

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АВИАЦИОННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
УКРАИНЫ**

**УПРАВЛЕНИЕ НЕЗАВИСИМОГО РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ**

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

по результатам расследования катастрофы с самолетом Beech C 90A, D –ІВНН
которая имела место в районе аэропорта Киев (Жуляны), 09.12.2007г.

КИЕВ 2008

СОГЛАСОВАНО
Director of ACCIDENT INVESTIGATION
INSTITUTE of Czech Republic

Pavel Strubl _____

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель Министра
транспорта и связи
Украины - Председатель
Госавиаадминистрации

А.Н. Давыдов _____

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ КАТАСТРОФЫ

Вид авиационного происшествия	Катастрофа
Тип воздушного судна	Beech C 90A
Собственник	MINIB, Czech Republic
Эксплуатант	
Национальная принадлежность Государственный регистрационный знак	Czech Republic, D –IBHN
Место происшествия	Район аэропорта Жуляны
Дата и время	09.12.07

Примечание: В соответствии со Стандартами и Рекомендациями Международной организации гражданской авиации данный отчет выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий. Расследование, проведенное в рамках настоящего отчета, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Список сокращений.....	
Общие сведения.....	
1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	
1.1. История полета	
1.2. Телесные повреждения.....	
1.3. Повреждения воздушного судна.....	
1.4. Прочие повреждения	
1.5. Сведения о личном составе.....	
1.6. Сведения о воздушном судне.....	
1.7. Метеорологическая информация.....	
1.8. Средства связи, навигации, посадки и УВД.....	
1.9. Данные об аэродроме.....	
1.10. Бортовые самописцы	
1.11. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и их расположении на месте происшествия.....	
1.12. Медицинские сведения, краткие результаты патолого- анатомических исследований.....	
1.13. Данные о выживаемости	
1.14. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд.....	
1.15. Информация об организации и административной деятельности, имеющих отношение к катастрофе.....	
1.16. Дополнительная информация	
1.17. Новые методы, которые были использованы при расследовании....	
2. АНАЛИЗ.....	
3. ВЫВОДЫ.....	
4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	
5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ.....	
6. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АС УВД	Автоматизированная система управления воздушным движением
АДВ	Аэродромно-диспетчерская вышка
АСК	Аварийно-спасательная служба
АИП	Сборник аэронавигационной информации
АП	Авиационное происшествие
ВС	Воздушное судно
ВСУ	Вспомогательная силовая установка
ВКА	Внутренний контроль и аудит
ВОХР	Военизированная охрана
ВПП	Взлетно посадочная полоса
ДПРМ	Дальний приводной радиомаркер
ИАС	Инженерно авиационная служба
ИВП	Искусственная взлетно-посадочная полоса
КВС	Командир воздушного судна
КПК	Курсі підвищення кваліфікації
КЦ МЧС	Координационный центр министерства чрезвычайных ситуаций
ЛЗП	Линия заданного пути
МА	Международный аэропорт
МВД	Министерство внутренних дел
МЧС	Министерство чрезвычайных ситуаций
МПУ	Магнитный путевой угол
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ППП	Правила полетов по приборам
ПВП	Правила визуальных полетов
ППМ	Поворотный пункт маршрута
ПРЛ	Посадочный радиолокатор
РДЦ	Район диспетчерский центр
РП	Руководитель полетов
РПИ	Район полетной информации
РТС	Радиотехнические средства
РСП	Регионально-структурное подразделение
СОК	Средства объективного контроля
СУ	Силовая установка
ТО	Техническое обслуживание
УВД	Управление воздушным движением
ЭВС	Экипаж воздушного судна

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Расследование проводилось комиссией Госавиаадминистрацией, назначенной приказом председателя Госавиаадминистрации от 10.12.07 № 723, 12.12.07№732, 28.01.08№66 в составе:

Председателя комиссии	Овчинников О.В. - Первый заместитель Председателя Госавиаадминистрации
Заместитель председателя комиссии	Швец В.А. – начальник управления независимого расследования авиационных происшествий Госавиаадминистрации
Члены комиссии	Лысов Н.Н. – заместитель начальника управления независимого расследования авиационных происшествий Госавиаадминистрации Кондратенко Г.А. – главный специалист-инспектор отдела расследования, анализа и профилактических мероприятий авиационных происшествий управления независимого расследования авиационных происшествий Госавиаадминистрации Алексеев О.Н. – главный специалист-инспектор отдела исследований летно – эксплуатационных факторов и рисков авиационных происшествий управления независимого расследования авиационных происшествий Госавиаадминистрации Дубров С.Б. – ведущий специалист отдела сертификации авиационного оборудования управления сертификации типа авиационной техники Госавиаадминистрации Гуцан Р.В. – заместитель начальника управления стандартов аэронавигации – начальник отдела стандартов организации воздушного движения Госавиаадминистрации. Поникаревич Л.Г. – главный специалист сектора стандартов метеообеспечения управления стандартов аэронавигации Госавиаадминистрации. Овчинников В.М. – главный специалист – инспектор летной годности отдела эксплуатации надежности и ресурсов авиационной техники Госавиаадминистрации Баранов В.О. – заместитель начальника управления авиационной безопасности – начальник отдела контроля качества авиационной безопасности аэропортов и субъектов коммерческого обслуживания Госавиаадминистрации Бандура А.А. – начальник отдела авиационной медицины управления стандартов летной эксплуатации Госавиаадминистрации Шевченко В.В.-начальник отдела поиска и спасения Госавиаадминистрации

Коршук С.Н. – начальник управления авиационных перевозок и лицензирования Госавиаадминистрации
Катрич А.А. – начальник инспекции внутреннего контроля и аудита Государственного предприятия обслуживания воздушного движения Украины
Подберезко В.М. – старший штурман отдела контроля обслуживания воздушного движения Государственного предприятия обслуживания воздушного движения Украины

1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

История полета

Рейс D-IBDN по маршруту Градец-Кралове (Чешская Республика) – Киев (Жуляны) (Украина) выполнялся на воздушном судне ВЕ С90. Разрешение на выполнение полета ВС рейса D-IBDN №070744 было выдано Госавиаадминистрацией Украины.

В день вылета экипажем воздушного судна ВЕ С90 рейса D-IBDN был предоставлен план полета на выполнение полета по маршруту Градец-Кралове – Киев (Жуляны) №082251, запасной аэродром – Киев (Борисполь). В соответствии с планом предусматривось выполнение полета сначала по ПВП, а потом с дальнейшим набором эшелона FL230 и переходом на ППП. Согласно поданному плану полета, вылет планировался в 12.00 UTC, однако фактически воздушное судно вылетело в 12.39. О задержке вылета на 30 минут органы ОВД получили соответствующее сообщение №091209.

Вылет был произведен в 12.39 UTC, о котором было предоставлено сообщение, касающееся вылета, №091304.

В 14.59.34 (UTC) ВС находясь в правом крене и снижаясь с вертикальной скоростью 18 м/с с МПУ125 пересекает в 4 раз посадочный курс и на приборной скорости 220 узлов (407 км/ч) сталкивается с земной поверхностью на удалении 930 м от ДПРМ или 2590 от порога ВПП и правее оси 48 метров.

Первое касание ВС с земной поверхностью произошло в точке с координатами в системе WGS-84 N5023578, E0302402,2 на высоте 174 м относительно уровня моря.

В 14.59.38, 14.59.47 (UTC) диспетчер УВД дважды выдавал указание экипажу ВС об уходе на второй круг (выполнение процедуры при неудачном заходе на посадку), на что ответа от экипажа ВС не было.

В 14.59.55 (UTC) диспетчер УВД дает команду на объявление сигнала «Тревога» и информирует о предполагаемом месте катастрофы 2,5 км от порога ВПП.

В 15.00.05 (UTC) РП объявляет сигнал «Тревога» АСК и другим соответствующим службам аэродрома Киев (Жуляны).

Телесные повреждения

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	1	4	-
Серьезные	-	-	-
Незначительные/отсутствуют	-	-	-

Повреждения воздушного судна

В результате столкновения ВС с землей, возникновения пожара, ВС полностью разрушено и восстановлению не подлежит. Все находившиеся на борту люди погибли.

Прочие повреждения

Полностью разрушена сторожка.

Сведения о личном составе

1.5.1 – командир воздушного судна.

Командир ВС, родился 16.01.1945.

Образование техническое, специальное АТPL выдан 09.05.94, срок действия до 02.07.2012. Допущен на ВС Beech-90 до 30.06.2008, этим самым согласно АИП допущен до выполнения частных полетов по минимуму 1-категории ИКАО (60X800). Копии сертификата прилагаются.

К 12.11.07. общий налет составляет 18200 часов, за последний год общий налет составил 900 часов.

Налет в качестве КВС на Beech-90 – до 19.10.2006 года 77 часов, из них 39 как инструктор., а так же выполнял полеты до конца 2007 года более 25 посадок., последние 3 полета выполнялись 03.12.07. Копии документов прилагаются.

Свидетельство № CZ/001041582

КВС был проверен инспектором экзаменатором САА Германии (Личный № D-273) составлен протокол заполнены все графы, с положительным результатом и сделан вывод о допуске КВС АТPL к полетам на ВС Beech-90. Копии прилагаются.

За последние 30 дней -27 часов 15 мин., 90 дней 170 часов. 20 мин., за последние 5 дней налет составил около 5-ти часов. Копии прилагаются.

Прохождение тренажерной подготовки на данном типе не предусмотрено, оно засчитывается экзаменатором, по опросу слушателя в особых случаях полета, которые указаны в акте экзаменатора (D-273) в позиции от 4.5 до позиции 6.4.

Согласно медицинскому сертификату КВС прошел комиссию 12.11.2007 года и признан годным до выполнения полетов до 15.05.08 года. Копии прилагаются.

Прохождение КПК по специальности КВС прошел, по подтверждению экзаменатора Германии (D-273), подготовку по английскому языку прошел в соответствии с отметкой в XII графе свидетельства ACPL. Копии прилагаются.

По показаниям жены КВС, он неоднократно выполнял полеты на Украину в Киев. Уточнить данные не удалось т.к. Летная книжка КВС не обнаружена.

Перерывов в летной работе на Beech-90 не имел.

По утверждению Чешской стороны, тренировка КВС на Beech-90 для допуска к частным полетам в естественных (реальных) метеорологических условиях не проводится, минимум 1-й категории присваивается при получении разрешения на выполнение инструментальных полетов. Согласно имеющимся актам инспектирования немецким экзаменатором, непрерывное выполнение полетов КВС на Beech-90 позволяет сделать формальный вывод о профессиональной подготовке КВС в соответствии с нормативными требованиями.

Сведения о воздушном судне

Дата изготовления:

- ВС	1992 год			
- Двигателей	левый	01.07.92	правый	01.07.92
- Винтов	левый	08.09.03	правый	08.09.03

Примечание: По ВС данные взяты из удостоверения летной годности (копия прилагается), по двигателям и по винтам данные взяты по результатам годовой инспекции в г. Breme(Germany) 25.09.07(данные прилагаются)

1. Заводской номер

- ВС	LG-1307			
- Двигателей	левый	PCE25651	правый	PCE25652
- Винтов	левый	911601	правый	911352

Примечание: Данные взяты по результатам годовой инспекции в г. Breme(Germany) 25.09.07(прилагаются)

Изготовитель:

- ВС	<i>Beech Aircraft Corporation, U.S.A, type: Beech C90A</i>
- Двигателей	<i>Prat&Whitney, Canada, type PT6 A21</i>
- Винтов	<i>MC Canlay, type 4FR34C762/94</i>

- ВС	<i>не записано</i>
- Двигателей	<i>3600 (налет 3257)</i>
- Винтов	<i>3000 (налет 2429) до 2009 года</i>
Планер	<i>По состоянию соединений-10000 часов</i>
Фюзеляж	<i>Ограничен проверкой узлов крепления 3500 часов</i>

Примечание: Данные взяты по результатам годовой инспекции в г. Breme(Germany) 25.09.07(прилагаются) стр.1

Сведения об агрегатах с ограниченным ресурсом и/или сроком службы (их ресурсные показатели) ВС (двигателей, воздушных винтов) указаны в отчете по результатам годовой инспекции в г. Breme (Germany) 25.09.07 стр.1-4 с подтверждением выполненных работ. Все замены агрегатов (№ 1-39) приложены и выполнены сертифицированной организацией по ТО Atlas Air Service, Breme, Germany, так же данной организацией проводилась инспекция на продление сертификата летной годности. (Отчет о проделанной работе и допуск ВС к дальнейшей эксплуатации прилагаются). Других подтверждений от 2000 до 2006 года не представлено.

Статус Директив летной годности (двигателей, воздушных винтов), а так же их фактическое выполнение для данного типа ВС представителями Чешской стороны не установлен и не представлен.

Наработка с начала эксплуатации:

- ВС	<i>налет 3257, посадок 3639</i>
- Двигателей	<i>3257</i>
- Винтов	<i>828</i>

Примечание: Данные взяты по результатам годовой инспекции в г. Breme(Germany) 25.09.07(прилагаются)

Количество ремонтов и доработок ВС, двигателей, воздушных винтов представителями Чешской стороны не установлено, кроме указанных в п. 9.

Наработка ВС (двигателей, воздушных винтов) после выполнения ремонта, по утверждению Чешской стороны 25.09.07 ВС находилось в г.

Breme(Germany) на ТО в сертифицированной организацией по ТО Atlas Air Service, 11.10.07 ВС находилось в Дании в г. Синдале с целью перекраски в г. Vodohody, 12.11.07 ВС вылетело в Штрауберг (Германия), с целью доработки по приборному оборудованию фирмы Avionic Straubing, а именно: радиостанции Collins VHF 22 на Collins VHV 22 C; замена системы GNS KLN 90B на Aridyne EX 500; радиомаяк Artex ELT на Artex G 406-4. В приложении документы по проделанной работе, тестовой документации, наземной проверке и облету. 28.11.07 вылетел из Штраубинга в Карловы Вары, где была произведена дозаправка 933 литра, 28.11.07 ВС вылетел в Прагу (Kbely), где производился монтаж панели внутренней обшивки и пассажирских кресел. 07.12.07 Вc вылетел в Градец Кралове в место базирования и 09.12.07 вылетел в а/п Киев (Жуляны) в 12.39 UTC. Таким образом, исходя из вышеизложенного добавляется 10 часов к общей наработке ВС. Документы прилагаются.

Последнее техническое обслуживание ВС было произведено в а/п Градец Кралове, документов о выполнении ТО не представлено. По заявлению Чешской стороны запись в лицензии на допуск ВС до полетов подразумевает ТО согласно руководству.

Выполнение доработок на ВС указаны в п. 9, других доработок или директив ВС не имело.

На ВС были заменены ряд агрегатов и комплектующих изделий помимо указанных в п. 9 в соответствии с требованиями к типовой конструкции, в соответствии актом Atlas Air Service. просроченных агрегатов и комплектующих изделий не обнаружено.

ВС было заправлено в Карловых Варах 2573 litery через верхнюю заправочную горловину, заправочным пристолетом, по показаниям заправщика заправка выполнена под заливные пробки. Необходимость замены масла отсутствовала.

Замечаний ЭВС по работе систем ВС после выполнения последнего ТО и предыдущего полета комиссией не установлено.

Вывод: На основании вышеизложенного и приложенных документов, проведенных работ на месте АП и результатам опроса очевидцев, а так же действиям экипажа комиссия пришла к выводу, что СУ, агрегаты, конструкция ВС и его системы, были исправны и работоспособны до столкновения ВС с земной поверхностью.

Метеорологическая информация

Подготовка к полету происходила на аэродроме Градец-Кралове, являющийся муниципальной собственностью этого города. Официальный метеорологический орган на данном аэродроме отсутствует.

Экипаж ВС состоял из 1-го командира, что допускается законодательством Чешской Республики при перевозке пассажиров для частных полетов.

Экипаж ВС для получения метеорологической информации использовал сайт E-NET норвежской регистрации www.ippc.no (Internet Pilot Planning Centre).

Прогнозируемая и фактическая погода в период подготовке к полету была:

По аэродрому назначения Киев (Жуляны):

TAF UKKK 091040Z 091121 15004MPS 2000 BR OVC003 TEMPO 1121 0400 DZ FG VV001 TX05/12Z TN02/21Z=

Прогноз по аэродрому Киев (Жуляны), выпущенный в 10.40 UTC на период с 11.00 UTC до 21.00 UTC: ветер 150° 4м/с, видимость 2000 м дымка, сплошная облачность с высотой нижней границы 90м, временами с 11.00 UTC до 21.00 UTC видимость 400м, умеренная морось, туман, вертикальная видимость 30м, максимальная температура плюс 5°С в 12.00 UTC, минимальная плюс 2°С в 21.00 UTC.

METAR UKKK 091100Z 14002MPS 2200 BR OVC003 05/05 Q1012 08190060 TEMPO 2000 BR VKN002=

Фактическая погода по аэродрому Киев (Жуляны) 09.12.07 за 11.00 UTC: ветер у земли 140° 2 м/с, видимость 2200м дымка, сплошная облачность с высотой нижней границы 90м, температура плюс 5°С, температура точки росы плюс 5°С, атмосферное давление QNH 1012 гПа, коэффициент сцепления 0,6, прогноз на посадку «временами видимость 2000м дымка значительная облачность с высотой нижней границы 60м».

По запасному аэродрому Киев (Борисполь):

TAF UKBB 091035Z 091221 15006MPS 2000 BR OVC003 TEMPO 1221 0400 -DZ FG OVC001 TX05/12Z TN01/21Z=

Прогноз по аэродрому Борисполь, выпущенный в 10.35 UTC на период с 12.00 UTC до 21.00 UTC: ветер 150° 6м/сек, видимость 2000м, дымка, сплошная облачность с высотой нижней границы 90м, временами с 12.00 UTC до 21.00 UTC видимость 400м туман, слабая морось, вертикальная видимость 30м, максимальная температура плюс 5°С в 12.00 UTC, минимальная плюс 1°С в 21.00 UTC.

METAR UKBB 091100Z 15004MPS 3600 BR OVC003 05/05 Q1013 18290048 68290050 NOSIG=

Фактическая погода по аэродрому Борисполь 09.12.07 за 11.00 UTC: ветер у земли 150° 4 м/с, видимость 3600м дымка, сплошная облачность с высотой нижней границы 90м, температура плюс 5°С, температура точки росы плюс 5°С, атмосферное давление QNH 1013 гПа, коэффициент сцепления 0,48 полоса 18 левая, коэффициент сцепления 0,5 полоса 18 правая, прогноз на посадку «без изменения».

Средства связи, навигации, посадки и УВД

Состояние радиотехнического оборудования, порядок его эксплуатации и использования отвечали требованиям нормативных и руководящих документов. Отказов оборудования и средств связи при обеспечении данного полета не было.

Используемая экипажами ВС для точного захода на посадку радиомаячная система «СП-90» была облетана 15.11.2007 года, система посадки «ОСП» облетывалась 30.04.2007 года, посадочный радиолокатор «РП-3Г» 16.06.2007 года

Данные об аэродроме

Отношение к катастрофе не имеют

Бортовые самописцы

Бортовые самописцы отсутствуют

Сведения о состоянии элементов воздушного судна и их расположении на месте происшествия

Первое касания ВС с земной поверхностью произошло на удалении 2590 метров от порога ИВПП 08 и правее ее оси на удалении 48 метров, в точке с координатами N 50° 23' 57,8" E 030° 24' 02,2", на высоте 174 метра от уровня моря.

Последний фрагмент ВС (двигатель) расположен на удалении 2410 метров от порога ИВПП 08 и правее ее оси на удалении 225 метров, в точке с координатами N 50° 23' 52,0" E 030° 24' 11,4", на высоте 176 метра от уровня моря.

Эти 2 точки взяты за основу как ось при описании разброса фрагментов ВС при его поступательном движении после столкновения с землей. Координаты места первого касания и расположения двигателя определялись с помощью GPS в системе координат WGS-84, по которым был определен истинный путевой угол равный = 133° (магнитный путевой угол = 126°) и расстояние между ними = 252м.

№	Название фрагмента	Расстояние вдоль оси (м)	Расстояние от оси (м)
1	Место первого касания	0	0
2	Киль	6	-1
3	Дом (сторожка)	8	0
4	Закрылок	30	-6
5	Лопасть	32	+4
6	Элерон	35	-7
7	Столб	48	+3

8	Передняя амортистойка	50	-1
9	Гондола (багажник) сгоревшая	55	+12
10	Крыло	65	-7
11	Шасси передняя	83	+5
12	Лопасть	83	+9
13	Стабилизатор	83	-11
14	Шасси основное (колесо)	98	+21
15	Лопасть	98	+29
16	Лопасть	98	+41
17	Фрагмент самолета (обшивка)	98	-50
18	Лопасть	101	-32
19	Редуктор	114	-1
20	Двигатель	115	-2
21	Фюзеляж	116	-2
22	Тело №1	115	-2
23	Тело №2	118	-3
24	Тело №3	120	-5
25	Тело №4	124	-4
26	Кресло	124	-9
27	Кресло	125	-7
28	Шасси основное	150	0
29	Вспашка земли (двигателем)	175	+7
30	Лопасть	180	+29
31	Фрагменты капота двигателя	242	+2
32	Редуктор двигателя	242	+10
33	Двигатель	252	0

Медицинские сведения, краткие результаты патолого-анатомических исследований

На борту находилось 5 лиц, которые установлены как:

01.03.1958 г.р.,

29.07.1962 г.р.

31.12.1973 г.р.,

16.01.1945 г.р.

07.01.1973 г.р.

В результате падения самолета все пятеро человек, которые находились на борту самолета погибли на месте авиакатастрофы.

Судебно-медицинская экспертиза за фактом смерти всех вышеупомянутых 5 лиц проведена в помещении Киевского городского бюро судебно-медицинской экспертизы, экспертами Загребским А.А., Вилегжаниним О.И., Шуригиным В.С., Щепкиным В.С. и Рябоконею А.В.

Командир ВС: 16.01.1945 года рождения.

Медицинская сертификация 12.11.2007 года в АМС г. Праги, медицинский экзаменатор Dr. Jozef VANKO. Отвечает требованиям 1 класса.

Информация об использовании очередного отпуска, состояние здоровья в межсертификационный период отсутствуют.

Фактический налет в качестве КПС на Beech-90 до 19.10.2006 г. 77 ч., налет за 3 последних месяца 170 ч. 20 мин., за последние 5 дней - 5 ч.

Выводы судебно-медицинского исследования трупа, лабораторных исследований изложенные в „Акте судебно-медицинского исследования трупа" № 5127 от 10 декабря 2007 года, вывод № 403/5127.

1. Смерть наступила в результате многочисленных переломов костей скелета с повреждением внутренних органов. Причина смерти: политравма (авиакатастрофа).
2. Все описанные повреждения возникли от действия тупых предметов со значительной силой незадолго от смерти.
3. На трупе выявлены следы посмертного действия пламени. Прижизненных ожогов на трупе не выявлено. В крови трупа карбоксигемоглобин не выявленный.
4. Характер повреждений концовок (переломы пястных костей обеих кистей с разрывами кожи по тыльной поверхности правой кисти, разрывы предплюстнефаланговых окончаний обеих стоп; оскольчатое раздробление средней и промежуточной клиновидных костей правой стопы, рваная рана подошвенной поверхности левой стопы, открытые переломы обеих бедренных костей и костей обеих голеней с лампасными разрывами кожи бедер и голеней) предоставляет возможность предположить что эти повреждения образовались от действия деталей кабины, органов управления самолетом (штурвал, рычаге, педали и др.).
5. При исследовании трупа предметов или частей органов управления самолетом в руках не было выявлено.
6. При судебно-токсикологическом исследовании крови трупа спирт, а также производной барбитуровой кислоты, пиразолина, амфетамина, фенотиазина, бенздиазепина, кокаин, кофеин, морфин, кодеин, героин, промедол, трамадол, ефедин и ефедрон не выявленные.
7. При исследовании трупа были выявлены признаки атеросклероза, хронической ишемической болезни сердца, ячеякового жирового гепатоза, хронического панкреатита.

Пилот наблюдатель: 07.01.1973 года рождения.

Медицинская сертификация 10.05.2006 года, САА Czech Republic Aeromedical Section Dr. Dana Horesovska. Отвечает требованиям 2 класса.

Информация об использовании очередного отпуска, состояние здоровья в межсертификационный период, фактический налет на Beech-90 и налет за 3 последних месяца отсутствуют.

Выводы судебно-медицинского исследования трупа, результаты лабораторных исследований изложены в „Акте судебно-медицинского исследования трупа" №-5124 от 10 декабря 2007 года, вывод № 399/5124.

1. Смерть настала от соединительной травмы тела - многочисленных переломов костей скелету с повреждением внутренних органов. Причина смерти: политравма (авиакатастрофа).

2. Соединительная травма тела, комплекс повреждений (многочисленные переломы костей черепа, лопаток, грудины, левой ключицы, ребер с обеих сторон, перелом бедренных костей, лобковых и левой седалищной костей, правой и левой малой бедренной и правой большой берцовой костей, перелом правой таранной кости (правая ступня), правых пястной и крючковатой кости, переломы костей рук и инш.) возникли от действия тупых предметов, в короткий промежуток времени, не позднее, чем за 20 - 30 минут к наступлению смерти.

3. Полное обугление трупа с частичным сгоранием мягких тканей и костей, прогоранием брюшной и грудной стенки, пустоты черепа, трахеи, сгоранием (отсутствием) левой ступни возникло посмертно от действия пламени.

Прижизненных термических ожогов при судебно-медицинском исследовании трупа не выявлено. В крови трупа карбоксигемоглобин не выявлено.

4. Судебно-медицинских данных о положении тела в момент получения повреждений нет.

5. На трупке «следов от деталей кабины» не выявлено.

6. На время судебно-медицинского исследования трупа в его руках ничего не было.

7. На время наступления смерти был трезвый.

8. Был цирроз печени. Признаков других заболеваний при судебно-медицинском исследовании трупа не выявлено.

Выводы судебно-медицинского исследования трупа 1958 года рождения, результаты лабораторных исследований, изложенные в „Акте судебно-медицинского исследования трупа" № 5128 с 10.12.2007 года, вывод № 400/5128.

1. Смерть Новичка наступила от многочисленных переломов костей скелета с повреждениями внутренних органов. Причина смерти: политравма (авиакатастрофа).

2. Расположение и характер переломов, повреждения тканей и органов разрешают считать, что в процессе столкновения воздушного судна с препятствием пострадавший был в активном положении, близкому к вертикальному, с упором на исправленные ноги (действие силы снизу, потом дальнейшие направления действия силы были сверху слева, впереди назад, со сдвигом тела на уровне нижних концовок и туловища, с действием силы, которая разрушается, на область леве слева направо, и на область правого плечевого пояса и правой половине туловища впереди назад и дело налево, со сдвигом тела по поверхности контакта груди и живота.

3. В результате судебно-токсикологического исследования крови от трупа - не выявленные этиловый, метиловый, а также бутиловый, амиловый спирты и их изомеры. Непосредственно перед смертью погибший был трезвый, и не был предрасположен к действию наркотиков или медикаментов.
4. Любых признаков действия на тело потерпевшей высокой температуры (открытого пламени и т.п.) при исследовании трупа не найдено.
5. Проявите следы от деталей кабины на трупке погибшего не представляется возможным. Инородых тел в руках погибшего, в период судебно-медицинского исследования трупа, не находилось.
6. При исследовании трупа найденные морфологические признаки ишемической болезни сердца, патологии щитовидной железе, которые не послужили причиной смерти.

Выводы судебно-медицинского исследования трупа 1962 года рождения, результаты лабораторных исследований, изложенные в „Акте судебно-медицинского исследования” трупа № 5125 с 10.12.2007 года, вывод № 401/5125

1. Смерть 1962 года рождения, настала от многочисленных переломов костей скелету с разрывами внутренних органов. Имеющиеся повреждения находятся в прямой причинной связи с наступлением смерти.
2. Повреждения образовались от действия тупого предмета непосредственно перед наступлением смерти и имеют признака прижизненных. Объем, характер и локализация повреждений, признака резкого сотрясения тела могут указывать на образование их при авиационной травме вследствие падения самолета.
3. Любых признаков действия на тело потерпевшей высокой температуры (открытого пламени и т.п.) при исследовании трупа не найдено.
4. Характер и расположения повреждений нижних конечностей и тазу потерпевшей может свидетельствовать о том, что в момент получения повреждений она находилась в положении сидя (кресло).
5. На момент получения телесных повреждений ("непосредственно перед наступлением смерти") потерпевший была трезвая, так как при судебно-токсикологическом исследовании крови и мочи спирты не найдены.
6. При судебно-медицинском исследовании трупа, судебно-гистологическом исследованию кусочков внутренних органов признаков любых болезни не найдены.
7. При судебно-медицинском исследовании - наличие на трупке следов от "деталей кабины (штурвала, педалей, кресла, привязных органов управления самолетом" не найденные).

Выводы судебно-медицинского исследования трупа 1973 года рождения, результаты лабораторных исследований, изложенные в „Акте судебно-медицинского исследования” трупа № 5125 с 10.12.2007 года, вывод № 402/5126.

1. Смерть наступила в результате многочисленных переломов позвоночника, ребер, концовок, тазу, разрывов с разбиванием внутренних органов, малокровие внутренних органов. Описанные повреждения образовались от действия тупых предметов, фигурный синяк на животе наивероятнее образовался от действия привязного ремня. Учитывая характер повреждений можно сделать вывод, который находилась в кресле с пристегнутым ремнем.
2. Любых признаков действия на тело потерпевшей высокой температуры (открытого пламени и т.п.) при исследовании трупа не найдено.
3. В крови трупа спирты и их изомеры не выявлены.
4. При судебному - медицинском исследовании трупа выявленные признаки ишемической болезни сердца.
5. Данных о повреждении, которые возникшие от действия штурвала или педали не выявлены.

Данные о выживаемости членов экипажа

Все находящиеся лица на борту погибли.

Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

В результате работы группы поисковых и аварийно-спасательных работ, что предусмотрено п. 7.1.3 Правил расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами в Украине, при расследовании катастрофы самолета ВЕ-9L, что произошла 09.12.2007 г. в МА «Киев «Жуляны» установлено следующее:

Время получения информации о событии:

09.12.2007 г. в 15.00 (UTC) руководитель полетов аэродрома „Жуляны” подал сигнал „Тревога” службам аэропорта с последующей информацией о пропаже метки от самолета на удалении 2,5 км. с курсом посадки МКпос=81 град. Аварийное оповещение аварийно-спасательной команды аэропорта осуществлено в установленное время, согласно «Плана мероприятий на случай аварийной ситуации в аэропорту», (соответствует требованиям п.4.6.1. ПРАПИУ, п.7.3.2 ППР ЦА-99).

Детальное описание действий членов поисковых и аварийно-спасательных команд, должностных лиц с момента получения сообщения о событии до окончания аварийно-спасательных работ:

Время выхода аварийно-пожарной команды после получения сигнала составило менее 30 секунд, что соответствует установленным нормативам.

В 15.03 (UTC) подразделения аварийно-спасательной команды выехали за пределы аэропорта к месту авиационного происшествия.

Место падения самолета было обнаружено пожарным расчетом сразу после выезда на кольцевую автостраду по пламени и столбу дыма.

Пожарные автомобили прибыли к месту падения самолета в 15.10 (UTC). В 15.22 (UTC) пожар был ликвидирован. На месте авиационного происшествия обнаружено 5 погибших. Живых среди пострадавших не осталось.

Для ликвидации происшествия прибыли пожарные МЧС (30 ед. техники) и машины городской скорой помощи (16 ед.).

В 15.12 (UTC) ГКЦ ВС МЧС дал команду на приведение в готовность №1 экипаж дежурного вертолета Ми-8 САЗ МЧС Украины (аэродром Нежин).

В 15.25 (UTC) силами подразделений ВОХР и милиции аэропорта было осуществлено оцепление места события. Дополнительно оказывали помощь в оцеплении и охране места события подразделения МВД (90 чел., 17 ед. техники).

В 15.35 (UTC) дежурным диспетчером КЦПС ГА была установлена связь с руководителем АСК по мобильному телефону, получен первый доклад о ходе аварийно-спасательных работ (что не соответствует требованиям п.7.3.1 ППР ЦА-99).

В 16.45 (UTC) аварийно-спасательные работы были завершены и РП объявлен сигнал «Отбой тревоги» для АСК аэропорта.

Оценка правильности определения первичного района поиска и его последующего уточнения:

Район поиска был определен руководителем полетов на аэродроме Жуляны правильно, что способствовало прибытию аварийно-пожарного подразделения аэропорта «Жуляны» в сжатые сроки (соответствует требованиям п.4.6.1. ПАПРУ, п.7.3.2 ППР ЦА-99).

Перечень сил и средств, что привлечены к аварийно-спасательным работам, с определением времени прибытия на место события и эффективность их действий:

В 15.01 (UTC) из аэропорта вышли 3 пожарных автомобиля к месту происшествия с боевыми расчетами в количестве 9 чел. под руководством начальника караула Гейжик А.М.

Аварийно-спасательная команда аэропорта осуществила выход в район происшествия под руководством руководителя АСК Тарчевской С.А. в составе:

- Пожарная часть – 9чел., 3 автомобиля;
- ИАС – 5чел.;
- Медслужба – 3 чел. 1автомобиль;
- Аэродромная служба – 1 чел.;
- Служба перевозок – 4 чел.;
- ВОХР – 3 чел., 1 автомобиль;
- Служба связи – 1 чел.;
- Служба спецтранспорта – 6 чел., 6 автомобилей;
- Линейный отдел милиции – 1 чел.
- Начальник АСК – 1 чел. 1 автомобиль.

Всего состав АСК – 34 чел. (соответствует требованиям к нормативной численности 5 категории аэродрома за НРПЗ, п. 4.4 ППР ЦА-99).

После 15.25 (UTC) к месту происшествия прибыли:

Представители прокуратуры;

От МЧС 69 ед. техники и 335 человек;

От медицины катастроф 16 ед. техники и 60 человек;

От коммунальной спасательной службы 3 ед. техники и 18 человек.

Время, на протяжении которого были эвакуированы пассажиры и члены экипажа, эффективность (время локализации и ликвидации) тушения пожара:

Пожарные автомобили прибыли к месту падения самолета в 15.10 (UTC). В 15.22 (UTC) пожар был ликвидирован. Эвакуация не проводилась. Все погибли (2 члена экипажа и 3 пассажира).

Описание повреждений таких элементов ВС, как кресла, узлы крепления и замки привязных ремней:

При осмотре повреждения ВС было обнаружено, что кресла пассажиров и экипажа повреждены. Привязные ремни, которые возможно было осмотреть, оторваны от кресел в местах крепления, замки привязных ремней в закрытом состоянии.

Данные об оцеплении и охране места происшествия:

В 15.25 (UTC) силами подразделений ВОХР и милиции аэропорта было осуществлено оцепление и организована охрана места события (соответствует требованиям п.7.3.1 ППР ЦА-99).

В дальнейшем эти функции были переданы ГУ МВД области.

Соответствие организации и проведения аварийно-спасательных работ требованиям ППР ЦА-99, отклонение от отмеченных требований при организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ:

Общее состояние поисково-спасательного обеспечения полетов в МА «Киев «Жуляны» соответствует требованиям нормативных документов, что отражено в Акте сертификационной проверки от 02.09.2005 г.

Руководитель АСК и специалисты координирующие выполнение аварийно-спасательных работ прошли обучение в Институте последипломного обучения НАУ (соответствует требованиям п.8.2 ППР ЦА-99).

Теоретическая подготовка личного состава АСК соответствует требованиям. Практические учения проводились 06.12.2007 г. (соответствует требованиям п.8.3 ППР ЦА-99).

Организация и проведение аварийно-спасательных работ в МА «Киев «Жуляны» в основном соответствовали требованиям ПАПРУ, ППР ЦА-99. Свою задачу АСК аэропорта выполнила.

Информация об организации и административной деятельности, имеющих отношение к катастрофе

Отношения к катастрофе не имеет

Дополнительная информация

Результаты опроса очевидцев.

Группа опроса в составе: Баранова В.А. – заместителя начальника управления авиационной безопасности Госавиаадминистрации Украины; Шевченко В.В. - начальника отдела поиска и спасания - Координационного центра поиска и спасания Госавиаадминистрации Украины; Подберезко В.М. – старший штурман отдела контроля обслуживания воздушного движения Государственного предприятия обслуживания воздушного движения Украины проделала следующую работу.

Авиационное происшествие произошло в темное время суток, в поле. Непосредственных очевидцев катастрофы не выявлено. Первыми к месту происшествия прибыл пожарный расчет с аэродрома „Киев” (Жуляны).

13 декабря 2007 года проведен опрос пожарного расчета авиационного происшествия, всего 4-х человек. Взято письменные пояснения по факту катастрофы имевшей место 9 декабря 2007 года с самолетом ВЕ-9L, что произошла в МА „Киев” (Жуляны).

Копии пояснений прилагаются.

В результате опроса респондентов получена следующая информация по обстоятельствам катастрофы самолета:

Вечером 9 декабря после получения команды «Боевая Тревога» караулом службы пожарной безопасности МА „Киев” (Жуляны) пожарный расчет на машинах выехал к месту авиационного происшествия в район окружной дороги г. Киева, на ПК = 81°, Д = 2,5 км от ВПП.

При подъезде к окружной дороге экипаж пожарной машины увидел пожар в районе грузовых терминалов на поле. Немедленно приступил к тушению пожара и локализации очага возгорания. Было видно, что горит фюзеляж самолета. Вокруг были разбросаны части летательного аппарата. После ликвидации пожара был произведен осмотр территории. На месте были обнаружены тела погибших людей, разбросанные части разрушенного самолета.

Новые методы, которые были использованы при расследовании

Новые методы при расследовании не использовались.

2. АНАЛИЗ

Данный анализ составлен на основании отчетов летной, инженерной, административной подкомиссий и соответствующих рабочих групп.

Согласно требований, опубликованных в разделе GEN 1.2 «Прилет, транзит и вылет воздушных судов» Сборника аэронавигационной информации Украины, 07.12.2007 была подана заявка в отдел координации полетов Госавиаадминистрации Украины на выполнение рейса DIBDH по маршруту Градец-Кралове (Чешская Республика) -Киев (Жуляны) (Украина). Планировалось выполнять полет 09.12.2007 на воздушном судне ВЕ С90 В, регистрационный номер D-IBDH. Данное воздушное судно было внесено в гражданский реестр воздушных судов Германии и эксплуатировалось

компанией MIND ltd Чешской Республики. Разрешение на выполнение полета ВС №070744 было выдано Госавиаадминистрацией Украины.

070744 UKKACAXX
REFYRRO 061722
PERM IS GRANTED NB: DAT/07-901
AUC:BE90 REG/D-IBDH
FLT: DIBDH
DATE OF FLIGHT: 09/12/07
ROUTE: LKHK1200 UKKK1500
ENTRY/EXIT POINT: DIBED B490 DIDUR R22 CH A87 SL
FLT: DIBDH
DATE OF FLIGHT: 10/12/07
ROUTE: UKKK1200 LKHK1500
ENTRY/EXIT POINT: KR R22 DIDUR B490 DIBED
BRGDS/V.KAPUSTENKO

Выполнение следующего полета по маршруту Киев (Жуляны) (Украина) - Градец-Кралове (Чешская Республика) планировался на 10.12.2007.

Подготовка к полету происходила на аэродроме Градец-Кралове, являющийся муниципальной собственностью этого города. Официальный метеорологический орган на данном аэродроме отсутствует.

Экипаж ВС состоял из 1-го командира, что допускается законодательством Чешской Республики при перевозке пассажиров для частных полетов. Принятие решения КВС основывалось на метеоданных представленных в разделе «Метеоинформация» данного отчета.

Расчет полета выполнялся по программе FliteStar 9.3.0.0. Расчетная длительность полета составляла 2 часа 32 минуты. Запаса топлива на ВС в количестве 2044 lbs было достаточно для выполнения полета по маршруту, ухода на запасной аэродром и нахождения в течении 30 минут в зоне ожидания аэродрома Киев (Борисполь). При этом в случае посадки на запасном аэродроме должно было остаться топлива на 1 час 37 минут полета.

(Данные предоставлены Чешской стороной)

Руководствуясь требованиями, опубликованными в разделе AD 1.1. «Предоставление аэродромов/вертодромов» Сборника аэронавигационной информации Украины, командир ВС принял решение на вылет, после чего подал план полета №082251 со временем вылета 12.00 UTC.

082251 EBBDZMFP
(FPL-DIBDH-ZG
-BE9L/L-SDRY/S
-LKHK 1200
-N0180VFR TBV/N0190F230 IFR L984 DIBED B490 DIDUR R22 CH A87 SL
-UKKK0300 UKBB
-OPR/MINIB DOF/071209 ORGN/LKPRZPZX)

Из-за опоздания пассажиров произошла задержка вылета до 12.30, о чем органы ОВД получили соответствующее сообщение №091209.

091209 EBBDZMFP (DLA-DIBDH-LKHK1230-UKKK)

Вылет был произведен в 12.39 UTC, о котором было предоставлено сообщение, касающееся вылета №091304.

091304 EBBDZMFP (DEP-DIBDH-LKHK1239-UKKK)

В соответствии с планом полета предусматривалось выполнение полета по ПВП с дальнейшим набором эшелона FL230 и переходом на полет по ППП.

В 13:49:53 (UTC) экипаж ВС ВЕ С90В, рейса DIBDH, следуя на FL230 (7000 м), с путевой скоростью 460 км/ч, за 17 км до пролета поворотного пункта маршрута (ППМ) географической точки (г.т.) DIBED, которая маркирует в воздушном пространстве государственную границу между Польшей и Украиной, вышел на связь с диспетчером Львовского РДЦ на частоте 135,1 МГц, доложив о выдерживании FL230.

Такое взаимодействие специалистов ОВД Польши и Украины в районе ППМ DIBED основано на стандартах, изложенных в п.3.5.2 «Ответственность за управление в пределах конкретной части воздушного пространства» Приложения 11 «Обслуживание воздушного движения» ИКАО:

«Ответственность за управление движением всех воздушных судов, выполняющих полет в пределах конкретной части воздушного пространства, возлагается на один диспетчерский орган. Однако управление движением воздушного судна и группы воздушных судов может передаваться другим диспетчерским органам при условии обеспечения координации между всеми диспетчерскими органами».

Согласно FPL, полет ВС в зоне ответственности Львовского РДЦ после пролета ППМ DIBED должен был выполняться по ППП и проходить через ППМ: VOR/DME аэродрома Львов, NDB Золочев, г.т. DIDUR и NDB Шепетовка, после пролета которой, начинается зона ответственности Киевского РДЦ. Протяженность данного маршрута составляет 293 км.

В 13.50.00 (UTC) диспетчер сообщил экипажу о радиолокационном опознавании и выдал диспетчерское разрешение на полет прямо на точку передачи контроля с Киевским РДЦ SW (Шепетовка). Экипаж ВС подтвердил полученное разрешение.

Полет на участке маршрута DIBED-SW проходил без замечаний со стороны органов ОВД, согласно данным средств объективного контроля Укрэзроруха (данные СОК) ВС следовало на эшелоне полета FL230, при этом экипаж практически на всем участке выполнял полет с магнитным путевым углом 79 градуса (МПУ) для выхода на SW со средней путевой скоростью 480 км/ч.

В 13:52:08 (UTC) ВС пролетело г.т. DIBED и экипаж ВС выполнил полет по прямой, соединяющей г.т. DIBED и NDB Шепетовка.

Полет на данном участке протяженностью 287 км по данным СОК происходил на уровнях 23000 – 23100 футов без отклонений от линий заданного пути (ЛЗП) с путевой скоростью 480-490 км/ч.

Основываясь на данных о прогностическом ветре на уровне 400 гПа (FL240), который имел направление 240-260⁰ и скорость 60 км/ч, можно предположить, что с учетом направления движения ВС попутная составляющая ветра на FL230 могла составлять 50 км/ч. Тогда, при значениях путевой скорости ВС 480-490 км/ч, его воздушная скорость могла составлять 430-440 км/ч.

Движение ВС с воздушной скоростью 430-440 км/ч. на FL230 в условиях, приближенных к международной стандартной атмосфере, происходило с приборной скоростью 300-305 км/ч, которая с уменьшением высоты полета приближается к значениям воздушной скорости без учета инструментальных погрешностей прибора измерения скорости.

Имеющееся на борту ВС радионавигационное оборудование (SDRY/C) указанное в поле 10 «Оборудование» поданного экипажем FPL. Полет ВС без отклонений от ЛЗП свидетельствует о том, что ВС имело оборудование зональной навигации и экипаж ВС использовал это оборудование в процессе выполнения полета.

В 14.27.50 (UTC) диспетчер выдал указание экипажу ВС о переходе на связь с Киевским РДЦ «Киев Радар» (сектор «LIV»), указав частоту его работы 132,45, на что от экипажа не последовало ответа.

В 14:27:58 (UTC) через 35мин. 50сек. после пролета г.т. DIBED, ВС пролетело NDB Шепетовка. При этом пройденное расстояние составляло 287 км. Средняя путевая скорость составила 480,6 км/ч. *Мгновенные значения скорости по СОК ГП ОВД Украины «Украэрорух» на этом участке пути составляли 480-490 км/час.* Это свидетельствует о большой степени точности определения мгновенных значений путевых скоростей по средствам АС УВД и о возможности использования этих значений в дальнейших расчетах.

После пролета NDB Шепетовка экипаж выполнил разворот ВС для следования по воздушной трассе R22 на NDB Черняхов.

В 14.28.00 (UTC) диспетчер УВД повторно вызвал экипаж ВС для проверки связи.

В 14.28.01 (UTC) по данным СОК ВС находилось над поворотным пунктом маршрута SW.

В 14.28.04 (UTC) экипаж подтвердил частоту работы Киевского РДЦ «Киев Радар» (сектор «LIV») 132,45, но при этом еще раз переспросил частоту.

В 14.28.10 (UTC) диспетчер УВД РДЦ повторно сообщил экипажу ПС частоту работы диспетчера УВД Киевского РДЦ «Киев Радар» (сектор «LIV») 132,45.

В 14.28.15 (UTC) экипаж подтвердил частоту 132,45.

В 14.28.26 (UTC) экипаж вышел на связь с диспетчером УВД Киевского РДЦ «Киев Радар» (сектор «LIV») на частоте 132,45 и доложил о выдерживании эшелона полета FL230.

В 14.28.33 (UTC) диспетчер сообщил экипажу о его радиолокационной идентификации и выдал диспетчерское разрешение на полет по стандартному маршруту прибытия по приборам (STAR) SL 2E, выдав указание запросить у диспетчера разрешение на снижение.

В 14:28:42 (UTC) экипаж подтвердил диспетчеру информацию, понятую им как разрешение на спрямление маршрута, после чего выполнил разворот ВС вправо на магнитный путевой угол (МПУ) 80° для следования на NDB Соловеевка.

Протяженность спрямленного участка NDB Шепетовка - NDB Соловеевка составила 180 км, что на 10 км меньше, чем длина участков маршрутов Шепетовка – Черняхов, Черняхов – Соловеевка, предусмотренных

FPL.B 14.28.47 (UTC) диспетчер УВД выдал указание экипажу повторить диспетчерское разрешение на полет по STAR.

В 14.28.53 (UTC) экипаж повторил диспетчерское разрешение на полет по STAR и продолжил полет на SL.

Экипаж ВС выполнял полет прямо на маркированную точку SL (Соловеевка). Согласно данным СОК ВС до начала снижения следовало на эшелоне полета FL230, при этом экипаж выполнял полет с МПУ 84-88 градусов для выхода на SL со средней путевой скоростью 490 км/ч.

Диспетчер УВД, оценив воздушную обстановку, не препятствовал экипажу выполнять полет прямо на SL (Соловеевка), продолжая контролировать полет ВС.

В 14.37.38 (UTC) экипаж доложил о готовности к снижению.

В 14.37.43 (UTC) диспетчер УВД дал указание экипажу снижаться до эшелона полета FL 130.

В 14.37.48 (UTC) экипаж подтвердил указание диспетчера и приступил к снижению до FL 130, находясь в 100 км от NDB Соловеевка приступил к снижению.

В 14.41.10 (UTC) диспетчер вызвал экипаж и, получив от экипажа доклад о готовности к приему информации, передал фактическую погоду аэродрома Киев (Жуляны) и давление QNH

«Last weather Uniform Kilo Kilo Kilo wind one three zero digress, three meters per second, visibility niner zero zero meters, vertical visibility three zero meters, for runway zero eight and QNH – one zero one two.

Последняя погода UKKK ветер 130 градусов 3 м/с, видимость 900 метров, вертикальная видимость 30 метров для полосы 08 и QNH – 1012».

В период времени с 14.37.48 по 14.41.10 (UTC) ВС снижалось со средней вертикальной скоростью 5,6 м/с.

В 14.41.38 (UTC) экипаж дал подтверждение о приеме информации.

В этот момент времени ВС продолжало снижение до FL130 и пересекало уровень полета FL188, при этом путевая скорость ВС составляла 520 км/ч, а МПУ 87 градусов.

В 14.45.03 (UTC) ВС пересекает уровень полета FL143. Диспетчер УВД, наблюдая приближение ВС к заданному эшелону полета FL130, с целью обеспечения бесступенчатого снижения дал указание экипажу на продолжение снижения до абсолютной высоты 9000 футов, сообщив экипажу эшелон перехода FL110 и значение фактического QNH 1013 гПа (QNH 1013 гПа - давление в ТМА Киевского РПИ).

В 14.45.13 (UTC) экипаж подтвердил заданный уровень полета и неверно подтвердил значение фактического давления QNH 1012 гПа.

В 14.45.23 (UTC) диспетчер УВД дал указание экипажу повторить значение фактического давления QNH 1013 гПа.

В 14.45.28 (UTC) экипаж повторил значение фактического давления QNH 1013 гПа.

В 14.48.17 (UTC) диспетчер УВД выдал указание экипажу ВС на переход на связь с Киевским РДЦ «Киев Радар» (сектор «ТС1»), указав частоту его работы 127,725. В этот момент ВС находилось за 15 км до пролета NDB

Соловеевка (точки передачи контроля между секторами Киевского РДЦ «LIV» и TC1), экипаж ВС пересекал FL110, находясь в снижении до высоты 9000 футов.

Такое взаимодействие диспетчеров Киевского РДЦ секторов «LIV» и TC1 в районе NDB Соловеевка основано на требованиях п.4.3.4.2 приказа Министерства транспорта Украины от 16.04.2003 №293 «Про затвердження Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України» и Приложению 11 к Конвенции о международной гражданской авиации:

С момента начала снижения с FL230 до момента пересечения FL110 средняя вертикальная скорость снижения составила 5,8 м/сек.

В 14.48.23 (UTC) экипаж подтвердил частоту работы Киевского РДЦ «Киев Радар» (сектор «TC1») 127,725.

В этот момент времени ВС продолжало снижение и пересекало эшелон перехода FL110, при этом вертикальная скорость составляла 5,9 м/с, путевая скорость ВС составляла 470 км/ч, а путевой угол 93 градуса.

В 14.48.35 (UTC) экипаж вышел на связь с диспетчером УВД Киевского РДЦ «Киев Радар» (сектор «TC1») на частоте 127,725 и доложил о прохождении уровня 105.

В 14.48.42 (UTC) диспетчер УВД проинформировал экипаж о его радиолокационной идентификации, используемой ВПП 08, значении фактического давления QNH 1013 гПа и дал указание на снижение до абсолютной высоты 4000 футов.

В 14.48.59 (UTC) экипаж подтвердил значение фактического давления QNH 1013 гПа, но не подтвердил заданный уровень 4000 футов.

В 14.49.02 (UTC) диспетчер УВД повторил указание на снижение до абсолютной высоты 4000 футов.

В 14.49.07 (UTC) экипаж подтвердил заданную абсолютную высоту 4000 футов и повторил значение фактического давления QNH 1013 гПа.

В 14.49.26 (UTC) диспетчер УВД спросил у экипажа имеет ли он информацию о погоде на аэродроме Киев (Жуляны).

В 14.49.32 (UTC) экипаж попросил передать информацию о погоде на аэродроме Киев (Жуляны).

В 14.49.38 (UTC) диспетчер УВД спросил экипаж, готов ли он принять информацию о последней (фактической) погоде на аэродроме Киев (Жуляны).

В 14.49.45 (UTC) экипаж подтвердил готовность к приему информации.

В 14.49.48 (UTC) диспетчер УВД передал информацию о фактической погоде и давлении QNH на аэродроме Киев (Жуляны).

«wind one three zero digress, three meters per second, visibility niner hundred meters, cloud base three zero meters, QNH – one zero one two, temperature plus five, breaking action good.

Ветер 130 градусов 3 м/с, видимость 900 метров, нижний край облачности 30 метров, QNH – 1012, температура плюс 5, торможение хорошее».

В 14.50.07 (UTC) экипаж подтвердил прием информации.

В этот момент времени ВС продолжало снижение и пересекало уровень 8900 футов, при этом вертикальная скорость составляла 5,7 м/с, путевая скорость ВС составляла 470 км/ч, а МПУ 83 градуса.

В 14.50.15 (UTC) ВС проходит SL на абсолютной высоте 8800 футов с путевой 470 км/ч, при этом значение расчетной приборной скорости ВС могло составлять 380-390 км/ч.

Согласно STAR «SL 2E», требования которого были опубликованы в АИП Украины на стр. UKKK AD 2.24.10-1 - UKKK AD 2.24.10-2, введенных в действие 27.09.2007, пролет NDB Соловеевка должен быть происходить на высотах 2750 м (9000 футов) или выше.

Требования STAR «SL 2E» экипажем ВС были выполнены с учетом допусков на выдерживание (прохождения) уровня полета.

Движению ВС в горизонтальной плоскости на участке маршрута NDB Шепетовка - NDB Соловеевка происходило со средней путевой скоростью 484,7 км/ч, что незначительно отличается от мгновенных значений путевой скорости, зафиксированных СОК.

По данным СОК отмечен рост путевой скорости до максимального значения 520 км/ч после начала снижения.

Значения расчетных приборных скоростей увеличились с 330-350 км/ч на FL230 до 380-390 км/ч на высоте 8800 футов.

Отклонение ВС от ЛЗП не отмечено.

В вертикальной плоскости, с момента начала снижения с FL230 и до момента пролета NDB Соловеевка на высоте 8800 футов средняя вертикальная скорость составила 5,8 м/сек.

После пролета NDB Соловеевка экипаж ВС с опозданием начал разворот влево на МПУ 59° с целью следования на г.т., принадлежащую STAR, с географическими координатами $N50^{\circ}23'27''$ $E030^{\circ}14'16''$, которая на снимках, сделанных с индикатора воздушной обстановки обозначена как FAF08 и которая расположена на удалении 14,3 км в створе ВПП 08.

Так как разворот над NDB Соловеевка был начат экипажем без учета линейного упреждения разворота, то ВС отклонилось вправо от ЛЗП.

Выход на ЛЗП мог осуществляться экипажем с использованием автоматического радиоконуса (АРК), настроенного на NDB Соловеевка, или по информации о линейно-боковом уклонении (ЛБУ), определенным приемником GPS по географическим координатам NDB Соловеевка и координатам г.т., принадлежащей STAR.

В 14.54.56 (UTC) экипаж ВС был переведен на связь с диспетчером Киевского РДЦ сектора TC 5, в этот момент времени ВС находилось на удалении 17,6 км от г.т., принадлежащей STAR, следовало по ЛЗП с путевой скоростью 430 км/ч на высоте 4000 футов (1200 м) по давлению QNH или на высоте 1030 м по давлению QFE.

Снижение ВС, после пролета NDB Соловеевка и до момента достижения воздушным судном высоты 4000 футов, происходило с вертикальной скоростью равной 5,1 км/сек.

В 14.55.02 (UTC) экипаж подтвердил частоту работы Киевского РДЦ «Киев Радар» (сектор «TC5») 123,0.

ВС находилось на абсолютной высоте 4000 футов.

В 14.55.08 (UTC) экипаж ВС вышел на связь с диспетчером Киевского РДЦ сектора ТС 5 на частоте 123,0 МГц.

В этот момент времени ВС находилось практически на ЛЗП в горизонтальном полете на высоте 4000 футов и следовало с МПУ 61⁰ со скоростью 440 км/ч и имело тенденцию уклонения вправо, т.к. МПУ следования был на 2⁰ больше заданного.

В 14.55.15 (UTC) диспетчер УВД проинформировал экипаж о радиолокационной идентификации, разрешил заход на посадку по ИЛС на полосу 08, дал указание на снижение до абсолютной высоты 2000 футов (2000 футов - высота входа в глиссаду) к входу на сегмент конечного захода на посадку, а также сообщил экипажу о местоположении относительно точки приземления, которое составляло 30 км.

Согласно информации, опубликованной в разделе ENR 1.3 Сборника аэронавигационной информации Украины (AIP Ukraine), экипаж ВС при выполнении полета по ППП несет ответственность за выдерживание схемы выхода из района аэродрома, заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы снижения и захода на посадку, заданных траекторий и параметров полета.

В период с 14:54:56 до 14:56:18 экипаж ВС выполнял горизонтальный полет на высоте 4000 футов с уменьшением путевой скорости с 440 км/ч до 400 км/ч, при этом уменьшалась и приборная скорость ВС, которая по расчету на этой высоте могла иметь значение 410-370 км/ч.

Данный горизонтальный участок экипаж ВС мог использовать для дальнейшего уменьшения скорости до скорости выпуска шасси, однако фактическая скорость ВС была явно завышена согласно DOC 8168.

В 14.55.32 (UTC) экипаж подтвердил заданный уровень снижения 2000 футов.

В 14.56.17 (UTC) диспетчер УВД спросил экипаж, имеет ли он информацию о фактической погоде на аэродроме Киев (Жуляны).

В 14:56:18 (UTC) экипаж ВС приступил к снижению.

По данным СОК, в этот момент времени радиальное удаление до порога ВПП составляло 23 км.

В 14.56.24 (UTC) экипаж ВС подтвердил наличие информации о фактической погоде.

В 14.56.27 (UTC) диспетчер УВД сообщил экипажу фактическую погоду на аэродроме Киев (Жуляны).

«vertical visibility three zero meters, RVR niner zero zero meters

вертикальная видимость 30 метров, RVR (дальность видимости на полосе) 900 метров»

В этот момент времени ВС находилось на абсолютной высоте 3800 футов, МПУ составлял 61 градус, а путевая скорость составляла 400 км/ч.

В 14.56.36 (UTC) экипаж подтвердил прием информации. При этом ВС подходило к створу ВПП с МПУ 58-60 градусов.

В 14.57.47 (UTC) диспетчер УВД сообщил экипажу о местоположении относительно точки приземления 15 км (ВС приближалось к точке,

принадлежащей STAR и опубликованной в разделе UKKK AD 2.24.10-1 AIP Украины, с координатами N502327, E0301416). По данным СОК, в данный момент времени удаление ВС до порога ВПП составляло 13,5 км.

В этот момент времени ВС, находясь до этого выше продолженной глиссады снижения, пересекает высоту 3000 футов по данным СОК АС УВД (высоту 2900 футов - по данным СОК посадочного радиолокатора ПРЛ), следует с МПУ 61° , путевой скоростью 400 км/ч, приближаясь к створу ВПП. Путевая скорость была 400 км/ч (рекомендованный диапазон скоростей для начального этапа захода на посадку для ВС категории В составляет 220 - 335 км/ч (Дос 8168)).

АС УВД получает информацию о высоте ВС по активному каналу с радиолокационного ответчика ВС. Информация о высоте с кратностью равной 100 футам, отображается в формуляре сопровождения ВС на индикаторе воздушной обстановки.

ПРЛ измеряет высоту ВС относительно уровня ВПП по отраженному от ВС сигналу.

Разность в высотах между данными СОК АС УВД и СОК ПРЛ, равная 100 футам, дает возможность утверждать, что канал измерения высоты на ВС был исправен.

В период времени с 14:56:18 до 14:57:47 ВС снижалось со средней вертикальной скоростью 3,4 м/сек, что привело в итоге к нахождению ВС выше продолженной глиссады, к невыполнению требований STAR и к необходимости в последующем увеличения вертикальной скорости снижения.

Экипаж ВС не контролировал приближение самолета к створу ВПП, т.е. не осуществил вывод ВС на BRG 81° по ДПРМ как того требует STAR, в результате чего допустил уклонение на 200 м влево от оси ВПП.

Одновременно экипаж ВС увеличил вертикальную скорость снижения с целью занятия заданной высоты 2000 футов – высоты входа в глиссаду.

В 14.57.50 (UTC) ВС пересекает продолжение осевой линии ВПП и под углом примерно 25 градусов начинает уклоняться влево.

В 14.58.05 (UTC) диспетчер УВД дал указание экипажу доложить о захвате курсового радиомаяка.

В этот момент времени ВС имело максимальное отклонение влево от продолжения осевой линии ВПП 200-230 метров. Экипаж ВС выполняет правый разворот.

По расчетам, выполненным на основании полученной радиолокационной информации, правый крен мог составлять 25 градусов, а угловая скорость -2,3 градусов в секунду.

В 14.58.08 (UTC) ВС находилось на удалении 11 км от точки приземления, левее продолжения осевой линии ВПП 180 метров и на абсолютной высоте 2230 футов (510 метров относительно уровня ВПП), что свидетельствует о нахождении ВС на 82 метра ниже продолжения глиссады.

По расчетам, выполненным на основании полученной радиолокационной информации, в период времени с 14.57.47 до 14.58.08 (UTC) вертикальная скорость снижения ВС достигала максимальных значений 11 м/с.

В 14.58.09 (UTC) экипаж повторил указание диспетчера доложить захват курсового радиомаяка.

В 14.58.12 (UTC) диспетчер УВД выдал указание экипажу ВС о переходе на связь с АДВ Киев (Жуляны) «Жуляны Прибытие», указав частоту его работы 122,5.

При этом ВС находилось на удалении 10,8 км от порога ВПП и левее 120 м от продолжения ее осевой линии, 80 м ниже продолжения глиссады.

В 14.58.16 (UTC) экипаж подтвердил частоту работы АДВ Киев (Жуляны) «Жуляны Прибытие».

При этом ВС находилось на удалении 10 км от порога ВПП и ниже продолжения глиссады 80 метров и пересекало продолжение осевой линии ВПП с МПУ 120 градусов, начиная отклоняться вправо.

В период с 14:57:47 по 14:58:19 (UTC) вертикальная скорость снижения ВС составила 7,6 м/сек, что привело в дальнейшем к увеличению поступательной скорости ВС с 400 км/ч до 430 км/ч.

14.58.25 (UTC) экипаж ВС, согласно расчетам, выполненным на основании СОК Украэроруха, на удалении 9,6 км до порога ВПП, ниже продолжения глиссады 60 метров и правее продолжения осевой линии ВПП 300 метров вышел на частоте 122,5 МГц на связь с диспетчером «Жуляны ARRIVAL», который имел возможность по ПРЛ контролировать движение ВС в процессе выполнения захода на посадку по ILS.

***Примечание:** Дальнейший анализ движения ВС в горизонтальной и вертикальной плоскостях производился по данным СОК ПРЛ, т.к. эти средства с дальности 15 км позволяли более точно определить отклонения ВС от равносигнальных зон курса и глиссады при выполнении захода на посадку по ILS.*

***В вертикальной плоскости,** по разнице времени и высоты пролета километровых меток были определены вертикальные скорости снижения и отклонения ВС от глиссады снижения.*

***В горизонтальной плоскости** по разнице времени пролета километровых меток и разнице ЛБУ ВС от оси ВПП были определены: МПУ следования ВС между километровыми метками; расстояния, пройденные ВС с этими направлениями и скорость движения ВС на этих участках.*

По разнице времени пересечения ВС оси ВПП и по МПУ пересечения оси ВПП были определены углы разворотов ВС, угловые скорости разворотов, по значению которых по ранее определенным средним скоростям движения ВС были рассчитаны средние значения крена ВС в процессе выполнения разворотов.

Значения определенных параметров отображены на схемах «Траектория полета ВС ВЕ С90 рейса D-IBDH в вертикальной и горизонтальной плоскостях, выполнявшего заход на посадку по ILS на ВПП 08 а/д Киев (Жуляны) 09.12.07».

В 14.58.31 (UTC) диспетчер УВД сообщил экипажу ВС о его местоположении относительно продолжения осевой линии ВПП, подходе к глиссаде, значение фактического QNH на аэродроме Киев (Жуляны), фактической погоде на аэродроме Киев (Жуляны), миграции птиц в районе

аэродрома и запросил экипаж ВС о готовности к посадке с его фактического местоположения.

«Delta Delta Hotel, Zhuliany-approach, eight kilometres from touchdown, well right of track, approaching glidepath, QNH one zero one two, bird migration in the vicinity of the aerodrome, vertical visibility three zero meters, visibility niner hundred meters. Are you ready for landing from your position?»

Дельта Дельта Хотел, Жуляны Энпроуч, восемь километров от порога ВПП значительно правее оси, приближаетесь к глиссаде, QNH – 1012, в районе аэродрома перелет птиц, вертикальная видимость 30 метров, видимость 900. Вы готовы к посадке с вашего места положения?»

В этот момент времени ВС продолжает уклоняться вправо находясь в левом развороте.

По расчетам, выполненным на основании полученной радиолокационной информации, левый крен мог составлять 12-13 градусов, а угловая скорость 1,15 градусов в секунду.

В 14.58.38 (UTC) ВС находится в левом развороте для выхода на продолжение осевой линии ВПП, на траверзе FAP с максимальным отклонением 900 метров в правую сторону от оси ВПП и 35 м ниже глиссады. После чего отмечается набор высоты с вертикальной скоростью 2,8-3 м/с.

В 14.58.56 (UTC) экипаж подтвердил готовность к посадке, при этом ВС находилось 125 м выше глиссады.

В период с 14.58.56 до 14.59.07 (UTC) отмечается максимальная вертикальная скорость снижения ВС 19,5 м/с.

В 14.59.07 (UTC) диспетчер УВД информировал экипаж ВС о его местоположении относительно точки приземления 5 км, о положении относительно глиссады (на глиссаде) и сообщил о приближении к продолжению осевой линии ВПП.

В 14.59.12 (UTC) на удалении 4,5 от порога ВПП ВС, следуя с МПУ 56 градусов, в третий раз пересекает продолжение осевой линии ВПП, при этом ВС в течении 10 секунд находится практически на глиссаде.

По расчетам, выполненным на основании полученной радиолокационной информации, экипаж вводит ВС в правый разворот с креном 32 градуса и угловой скоростью 3,3 градуса в секунду.

В 14.59.14 (UTC) экипаж подтвердил прием информации, назвав свой сокращенный радиотелефонный позывной.

В 14.59.16 (UTC) диспетчер УВД сообщил экипажу ВС, что тот находится значительно левее продолжения осевой линии ВПП.

ВС находилось 260 м левее продолжения осевой линии ВПП и на 25 м выше глиссады, при этом удаление ВС составляло 4 км от порога ВПП.

По расчетам, выполненным на основании полученной радиолокационной информации, ВС находилось в правом развороте с креном, который мог составлять 32 градуса.

В 14.59.22 (UTC) ВС находилось на траверзе ДПРМ, с максимальным отклонением влево от продолжения оси ВПП 330 метров, абсолютная высота составляла 1210 футов (200 м относительно уровня ВПП), что на 20 м выше глиссады.

В 14.59.26 (UTC) диспетчер УВД запросил экипаж о готовности к посадке.

В 14.59.32 (UTC) диспетчер УВД выдал указание экипажу ВС об уходе на второй круг, на что ответа от экипажа ВС не было.

В 14.59.34 (UTC) ВС находясь в правом крене и снижаясь с вертикальной скоростью 18 м/с с МПУ125 пересекает в 4 раз продолжение осевой линии ВПП и на приборной скорости 220 узлов (407 км/ч) сталкивается с земной поверхностью на удалении 930 м от ДПРМ или 2590 от порога ВПП и правее продолжения ее осевой линии 48 метров.

Первое касание ВС с земной поверхностью произошло в точке с координатами в системе WGS-84 N5023578, E0302402,2 на высоте 174 м относительно уровня моря.

В 14.59.55 (UTC) диспетчер УВД дает команду РП на объявление сигнала «Тревога» и информирует о предполагаемом месте катастрофы 2,5 км от порога ВПП.

В 15.00.05 (UTC) РП объявил сигнал «Тревога» соответствующим службам аэродрома Киев (Жуляны).

3. ВЫВОДЫ

Комиссия пришла к выводу, что данное авиационное событие, согласно Приложения 13 к Конвенции Международной гражданской авиации и Национальных правил расследования, авиационных происшествий и инцидентов классифицируется как катастрофа, а так же:

По заключению инженерно-технической подкомиссии ВС и его системы, а также двигатели были в исправном состоянии и работали в штатном режиме.

3.2 Согласно расчетов выполненных группой расчетов и анализа анеродно-мембранные приборы, высотомеры и указатели скоростей были в исправном состоянии.

3.3. Согласно отчета группы метеорологического обеспечения, при выполнении полета ВС ВЕ С90В, условия сдвига ветра и обледенение отсутствовало и не могло повлиять на его аэродинамические характеристики.

3.4. Согласно выводов группы ОВД организация обслуживания воздушного движения, структура воздушного пространства, организация радиотехнического обеспечения соответствовали требованиям нормативных документов, действия персонала ОВД, работа наземных радиотехнических средств обеспечения полета воздушного судна не привели к возникновению авиационного происшествия и никаким либо образом не могли содействовать его возникновению.

3.5. Метеоусловия в период посадки по высоте облачности и дальности видимости на ИВПП (30м на - 900м) были ниже минимума аэропорта Киев (Жуляны), опубликованных в сборниках «Джеппесен» (771 фут или 212 футов по QFE на 1200м), по JAA Minimums (761 фут или 200 футов по QFE на 1000м RVR так как на аэродроме установлены огни малой интенсивности). Согласно стандартов и рекомендованной практике ИКАО такие условия погоды не

позволяли экипажу продолжать заход на посадку после прохождения дальности 4 мили или 7,4 км.

3.6. На основании выполненных расчетов по данным СОК группой расчета и анализа на конечном сегменте захода на посадку экипаж ВС значительно и неоднократно отклонялся по курсу и глиссаде. Максимальные значения отклонений составляли по курсу - до 900 метров, а по глиссаде – до 125 метров.

3.7. По заключению инженерно-технической подкомиссии выпуск шасси и механизация крыла была выпущена. По данным СОК выпуск производился на скоростях превышающих требования РЛЭ, а заход на посадку выполнялся на скоростях значительно больших чем рекомендовано ДОС 8168 и 4444 для конечного этапа захода на посадку для данной категории ВС.

3.8. КВС налетал в прошлом году 900 летных часов, что выше нормы годового налета действующего в Чешской республике.

3.9. Программа Flight Star 9.3.0.0. признана Чешским САА для планирования полетов с перевозкой пассажиров.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Катастрофа – столкновение исправного ВС Beech C90A, D-IBHN с препятствием, а в последующем с земной поверхностью в районе аэропорта Жуляны произошла в сочетании следующих факторов:

- попытка произвести командиром ВС посадку в метеоусловиях ниже опубликованных минимумов;
- в процессе выполнения захода на посадку в сложных метеорологических условиях на повышенных скоростях, командир допустил значительные отклонения, как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскостях, по курсу и глиссаде;
- допущение преждевременного снижения с большой вертикальной скоростью в районе ДПРМ, что привело в последующем к столкновению ВС с препятствиями и земной поверхностью.

5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

5.3. Отсутствует летная книжка КВС.

5.4. Тренировка КВС на Beech-90 для допуска к частным полетам в естественных (реальных) метеорологических условиях не проводится.

5.5. Согласно имеющимся актам инспектирования немецким экзаменатором, непрерывное выполнение полетов КВС на Beech-90 позволяет сделать формальный вывод о профессиональной подготовке КВС в соответствии с нормативными требованиями.

5.6. Последнее техническое обслуживание ВС было произведено в а/п Градец Кралове, документов о выполнении ТО не представлено.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

6.1 С учетом указанных недостатков Чешской стороне выработать рекомендации в соответствии с национальным авиационным законодательством при эксплуатации ВС частными пилотами любителями.

6.2. Управлению авиационных перевозок и лицензирования Госавиаадминистрации разработать комплекс мероприятий для предупреждения входа воздушных судов, необорудованных бортовыми средствами объективного контроля, в контролируемое пространство Украины.

6.3. Управлению авиационных перевозок и лицензирования Госавиаадминистрации организовать и провести внеочередные проверки организации работы АСК гражданских аэродромов Украины (возможность доступа соответствующего персонала и техники в любую точку зоны ответственности АСК, укомплектованность персоналом и техникой, прочее), урегулировать вопросы касательно взаимодействия, координации действий при проведении аварийно-спасательных работ, доступа на территорию аэропорта соответствующих подразделений МЧС.

6.4. Рассмотреть возможность обеспечения работы радиовещательной передачи на аэродроме Киев (Жуляны) как на русском так и на английском языках.

Председатель комиссии:

Уполномоченный представитель
Чешской республики

Овчинников О.В.

M. Pecnik

Заместитель председателя комиссии

Швец В.А.

Члены комиссии:

Лысов Н.Н.

Кондратенко Г.А.

Алексеев О.Н.

Дубров С.Б.

Гуцан Р.В.

Поникаревич Л.Г.

Овчинников В.М.

Баранов В.О.

Бандура А.А.

Шевченко В.В.

Коршук С.Н.

Катрич А.А.

Подберезско В.М.

Литредактор
С. Лобода