



Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними
повітряними суднами
(НБРЦА)

07/2021

Інформаційний Бюлетень



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО З РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ

тел: (044) 351-43-38 (оперативний черговий, цілодобово)

факс: (044) 351-43-36 (цілодобово з функцією автовідповідача)

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14

АФТН: UKKKYLYX (УКККЫЛЫЬ)

e-mail: info@nbaai.gov.ua (тільки для інформації, що стосується безпеки польотів)

e-mail: box@nbaai.gov.ua (для кореспонденції та інформації з усіх інших питань)

Онлайн форма повідомлень про авіаційні події: <https://nbaai.gov.ua/report/>

Бюлетені та звіти за результатами розслідування доступні в мережі Інтернет за посиланням: <https://nbaai.gov.ua> (додаткова оперативна інформація, щодо всіх авіаційних подій, оновлюється на сайті протягом місяця)

Розслідування, які проводить НБРЦА, здійснюються відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Повітряного кодексу України.

Єдиною метою розслідування авіаційних подій та інцидентів є запобігання таким подіям у майбутньому. Розслідування авіаційних подій не спрямоване на встановлення вини або відповідальності та проводиться окремо від будь-якого адміністративного, службового, прокурорського або судового розслідування.

Стан безпеки польотів цивільних ПС в Україні у липні 2021 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА у липні 2021 року при експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, при здійсненні авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС, а також з незареєстрованими повітряними суднами сталися:

Липень 2021	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Транспортні комерційні перевезення						
Літаки				10		
Вертольоти						
Всього				10		
Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти						
Літаки						
Вертольоти	1				2	
Всього	1				2	
Авіація загального призначення						
Літаки	1				4	
Вертольоти						
Інше						
Всього	1				4	
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						
Іноземні ПС						
Літаки				14		
Вертольоти						
Всього				14		
Всі події разом	2			24	6	
Пошкодження ПС на землі						
Літаки	1					
Вертольоти						
Всього	1					
Порушення порядку використання повітряного простору України						
Літаки	5					
Вертольоти						
Інші						
Всього	5					

* К – катастрофа

А – аварія

СІ – серйозний інцидент

І - інцидент

Авіаційні події та інциденти у порівнянні з відповідним періодом минулого року

№ п/п	Класифікація подій: К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент І - інцидент		Кількість подій								Всього постраждалих			
			2021 ¹				2020 ¹				2021 ¹		2020 ¹	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення	Транспортні				26	1			10			176	
		Авіаційні роботи та НТП	1		1	1		1			2			2
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	2			1	2	1		1	5	5	4	
		Не внесені до державного реєстру												
3	Події з ПС іноземної реєстрації				3	40				10				
4	Надзвичайні події						1							
5	Кількість постраждалих		7	5	-		180	2	-		7	5	180	
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
6	² Порушення порядку використання повітряного простору України		9				8							
7	Пошкодження ПС на землі		2											

¹ Станом на 1 серпня.² Події, які розслідувало НБРЦА.**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****1.1. ІНЦИДЕНТИ**

1.1.1. 03.07.2021 о 03:12 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UBE411 за маршрутом Київ(Жуляни)-Іракліон на літаку B738 UR-UBC, авіакомпанії «Біз Ейрлайн», після зльоту КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом під час розбігу. Під час огляду ЗПС рештки птаха не знайдено, про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту.

Категорія: BIRD.

1.1.2. 06.07.2021 о 07:00 при виконанні о рейсу MSI 263 за маршрутом Київ(Жуляни)-Львів на літаку Ан-140 UR-14005 авіакомпанії «Мотор Січ», під час перебування на виконавчому старті КПС доповів диспетчеру про виявлену тріщину лівого вітрового скла, та прийняв рішення про повернення на місце стоянки.

Категорія: OTHR.

1.1.3. 07.07.2021 о 03:10 при виконанні рейсу SQP4352 за маршрутом Анталія-Запоріжжя на літаку B738 UR-SQC, авіакомпанії «СкайАп», після посадки на ЗПС 02

КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС було виявлено рештки трьох птахів (чайки). Під час огляду повітряного судна пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

1.1.4. 07.07.2021 о 07:55 при виконанні рейсу UTN6353 за маршрутом Запоріжжя-Бодрум на літаку B738 UR-UTQ, авіакомпанії «АзурЕйр», після зльоту із ЗПС 02 КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахами та запросив перевірку ЗПС. Під час огляду ЗПС було виявлено рештки двох птахів (чайки), про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту.

Категорія: BIRD.

1.1.5. 15.07.2021 о 05:09 при виконанні рейсу WRC166 за маршрутом Львів-Бориспіль на літаку ATR-76 UR-RWA, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час заходу на посадку на висоті 2400 футів та відстані 3.5 км від порогу ЗПС 18П, було виконано відхід на друге коло за вказівкою диспетчера. О 05:27 виконана благополучна посадка на ЗПС 18Л.

Категорія: OTHR.

1.1.6. 15.07.2021 о 12:19 при виконанні рейсу SQP8904 за маршрутом Пула-Бориспіль на літаку B-737 UR-SQD, авіакомпанії «СкайАп», під час польоту за маршрутом на ешелоні FL120, КПС повідомив про спрацювання системи TCAS RA, в цей самий час на ешелоні FL100 виконувався військовий рейс 26105 на літаку Ан-26, бортовий номер 25. За результатами аналізу записів радіолокаційної інформації, порушення інтервалів ешелонування між літаками B-737 та Ан-26 не було. Згідно з даними радіолокаційної інформації від двох незалежних радіолокаторів, мінімальний вертикальний інтервал між повітряними суднами склав 2000 футів. Нормативний вертикальний інтервал для даного повітряного простору становить 1000 футів. У зв'язку з тим, що дана подія не класифікується як серйозний інцидент, розслідування події не проводилось.

Категорія: MAS.

1.1.7. 21.07.2021 о 19:54 при виконанні рейсу WRC595 за маршрутом Кривий Ріг – Миколаїв на літаку Embraer-145 UR-DNT, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час післяпосадкового пробігу КПС повідомив про зіткнення з птахами. Під час післяпольотного огляду повітряного судна, КПС повідомив про виявлене пір'я у двигуні №2, та запросив перевірку ЗПС. Під час огляду ЗПС були знайдені рештки птаха (мартин жовтоногий).

Категорія: BIRD.

1.1.8. 25.07.2021 о 19:06 при виконанні рейсу SQP502 за маршрутом Тирана-Бориспіль на літаку B739 UR-SQJ, авіакомпанії «СкайАп», під час виконання польоту за маршрутом, на відстані 25 км до аеродрому призначення КПС повідомив про засліплення лазерним променем зеленого кольору із землі за азимутом 314°.

Категорія: SEC.

1.1.9. 26.07.2021 о 19:12 при виконанні рейсу SQP502 за маршрутом Тирана-Бориспіль на літаку B739 UR-SQI, авіакомпанії «СкайАп», під час виконання польоту за маршрутом на висоті 10000 футів та відстані 40 км до аеродрому призначення КПС повідомив про підсвічування лазерним променем зеленого кольору із землі.

Категорія: SEC.

1.1.10. 29.07.2021 о 14:41 при виконанні рейсу SQP585 за маршрутом Львів-Тирана на літаку B738 UR-SQC, авіакомпанії «СкайАп», після зльоту КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту з технічної причини (відмова електроприводу тримера стабілізатора). Посадку виконано благополучно о 15:27. Викликано технічну підтримку авіакомпанії.

Категорія: SCF-NP.

2. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ ТА НАВЧАЛЬНО-ТРЕНУВАЛЬНИХ ПОЛЬОТІВ

2.1. КАТАСТРОФИ

2.1.1. 17.07.2021 02:27 при виконанні перельоту за маршрутом Нова Одеса – Маячка, з метою проведення АХР, на вертольоті Мі-2 UR-МАА, авіакомпанії Меридіан-Авіа-Агро, сталася його катастрофа. Вертоліт впав та загорівся поблизу села Зайве, Ново-Одеського району, Миколаївської області, внаслідок чого загинуло 2 членів екіпажу (пілот та авіатехнік), а вертоліт було повністю зруйновано.

Попередній звіт за результатами розслідування буде опубліковано до 20 серпня 2021 року.

Розслідування триває.

3. ПОДІЇ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

3.1. КАТАСТРОФИ

3.1.1. 28.07.2021 10:25 при виконанні ознайомлювального польоту з катанням туристів із ЗПМ “Коломия” навколо м. Коломия, на літаку Aerospool WT10 Advantic UR-РАМА, власник та експлуатант – приватна особа, сталася його катастрофа. Під час польоту за екскурсійним маршрутом, літак зіткнувся з житловим будинком в селі Шепарівці, Коломийського району, Івано-Франківської області та загорівся. Внаслідок події пілот (громадянин України) та 3 пасажери (2 громадянина США та 1 громадянин Великобританії) загинули, а літак повністю зруйновано.

Попередній звіт за результатами розслідування буде опубліковано до 20 серпня 2021 року.

Розслідування триває.

4. ПОШКОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА НА ЗЕМЛІ

4.1. 11.07.2021 о 01:30 при виконанні рейсу 7B8001 за маршрутом Київ(Жуляни)-Тиват на літаку B737 UR-UBB, авіакомпанії «Біз Ейрлайн», під час наземного

обслуговування на місці стоянки М-8, відбулося пошкодження правої нижньої кромки заднього багажного відсіку під час встановлення стрічкового навантажувача. Внаслідок наїзду навантажувача кромка багажного відсіку отримала незначне пошкодження у вигляді вм'ятини та пошкодження лако-фарбового покриття. Пошкодження було усунуто на пероні технічним персоналом авіакомпанії. О 08:59 було виконано зліт за маршрутом.

Категорія: RAMP.

5. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

5.1. ІНЦИДЕНТИ

5.1.1. 02.07.2021 о 15:18 при виконанні рейсу RYR3122 за маршрутом Варшава-Львів на літаку B738 SP-RSS, авіакомпанії «Ryanair» (Ірландія), під час виконання післяпосадкового огляду повітряного судна, після виконання посадки на ЗПС 31 та зарулювання на стоянку, КПС повідомив про виявлені рештки птаха на корпусі ПС без пошкоджень елементів планера та двигуна, та запросив перевірку ЗПС. Під час огляду ЗПС були знайдені рештки птаха.

Категорія: BIRD.

5.1.2. 04.07.2021 о 10:26 при виконанні рейсу DLH1490 за маршрутом Франкфурт-Бориспіль на літаку A320 D-AINF, авіакомпанії «Lufthansa» (Німеччина), після посадки на ЗПС 36П, КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів виявлено не було. Під час огляду повітряного судна пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

5.1.3. 04.07.2021 о 21:25 при виконанні рейсу TCTTC за маршрутом Київ(Жуляни)-Стамбул на літаку Gulfstream-V TC-TTC, авіакомпанії «Istanbul Jet Aviation» (Туреччина), під час набору заданого органом ОПР ешелону FL 370, повітряне судно досягло ешелону FL 371 внаслідок чого спрацювала система TCAS/RA. В цей час на ешелоні FL380 виконував політ рейс THY26P за маршрутом Анталія-Москва на літаку A-321 TC-LSS, авіакомпанії «Turkish airlines» (Туреччина), КПС якого повідомив про спрацювання системи TCAS/TA. Мінімальний інтервал між повітряними суднами склав 900 футів. Після чого літаки продовжили політ за маршрутами, без наслідків.

Категорія: MAC.

5.1.4. 07.07.2021 о 07:21 при виконанні рейсу THY7JN за маршрутом Запоріжжя-Стамбул на літаку B38M TC-LCD, авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина) після зльоту КПС доповів диспетчеру про зіткнення з двома птахами під час розбігу на ЗПС 02 та запросив перевірку ЗПС. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів виявлено не було, про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту.

Категорія: BIRD.

5.1.5. 07.07.2021 о 07:46 при виконанні рейсу WZZ6941 за маршрутом Харків(Основа)-Дортмунд на літаку A320 HA-LYT, авіакомпанії «WizzAir» (Угорщина), після зльоту КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом під час

розбігу та запросив перевірку ЗПС. Під час огляду ЗПС рештки птаха не знайдено, про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту.

Категорія: BIRD.

5.1.6. 08.07.2021 о 16:45 при виконанні рейсу LOT9002 за маршрутом Одеса-Варшава на літаку Embraer-75S SP-LIC, авіакомпанії «LOT» (Польща) після зльоту із ЗПС 34, КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом та запросив перевірку ЗПС. Під час огляду ЗПС рештки птахів не знайдено, про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту.

Категорія: BIRD.

5.1.7. 11.07.2021 о 15:31 при виконанні рейсу LDX9 за маршрутом Таллін-Київ(Жуляни) на літаку Bombardier CL35 OE-HVV, авіакомпанії «Sparfell Luftfahrt» (Австрія), після посадки на ЗПС 08 КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів виявлено не було. Під час огляду повітряного судна пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

5.1.8. 11.07.2021 о 21:23 при виконанні рейсу DLH1536 за маршрутом Франкфурт-Львів на літаку A319 D-AIBJ, авіакомпанії «Lufthansa» (Німеччина), під час польоту за маршрутом на висоті 9000 футів та відстані 9км північніше від г.т. КОКУР, КПС повідомив диспетчера про підсвічення лазерним променем зеленого кольору.

Категорія: SCF-NP.

5.1.9. 12.07.2021 о 23:20 при виконанні рейсу THY45C за маршрутом Анкара-Бориспіль на літаку B738 TC-JFL, авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), після посадки КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів виявлено не було. Під час огляду повітряного судна пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

5.1.10. 15.07.2021 05:15 при виконанні рейсу N480CH за маршрутом Вестчестер-Київ(Жуляни) на літаку B737-72T(BBJ) N480CH, авіакомпанії «Crescent Heights» (США), під час планового огляду ЗПС, о 07:11, інженер аеродромної служби аеропорту Київ(Жуляни) виявив сторонній предмет (деталь з пластику з нанесеним лазерним маркуванням). По маркуванню встановлено, що це елемент системи реверсу літака типу Боїнг. Під час огляду літака B-737 N480CH, було виявлено відсутність одного з чотирьох елементів системи реверсу на лівому двигуні. За результатами ТО складено технічний акт. КПС прийняв рішення виконати політ до базового аеродрому без використання реверсу на пробігу.

Категорія: OTHR.

5.1.11. 23.07.2021 о 13:00 при виконанні рейсу ENT501 за маршрутом Гамбург-Бориспіль на літаку B738 SP-ENL, авіакомпанії «Enter Air» (Польща), після посадки КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів виявлено не було. Під час огляду повітряного судна пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

5.1.12. 28.07.2021 о 15:18 при виконанні рейсу N699MS, за маршрутом Львів-Варшава на літаку Socata TB-20 N699MS (США), власник та експлуатант приватна особа, КПС перервав зліт та повернувся на місце стоянки для додаткової технічної перевірки.

Категорія: UNK.

5.1.13. 30.07.2021 при виконанні рейсу DLH1490 за маршрутом Франкфурт-Бориспіль на літаку A321 D-AIEG, авіакомпанії «Lufhansa» (Німеччина), після посадки на ЗПС 36П, КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом на висоті 1000 футів. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів виявлено не було. Під час огляду повітряного судна пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

5.1.14. 31.07.2021 о 22:12 при виконанні рейсу LOT755 за маршрутом Варшава-Київ(Жуляни), на літаку Embraer-75S SP-LIC, авіакомпанії «LOT» (Польща), КПС повідомив про засліплення лазером зеленого кольору під час виконання заходу на посадку на ЗПС26.

Категорія: SEC.

6. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

6.1. 04.07.2021 о 10:20 (за Київським часом) в зоні з особливим режимом використання повітряного простору на висоті 100 м на відстані 1 км від державного кордону, виконувалися АХР на літаку Х-32-Ф12 «Бекас». Розслідуванням було встановлено, що директор ТОВ «ІМ. Попудренка» письмово інформував начальника Чернігівського прикордонного загону про те, що на території Задерівської сільської ради будуть проводитися АХР. 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 користувач повітряного простору не здійснював. Користувачем повітряного простору порушені вимоги пункту 8 Розділу XII Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Розслідування ППВППУ проводить НБРЦА.

6.2. 17.07.21 о 08:36 (за Київським часом) при виконанні приватного польоту за маршрутом Луцьк-Гоголів на літаку RV-10 UR-PLAJ, який експлуатується приватною особою, при виконанні польоту за маршрутом, під час зниження, з висоти 2000 футів до 1000, для виконання посадки на ЗПМ Гоголів, КПС побачив велику зграю птахів по курсу польоту, та, з метою уникнення зіткнення виконав ухилення вправо (на південь). Внаслідок цього маневру ПС увійшло в контрольований повітряний простір та перетнуло диспетчерську зону (CTR) Бориспіль. Посадку виконано благополучно о 08:40.

Розслідування ППВППУ проводить НБРЦА.

6.3. 17.07.2021 о 16:12 при виконанні приватного польоту за маршрутом Попрад-Ужгород на літаку Socata TB-10 D-EMPL (Німеччина), який експлуатується приватною особою (громадянин Чехії), виконана посадка на аеродромі Ужгород після закінчення регламенту роботи аеродрому.

Розслідування ППВППУ проводить НБРЦА.

6.4. 24.07.2021 о 08:28 (за Київським часом) на висоті до 100м з курсом 120°-130° виконувалися АХР в районі с. Ценява (Івано-Франківської області) на літаку Х-32 «Бекас» UR-SAY (в державному реєстрі цивільних ПС відсутнє), фермерського господарства «Прометей». 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 користувач повітряного простору не здійснював. Користувачем повітряного простору порушені вимоги пункту 8 Розділу XII Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Розслідування ППВППУ проводить НБРЦА.

6.5. 28.07.2021 о 10:52 (за Київським часом) виконувалися АХР між с. Миколаївка-с. Семенівка (Чернігівської області) на літаку Х-32 «Бекас» UR-JPCI, агрофірми ПСП «Степанич». 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 користувач повітряного простору не здійснював. Користувачем повітряного простору порушені вимоги пункту 8 Розділу XII Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Розслідування ППВППУ проводить НБРЦА.

7. УЧАСТЬ НБРЦА В РОЗСЛІДУВАННЯХ АП, ЩО СТАЛИСЯ ЗА МЕЖАМИ УКРАЇНИ

7.1. КАТАСТРОФИ

7.1.1. 06.07.2021 о 02:48 при виконанні рейсу РТК251 за маршрутом Петропавлівськ-Камчатський – Палана (Росія) на літаку Ан-26Б-100 RA-26085, АТ «Камчатське авіаційне підприємство», після виконання сукупних третього та четвертого розворотів, на віддаленні більше 12 км від ОПРС (окремої привідної радіостанції), літак був виведений на курс ~140°. Після чого політ з цим курсом в сторону аеродрому проходив аж до зіткнення зі скелею берегової лінії. Внаслідок зіткнення літак було повністю зруйновано, а всі 28 осіб, що перебували на борту літака загинули. Приладова швидкість в момент зіткнення становила близько 340 км/год.

Розслідування катастрофи проводить Міждержавний Авіаційний Комітет. Відповідно до пункту 4.10 Додатку 13 до Чиказької конвенції, для участі у розслідуванні НБРЦА призначило уповноваженого представника та радника від ДП «Антонов».

7.2. АВАРІЇ

7.2.1. 16.07.2021 о 13:27 при виконанні рейсу СЛ42 за маршрутом Кедровий-Томськ (Росія) на літаку Ан-28 RA-28728, ТОВ «СиЛА», під час набору ешелону FL110 на висоті 3000 м (тиск 760 мм.рт.ст.), у хмарах, відбулося мимовільне вимикання обох двигунів. Неодноразові спроби запуску двигунів результату не дали. КПС прийняв рішення виконати аварійну посадку на майданчик, підібраний з повітря. Після приземлення, під час пробігу і гальмування по болотистій місцевості сталося капотування літака, внаслідок чого ПС отримало значні пошкодження, пожежі не було. КПС і один пасажир отримали травми.

Розслідування проводить Міждержавний Авіаційний Комітет. Відповідно до пункту 4.10 Додатку 13 до Чиказької конвенції, для участі у розслідуванні НБРЦА призначило уповноваженого представника та радника від ДП «Антонов».

8. ЩОДО РОЗСЛІДУВАННЯ СЕРЬОЗНОГО ІНЦИДЕНТУ З ПС H25B 4X-CUZ.

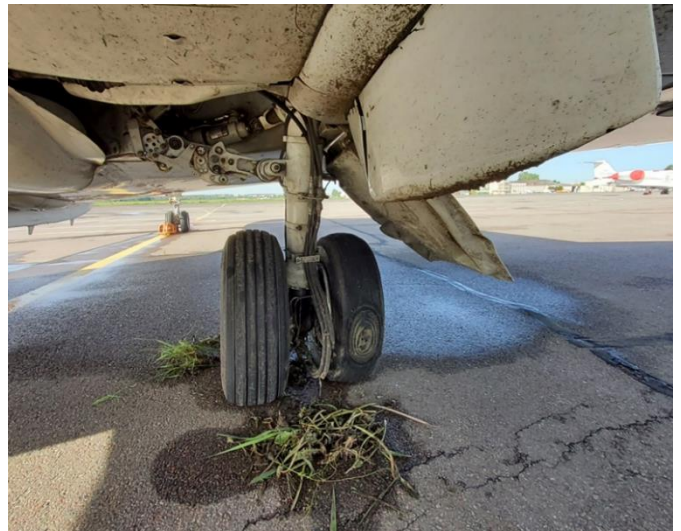
НБРЦА оприлюднило попередній звіт про розслідування серйозного інциденту з літаком Hawker H25B 4X-CUZ, авіакомпанії «Arrow Aviation» (Ізраїль), що стався на аеродромі Київ (Жуляни).

21.05.2021 о 01:17 при виконанні медичного рейсу 4XCUZ, за маршрутом Бен-Гуріон (Тель-Авів) – Київ (Жуляни), під час виконання посадки на мокру ЗПС26, сталося викочування літака вліво за межі ЗПС. Екіпаж ПС не повідомивши про подію орган ОНР, продовжив руління вздовж вогнів ЗПС поза її межами приблизно 40 метрів. В кінці ЗПС літак повернувся на ЗПС і звільнив її по руліжній доріжці РД1, продовжуючи руління за машиною супроводу до стоянки 24 перону М. Після вимкнення двигунів літака, під час огляду ПС, екіпаж виявив пошкодження правого пневматика правої основної опори шасі.

Розслідування серйозного інциденту триває.



З більш детальною інформацією, щодо ходу розслідування серйозного інциденту, можна ознайомитись завантаживши **попередній [звіт](#)**.



9. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО.

9.1. ІНЦИДЕНТИ

9.1.1. 21.06.2021 о 09:07 при виконанні рейсу AUI 5372 за маршрутом Анталія-Запоріжжя на літаку B-738 UR-PSW, авіакомпанії «МАУ», після виконання посадки на ЗПС20, зарулювання на стоянку та вимкнення двигунів, водієм трапу було застосовано вогнегасник через задимлення та короточасні спалахи в районі колеса №4. За результатами аналізу події встановлено, що через деякий час після прибуття ПС на стоянку, водій трапу помітив задимлення та короточасні спалахи в зоні правої опори ПС. Про вогняні спалахи водій повідомив «рамп-агента» та взявши вогнегасник в найближчому технічному автомобілі застосував вогнегасну речовину у район колеса з метою запобігання подальшого можливого загоряння колеса. Відповідно до абзацу другого частини третьої статті 119 Повітряного кодексу, до проведення розслідування інциденту НБРЦА залучило експлуатанта повітряного судна.

Згідно з результатами розслідування, ймовірною причиною інциденту (задимлення та короточасні спалахи в районі гальмівного пристрою №4) стало витікання на корпус гальма мастила та його загоряння внаслідок перегріву підшипника колеса №4 при застосуванні гальм в режимі «Autobrake» в положенні «3».

Згідно акту з технічного обслуговування WO №815053, колесо №4 та гальмівний пристрій №4 були замінені на інші. Після контрольних перевірок систем шасі, літак було допущено до подальшої експлуатації без обмежень.

Фактор: технічний.

Категорія: F-NI.



Рекомендації:



Авіакомпанії «МАУ»:

- Льотному складу авіакомпанії повторити порядок застосування реверсу двигунів та гальм при посадках в умовах високих зовнішніх температур згідно керівництва «Flight Crew Training Manual (FCTM)» та керівництва «Operations Manual (OM-B Part B General, Standard Operating Procedures)» по типу ПС.
- Інженерно-технічному складу авіакомпанії:
 - ретельно прибирати залишки мастила з поверхонь гальм після заміни або технічного обслуговування коліс;
 - взяти до відома інформаційний документ заводу Боїнг «Maintenance Tip, Main Landing Gear Wheel/Brake-Area Fires» від 23.01.2014.



Міжнародному аеропорту «Запоріжжя»:

- Керівництву наземної служби аеропорту повторити розділ 16.8 «Пожежі коліс та гальм» та «План аварійного реагування авіакомпанії МАУ» від 27.05.2021 в частині правил порядку зменшення дії локальних зон високої температури ПС.

9.1.2. 24.06.2021 о 08:50 при виконанні пасажирського рейсу SQP 421 за маршрутом Бориспіль-Батумі на літаку B737-900 UR-SQI, авіакомпанії «СкайАп», під час досягнення висоти 14300 футів спрацювала сигналізація перевищення висоти в кабіні «Cabin Altitude Warning». КПС повідомив диспетчера про проблему з герметизацією ПС, рішення про повернення на аеродром вильоту та, згідно з QRH B737-900 NNC «CABIN ALTITUDE WARNING or Rapid Depressurization», активував кисневі маски пасажирської кабіни. Після зниження до висоти 4000 футів, з метою відпрацювання палива КПС, запросив 20 хвилин польоту в зоні очікування над г.т. BB640. О 09:29 виконана благополучна посадка на аеродромі Бориспіль на ЗПС 36П.

Станом на 24.06.2021 система кондиціювання ПС мала відкритий 22.06.2021 дефект з відкладеним технічним обслуговуванням (DI) відповідно до пункту Переліку мінімального обладнання Boeing 737NG Minimum equipment list (MEL) 21-03 «Pack Trip Warning System» (сторінка бортового журналу №32933) DI#241. Інтервал відкриття DI становив 10 діб і спливав 02.07.2021. З даним DI до інциденту ПС виконало 8 польотів без зауважень до роботи системи кондиціювання.

Відповідно до абзацу другої частини третьої статті 119 Повітряного кодексу, для проведення розслідування інциденту НБРЦА залучило експлуатанта повітряного судна.

Після інциденту на ПС були виконані наступні технічні роботи для пошуку та усунення несправності:

- Згідно сторінки бортового журналу №32946 було виконане відкладене ТО згідно раніше відкритого дефекту DI#241. Plenum diffuser was replaced.
- Згідно сторінки бортового журналу №32947 було проведено тестування системи забору повітря «Engine bleed air crossover Operational Test» та перевірка працездатності клапану попереднього охолодження повітря правого двигуна «Precooler Control Valve health check». Перевірка клапану виявила підвищене значення тиску у керуючій магістралі клапану попереднього охолодження повітря «Precooler Control Valve».

За результатами розслідування, причиною інциденту стала сукупність факторів, а саме:

- відкритий DI згідно якого відбір повітря від **лівого двигуна** для наддуву кабіни повітряного судна був деактивований;
- часткове зниження працездатності клапану попереднього охолодження повітря в системі відбору повітря **правого двигуна**, що призвело до зниження тиску в цій системі та зробило неможливим підтримання тиску в системі герметизації літака;
- не виконання в повному обсязі процедур «TAKEOFF PROCEDURE» та «10,000 PROCEDURE», а саме відсутність належного контролю за Differential Pressure (різниці тиску між зовнішнім повітрям та тиском в кабіні);
- із зростанням барометричної висоти польоту ігнорування екіпажем стрімкого зростання Cabin Altitude та помилкове сприйняття значення Cabin Altitude як нормальне для роботи системи наддуву кабіни в умовах попередньо відкритого дефекту системи.

Відсутність хоча б одного з перерахованих факторів не призвела б до виникнення інциденту – використання аварійного кисню екіпажем.

Фактор: людський (ТО, екіпаж).**Категорія:** SCF-NP.**Рекомендації:****Авіакомпанії «СкайАп»:**

- Льотному складу авіакомпанії провести додаткове навчання з повторення будови і роботи системи підтримання тиску в кабіні (Pressurization System).
- Центру управління з ТО та льотному комплексу авіакомпанії:
 - переглянути Operation Procedure викладені у MEL 21-03 та MEL 21-01-01-01, та за потреби розробити та впровадити корективи щодо застосування вищезазначеного MEL, враховуючи умови навколишнього середовища;
 - при відкритті DI MEL 21-01-01-03 виконувати Phase III Test. Airplane Leak Down Check у відповідності AMM TASK 21-00-05-780-801.

10. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

- інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу;
- 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;
- повторно ознайомитись з рекомендаціями зазначеними на сторінці 13 [бюлетеня про стан безпеки польотів за Червень 2021](#).

В.о. директора

І.В. Мішарін

Категорії подій

ADRM	(Aerodrome) аеродром.
AMAN	(Abrupt maneuver) раптовий маневр.
ARC	(Abnormal runway contact) нештатний контакт із злітно-посадковою смугою.
ATM	(Air traffic management) організація повітряного руху, навігація, спостереження.
BIRD	(Bird strike) зіткнення з птахами.
CABIN	(Cabin safety issues) події, що пов'язані з безпекою в пасажирському салоні повітряного судна.
CFIT	(Controlled flight into or toward terrain) зіткнення (загроза зіткнення) керованого повітряного судна із землею.
CTOL	(Collision with obstacle(s) during take-off and landing) зіткнення з перешкодою/перешкодами під час зльоту і посадки.
EVAC	(Evacuation) евакуація.
EXTL	(External load related occurrences) події, що пов'язані з зовнішньою підвіскою.
F-NI	(Fire/smoke Non-impact) виникнення пожежі/диму (не внаслідок інших подій).
F-POST	(Fire/smoke Post-impact) виникнення пожежі/диму (внаслідок інших подій).
FUEL	(Fuel related) події, пов'язані з паливом.
GCOL	(Ground Collision) зіткнення з об'єктом на землі.
GTOW	(Glider towing related events) події, що пов'язані з буксируванням повітряного судна повітрям.
ICE	(Icing) обледеніння.
LALT	(Low altitude operations) виконання польотів на малих висотах.
LOC-I	(Loss of control – Inflight) втрата керованості – у польоті.
LOC-G	(Loss of control – Ground) втрата керованості – на землі.
LOLI	(Loss of lifting conditions en-route) втрата підйомної сили під час польоту за маршрутом.
MAC	((near) Midair collision/ Airprox/ ACAS alert/ loss of separation) зближення повітряних суден/ попередження TCAS/ втрата ешелонування/ бортової системи попередження зіткнень - ACAS/порушення мінімумів ешелонування.
MED	(Medical) медичні події.
NAV	(Navigation error) помилки у навігації.
OTHR	(Other) інше.
RAMP	(Ground handling) наземне обслуговування.
RE	(Runway excursion) викочування за межі ЗПС.
RI	(Runway incursion) будь-яка подія на аеродромі, пов'язана з неправильним знаходженням ПС, транспортного засобу або людини на території захищеної поверхні, призначеної для посадки і зльоту ПС.
SCF-NP	(System/component failure or malfunction - Non-powerplant) відмова або несправність систем/компонентів (не силової установки).
SCF-PP	(System/component failure or malfunction - Powerplant) відмова або несправність систем/компонентів (силової установки).
SEC	(Security related) події, що пов'язані з авіаційною безпекою.
TURB	(Turbulence encounter) потрапляння в зону турбулентності.
UIMC	(Unintended flight in IMC (instrument meteorological conditions)) Ненавмисне потрапляння у метеорологічні умови польотів за приладами.
UNK	(Unknown or undetermined) невідомо або невизначено.
USOS	(Undershoot/overshoot) недоліт/переліт.
WILD	(Collision Wildlife) дикі тварини.
WSTRW	(Windshear or Thunderstorm) зсув вітру або гроза.

Скорочення, що можуть використовуватись в тексті

А – аварія	ПС – повітряне судно
АП – авіаційна подія	КПС – командир повітряного судна
АР – авіаційні роботи	ОПР – обслуговування повітряного руху
БП – безпека польотів	ППС – пошкодження повітряного судна
БППС – безпілотне повітряне судно	РДЦ – районний диспетчерський центр
ВКН – виробничо-конструктивний недолік	СЗП – служби забезпечення польотів
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик	СІ – серйозний інцидент
ЗПС – злітно-посадкова смуга	FL – ешелон польоту
І – інцидент	UTC – всесвітній координований час
НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами	