353m

RWY 16 (159°) TORA 1200m TODA 1300m ASDA 1200m LDA 1200m

RWY 34 (339°) TORA 1200m TODA 1300m ASDA 1200m LDA 1200m

CONCRETE 1200m×42m

TWY 1 concrete width 20 m

STANDS 1-6 asphalt

Подальше розслідування

На даному етапі розслідування, НБРТ продовжує збір та аналіз речових доказів та обставин аварії.

Технічне розслідування аварії планується завершити у 3 кварталі поточного року.

Подальші роботи включатимуть наступні заходи :

- Аналіз висновків, отриманих від лабораторних досліджень пального та мастила;
- аналіз пояснювальних записок та протоколів опитування екіпажу та технічного персоналу;
- вивчення місця падіння літака та його уламків (кроки);
- дослідження вузлів та агрегатів літака фахівцями ROTAX;
- вивчення та оцінювання кваліфікації КПС, курсанта, їх досвіду та медичного стану, умов та норми відпочинку перед виконанням польоту тощо;
- аналіз заправки та центрівки ПС;
- вивчення та аналіз записів з документів про підтримання льотної придатності та технічного обслуговування ПС;
- аналіз дій екіпажу під час відмови двигуна;
- отримання інформації від Державного підприємства обслуговування повітряного руху України та її аналіз.

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

Скорочення, що можуть використовуватись по тексту

ЗПС	злітно-посадкова смуга;
Конвенція	Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944р;
КПС	командир повітряного судна;
КТА	контрольна точка аеродрому;
НБРТ	національне бюро розслідувань на транспорті – уповноважений орган з питань розслідування України;
ПС	повітряне судно;
РД	доріжка для руління;
РДЦ	районний диспетчерський центр;
ТОВ	товариство з обмеженою відповідальністю;
UTC	всесвітній скоординований час (від англ. Universal Time Coordinated).