

ЗАТВЕРДЖЕНО:
наказ директора НБРЦА
від 24.07.2017р. №68

Інструкція

з категоризації подій під час розслідування авіаційних подій та інцидентів

1. Загальні положення

1.1. Ця Інструкція встановлює порядок і процедури категоризації подій, які розслідуються комісіями Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі - НБРЦА) або комісіями суб'єктів авіаційної діяльності під наглядом НБРЦА.

1.2. Категоризації підлягають усі події, за результатами розслідування яких складено звіт, а також події, які заносяться до бази даних НБРЦА. Категоризація подій здійснюється з використанням таксономії ADREP ІКАО.

1.3. Інструкція призначена і є обов'язковою до виконання для працівників НБРЦА.

Інструкція може використовуватися будь-яким суб'єктом авіаційної діяльності в якості методичного матеріалу під час внутрішніх розслідувань, а також при створенні та наповненні внутрішніх баз даних.

2. Терміни та визначення

У даній Інструкції терміни вживаються в такому значенні:

авіаційна подія - подія, пов'язана з експлуатацією повітряного судна, яка відбувається: у разі пілотованого повітряного судна у проміжок часу між посадкою будь-якої особи на борт повітряного судна з метою здійснити політ та часом, коли всі особи, які перебували на борту, залишили повітряне судно; у разі безпілотного повітряного судна з часу, коли повітряне судно готує рушити з місця для виконання польоту, до часу його зупинки після завершення польоту та вимкнення головної силової установки, під час якої:

а) будь-яка особа отримала тілесне ушкодження зі смертельним наслідком або тілесне ушкодження внаслідок:

перебування в цьому повітряному судні; або

безпосереднього контакту з будь-якою частиною повітряного судна, у тому числі частиною, що відділилася від повітряного судна; або

безпосереднього впливу струменя газів реактивного двигуна, крім тих випадків, коли тілесні ушкодження отримані внаслідок природних причин, нанесених самому собі, або нанесених іншими особами, або коли тілесні

ушкодження завдані безбілетним пасажиром, які переходять поза зонами, до яких звичайно відкрито доступ пасажиром та членам екіпажу;

б) повітряне судно зазнає пошкодження або відбувається руйнування його конструкції, у результаті чого:

порушується міцність конструкції, погіршуються технічні чи льотні характеристики повітряного судна, та

звичайно потребується значний ремонт або заміна пошкодженого компонента повітряного судна, за винятком відмови чи пошкодження двигуна, коли пошкоджено лише один двигун (у тому числі його капоти чи допоміжні агрегати), повітряні гвинти, закінцівки крила, антени, датчики, лопатки, пневматики, гальмівні пристрої, колеса, обтічники, панелі, стулки шасі, лобове скло, обшивка повітряного судна (наприклад, незначні вм'ятини чи пробоїни) або виникли незначні пошкодження лопатей несучого гвинта, лопатей хвостового гвинта, шасі та пошкодження, що викликані градом чи зіткненням з птахами (у тому числі пробоїни в обтічнику антени радіолокатора); або

в) повітряне судно зникає безвісти чи опиняється в місці, де доступ до нього абсолютно неможливий;

ідентифікатор - встановлене скорочення назви категорії події відповідно до таксономії ІКАО;

інцидент - подія, крім авіаційної події, що пов'язана з експлуатацією повітряного судна і впливає або може вплинути на рівень безпеки його експлуатації.

Примітка. Типи інцидентів, які представляють особливий інтерес для Міжнародної організації цивільної авіації з точки зору дослідження заходів з попередження авіаційних подій, зазначені в доповненні С до Додатка 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

серйозний інцидент - інцидент, обставини якого вказують на те, що мала місце висока імовірність авіаційної події під час експлуатації повітряного судна, який у випадку пілотованого повітряного судна відбувається з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт повітряного судна з метою здійснення польоту, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, залишили повітряне судно, або, у випадку безпілотного повітряного судна, відбувається з моменту, коли повітряне судно готове рушити з місця з метою виконання польоту, до моменту його зупинки в кінці польоту та вимкнення основної силової установки.

Примітка 1. Різниця між авіаційною подією і серйозним інцидентом полягає тільки в наслідках.

Примітка 2. Приклади серйозних інцидентів наводяться в доповненні С до Додатка 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

3. Мета категоризації подій

3.1. Категоризація подій призначена для виявлення і обліку найбільш критичних факторів для безпеки польотів з подальшим їх розподілом по групах. У цій Інструкції термін «подія» застосовується як для авіаційних подій та інцидентів, які як правило відрізняються лише ступенем тяжкості наслідків, так і для подій нижчого рівня, які заносяться до бази даних НБРЦА.

3.2. Кожна категорія події має власну назву і ідентифікатор, а також текстове визначення і опис того, як його використовувати, що дозволяє уповноваженому з розслідування чи державному інспектору встановити всі категорії під час кодування події і забезпечує одноманітність кодифікації.

3.3. Важливим елементом у визначенні категорії події є можливість існування кількох категорій для однієї події. Наприклад, у разі, якщо відбулася відмова двигуна, після чого настала втрата керування повітряним судном, то така подія буде включати в себе дві категорії.

4. Порядок присвоєння категорії події

4.1. Після завершення розслідування авіаційної події чи інциденту, під час складання звіту і підготовки висновків за результатами розслідування, уповноважений з розслідування, або сектор аналізу та попередження авіаційних подій НБРЦА визначають категорію (і) події.

4.2. Категоризація події здійснюється виходячи з висновків щодо причин авіаційної події чи інциденту, і є завершальним етапом після складання висновків і встановлення факторів, що вплинули на виникнення та наслідки події.

4.3. Для визначення категорії події, працівники НБРЦА керуються Додатком 1 до цієї Інструкції.

4.4. Після встановлення категорій події, інформація про них заноситься в остаточний звіт за результатами розслідування авіаційної події чи інциденту, який затверджується директором НБРЦА.

У разі, якщо розслідування інциденту проводилось суб'єктом авіаційної діяльності під наглядом НБРЦА, категорії події визначає державний інспектор сектору аналізу та попередження авіаційних подій НБРЦА (далі - відповідальний підрозділ).

4.5. Відповідальний підрозділ, крім підготовки інформації, яка буде додана до остаточного звіту, вносить присвоєну категорію події до бази даних НБРЦА і в звіті, що направляються до ІКАО.

4.6. Відповідальний підрозділ здійснює піврічний і річний аналізи інформації, внесеної до бази даних за відповідний період, і виявляє критичні елементи в системі безпеки польотів.

На підставі аналізу інформації складаються рекомендації щодо підвищення рівня безпеки польотів. Одним з найбільш важливих параметрів при визначенні критичних елементів в системі БП є категорія події.

4.7. Статистична інформація за категоріями подій, а також рекомендації, підготовлені за результатами аналізу критичних елементів, вносяться в піврічний і річний аналізи стану БП в Україні та надсилаються до Державіаслужби.

Перший заступник директора

І.В. Мішарін

Додаток 1
До Інструкції з категоризації
подій під час розслідування
авіаційних подій та інцидентів

| НАЗВА КАТЕГОРІЇ | Стор. |
|--|-------|
| НЕШТАТНИЙ КОНТАКТ ІЗ ЗЛІТНО-ПОСАДКОВОЮ СМУГОЮ (ARC) | 6 |
| РАПТОВИЙ МАНЕВР (AMAN) | 7 |
| АЕРОДРОМ (ADRM) | 7 |
| ЗБЛИЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН / ПОПЕРЕДЖЕННЯ TCAS / БОРТОВОЇ СИСТЕМИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗІТКНЕНЬ - ACAS / ПОРУШЕННЯ МІНІМУМІВ ЕШЕЛОНУВАННЯ / НЕБЕЗПЕЧНЕ ЗБЛИЖЕННЯ / ЗІТКНЕННЯ В ПОВІТРІ (MAC) | 9 |
| ОРГАНІЗАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ/ЗВ'ЯЗОК, НАВІГАЦІЯ, СПОСТЕРЕЖЕННЯ (ATM) | 10 |
| ЗІТКНЕННЯ З ПТАХАМИ (BIRD) | 10 |
| ПОДІЇ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З БЕЗПЕКОЮ В ПАСАЖИРСЬКОМУ САЛОНІ ПОВІТРЯНОГО СУДНА (CABIN) | 11 |
| ЗІТКНЕННЯ З ПЕРЕШКОДОЮ/ПЕРЕШКОДАМИ ПІД ЧАС ЗЛЬОТУ І ПОСАДКИ (STOL) | 11 |
| ЗІТКНЕННЯ (ЗАГРОЗА ЗІТКНЕННЯ) КЕРОВАНОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА ІЗ ЗЕМЛЕЮ (CFIT) | 12 |
| ЕВАКУАЦІЯ (EVAC) | 14 |
| ПОДІЇ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З ЗОВНІШНЬОЮ ПІДВІСКОЮ (EXTL) | 14 |
| ВИНИКНЕННЯ ПОЖЕЖІ/ДИМУ (НЕ ВНАСЛІДОК ІНШИХ ПОДІЙ) (F-NI) | 15 |
| ВИНИКНЕННЯ ПОЖЕЖІ/ДИМУ (ВНАСЛІДОК ІНШИХ ПОДІЙ) (F-POST) | 16 |
| ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПАЛИВОМ (FUEL) | 16 |
| ПОДІЇ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З БУКСИРУВАННЯМ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ПОВІТРЯМ (GTOW) | 17 |
| ЗІТКНЕННЯ З ОБ'ЄКТОМ НА ЗЕМЛІ (GCOL) | 18 |
| НАЗЕМНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ (RAMP) | 19 |
| ОБЛЕДЕНІННЯ (ICE) | 21 |
| ВТРАТА КЕРОВАНОСТІ – НА ЗЕМЛІ (LOC-G) | 22 |
| ВТРАТА КЕРОВАНОСТІ – У ПОЛЬОТІ (LOC-I) | 23 |
| ВТРАТА ПІДЙОМНОЇ СИЛИ ПІД ЧАС ПОЛЬОТУ ЗА МАРШРУТОМ (LOLI) | 25 |
| ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ НА МАЛИХ ВИСОТАХ (LALT) | 26 |
| МЕДИЧНІ ПОДІЇ (MED) | 27 |
| ПОМИЛКИ У НАВІГАЦІЇ (NAV) | 28 |
| ІНШЕ (OTHR) | 30 |
| ВИКОЧУВАННЯ ЗА МЕЖІ ЗПС (RE) | 31 |
| НЕСАНКЦІОНОВАНЕ ЗАЙНЯТТЯ ЗПС (RI) | 32 |
| ПОДІЇ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З АВІАЦІЙНОЮ БЕЗПЕКОЮ (SEC) | 33 |
| ВІДМОВА АБО НЕСПРАВНІСТЬ СИСТЕМ/КОМПОНЕНТІВ (НЕ СИЛОВОЇ УСТАНОВКИ) (SCF-NP) | 34 |
| ВІДМОВА АБО НЕСПРАВНІСТЬ СИСТЕМ/КОМПОНЕНТІВ (СИЛОВОЇ УСТАНОВКИ) (SCF-PP) | 35 |
| ПОТРАПЛЯННЯ В ЗОНУ ТУРБУЛЕНТНОСТІ (TURB) | 36 |
| НЕДОЛІТ/ПЕРЕЛІТ (USOS) | 37 |
| НЕНАВМИСНЕ ПОТРАПЛЯННЯ У МЕТЕОРОЛОГІЧНІ УМОВИ ПОЛЬОТІВ ЗА ПРИЛАДАМИ (UIMC) | 38 |

| | |
|---|----|
| НЕВІДОМО АБО НЕВИЗНАЧЕНО (<i>UNK</i>) | 39 |
| ДИКІ ТВАРИНИ (<i>WILD</i>) | 40 |
| ЗСУВ ВІТРУ АБО ГРОЗА (<i>WSTRW</i>) | 41 |

НЕШТАТНИЙ КОНТАКТ ІЗ ЗЛІТНО-ПОСАДКОВОЮ СМУГОЮ (ARC)

Будь-яка посадка або зліт з нештатним контактом із злітно-посадковою смугою

Порядок використання

- До цієї категорії належать такі події, як жорсткі/грубі посадки; посадки на підвищеній/заниженій швидкості; посадки зі зміщенням від осі ЗПС; посадки в умовах сильного бічного вітру (посадка «крабом»); посадки на носову опору шасі; удари об ЗПС закінцівками крил, гондолами двигунів або хвостовою частиною повітряного судна.
- Категорія також включає в себе випадки посадок із прибраним шасі. Однак, якщо причиною посадки з прибраним шасі стає відмова або несправність системи прибирання-випуску шасі або її компоненту, то подія кодується двома категоріями: ARC і SCF-NP.
- Категорія не використовується у випадках зіткнення із ЗПС після втрати керованості, наприклад, зіткнення із ЗПС після зльоту.
- Категорія не включає в себе події, пов'язані з руйнуванням шасі під час розбігу або пробігу, за винятком подій, перелічених вище.

ПРИМІТКА 1: У тексті цього документу термін «ЗПС» вживається у широкому значенні та включає ЗПС, льотні смуги, водні шляхи, підготовлені для посадки місця та злітно-посадкові майданчики (які можуть включати вертопалуби, дахи будівель, дороги, морські судна, поля) або інші ділянки для посадки.

ПРИМІТКА 2: До цієї категорії не належать такі події, як жорсткі/грубі посадки після спрацювання режиму аварійної авторотації поза межами аеродрому, коли не було наміру здійснити посадку до спрацювання даного режиму.

ПРИМІТКА 3: Категорія включає випадки ударів об поверхню ЗПС лопатями гвинтів під час зльоту та посадки. Проте, зіткнення при зльоті або

посадці з перешкодами, такими як дерева або споруди, кодуються категорією STOL (Зіткнення з перешкодами під час зльоту та посадки).

ПРИМІТКА 4: До категорії не належать випадки вимушених посадок планерів поза межами аеродрому.

РАПТОВИЙ МАНЕВР

(AMAN)

Навмисне різке маневрування повітряного судна екіпажем

Порядок використання.

- Категорія включає випадки навмисного маневрування повітряного судна, виконані з метою уникнення зіткнення із земною поверхнею, об'єктами / перешкодами, іншим повітряним судном або внаслідок попадання в складні метеорологічні умови (Примітка: навмисне маневрування є ключовим фактором віднесення до цієї категорії).
- Раптовий маневр також може стати наслідком втрати керування або відмови чи несправності системи/компоненту. В цьому випадку подія кодується двома категоріями (наприклад, AMAN і LOC-I, AMAN і SCF-NP або AMAN і SCF-PP).
- Раптовий маневр може також статися на землі (наприклад, застосування екстреного гальмування, різка зміна напрямку руху з метою уникнення зіткнення і т.д.).

АЕРОДРОМ

(ADRM)

Події, що пов'язані з недоліками проектування, обслуговування або функціонування аеродрому

Порядок використання:

Події можуть бути не пов'язані з експлуатацією повітряного судна (ПС).

Категорія включає:

- Недоліки/Проблеми, пов'язані з експлуатацією сертифікованих аеродромів та вертодромів, в частині:

- Злітно-посадкових смуг та руліжних доріжок
 - Будівель та споруд;
 - Аварійно-рятувальних служб;
 - Перешкод на приаеродромній території аеродрому;
 - Світлосигнального обладнання, маркування та аеродромних знаків;
 - Процедур, політики і стандартів.
- Недоліки, пов'язані з розчищенням і видаленням снігу і льоду з поверхонь аеродрому.
 - Закриті злітно-посадкові смуги, неправильно нанесене маркування злітно-посадкових смуг, наявність перешкод через проведення будівельних робіт, відмови світлотехнічного обладнання, обмеження аеродромними знаками і т.д.
 - Наслідки проектування аеродрому (див. поєднання категорій нижче).
 - Сторонні предмети на аеродромах і вертодромах (див. винятки нижче).
 - Несправність обладнання запуску планерів (див. поєднання категорій нижче).

Категорія НЕ включає:

- Наявність сторонніх предметів на непідготовлених або природних посадкових майданчиках, які кодуються як OTHR.
- Події, пов'язані з видаленням снігу і льоду з повітряного судна, які кодуються як RAMP.

Поєднання з іншими категоріями подій:

- Події, що пов'язані з негативними наслідками проектування аеродрому, слід кодувати за ADRM та за іншою подією, що сталася. Наприклад, розташування будівель та архітектура, що призводять до руйнувань від вітру біля землі, мають кодуватися як ADRM і WS/TRW або TURB в залежності від конкретного випадку.
- Якщо несправність обладнання запуску планерів стає причиною події, що задовольняє критеріям категорії GTOW, то слід кодувати ADRM і GTOW.

**ЗБЛИЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН / ПОПЕРЕДЖЕННЯ TCAS /
БОРТОВОЇ СИСТЕМИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗІТКНЕНЬ - ACAS /
ПОРУШЕННЯ МІНІМУМІВ ЕШЕЛОНУВАННЯ / НЕБЕЗПЕЧНЕ
ЗБЛИЖЕННЯ / ЗІТКНЕННЯ В ПОВІТРІ**

(MAC)

Небезпечне зближення в повітрі, спрацювання бортової системи попередження зіткнень у повітрі ACAS, порушення мінімумів ешелонування, які призвели (могли призвести) до виникнення загрози зіткнення або до зіткнення повітряних суден у повітрі

Порядок використання:

Категорія включає:

- Всі випадки зіткнення повітряних суден, коли обидва повітряних судна знаходяться у повітрі.
- Події, пов'язані з порушенням мінімумів ешелонування, які сталися внаслідок помилки в організації повітряного руху, або помилки екіпажу.
- Повідомлення про небезпечне зближення повітряних суден в повітрі.
- Підтвержені (не помилкові) спрацьовування TCAS/ACAS.

Категорія НЕ включає:

- Помилкові спрацьовування TCAS/ACAS, викликані технічними несправностями обладнання, які кодуються як SCF-NP.
- Порушення безпечного інтервалу між повітряним судном, що знаходиться в повітрі, та повітряним судном, що знаходиться на землі. Подія кодується як ATM, GCOL, NAV або RI, якщо вона відповідає критеріям та порядку використання цих категорій.

Поєднання з іншими категоріями подій:

- Подія кодується двома категоріями - MAC і NAV, якщо вона була обумовлена помилкою в навігації і відповідає порядку використання обох категорій.
- Подія кодується двома категоріями - MAC і ATM, якщо вона сталася через помилку в організації/обслуговуванні повітряним рухом і відповідає порядку використання обох категорій.

ОРГАНІЗАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ/ЗВ'ЯЗОК, НАВІГАЦІЯ, СПОСТЕРЕЖЕННЯ

(ATM)

Події, що пов'язані з організацією повітряного руху, зв'язку, навігації та спостереження

Порядок використання:

- Категорія включає відмови/несправності обладнання і помилки персоналу з обслуговування повітряного руху, недоліки/порушення процедур, політики, стандартів і функціонування засобів забезпечення зв'язку, навігації та спостереження.
- Як приклади можуть використовуватися виходи з ладу та помилки в обслуговуванні радіотехнічних засобів, навігаційного обладнання, помилки диспетчерів обслуговування повітряного руху та керівників польотів, відмови автоматизованих систем обслуговування повітряного руху, відмови у роботі локатора та навігаційного супутника.
- Події можуть бути не пов'язані з експлуатацією повітряного судна.

ПРИМІТКА: Категорія АТМ включає всі засоби, обладнання, персонал і процедури, що використовуються сертифікованими органами організації повітряного руху.

ЗІТКНЕННЯ З ПТАХАМИ

(BIRD)

Події, що пов'язані із зіткненням/загрозою зіткнення з птахом/птахами

Порядок використання:

- Подія може відбутися на будь-якому етапі польоту.

ПОДІЇ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З БЕЗПЕКОЮ В ПАСАЖИРСЬКОМУ САЛОНІ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

(CABIN)

Різні події в пасажирському салоні ПС при виконанні транспортних перевезень

Порядок використання:

Категорія включає в себе:

- Події, що пов'язані з розміщенням ручної поклажі, кисневими масками (додатковим киснем) або відсутністю/не функціонуванням аварійно-рятувального обладнання пасажирського салону.
- Випадкове спрацювання аварійно-рятувального обладнання.
- Травми людей під час перебування в пасажирському салоні повітряного судна (див. винятки нижче).

Категорія НЕ включає:

- Травми, що отримані внаслідок:
 - Потрапляння повітряного судна у зони грозової діяльності та/або зсув вітру, які кодуються як WSTRW;
 - Турбулентності (за винятком турбулентності, викликані зсувом вітру і / або грозою), яка кодується як TURB;
 - Навмисних дій (це самогубства, вбивства, акти насильства, калічницькі дії або лазерні атаки), які кодуються як SEC;
 - Події, пов'язані з обмороженням, які кодуються як ICE.
- Хвороби або випадки надання медичної допомоги хворим (не включає випадки травмування), які кодуються як MED.

Поєднання з іншими категоріями подій:

- Всі випадки необхідності надання термінової медичної допомоги слід кодувати в теперішній час як *MED*.

ЗІТКНЕННЯ З ПЕРЕШКОДОЮ/ПЕРЕШКОДАМИ ПІД ЧАС ЗЛЬОТУ І ПОСАДКИ

(CTOL)

Зіткнення з перешкодою/перешкодами під час зльоту або посадки при знаходженні ПС у повітрі

Порядок використання:

- Категорія використовується для всіх типів повітряних суден (за виключенням вертольотів) тільки в тих випадках, коли екіпаж, знаючи про місцезнаходження перешкоди, не витримав необхідну відстань від траєкторії польоту повітряного судна до перешкоди, щоб уникнути зіткнення.
- Категорія включає зіткнення з такими перешкодами, як зелені насадження, дерева, огороження, снігові замети, кабелі електроживлення, телеграфні дроти і антени, морські платформи і інші конструкції, наземні споруди і будівлі.
- Категорія включає зіткнення з перешкодами під час зльоту та посадки із зависанням.
- Категорія включає зіткнення з водними перешкодами при зльоті з води (наприклад, з хвилями, причальними тумбами, кораблями, плавцями).
- Категорія не використовується для подій, які кодуються як CFIT, та SCF-PP.

ЗІТКНЕННЯ (ЗАГРОЗА ЗІТКНЕННЯ) КЕРОВАНОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА ІЗ ЗЕМЛЕЮ

(CFIT)

Зіткнення/загроза зіткнення в польоті із землею / водною поверхнею або перешкодою без ознак втрати керування

Порядок використання:

- Застосовується тільки для подій, що мали місце під час етапів польоту (в повітрі).
- Включає в себе зіткнення з тими об'єктами, які підносяться над землею поверхнею (наприклад, вежі, дерева, лінії електропередач, опори канатних доріг, транспортні троси, кабелі електроживлення, телефонні лінії і антенні щогли).
- Події даної категорії можуть виникнути при польоті як в приладових, так і у візуальних метеорологічних умовах.
- Категорія включає в себе події внаслідок виникнення у членів льотного екіпажу зорових ілюзій або погіршення умов видимості (наприклад, візуальний захід на посадку у темний час доби при відсутності будь-

- яких візуальних орієнтирів, польоти вертольотів в умовах піщаної бурі або снігового вихору), в результаті чого повітряне судно здійснює керований політ в напрямку земної / водної поверхні або перешкод.
- Категорія не використовується, якщо втрачено керування повітряним судном (через дії екіпажу, метеорологічні умови або відмови обладнання). Подібні події кодуються як LOC-I.
 - Категорія не використовується для подій, пов'язаних з навмисним польотом на низькій висоті (наприклад, виконання авіаційно-хімічних робіт у безпосередній близькості до перешкод, виконання пошуково-рятувальних операцій близько до поверхні води або землі). Подібні події кодуються як LALT.
 - Категорія не використовується для подій, пов'язаних з навмисним польотом в напрямку земної поверхні керованого повітряного судна або навмисним зіткненням із землею безпілотних повітряних суден. Всі зіткнення з перешкодами при зльоті або посадці кодуються як STOL. Всі випадки суїциду кодуються як SEC. Відмови / несправності систем, обладнання, управління і контролю, що призводять до повної втрати керованості безпілотного повітряного судна, кодуються як SCF-NP або LOC-I.
 - Категорія не використовується для випадків недольоту / перельоту ЗПС, які кодуються як USOS.
 - До цієї категорії входить політ в напрямку землі під час переходу в горизонтальний політ.
 - Цю категорію не слід застосовувати для етапів зльоту і посадки вертольотів, крім випадків, коли відбувається політ в напрямку землі без індикації втрати керованості під час переходу в горизонтальний політ.

ЕВАКУАЦІЯ

(EVAC)

Події в яких: були травмовані люди під час евакуації; була проведена непотрібна евакуація; відмовило аварійно-рятувальне обладнання повітряного судна; евакуація посилила тяжкість наслідків події.

Порядок використання:

- Включає випадки травмування під час евакуації через аварійний вихід або основні двері пасажирського салону.
- Включає випадки, коли евакуація стала сама по собі авіаційної подією (по суті, якби не було евакуації, то не було б і події).
- Категорія включає випадки, коли евакуація була проведена без необхідності в ній через помилкову команду екіпажу або без неї.
- Застосовується тільки для пасажирських перевезень.
- Категорія включає випадки евакуації після вимушеної посадки на воду при виконанні однієї з перерахованих вище умов.

ПОДІЇ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З ЗОВНІШНЬОЮ ПІДВІСКОЮ

(EXTL)

Події, що пов'язані з виконанням зовнішніх завантажувально-розвантажувальних робіт.

Порядок використання:

- Категорія включає випадки, при яких зовнішній вантаж або підйомне обладнання зовнішньої підвіски (наприклад, трос, канат) ненавмисно торкається земної поверхні, води або перешкод.
- Категорія включає випадки, в яких вантаж або підйомне обладнання зовнішньої підвіски вдаряється, потрапляє в несучий або рульовий гвинт чи б'є по фюзеляжу вертольоту.
- Категорія включає випадки травмування наземного персоналу, який займається обробкою вантажу, в результаті контакту з падаючим або випадково скинутим вантажем.

- Категорія включає випадки травмування наземного персоналу, який здійснює зовнішні вантажно-розвантажувальні роботи, отримані на землі, в результаті впливу повітряного струменя несучого гвинта, працюючих двигунів або приведених в дію предметів.
- Категорія включає випадки, коли травми наземного персоналу отримані під час роботи із зовнішнім вантажопідйомним обладнанням (лебідки) для підйому і транспортування людей.
- Якщо підготовка до зовнішнього завантаження наземним персоналом вплинуло на подію, то подія кодується категорією RAMP.
- Відмови і несправності бортового вантажопідйомного обладнання або систем розчеплення (стравлювання) кодується категорією SCF-NP.

ВИНИКНЕННЯ ПОЖЕЖІ/ДИМУ (НЕ ВНАСЛІДОК ІНШИХ ПОДІЙ)

(F-NI)

Пожежа або дим всередині або на поверхні ПС в польоті або на землі, що не є наслідком інших подій.

Порядок використання:

- У цю категорію входить пожежа, що виникла у зв'язку з вибухом палива від випадкового джерела займання.
- Включає пожежу і дим, що виникли в результаті відмови/несправності систем/компонентів в кабіні екіпажу, пасажирському салоні або вантажному відсіку.
- Вибухи, не пов'язані з паливом, такі як вибух пневматика і руйнування гермошпангоута, класифікуються в рамках категорії SCF-NP.
- Пожежа/Дим, що виникли в результаті удару при катастрофі, кодуються за категорією F-POST.

ВИНИКНЕННЯ ПОЖЕЖІ/ДИМУ (ВНАСЛІДОК ІНШИХ ПОДІЙ)

(F-POST)

Пожежа або дим всередині або на поверхні ПС в польоті або на землі, що є наслідком інших подій.

Порядок використання:

- Категорія використовується тільки для випадків, в яких пожежа є фактором, що визначив наслідки події.
- Дана категорія використовується тільки в поєднанні з іншими категоріями. Наприклад, відмова/несправність системи/компоненту, яка спричинила пожежу, буде кодуватися як SCF-PP і F-POST або SCF-NP і F-POST.

ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПАЛИВОМ

(FUEL)

Зниження потужності однієї або декількох силових установок через нестачу палива, паливне голодування/порушення подачі палива, забруднене/некондиційне паливо, обледеніння впускного каналу карбюратора.

Порядок використання:

- Використовуються наступні визначення, пов'язані з паливом:
 - Виробіток палива: на повітряному судні немає палива, придатного для використання.
 - Паливне голодування/порушення подачі палива: на повітряному судні є паливо, що придатне для використання, але воно не надходить (в достатній кількості) до двигунів.
 - Засмічення: наявність в паливі кондиційного типу для даної силової установки (установок) будь-яких сторонніх речовин (наприклад, води, мастила, льоду, бруду, піску, комах).
 - Некондиційне паливо: паливо, яке надходить до силових установок (установки), є непридатним для використання (наприклад, паливо з октановим числом 80 в силовій установці, для якої необхідне паливо з октановим числом 100).
- Категорія включає випадки, коли льотний екіпаж або персонал з наземного обслуговування встановили, що проблеми з паливом виникли не в результаті технічних відмов. Перебої у подачі палива, викликані

механічними відмовами, кодуються у рамках категорій SCF-PP або SCF-NP.

- Категорія використовується також у випадках, коли некондиційне паливо викликає відмову силової установки (наприклад, кавітацію палива). В цьому випадку подію слід кодувати як FUEL, а не як SCF-PP.
- Категорія включає в себе випадки, коли був високий ризик браку пального, але фактично не було втрати потужності силової установки.

ПОДІЇ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З БУКСИРУВАННЯМ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ПОВІТРЯМ

(GTOW)

Передчасне, випадкове роз'єднання з необережності/недбалості або неможливість здійснити роз'єднання з повітряним судном, сплутування з буксирувальним тросом, втрата керування або зіткнення з літаком/лебідкою, що виступає в ролі буксира

Порядок використання:

- Категорія використовується як для випадків, коли повітряне судно буксирується лебідкою або іншим повітряним судном, так і для випадків, коли саме повітряне судно здійснює буксирування.
- Категорія використовується стосовно подій, що відбулися тільки на повітряних етапах польоту.
- Категорія включає втрату керування через потрапляння повітряного судна, що буксується, в турбулентність попутного повітряного потоку, і події, коли під час буксирування швидкість руху вітру виходить за межі допустимих обмежень.

ЗІТКНЕННЯ З ОБ'ЄКТОМ НА ЗЕМЛІ

(GCOL)

Зіткнення в процесі руління на зліт або після посадки.

Порядок використання:

- Категорія включає в себе випадки зіткнення з повітряним судном, людиною, транспортним засобом, перешкодою, будівлею, спорудою і т.д. на льотному полі.
- Випадки зіткнення на землі в результаті подій, що кодовані як RI, WILD або RAMP, виключені з даної категорії.

ПРИМІТКА: Руління включає наземне та повітряне руління вертольотів по призначених для цього руліжних доріжках (маршрутах руління).

НАЗЕМНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

(*RAMP*)

Події, що відбулися в процесі або в результаті виконання робіт з наземного обслуговування повітряного судна.

Порядок використання:

Категорія включає:

- Події, які трапляються під час обслуговування ПС, посадки/висадки пасажирів, завантаження вантажу.
- Події, пов'язані з посадкою і висадкою пасажирів під час зависання вертольоту.
- Недоліки, пов'язані з видаленням снігу / льоду з поверхонь повітряного судна (процедурою “de-icing”).
- Травмування людей внаслідок зіткнення з лопатями повітряного гвинта/несучого або рульового гвинта вертольоту/лопатею вентилятора.
- Події, пов'язані з виштовхуванням літака «хвостом вперед», буксируванням або рухом повітряного судна в зворотному напрямку за рахунок використання тяги власних двигунів.
- Події при наземному обслуговуванні, пов'язані з впливом реактивного струменя або повітряного потоку повітряного гвинта / несучого гвинта вертольоту.
- Помилки при виконанні робіт з підготовки і забезпечення вильоту, (наприклад, неправильне завантаження, не закриття дверей, люків, замків та інше), які призвели до виникнення подій.
- Категорія поширюється на всі зони підготовки повітряного судна до польоту (перон, виходи на посадку, місця швартування).
- Категорія застосовується до робіт на аеродромах, вертодромах, вертопалубах і на непідготовлених для обслуговування місцях.

Категорія НЕ включає:

- Зіткнення з перешкодами під час руху повітряного судна по перону за рахунок використання тяги власних двигунів – кодуються як GCOL (за винятком зіткнень під час руху повітряного судна в зворотному

напрямку за рахунок використання тяги власних двигунів, які кодуються в даній категорії).

Поєднання з іншими категоріями подій:

- Подія кодується двома категоріями RAMP і EXTL, якщо вона пов'язана з використанням зовнішньої підвіски при роботах з наземного обслуговування.

ОБЛЕДЕНІННЯ

(ICE)

Накопичення снігу, льоду, крижаного дощу або інею на поверхнях ПС, яке негативно вплинуло на керування ПС або його льотно-технічні характеристики.

Порядок використання:

- Категорія включає в себе випадки, пов'язані з обледенінням повітряного судна як в повітрі, так і на землі (події, пов'язані з виконанням процедури “de-icing”).
- Події, пов'язані з обледенінням впускного каналу карбюратора, кодуються як FUEL.
- Обледеніння лобового скла, яке обмежує видимість, також кодується в рамках цієї категорії.
- Категорія включає в себе випадки накопичення льоду на датчиках, антенах і інших зовнішніх поверхнях.
- Категорія включає в себе накопичення льоду на зовнішніх поверхнях, включаючи поверхні безпосередньо перед повітрозабірниками двигунів.

ВТРАТА КЕРОВАНОСТІ – НА ЗЕМЛІ

(LOC-G)

Втрата керованості повітряним судном в той час, коли повітряне судно знаходиться на землі.

Порядок використання:

- Категорія використовується тільки під час наземної експлуатації повітряного судна.
- Втрата керованості може бути наслідком забруднення ЗПС або руліжної доріжки (наприклад, дощем, снігом, льодом, сльотою).
- Втрата керованості на землі може статися в результаті подій інших категорій. Наприклад, LOC-G може бути результатом відмови або несправності системи/компоненту силової установки SCF-PP або HE силової установки SCF-NP, або маневру ухилення, здійсненого при несанкціонованому занятті ЗПС (RI), або появи тварин (WILD). У цих випадках подія кодується двома категоріями (наприклад, LOC-G і SCF-PP, LOC-G і SCF-NP, LOC-G і RI, LOC-G і WILD).
- Категорія не використовується у випадках, коли технічна відмова призвела до некерованості повітряного судна.
- Категорія також включає в себе події, що пов'язані з рулінням (переміщенням) вертольоту і виникненням автоколивань типу «земний резонанс».

ВТРАТА КЕРОВАНOSTI – У ПОЛЬOTI

(LOC-I)

Втрата керованості або відхилення від запланованого курсу ПС під час польоту.

Втрата керованості під час польоту – негативний наслідок відхилення від запланованого курсу. «Втрата керованості» може поширюватися лише на деякі з випадків ненавмисного відхилення.

Порядок використання:

- Використовується тільки для повітряних фаз польоту, під час яких керованість ПС була втрачена.
- Втрата керованості може відбутися під час польоту як в приладових метеорологічних умовах (ПМУ), так і у візуальних метеорологічних умовах (ВМУ).
- Втрата керованості під час польоту може відбутися в результаті навмисного маневру (наприклад, пов'язаного з виконанням вправ по втраті стійкості або введення в штопор повітряного судна)
- У дану категорію включені події, що викликані зміною конфігурації ПС (наприклад, положення закрилків, передкрилків, бортових систем, ін.), а також втратою стійкості вертольотом внаслідок перехльосту лопатей.
- Випадки звалювання вважаються втратою керованості і включаються в цю категорію.
- Події з вертольотами, які призводять до просідання через втрату потужності (вихрове кільце) або просідання через надлишкове збільшення кроку несучого гвинта при працюючих двигунах кодуються в цій категорії і в категорії ARC, якщо події сталися під час стандартної посадки або зльоту.
- Втрата керованості, що пов'язана з виконанням робіт на вертольотах з зовнішньої підвіскою, кодуються двома категоріями: LOC-I і EXTL.
- Категорія включає в себе події з вертольотами типу «Втрата ефективності рульового гвинта».
- Категорія включає в себе втрату керованості під час зниження на режимі авторотації несучого гвинта в навчальних цілях або в результаті особливого випадку в польоті.

- Категорія включає в себе випадки автоколювань в польоті, викликані діями пілотів або внаслідок інших причин.
- Для подій з безпілотними повітряними суднами в дану категорію включені відхилення від заданої траєкторії польоту, що пов'язані з очікуваною або неочікуваною втратою каналу зв'язку. Однак, якщо втрата каналу зв'язку є прямим результатом відмови або несправності системи/компоненту, то подія кодується тільки як SCF-NP.
- Події, пов'язані із втратою керованості через обледеніння, кодуються двома категоріями: LOC-I і ICE.
- Якщо втрата керованості є прямим результатом відмови або несправності системи/компоненту, то подія кодується тільки як SCF-NP або SCF-PP. Однак, втрата керованості може слідувати за менш серйозними (короткочасними) відмовами системи/компоненту, в цьому випадку подія класифікується двома категоріями: LOC-I і SCF-NP або LOC-I і SCF-PP.
- Події, що пов'язані з польотом в умовах погіршеної видимості (наприклад, захід на посадку при повній або частковій відсутності видимості), в яких кероване повітряне судно зіткнулося із землею або водною поверхнею, або перешкодою, кодуються тільки як CFIT, а не LOC-I.

ВТРАТА ПІДЙОМНОЇ СИЛИ ПІД ЧАС ПОЛЬОТУ ЗА МАРШРУТОМ

(LOLI)

Вимушена посадка під час польоту за маршрутом внаслідок втрати підйомної сили.

Порядок використання:

- Категорія використовується тільки для літальних апаратів, які використовують статичну підйомну силу, щоб зберегти або збільшити висоту польоту, а саме: планери, дельтаплани і параплани, вільні аеростати та дирижаблі.
- Слід враховувати всі форми статичної підйомної сили, включаючи атмосферну підйомну силу, а саме: з орографічних, термальних зон, гірських потоків і потоків із зон конвергенції, а також підйомну силу, що породжується газами, легшими за повітря, або гарячим повітрям.
- Крім того, в категорію включено події з мотodelьтапланами і парапланами з парамоторами, коли вони експлуатуються в умовах статичної атмосферної підйомної сили, і двигун не може бути запущений.
- Якщо ПС летіло навмисно на малій висоті відносно земної поверхні, то подія кодується як LALT, а не LOLI (типові випадки відбуваються з планерами на змаганнях).

ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ НА МАЛИХ ВИСОТАХ

(LALT)

Зіткнення або загроза зіткнення з перешкодами/об'єктами/земною поверхнею під час польоту навмисно близько до земної поверхні (за винятком етапів зльоту і посадки).

Порядок використання:

- Термін «земна поверхня» включає в себе водну поверхню, рослинність, гори і інші природні і штучні перешкоди на поверхні землі (води).
- Категорія включає в себе події, що сталися під час виконання показових польотів; маневрів на малій висоті; акробатичних польотів; екскурсійних польотів; демонстраційних польотів; повітряного інспектування; мінування лавин; підйому або перевезення людей; операцій з пошуку і рятування; авіаційних робіт; експлуатації вертольоту навмисно поблизу перешкод під час авіаційних робіт; і польоту літака в низьких швидко рухомих хмарах (пірнання в умовах низької видимості).
- Категорія включає в себе навмисне маневрування в безпосередній близькості від перешкод, гір, каньйонів, та інші подібні польоти, при яких аеродинамічні характеристики повітряного судна недостатні, щоб уникнути зіткнення.
- Якщо мала місце втрата керованості при виконанні польотів на малій висоті, подія кодується двома категоріями: LOC-I і LALT.

ПРИМІТКА: З цієї категорії виключається фаза руління вертольотів на призначених руліжних доріжках.

МЕДИЧНІ ПОДІЇ (*MED*)

Події, що пов'язані з втратою працездатності осіб, які перебувають на борту повітряного судна.

Порядок використання:

Категорія включає в себе:

- Втрата працездатності членами екіпажу через хворобу.
- Необхідність надання швидкої медичної допомоги будь-якій особі на борту повітряного судна, включаючи пасажирів і екіпаж.

Категорія НЕ включає в себе:

- Травми, що отримані під час льотної експлуатації. Травми кодуються як:
 - *WSTRW* – травми в результаті потрапляння в грозу або зсув вітру;
 - *TURB* – травми в результаті потрапляння в турбулентність (за винятком турбулентності, що викликана зсувом вітру та/або грозою);
 - *SEC* – травми в результаті навмисних дій (самогубство, вбивство, акти насильства або заподіяння шкоди самому собі);
 - *CABIN* - будь-які травми на повітряному судні, що отримані не в результаті перерахованих вище подій, такі як розтягнення зв'язок, порізи або опіки в результаті експлуатації обладнання та устаткування пасажирського салону (в результаті падіння багажу, несправності кухонного обладнання і т.і.).
- Травми, тимчасова сліпота або інша втрата працездатності в результаті лазерних атак, які кодуються як *SEC*.

Поєднання з іншими категоріями подій:

- Випадки необхідності надання термінової медичної допомоги особі, яка не є членом льотного екіпажу, або є пацієнтом, що підлягає медичній евакуації, кодувалися як *CABIN* до жовтня 2013 року. Всі випадки необхідності надання термінової медичної допомоги слід кодувати в теперішній час як *MED*.

ПОМИЛКИ У НАВІГАЦІЇ

(NAV)

Події, що пов'язані з неправильною навігацією ПС на землі або в повітрі

Порядок використання:

Категорія включає в себе:

- Помилки в навігації, викликані використанням помилкових чи недостовірних аеронавігаційних даних або неправильним програмуванням навігаційних систем ПС.
- Порушення порядку використання повітряного простору в результаті неправильної навігації, незнання свого місця розташування, неправильного планування або недотримання процедур використання повітряного простору.
- Нездатність точно витримувати (контролювати) навігаційні сигнали (бічні або вертикальні).
- Відхилення від заданої висоти/ешелону польоту (див. винятки нижче).
- Невиконання вказівок органу ОПП або опублікованих процедур (SID/DP, STAR, схем заходу на посадку, візуальних процедур).
- Недотримання обмежень при переміщенні по льотному полю, в тому числі:
 - Руління або буксирування повітряних суден по непризначеній РД або ЗПС (див. Поєднання категорій подій нижче);
 - Руління або виконання інших операцій в зонах аеродрому, що заборонені або мають обмеження по використанню (вантажні стоянки, стоянки авіації загального призначення, стоянки державної авіації, руліжні доріжки і ЗПС, що мають обмеження за розмахом крила і масою літака і т.д.);
 - Злети, перервані злети або посадки на руліжні доріжки, на непризначену або закриту ЗПС (див. Винятки нижче).
 - Заходи на посадку або посадки на непризначені ЗПС або аеродроми.

- Сходження з руліжної доріжки (крім випадків втрати керованості на землі або навмисного сходження з руліжної доріжки, з метою уникнення зіткнення).

Категорія НЕ включає:

- Навмисні відхилення, що здійснюються командиром повітряного судна в результаті особливих ситуацій в польоті.
- Відхилення від заданої висоти або курсу, з метою уникнення зіткнення (зближення) з іншим повітряним судном в результаті його візуального виявлення або відповідно до сигналів TCAS (кодується як MAC).
- Відхилення від заданого ешелону (висоти) або повітряної траси в результаті зсуву вітру або турбулентності (кодується як WSTRW або TURB відповідно).
- Бічні і вертикальні відхилення, що виникають в результаті втрати керованості ПС в польоті (кодується як LOC-I).
- Сходження з РД через втрату керованості на землі (кодується як LOC-G).
- Сходження з РД для уникнення зіткнення з перешкодою на землі (кодується як AMAN)
- Злети, перервані злети, посадки або заходи на посадку на зайняту ЗПС через помилки ОПР (кодується як ATM (і MAC, якщо це призвело до порушення ешелонування).
- Помилки навігації, що допущені при переміщенні по аеродрому транспортних засобів або людей (кодується як RI, якщо помилка навігації сталася в результаті помилкового зайняття ЗПС людьми або транспортними засобами; кодується як RAMP, якщо помилка відповідає порядку використання категорії RAMP).

Поєднання з іншими категоріями подій:

- Подія кодується двома категоріями: NAV і MAC, якщо помилка аеронавігації спричинила небезпечне зближення в повітрі (AIRPROX)/порушення ешелонування.
- Будь-яка помилка в навігації кодується двома категоріями NAV і RI, якщо відповідає порядку використання категорії RI, в тому числі для

злетів/посадок без дозволу персоналу ОПР, злетів/посадок з/на непризначену ЗПС/ і аеродром.

- Якщо помилка в навігації сталася під час буксирування або виштовхування літака «хвостом вперед», то подія кодується двома категоріями: NAV і RAMP.

ІНШЕ

(OTHER)

Будь-яка подія, що не кодується за будь-якою іншою категорією.

ВИКОЧУВАННЯ ЗА МЕЖІ ЗПС

(RE)

Бічне або поздовжнє викочування повітряного судна за межі злітно-посадкової смуги.

Порядок використання:

- Застосовується тільки для етапів зльоту або посадки.
- Викочування може бути навмисним або ненавмисним. Наприклад, свідоме відхилення для уникнення зіткнення через несанкціоноване зайняття ЗПС. В цьому випадку подія кодується двома категоріями.
- Категорія RE використовується у всіх випадках, в яких повітряне судно викотилося за межі злітно-посадкової смуги/вертолітного майданчика/вертопалуби, навіть якщо викочування було наслідком іншої події.

НЕСАНКЦІОНОВАНЕ ЗАЙНЯТТЯ ЗПС

(RI)

Будь-яка подія на аеродромі, що пов'язана з несанкціонованим зайняттям повітряним судном, транспортним засобом або людьми частини льотного поля, що призначена для зльоту і посадки повітряних суден.

Порядок використання:

- За визначеннями, що наведені у документах ІКАО: Дос 4444 «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху» та Дос 9870 «Керівництво з попередження несанкціонованих виїздів на ЗПС».

Категорія НЕ включає в себе:

- Події на непідготовлених (необладнаних) посадкових майданчиках.
- Події, що пов'язані з присутністю тварин чи птахів на злітно-посадковій смузі, які кодуються як WILD або BIRD відповідно.

Поєднання з іншими категоріями подій:

- Використовуються категорії RI і NAV для несанкціонованих виїздів на ЗПС в результаті неправильної навігації повітряного судна на аеродромі, або злетів, перерваних злетів або посадок на непризначену злітно-посадкову смугу.
- Використовуються категорії RI і ATM для несанкціонованих виїздів на ЗПС в результаті помилок ОПР.
- Використовуються категорії RI і MAS, якщо несанкціоноване зайняття призвело до зближення/порушення ешелонування в повітрі.

ПОДІЇ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З АВІАЦІЙНОЮ БЕЗПЕКОЮ

(SEC)

Кримінальні дії/акти порушення авіаційної безпеки, що призводять до подій або інцидентів (відповідно до Додатку 13 ІКАО).

Примітки щодо використання:

- Хоча дії, пов'язані з порушенням авіаційної безпеки, можуть призвести до авіаційних подій, що визначені Додатком 13 ІКАО, деякими організаціями вони не вважаються авіаційними подіями. Незважаючи на це, ці події мають однакові наслідки в тому, що вони можуть призвести до серйозного травмування або смерті особи (осіб) та/або значного пошкодження ПС. З цих причин їх відносять до категорії подій, що пов'язані з авіаційною безпекою, виключно з метою їх запобігання.
- Приклади включають в себе: а) захоплення та/або викрадення ПС; б) втручання у роботу членів екіпажу (тобто, некеровані пасажири); в) втручання в керування ПС; г) безпека перону/ЗПС/руліжної доріжки; д) саботаж; е) самогубство; є) військові дії.

ВІДМОВА АБО НЕСПРАВНІСТЬ СИСТЕМ/КОМПОНЕНТІВ (НЕ СИЛОВОЇ УСТАНОВКИ)

(SCF-NP)

Відмова або несправність системи або компонентів ПС за винятком силової установки.

Порядок використання:

- Якщо відмова призводить до повної втрати керованості повітряним судном, він кодується тільки як SCF-NP, але не як втрата керованості в польоті (LOC-I) або на землі (LOC-G). Проте, якщо відмова не призводить до некерованості повітряного судна, але призводить до втрати керованості, подія кодується двома категоріями: SCF-NP і LOC-I або SCF-NP і LOC-G.
- Категорія включає в себе відмови і несправності систем управління несучим гвинтом і рульовим гвинтом вертольоту, системи приводів та системи управління польотом.
- Категорія включає в себе помилки і відмови програмного забезпечення та баз даних.
- Категорія включає в себе частини або елементи не силової установки, що відділилися від повітряного судна.
- Щодо безпілотних повітряних суден, категорія включає в себе відмову або несправність наземних, передавальних або встановлених на ПС систем зв'язку чи їх компонентів або систем передачі даних чи їх компонентів.
- Категорія включає в себе відмови/несправності обладнання систем наземного запуску та системи відновлення.
- Категорія включає в себе всі відмови/несправності, в тому числі і ті, що пов'язані або спричинені порушеннями технічного обслуговування.

ВІДМОВА АБО НЕСПРАВНІСТЬ СИСТЕМ/КОМПОНЕНТІВ (СИЛОВОЇ УСТАНОВКИ)

(SCF-PP)

Відмова або несправність системи або компонентів силової установки.

- Якщо відмова призводить до повної втрати керованості повітряним судном, подія кодується тільки як SCF-PP, але не як втрата керованості в польоті (LOC-I) або втрата керованості на землі (LOC-G). Проте, якщо відмова не робить повітряне судно некерованим, але призводить до втрати керованості, то подія кодується двома категоріями: SCF-PP і LOC-I або SCF-PP і LOC-G.
- Категорія включає в себе відмови і несправності наступних елементів: повітряний гвинт, система управління повітряним гвинтом, реверсивний пристрій, система керування силовою установкою.
- Включає в себе частини або елементи силової установки, що відокремилися від силової установки.
- Включає в себе всі відмови/несправності, включаючи ті, що спричинені проблемами техобслуговування або пов'язані з ними.
- Відмови і несправності системи управління і приводу несучого гвинта і рульового гвинта вертольоту кодуються як SCF-NP, але не як SCF-PP.
- За категорією FUEL, а не SCF-PP, кодуються наступні проблеми силової установки, що відносяться до палива: підвищена витрата палива, паливне голодування/погане управління подачею палива; забруднення палива; некондиційне паливо; обледеніння карбюратора і вхідного пристрою.

ПОТРАПЛЯННЯ В ЗОНУ ТУРБУЛЕНТНОСТІ

(TURB)

Потрапляння в зону турбулентності під час польоту.

Порядок використання:

- Включає випадки потрапляння в турбулентність ясного неба, орографічну гірську хвилю, механічну турбулентність та/або турбулентність, що пов'язана з хмарами.
- Категорія також включає потрапляння у вихровий слід.
- Польоти в зоні турбулентності, що пов'язана зі зсувом вітру або грозою, кодуються як WSTRW.
- Включає турбулентність, в яку потрапляє повітряне судно при виконанні польотів навколо/поблизу будівель, споруд та об'єктів.

НЕДОЛІТ/ПЕРЕЛІТ

(USOS)

Приземлення за межами поверхні злітно-посадкової смуги/вертолітного майданчика/вертопалуби.

Порядок використання:

- Недоліт/переліт ЗПС/вертолітного майданчика/вертопалуби відбувається в безпосередній близькості від ЗПС/вертолітного майданчика/вертопалуби і включає приземлення поза встановленими межами, а також будь-яку подію, під час якої шасі торкається поверхні за межами ЗПС/вертолітного майданчика/вертопалуби.
- Аварійні посадки поза межами аеропорту не включаються до цієї категорії.
- Категорія використовується для подій, що відбулися на етапі посадки.
- Категорія включає в себе випадки приземлення поза встановленими межами вертодромів, вертопалуб та інших визначених ділянок льотного поля, які використовуються повністю або частково для прибуття, відправлення і руху по їх поверхні вертольотів (не включає в себе вертолітні невідготовлені або природні посадкові майданчики).

НЕНАВМИСНЕ ПОТРАПЛЯННЯ У МЕТЕОРОЛОГІЧНІ УМОВИ ПОЛЬОТІВ ЗА ПРИЛАДАМИ (UIMC)

Ненавмисний політ в метеорологічних умовах польотів за приладами (ПМУ).

Порядок використання:

- Категорія може використовуватися, як попередник категорій CFIT, LOC-I або LALT.
- Категорія застосовується, якщо пілот виконував політ за правилами візуальних польотів (ПВП), визначеними в Додатку 2 ІКАО – Правила польотів, і з будь-якої причини він ненавмисно потрапив в метеоумови польотів за приладами.
- Категорія використовується тільки у випадках, якщо сталася втрата візуального контакту з орієнтирами.
- Категорія використовується тільки у випадках, якщо пілот не має відповідної кваліфікації, або повітряне судно не було обладнане для польотів в метеоумовах польотів за приладами.

НЕВІДОМО АБО НЕВИЗНАЧЕНО

(UNK)

Відсутність достатньої інформації для категоризації подій

Порядок використання:

- Включає випадки, коли повітряне судно є зниклим без вісті.
- Категорія включає в себе події, щодо яких недостатньо інформації або очікується додаткова інформація, яка дозволить надалі віднести подію до однієї з категорій.

ДИКІ ТВАРИНИ

(WILD)

Зіткнення, небезпека зіткнення або маневр ухилення ПС від зіткнення з тваринами в зоні маневрування аеродрому або вертолїтного майданчика/вертопалуби.

Порядок використання:

- Категорія включає в себе випадки зіткнень з тваринами на злітно-посадковій смузі, що використовується, або в будь-якій іншій зоні маневрування аеродрому.
- Категорія включає в себе випадки, коли екіпажем виконується маневр з ухилення, що призводить до зіткнення поза межами зони маневрування аеродрому або до інших наслідків (наприклад, руйнування шасі).
- Зіткнення з тваринами можуть відбутися в контрольованих або неконтрольованих аеропортах, а також на непідготовлених/природних посадкових майданчиках.
- Категорія НЕ включає в себе зіткнення з птахами, які кодуються як BIRD.

ЗСУВ ВІТРУ АБО ГРОЗА

(WSTRW)

Політ в умовах зсуву вітру або грози.

Порядок використання:

- Категорія включає в себе політ в умовах зсуву вітру або грозової діяльності.
- Категорія включає в себе події, пов'язані з градом.
- Категорія включає в себе події, пов'язані з попаданням блискавки.
- Категорія включає в себе події, пов'язані зі зливовим дощем (не тільки в умовах грозової діяльності).
- Випадки обледеніння і польоту в умовах турбулентності кодуються двома категоріями: ICE і TURB.