



Національне бюро розслідувань на транспорті

ПОПЕРЕДНІЙ ЗВІТ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ (КАТАСТРОФИ)

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

Місце події:	с. Лісновичі, Городоцького району, Львівської обл.	Номер справи/розслідування	50/2024
Дата і час:	27.07.2024, проміжок часу між 08:37 та 09:20 місцевого часу	Реєстраційний номер ПС:	UR-KAI
Тип ПС:	К-10 «Свіфт»	Загиблі:	1
		Тілесні ушкодження:	-
Тип польоту:	навчально-тренувальний політ		

Вступ

У цьому звіті представлена інформація, що отримана НБРТ на початковому етапі розслідування катастрофи. 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 катастрофи 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 суботу, 27-го липня 2024 року студент авіаційного навчального закладу, який проходив льотну підготовку на літаку К-10 «Свіфт» (експлуатант – авіаційна школа), відповідно до польотного завдання виконував самостійний навчально-тренувальний політ у пілотажній зоні в районі експлуатованого ЗПМ. Зліт літака відбувся о 08:37 (за Київським часом). Політ мав тривати 1 годину. На 43-ій хвилині польоту координатор польотів втратив зв'язок зі студентом. О 09:55 під час виконання пошукових робіт з повітря, на кукурудзяному полі, на відстані 10 км від ЗПМ, в межах пілотажної зони, було виявлено зруйноване повітряне судно. Пошуково-рятувальна група, що прибула на місце події, виявила на борту літака тіло загиблого студента.

Пожежі не було. Літак повністю зруйновано.



Згідно з Правилами та порядком технічного розслідування АП та інцидентів у цивільній авіації, повідомлення про АП було надіслане до уповноваженого органу з розслідування держави розробника та виробника двигуна (Австрія).

Тілесні ушкодження, пошкодження повітряного судна, інші пошкодження

Загиблі:	1	Пошкодження ПС:	повністю зруйноване
Тілесні ушкодження екіпажу:	-	Пожежа ПС:	не було
Тілесні ушкодження осіб на землі:	-	Інформація щодо вибуху ПС:	не було
		Інші пошкодження:	не було

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

Виробник ПС:	ТОВ «Авіаційна виробнича компанія Степури і Гнатовича «Скаетон»	Реєстраційний №:	UR-KAI
		Заводський №:	0117
Модель/Серія:	К-10 “Свіфт”	Категорія ПС:	Згідно з КЛЕ – дуже легке повітряне судно - літак
Аматорської конструкції:	ні	Тип робіт/виконання польотів:	Навчально-тренувальні
Експлуатант:	авіаційна школа	Сертифікат Експлуатанта:	UA.ATO.XXXX
Власник:	приватна особа		

Дані про екіпаж

Посада:	студент	Стать:	чол.
Свідоцтво пілота:	-	Освіта:	середня, студент авіаційного навчального закладу
Вік:	17 років	Загальний наліт:	24 год.
Наліт на даному типі ПС:	24 год	Медичний сертифікат 2 класу:	дійсний до 25.03.2029

Метеорологічна інформація та план польоту

Час доби:	день		
Місце вильоту:	ЗПМ	Місце запланованої посадки:	ЗПМ
Місце події:	пілотажна зона ЗПМ		

На ЗПМ відсутній метеорологічний орган. 27.07.2024р. о 07:43 координатор польотів ЗПМ отримав метеорологічну консультацію стосовно метеоумов на зміну та, у свою чергу, о 08:15 провів передпольотний інструктаж з особовим складом, у ході якого, зокрема, він довів інформацію про погоду.

Метеоконсультація по ЗПМ містила наступну інформацію (прогноз погоди на період часу з 07:00 до 15:00 27.07.2024р.):

«Синоптична ситуація: малоградієнтне поле підвищеного тиску. Вітер 220°, 3 м/с, видимість 10 км, окрема хмарність, нижня межа хмар 1200м. Часом, у період з 07:00 до 09:00, вітер нестійкий 1 м/с, видимість 5000м, серпанок, значна хмарність, нижня межа хмар 800м. Температура повітря максимальна 26°C, мінімальна 15°C. Тиск на рівні станції 735 мм.рт.ст.».

Відповідно до інформації, наданої Українським гідрометеорологічним центром, фактична погода за даними метеостанції, яка є найближчою до місця події, були наступними:

«За 09:00: загальна кількість хмар 4 бали перистих хмар з нижньою межею більше 2500 м. Видимість 20 км. Штиль. Температура повітря 19,1°C,

температура точки роси 13,3°C. Тиск, приведений до середнього рівня моря 1017,5 гПа. Барометрична тенденція 0,7 гПа».

Навігаційні засоби, засоби зв'язку, бортові реєстратори

Літак К-10 «Свіфт» не обладнаний ударостійкими бортовими реєстраторами параметричної та мовної інформації.

Розслідуванням встановлено, що, згідно з Керівництвом з льотної експлуатації, літаки К-10 «Свіфт» обладнані комплексними приладами Stratomaster (Dynon Sky View), які реєструють параметри польоту та роботи двигуна та дозволяють відтворювати і переглядати інформацію про попередні польоти.

На літаку UR-KAI встановлений навігаційний комплексний прилад: MGL Avionics Stratomaster Enigma № EN 080400509. Інформація записується виключно на носій флеш-пам'яті (2048 Мбайт), але на носії інформації відсутні дані щодо останнього польоту, тому НБРТ працює над відновленням інформацій із встроєної пам'яті.

Кількість каналів запису, що реєструються:

- 1) Первинні польотні дані – 12 каналів;
- 2) Просторове положення – 7 каналів;
- 3) Дані двигуна, пов'язані з RDAC 1 – 29 каналів;
- 4) Дані двигуна, пов'язані з RDAC 2 (якщо був підключений відповідний роз'єм) – 29 каналів;
- 5) Дані GPS – 9 каналів.

Згідно з відповідними Актами, навігаційний комплексний прилад MGL Avionics Stratomaster Enigma № EN 080400509 з електронним носієм інформації флеш-картою 2048 Мбайт, був вилучений з літака авіаційним техніком авіаційної школи у присутності представника Національної поліції та переданий на дослідження та розшифрування даних до НБРТ.

Розшифровка інформації з вилученого на місці події комплексного приладу Stratomaster не містить дані про жоден політ за весь період підготовки студента.

Також на літаку встановлена радіостанція ICOM A-210, переговорний пристрій літака типу RA-200 з гарнітурами. Діапазон частот 118,00 – 136,975 МГц.

Відомості про ЗПМ

ЗПМ є постійним злітно-посадковим майданчиком, призначеним для експлуатації легких ПС максимальною масою не більше 5700 кг. ЗПМ має чинне посвідчення про допуск до експлуатації, видане Державіаслужбою України. Експлуатантом ЗПМ є Громадська організація.

На ЗПМ заявлена та експлуатується ґрунтова ЗПС 10/28, розмірами 1300х30 м.

Зона аеродромного руху (ATZ) ЗПМ обмежена по вертикалі від поверхні землі до 500 м над середнім рівнем моря і знаходиться поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного руху у повітряному просторі класу G. ATZ ЗПМ розташована в межах повітряного простору навчально-тренувальної зони (в період її активації). На ЗПМ встановлені зони тимчасово зарезервованого повітряного простору, які призначені для виконання навчальних й тренувальних польотів та стрибків з парашутом.

У день події, 27.07.2024р. було активовано навчально-тренувальну зону, у межах якої і проходилися навчально-тренувальні польоти.

Подальше розслідування

На даному етапі розслідування, НБРТ продовжує збір речових доказів та інформації, а також аналіз обставин катастрофи.

Технічне розслідування катастрофи планується завершити у 4 кварталі поточного року.

Подальші роботи включатимуть наступні заходи :

- аналіз висновків, отриманих за результатами лабораторних досліджень пального та мастила;
- аналіз пояснювальних записок та протоколів опитування інструкторів та технічного персоналу;
- вивчення місця падіння літака та його уламків (кроки);
- дослідження двигуна літака фахівцями ROTAX;
- вивчення та оцінювання кваліфікації інструкторів, студента, їх досвіду та стану здоров'я, умов та норм відпочинку перед виконанням польоту тощо;
- аналіз завантаження та центрівки ПС;
- вивчення та аналіз записів з документів про підтримання льотної придатності та технічного обслуговування ПС;
- аналіз Програми льотної підготовки авіаційної школи, записів у льотних книжках студента та інструкторів;
- аналіз заходів з щодо сертифікації та нагляду за авіаційною організацією;
- аналіз льотної придатності повітряного судна, двигуна та повітряного гвинта;

- аналіз інформації, отриманої від Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, авіаційної школи та Державіаслужби України.

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.

Рекомендації з безпеки польотів:

1. Авіаційним навчальним закладам України:

1.1. Виконувати самостійні польоти студентів в зоні (зонах), лише за умови, що зона (зони) розташована(ні) у полі зору керівника (координатора) польотів, інструктора та інших студентів.

1.2. Тривалість самостійних польотів студентів в зонах обмежити до 30 хв.

1.3. Вжити заходи щодо обладнання ПС, призначених для навчальних польотів, засобами реєстрації польотної інформації, зокрема, камерами відеоспостереження та організувати післяпольотний моніторинг навчальних польотів.

2. Державіаслужбі України:

2.1. З метою забезпечення джерела об'єктивної інформації для ефективних розслідувань авіаційних подій, що виникають під час навчальних польотів та підвищення якості льотної підготовки студентів-пілотів, з урахуванням результатів попередніх розслідувань авіаційних подій з навчальними повітряними суднами, видати Експлуатаційну директиву, стосовно обладнання повітряних суден, що використовуються для навчальних польотів засобами реєстрації польотної інформації та параметрів роботи двигунів.

3. Авіаційній школі

3.1. Забезпечити післяпольотний моніторинг навчальних польотів на літаках К-10 «Свіфт» за допомогою комплексного приладу Stratomaster. Зчитану польотну інформацію зберігати в архіві протягом одного року.

3.2. Доповнити Програму технічного обслуговування літака К-10 «Свіфт», Керівництво з експлуатації літака К-10 «Свіфт», навчальні програми процедурами, які, як мінімум, передбачатимуть:

передпольотну підготовку до роботи приладу Stratomaster, перевірку наявності вставленої флеш-карти, вмикання приладу на запис параметрів, виконання відповідного запису в бортовому журналі за підписом представника інженерної служби;

зняття (перевірка) флеш-карти після кожного польоту (серії польотів) із записом в бортовому журналі за підписом представника інженерної служби;

перенесення інформації з флеш-карти на комп'ютер після кожного польоту (серії польотів);

інструкторський аналіз навчального польоту (польотів) із зазначенням висновків та необхідних рекомендацій щодо подальшої підготовки студентів.

Скорочення, що можуть використовуватись по тексту

АМСЦ – авіаційна метеорологічна станція цивільна;

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

КТА – контрольна точка аеродрому;

МКпос. – магнітний курс посадки;

НБРТ – національне бюро розслідувань на транспорті – уповноважений орган з питань розслідування України;

НДЗ – наявна дистанція зльоту;

НДПР – наявна дистанція перерваного зльоту;

НДР – наявна дистанція розбігу;

НДП – наявна дистанція посадки;

ПС – повітряне судно;

ТОВ – Товариство з обмеженою відповідальністю.