



Національне бюро розслідувань на транспорті
ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ХІД
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		

Передмова

Це повідомлення публікується відповідно до пункту 40 Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022р. № 610.

У ньому представлена інформація про хід розслідування і всі наявні питання з безпеки польотів, які були порушені на цьому етапі розслідування.

Інформація, що міститься у цьому повідомленні оприлюднюється, з метою запобігання авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому та не є показником якості послуг, що надаються суб'єктом авіаційної діяльності. Повідомлення складене виключно з метою інформування авіаційного персоналу та суспільства про хід розслідування та не може бути використане з метою дисциплінарного, цивільного, адміністративного, кримінального провадження або у справах провадження про адміністративні правопорушення стосовно персоналу.

Дозволяється перепублікація цього повідомлення, або витягів з нього без спеціального дозволу НБРТ лише за умови посилання на джерело інформації та дослівного відтворення тексту.

Витяги з цього повідомлення не можуть використовуватися в оманливому контексті, принизливій формі чи в іншому вигляді, що може призводити до некоректного їх трактування.

Обставини події

У середу, вранці 10-го квітня 2024 року екіпаж літака АТ-3 R100 державний та реєстраційний знаки UR-CSB, що експлуатувався ТОВ «Льотна школа «Кондор», у складі пілота-інструктора та слухача-пілота, відповідно до польотного завдання виконував навчально-тренувальний політ у пілотажну зону в районі ЗПМ Хмельницький. Пілотування здійснював слухач-пілот. Літак виконав зліт з МК-159^о о 08:02 за місцевим часом. Після зльоту, на висоті близько 150-170 футів, виникла вібрація двигуна та впали оберти. Пілот-інструктор взяв управління літаком на себе, зменшив оберти, щоб зменшити вібрацію. Вібрація двигуна трохи зменшилась. Тоді пілот-інструктор зменшив оберти до малого газу та перевів літак на зниження, щоб підтримувати швидкість, необхідну для польоту. Але навіть на режимі малого газу вібрація не зникла. Пілот-інструктор перевів важіль газу двигуна майже до злітного, але оберти двигуна не збільшились. Літак втратив швидкість і висоту, зіткнувся лівою частиною крила із землею, упав на край зораного поля та перевернувся. Внаслідок падіння літак повністю зруйновано. Слухач-пілот тілесних ушкоджень не зазнав, пілот-інструктор отримав тяжкі тілесні ушкодження.



Поточний стан розслідування

Розслідуванням встановлено:

- ПС було сертифіковане, обладнане та проходило технічне обслуговування згідно з діючими правилами та затвердженими процедурами.
- ПС мало чинний сертифікат льотної придатності та чинний сертифікат перегляду льотної придатності згідно з Авіаційними Правилами України.
- ПС було підготовлене до польотів. Маса та центрівка літака відповідали розрахунковим даним та знаходились в межах допуску.
- Пілот-інструктор та слухач-пілот мали відповідні свідоцтва, стан їх здоров'я був задовільний, екіпаж мав достатньо часу на відпочинок перед польотом.
- Слухач-пілот прибув на ЗПМ за 20 хвилин до запланованого часу вильоту.
- Імовірно передпольотна підготовка не проводилась. За словами пілота-інструктора він поєднав передпольотну підготовку з передпольотним оглядом повітряного судна та провів її на стоянці літака. В бортовому журналі літака відсутній підпис пілота-інструктора про проведення передпольотної підготовки.
- Після відриву літака від ЗПС, на початковому етапі набору висоти сталося різке падіння обертів та виникла вібрація двигуна.
- Згідно з КЛЕ літака АТ-3, у разі відмови двигуна (engine failure) на етапі зльоту, пілот має здійснити посадку перед собою, уникаючи перешкод.
- Після відмови двигуна (engine failure) пілот-інструктор розпочав виконання лівого розвороту з метою облетіти дерева попереду і потрапити на чисте поле ліворуч.
- Під час виконання лівого розвороту пілот-інструктор зменшив оберти двигуна до малого газу щоб усунути вібрацію.
- Швидкість літака почала падати і пілот-інструктор змушений був перевести літак на зниження, підтримуючи безпечну швидкість.
- Літак втрачав висоту, а вібрація не зникала. Тоді пілот-інструктор перевів важіль газу майже на злітний режим, але рівень вібрації збільшився, оберти залишились без зміни. Пілот-інструктор приймає рішення виконати вимушену посадку на поле та перекидає кран подачі пального до двигуна. Гвинт зупинився, літак втратив швидкість і перейшов в некероване звалювання та лівим напівкрилом зіткнувся із землею.
- Було виконане дослідження стану двигуна літака. Знайдено забруднений повітряний фільтр продуктами згоряння часточками твердого вуглецю та масляного бруду.
- Імовірно, внаслідок забруднення продуктами згоряння, під час зльоту правий карбюратор, почав працювати з відхиленнями від нормальної роботи. Забруднення могло призвести до різниці в продуктивності правого та

лівого карбюраторів, що призвело до розбалансування карбюраторів, внаслідок чого виникла вібрація двигуна.

- В польоті екіпаж не знав про наявність та не використовував плечові прив'язні ремені безпеки, що ймовірно призвело до серйозного травмування пілота-інструктора.

- Під час виконання навчальних польотів, на ЗПМ Хмельницький ні старшого авіаційного начальника, ані диспетчера-інформатора не було, аварійне обслуговування не надавалося.

Подальше розслідування

НБРТ завершило польовий етап розслідування та етап опрацювання і аналізу речових доказів. На цей час завершується підготовка проекту остаточного звіту за результатами розслідування.

Сформований проект остаточного звіту буде надіслано на розгляд Державної авіаційної служби та інших сторін, які були залучені до розслідування.

Після отримання та опрацювання зауважень до проекту звіту, відповідно до пункту 38 ПРАП, Остаточний звіт буде доступний на сайті <https://nbaai.gov.ua/>.

Остаточний звіт з розслідування аварії планується опублікувати у 2 кварталі поточного року.

Скорочення, що можуть використовуватись по тексту

ЗПМ	злітно-посадковий майданчик;
КПС	командир повітряного судна;
КЛЕ	керівництво з льотної експлуатації
МК	магнітний курс
НБРТ	національне бюро розслідувань на транспорті – уповноважений орган з питань розслідування України;
ПРАП	Правила та порядок технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації
ПС	повітряне судно;
РД	доріжка для руління;
ТОВ	товариство з обмеженою відповідальністю
UTC	всесвітній скоординований час (від англ. Universal Time Coordinated).