



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**
Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій

18.12.2017 № 3.2.14-156

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у листопаді 2017 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Листопад 2017 року	2017 рік ¹	2016 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2017 рік	2016 рік	2017 рік	2016 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії		1					
1.3	Серйозні інциденти		2	4				
1.4	Інциденти	3	36	21				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи		2		2			
2.2	Аварії		1	4				
2.3	Серйозні інциденти		1					
2.4	Інциденти		1					
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України							
3.1	Катастрофи		2					
3.2	Аварії		2	4				
3.3	Серйозні інциденти		3	4				
3.4	Інциденти	3	37	18				
3.5	Всього	3	44	29				

¹ станом на 1 грудня

Загальна кількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, подій з іноземними ПС, що сталися в Україні та подій з ПС АЗП

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій*			Кількість постраждалих*			
		Листопад 2017 року	2017 рік	2016 рік	Загинуло		Травмовано	
					2017 року	2016 року	2017 року	2016 року
1	Надзвичайні події	4	30	2				
2	Пошкодження ПС		1					
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А	3/1		6			
		СІ/Інц		0/1				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	2/1	1/0	2	1	1	
		СІ/Інц						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	2	61	38				
6	Всього				7	1	1	

* станом на 1 грудня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у листопаді 2017 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, сталося 3 інциденти під час виконання транспортних перевезень та 2 надзвичайні події.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 2 події.

1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 06.11.17 о 12:30 при виконанні рейсу без вантажу за маршрутом Абу-Дабі – Аль-Айн (ОАЕ) на літаку Іл-76ТД UR-BXQ авіакомпанії «Максимум Ейрлайнс», екіпаж звернув увагу на ускладнене переміщення РУД СУ№ 1. Політ та посадку виконано без зауважень. При зарулюванні на стоянку екіпаж не зміг штатно вимкнути СУ№ 1 з причини неможливості фізичного переміщення РУД. Двигун було вимкнено за допомогою пожежного крану. При огляді ПС виявлено відсутність лівої задньої ступки капоту СУ№ 1 та пошкодження правого заднього капоту. Також виявлено сліди крові птаха на закрилку в районі другого обтікача.

Після прибуття на місце події, повноважний орган з розслідування ОАЕ класифікував дану подію як інцидент і проінформував Національне бюро, що не буде проводити розслідування даної події без пояснення причин. За погодженням з Національним бюро, розслідування даного інциденту проведено експлуатантом - авіакомпанією «Максимум Ейрлайнс», в рамках СУБП авіакомпанії. Звіт за

результатами розслідування надано ДАСУ та повноважним органам з розслідування ОАЕ та України.

1.1.2. 15.11.17 о 12:05 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу AUI 079 за маршрутом Бориспіль - Івано-Франківськ на літаку E-145 UR-DPB авіакомпанії «Роза Вітрів», під час заходження на посадку з відстані 5 км, екіпаж прийняв рішення вийти на друге коло з причини нестабільної роботи системи ILS. Після виконання процедури повторного заходження, о 12:14 виконана благополучна посадка в аеропорту Івано-Франківськ на ЗПС 10.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

1.1.3. 24.11.17 при виконанні літерного рейсу UKN 1106 за маршрутом Брюссель-Бориспіль на літаку A-319 UR-ABA авіакомпанії ДАП «Україна», після злету сталася відмова системи прибирання шасі (L/G SHOCK ABSORBER FAULT). Через хвилину працездатність системи поновилася.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

1.3. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

1.3.1. 01.11.17 о 17:01 при виконанні рейсу WRC 105 за маршрутом Бориспіль-Дніпро на літаку E-145 UR-DNT авіакомпанії «Роза вітрів», при зниженні з ешелону FL 110, КПС доповів про короткочасне засліплення лазерним променем зеленого кольору зі сторони південного мосту м. Дніпро. О 17:13 виконана благополучна посадка в аеропорту Дніпро.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводилося.

1.3.2. 18.11.17 о 01:51 при виконанні рейсу UKM 202 за маршрутом Бейрут(Ліван)-Жуляни на літаку B-735 UR-CNE авіакомпанії «Українсько-середземноморські авіалінії», після посадки на ЗПС 26, КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору на посадковій прямій з лівої сторони на відстані 2-3 милі від точки приземлення.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводилося.

2. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

2.1. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

2.1.1. 25.11.17 о 16:30 при виконанні пасажирського рейсу LOT 763 за маршрутом Варшава-Львів на літаку B-734 SP-LLE авіакомпанії «LOT» (Польща), КПС доповів про засліплення лазерним променем. На момент події ПС знаходилося на азимуті 290° та відстані 20 км. О 16:40 UTC виконана благополучна посадка на аеродромі Львів.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводилося.

2.1.2. 28.11.2017 о 21:09 при виконанні рейсу DLH 2546 за маршрутом Мюнхен-Бориспіль на літаку A-320 D-AIUY авіакомпанії «DHL» під час

заходження на посадку на ЗПС 18L, на відстані 15 км від точки торкання ЗПС, екіпаж доповів про засліплення лазерним променем.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводилося.

3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.1. 18.11.17 о 08:50 від чергового спостерігача ВПС Кучургани отримано інформацію про візуальне спостереження о 08:48 польоту двох мотодельтапланів на висоті до 1000м в районі н.п. Кучургани Одеської області. О 09:02 інформацію було передано оперативному черговому Одеської прикордонної служби та оперативного чергового МВС н.п. Роздільна. О 09:30 на місце події виїхала група швидкого реагування, прибувши до визначеного місця, група спостерігала політ одного мотодельтаплану. О 09:45 мотодельтаплан з реєстраційним знаком UR-PFOX, здійснив посадку поблизу н.п. Кучургани де і був затриманий. Пілот – громадянин України. Мотодельтаплан належить громадській організації Воєнно-патріотичний авіаційно-спортивний клуб «Форсаж». Засобами радіолокаційної розвідки радіотехнічних підрозділів даний літальний апарат не спостерігався. Інформування відповідних органів управління Повітряних Сил ЗСУ, органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідними користувачами повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось. Порушені вимоги пункту 83 Розділу 5 Положення про використання повітряного простору України затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401.

Розслідування ППВППУ проводить Національне бюро.

4. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

4.1. КАТАСТРОФИ

4.1.1. 13.09.2017 о 14:35 при виконанні авіаційно-хімічних робіт в районі села Скибинці, Погребищенського району, Вінницької області, на вертольоті Мі-2 UR-VAM ТОВ «Авіакомпанія Меридіан», власник ПС ДАП «Універсал-Авіа», перед зльотом під хвостовий гвинт вертольоту потрапила людина (агроном), внаслідок чого отримала ушкодження несумісні з життям. Обидві лопаті хвостового гвинта були зруйновані.



Згідно з висновком комісії з розслідування, причиною авіаційної події з вертольотом Мі-2 UR-VAM стало самостійно прийняте рішення потерпілої особи почати рух у напрямку вертольоту, гвинти якого оберталися, попри очевидну небезпеку і без дозволу авіатехніка, порушуючи правила безпеки праці, що

призвело до зіткнення постраждалої особи з хвостовим гвинтом, в результаті якого постраждалий отримав травми не сумісні з життям. Супутнім фактором даної події, стала наявність в крові потерпілого алкоголю, рівень якого відповідав середньому ступеню сп'яніння на момент настання смерті.

Фактор: людський.

Категорія: РAMP (Наземне обслуговування).



*Більш детально з обставинами катастрофи можна ознайомитись в остаточному [звіті](#) на веб-сайті.



Рекомендації:

Державіаслужбі України:

- Посилити контроль за відповідністю та підготовкою профільних авіакомпаній до виконання АХР згідно чинних нормативно-правових документів;
- Переглянути вимоги щодо нанесення попереджувальних знаків та надписів на ПС, в місцях, які становлять безпосередню небезпеку життю та здоров'ю обслуговуючого персоналу відповідно до ГОСТ 12.4.026-76 «Цвета сигнальные и знаки безопасности»;
- Здійснити перегляд нормативно-правових документів, які регламентують правила виконання АХР щодо їхньої актуальності, та відповідності чинному законодавству України.

ТОВ «Авіакомпанія «Меридіан»:

- Вивчити з льотним та інженерно-технічним персоналом авіакомпанії результати розслідування даної авіаційної події;
- Внести доповнення до КВП авіакомпанії (Частина С) стосовно безпеки праці під час виконання АХР з урахуванням вимог «Правил безпеки праці під час виконання АХР», затверджених наказом Державного Комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 06.06.2008 №129, а також обов'язкового використання світлового обладнання вертольоту під час завантажувальних робіт, заправлення ПС хімікатами та палива при працюючих двигунах;
- Здійснити разову перевірку стану та комплектності канатно-прапорового огороження на усьому парку ПС авіакомпанії;
- Опрацювати нову форму журналу інструктажу робочої бригади, в якому буде передбачено вид інструктажу, інструктаж за напрямком діяльності кожного з членів робочої бригади та охоронця, а також посилення на документи (інструкції), які були вивчені та доведені до інструктованого персоналу.

□ ТОВ «Мрія-Агро» та ПП Агрофірма «Еліта»:

- Внести відповідні зміни до проектів договорів про виконання робіт чи надання послуг вимоги, щодо відповідальності відряджених осіб інших організацій за дотриманням техніки безпеки, правил протипожежної безпеки та трудової дисципліни, які встановлені в організації, куди відряджаються фахівці;
- Переглянути вимоги щодо обов'язків та відповідальності персоналу, який залучається до виконання АХР щодо забезпечення охорони місць стоянки під час обслуговування ПС, та не допуску осіб в небезпечні зони розташування ПС;
- Здійснювати постійний контроль за дотриманням працівниками організації та відряджених до організації осіб трудової та виробничої дисципліни під час виконання робіт із заправлення та обслуговування ПС, а також у разі тимчасових перервах у польотах протягом робочого дня.

4.2. АВАРІЇ

4.2.1. 19.09.2017, о 08.10 поблизу н.п. Трительники, Волочиського р-ну, Хмельницької обл., при виконанні АХР, сталася аварія літака Z-37A. Літак не внесений до Державного реєстру цивільних ПС України, державний та реєстраційний номери відсутні, документів підтверджуючих льотну придатність ПС не має. Внаслідок аварії літак зруйновано. Пілот отримав серйозні тілесні ушкодження. Подія сталася при простих метеорологічних умовах.



Проаналізувавши всі версії, які могли привести до розвитку аварійної ситуації, пояснювальні записки осіб, які мали інформацію стосовно події, матеріали листування з Державіаслужбою України, вплив зовнішнього середовища і наявність небезпечних метеорологічних явищ та людського фактору на виникнення події, комісія прийшла до висновку, що **найбільш вірогідною** причиною зіткнення літака з землею стала відсутність кваліфікованого технічного обслуговування літака протягом тривалого часу та використання під час польотів бензину, не рекомендованого КЛЕ літака Z-37A, що призвело до руйнування мембрани помпи приємності карбюратора та відмові двигуна в польоті.

Фактор: технічний (ТО).

Категорія: FUEL, SCF-PP.



*Більш детально з обставинами аварії можна ознайомитись в остаточному [звіті](#) на веб-сайті.



Рекомендації:

Державіаслужбі України та МВС України:

- Розробити спільний документ по взаємодії правоохоронних органів на місцях та державних інспекторів регіональних інспекцій Державіаслужби України по недопущенню виконання не санкціонованих польотів та польотів на незареєстрованих повітряних суднах.

4.3. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

4.3.1. 05.07.2017 о 03:30 екіпаж літака Ан-2 UR-17916, виконував планові авіаційно-хімічні роботи (АХР) з обробки полів ТОВ «Таврида плюс». Польоти виконувалися з тимчасового злітно-посадкового майданчика (ЗПМ) села Гаврилівка Друга (юридична адреса ТОВ «Таврида плюс») на четверте поле сільськогосподарського товариства, що розташоване поблизу села Бабенківка Друга. Під час підльоту до оброблюваної ділянки з курсом 300°, на висоті 60 метрів, екіпаж раптово побачив інший літак Ан-2, який здійснював авіаційні роботи із внесення мінеральних добрив на сусідньому полі. Невідомий літак виконував політ з курсом 90° на висоті до 30 метрів та наближався до літака Ан-2 UR-17916 на зустрічному треку зліва направо. Побачивши невідоме повітряне судно на відстані до 150 метрів, командир літака Ан-2 UR-17916 виконав відворот вправо з набором висоти. Інший літак, не змінюючи висоту польоту, відвернув вліво. В момент відвороту візуальний контакт екіпажу з невідомим повітряним судном був втрачений. Після розходження з повітряним судном-порушником, екіпаж літака Ан-2 UR-17916 здійснив кілька спроб зв'язатися з невідомим літаком на частоті органу польотно-інформаційного обслуговування, які виявилися неуспішними.

Згідно зі звітом КПС про небезпечне зближення повітряних суден у польоті, мінімальна горизонтальна відстань між літаками склала 150 метрів, відстань по вертикалі – 20 метрів.

Під час проведення розслідування комісія зробила висновки про таке:

Екіпаж літака Ан-2 UR-17916 пройшов відповідну підготовку та мав чинні сертифікати.

- Інформація щодо кваліфікації екіпажу літака Ан-2 (імовірно UR-62569) відсутня.
- Літак Ан-2 UR-17916 вважається льотнопридатним, має сертифікат льотної придатності виданий Державіаслужбою та дозвіл на виконання авіаційних робіт.
- Літак Ан-2 UR-62569 має дозвіл для здійснення перельоту до місця проведення технічного обслуговування та не має дозволу на виконання авіаційних робіт.
- Компанія, що експлуатує літак Ан-2 UR-17916, має сертифікат схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності № UA.MG.0035 відповідно до розділу А Підчастини G Part M.
- Інформація щодо технічного обслуговування літака Ан-2 UR-62569 відсутня.

- Екіпаж літака Ан-2 UR-17916 здійснював прослуховування каналу зв'язку сектору ППО Дніпропетровського РДЦ, чим забезпечував радіообачність.
- Екіпаж літака Ан-2 UR-62569 не прослуховував робочу частоту органу ОНР та на неодноразові виклики екіпажу Ан-2 UR-17916 - не відповідав.
- На момент події в районі виконання польотів були візуальні метеорологічні умови.
- Екіпаж літака Ан-2 UR-62569 не інформував органи ПСЗСУ і орган ОНР про виконання польоту.
- Екіпаж літака Ан-2 UR-62569 не подавав план польотів до Украероцентру напередодні виконання польотів до 12:00.
- Екіпаж літака Ан-2 UR-62569 не запитував умов на виконання польоту у органу ОНР.

Згідно з висновком комісії з розслідування причиною серйозного інциденту (небезпечне зближення літаків Ан-2 UR-17916 та Ан-2 імовірно UR-62569 у польоті) стало порушення екіпажем літака Ан-2 UR-62569 порядку використання повітряного простору України у частині недотримання вимог Положення про використання повітряного простору України та НОТАМ Ц1645/17 при виконанні польотів у межах тимчасової зони обмеження польотів. Причиною порушення порядку використання повітряного простору літаком Ан-2 UR-62569 імовірно стало свідоме недотримання його екіпажем вимог правил, що регулюють порядок використання повітряного простору України.



Рекомендації:

□ Власнику літака Ан-2 UR-62569:

- У разі виконання авіаційних робіт, відповідно до частини другої статті 108 Повітряного кодексу України, вжити заходів щодо отримання сертифікату експлуатанта або іншого документу, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до авіаційних правил України;
- Відповідно до частини 1 пункту 74 Положення про використання повітряного простору України, отримати дозвіл Державіаслужби на виконання польотів для проведення авіаційних робіт;
- Інформувати органи ОЦВС та органи управління ПСЗСУ про свою діяльність з використання повітряного простору;
- При виконанні авіаційних робіт поза межами контрольованого повітряного простору, у відповідних районах здійснювати прослуховування частоти відповідного органу польотно-інформаційного обслуговування.

□ Державіаслужбі України:

- Розробити ефективні заходи щодо попередження несанкціонованого використання повітряного простору та виконання авіаційних робіт повітряними суднами, що внесені до Державного реєстру повітряних суден України.

5. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

5.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), підприємств (органів) ОПР, навчальних закладів, розробникам та виробникам авіаційної техніки, пілотам ПС АЗП:

5.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

5.1.2. Рекомендації з безпеки польотів, що зазначені в бюлетені, в частині, що стосується, взяти до виконання в своїх компаніях, підприємствах, організаціях та службах. Про виконання заходів з попередження авіаційних подій надати інформацію до НБРЦА.

5.1.3. Вжити заходи щодо якнайшвидшого інформування НБРЦА про факти виникнення авіаційних подій та інцидентів на території України.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

НБРЦА
www.nbaai.gov.ua
тел. (044) 351 43 13 тел/факс. (044) 351 43 13
e-mail: info@nbaai.gov.ua