



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

10/2021

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 жовтні 2021 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА у жовтні 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:

Жовтень 2021	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Транспортні комерційні перевезення						
Літаки				5		
Вертольоти						
Всього				5		
Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Авіація загального призначення						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
Всього						
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						
Іноземні ПС						
Літаки				10		
Вертольоти						
Всього				10		
Всі події разом				15		
Пошкодження ПС на землі						
Літаки		1				
Вертольоти						
Всього		1				
Порушення порядку використання повітряного простору України						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						

* 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				57	1			17			176	
		Авіаційні роботи та НТП	1	1	1	2	2	2			2		2	2
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	2			1	3	1	1	1	5	6	6	
		Не внесені до державного реєстру		1										
3	Події з ПС іноземної реєстрації				3	87			2	21				
4	Надзвичайні події							2						
5	Кількість постраждалих		7	6			184	2			7	6	184	2
			Загинуло	Травмовано	-		Загинуло	Травмовано	-		Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
6	² Порушення порядку використання повітряного простору України		16				11				X			
7	Пошкодження ПС на землі		4											

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

1.1.1. 05.10.2021 при виконанні вантажного рейсу CVK7058 за маршрутом Гардая(Алжир) – Гао(Малі) на літаку Ан-12БК UR-KDM, авіакомпанії «Кавок Ейр», після зльоту на етапі набору висоти на ешелоні FL070 тиск оливи силової установки №3 знизився до 3,0 кгс/см². За командою КПС бортовий інженер встановив режим роботи силової установки №3 в режим «Польотний малий газ». Після чого КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадка була виконана благополучно без пошкоджень ПС.

Повідомлення про подію від авіакомпанії-експлуатанта ПС до НБРЦА не надходило.

Категорія: SCF-PP.

1.1.2. 06.10.2021 о 14:15 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу SQP4351 за маршрутом Запоріжжя-Анталія на літаку B738 UR-SQA, авіакомпанії «СкайАп», під час польоту за маршрутом на ділянці DITIX-RITED КПС

повідомив про втрату сигналу GPS на ешелоні FL370 та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

1.1.3. 06.10.2021 о 14:15 при виконанні рейсу AUI6245 за маршрутом Харків(Основа) – Анталія на літаку B738 UR-PSX, авіакомпанії «МАУ», після зльоту КПС повідомив про втрату сигналу GPS та про рішення продовжувати політ за маршрутом і надав розрахунковий час виходу із зони Дніпровського РПІ через г.т. KOREG о 14:47.

Категорія: SCF-NP.

1.1.4. 19.10.2021 о 07:43 при виконанні рейсу AUI7072 за маршрутом Анталія-Запоріжжя на літаку B738 UR-PSY, авіакомпанії «МАУ», після посадки на ЗПС 20 та зарулювання на стоянку КПС доповів диспетчеру про ймовірне зіткнення з птахом та запросив огляд ЗПС. Під час огляду ЗПС було виявлено птаха (сокіл), про що проінформовано екіпаж. При огляді ПС слідів зіткнення з птахом, пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

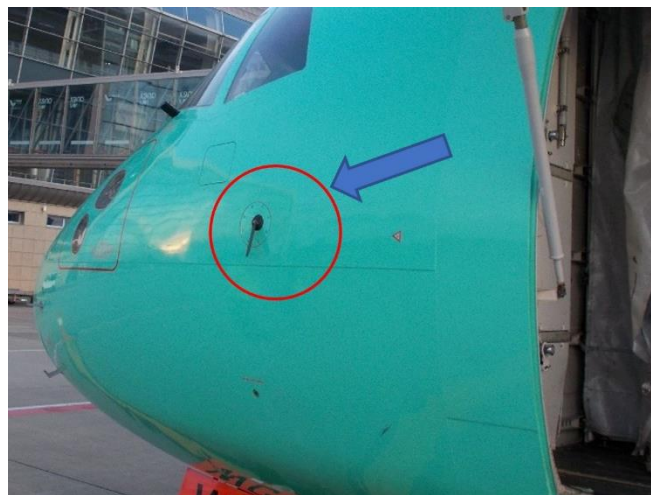
Категорія: BIRD.

1.1.5. 23.10.2021 о 18:41 при виконанні рейсу SQP4634 за маршрутом Анталія-Львів на літаку B738 UR-SQB, авіакомпанії «СкайАп», під час зарулювання на стоянку КПС повідомив про засліплення лазерним променем з центру міста Львів під час виконання заходу на посадку.

Категорія: SEC.

2. ПОШКОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА НА ЗЕМЛІ

2.1. 27.10.2021 о 13:45 при виконанні рейсу WRC163 за маршрутом Бориспіль-Львів на літаку ATR-72-600 UR-RWC, авіакомпанії «Роза Вітрів», після посадки літака та зарулювання на стоянку МС№1 перону «В» аеродрому Львів проводилося наземне обслуговування (НО) ПС відповідно до «Процедури виконання робіт з НО ПС на пероні службою НО у ДП «МА «Львів» ім. Данила Галицького». Після закінчення вивантаження багажу пасажирів із вантажного відсіку агент з НО перейшов із відсіку ПС у багажний візок і далі мав намір спуститись з візка на поверхню перону. При сходженні з візка на перон агент зачепив рукавом куртки датчик кута атаки літака, який під дією ваги людини був пошкоджений (відламався від кріплення та тримався на дроті під'єднання обігріву датчика). Після цього про пошкодження було проінформовано екіпаж ПС. Спеціалістами з технічного обслуговування авіакомпанії «Роза Вітрів» було проведено огляд ПС та проаналізовано пошкодження ПС. Пошкоджень обшивки ПС та інших конструктивних елементів літака не виявлено. Прийнято рішення про необхідність заміни датчика.



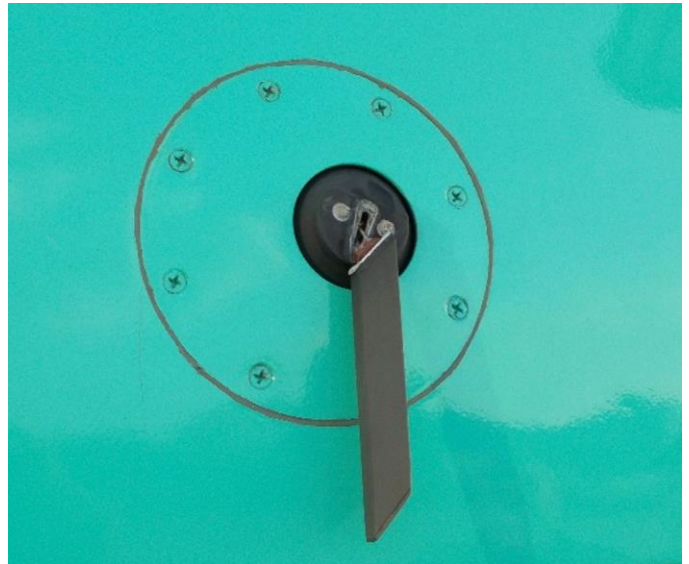
Відповідно до абзацу другої частини третьої статті 119 Повітряного кодексу, до проведення розслідування інциденту НБРЦА залучило експлуатанта аеродрому.

Згідно з результатами розслідування, пошкодження ПС відбулося внаслідок недотримання агентом з організації наземного обслуговування СНО безпеки на пероні та правил з охорони праці.

Згідно Додатку 1 до Керівництва з Системи управління безпекою польотів (КСУБП) «Технічний акт готовності повітряного судна до польоту» від 27.10.2021 спеціалістами з технічного обслуговування ПС авіакомпанії «Роза Вітрів» проведено заміну пошкодженого датчика кута атаки. Після контрольних перевірок систем, літак було допущено до подальшої експлуатації без обмежень.

Фактор: людський (ТО).

Категорія: RAMP.



⚠️ Рекомендації:

☐ ДП «МА «Львів» ім. Данила Галицького»:

- Службі наземного обслуговування аеропорту:
 - провести з персоналом додаткові заняття з питання дотримання безпеки при виконанні процедур щодо наземного обслуговування повітряних суден з урахуванням особливостей конструкції ПС;
 - на початку робочої зміни проводити брифінги (інструктажі) з працівниками, звертаючи особливу увагу на правила та особливості виконання НО запланованих рейсів;
 - начальнику служби НО посилити контроль за підготовкою нових працівників та впровадити персональну відповідальність керівного складу за якість підготовки та допуск працівників до самостійної роботи.

- Структурним підрозділам, задіяним у забезпеченні польотів і наземному обслуговуванні:
 - повторно вивчити Процедуру отримання інформації та надання сповіщень (повідомлень) про події, які пов'язані з безпекою польотів при наземному обслуговуванні ПС (п. 6.2.3. та 6.2.4. КСУБП);
 - начальникам служб забезпечити проведення первинного навчання з новими працевлаштованими співробітниками за Програмою підготовки персоналу у сфері безпеки польотів ДП «МА «Львів» ім. Данила Галицького» із залученням Інспекції з безпеки польотів згідно з порядком, визначеним КСУБП.

3. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

3.1. ІНЦИДЕНТИ

3.1.1. 03.10.2021 о 06:28 при виконанні рейсу N241SH за маршрутом Харків(Сокольники) – Харків(Основа) на літаку Cirrus SR22 N-241SH, власник «Sky West Aviation Inc Trustee» (США), експлуатант приватна особа, КПС не виконав вказівку диспетчера АДВ RM TOWER на частоті 118.1 МГц про очікування за межами контрольованого повітряного простору CTR Харків(Основа) через трафік та без дозволу диспетчера увійшов в контрольовану зону на 6 миль північно-західніше VOR KHR на висоті 1400 футів. В цей час виконувався рейс UTN554 за маршрутом Бодрум – Харків(Основа) на літаку B738 UR-AZF, авіакомпанії «АзурЕйр», та виконувався кінцевий етап заходу на посадку ЗПС07. Інформація про рух літаків надавалася екіпажам обох ПС, посадки виконані благополучно.

Категорія: NAV.

3.1.2. 03.10.2021 о 14:38 при виконанні рейсу RYR7262 за маршрутом Краків–Бориспіль на літаку B738 SP-RSC, авіакомпанії «Ryanair Sun» (Польща), на висоті 8000 футів та відстані 32км з курсом 315° від аеродрому призначення, КПС повідомив про спостереження БПЛА (дрону) на відстані 300м зліва від ПС.

Категорія: MAS.

3.1.3. 04.10.2021 о 08:41 при виконанні рейсу WZZ6231 за маршрутом Київ(Жуляни) – Пардубиці на літаку A320 HA-LYZ, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), після зльоту КПС доповів диспетчеру про можливе зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: BIRD.

3.1.4. 04.10.2021 о 17:59 при виконанні рейсу RYR9GN за маршрутом Рим–Одеса на літаку B738 9H-QCW, авіакомпанії «Malta Air» (Мальта), під час виконання заходу на посадку на висоті 4000 футів КПС повідомив про засліплення лазером зеленого кольору з лівої сторони з курсом 65°.

Категорія: SEC.

3.1.5. 05.10.2021 о 07:02 при виконанні рейсу RYR478D за маршрутом Одеса–Будапешт на літаку B738 SP-RKU, авіакомпанії «Ryanair Sun» (Польща), після зльоту КПС доповів диспетчеру про можливе зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС виявлено двох пташок (куріпки), про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: BIRD.

3.1.6. 06.10.2021 об 11:53 при виконанні рейсу DCKVI за маршрутом Харків(Основа) – Кривий-Ріг на літаку Embraer E55P D-CKVI (Німеччина), власник та експлуатант приватна особа, після зльоту із ЗПС07 та подальшого перетину ешелону FL190 на віддаленні 37 км і азимуті 214° від аеродрому Харків(Основа), КПС

повідомив про втрату сигналу GPS та запросив векторіння в точку ROKOX для продовження польоту. О 12:11 в районі м. Кривий-Ріг КПС повідомив про відновлення прийому сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

3.1.7. 06.10.2021 о 13:35 при виконанні рейсу WZZ5083 за маршрутом Краків – Харків(Основа) на літаку A321 HA-LZA, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), під час польоту за маршрутом на ділянці VASON-ORTEX КПС повідомив про втрату сигналу GPS на ешелоні FL150 та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

3.1.8. 06.10.2021 о 17:42 при виконанні рейсу RYR9KA за маршрутом Кельн-Бориспіль на літаку B738 9H-QEN, авіакомпанії «Malta Air» (Мальта), під час виконання заходу на посадку КПС повідомив про засліплення лазером на відстані 13км від ЗПС 18Л. Посадку виконано благополучно.

Категорія: SEC.

3.1.9. 10.10.2021 о 22:15 при виконанні рейсу KLM1387 за маршрутом Амстердам-Бориспіль на літаку B738 PH-BCL, авіакомпанії «KLM» (Нідерланди), після виконання посадки, під час післяпольотного огляду КПС повідомив про виявлені сліди зіткнення з птахом без пошкоджень ПС. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено.

Категорія: BIRD.

3.1.10. 20.10.2021 о 03:40 при виконанні рейсу WZZ6049 за маршрутом Київ(Жуляни) – Неаполь на літаку A320 HA-LYT, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), після зльоту КПС доповів диспетчеру про можливе зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено, про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: BIRD.

4. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

4.1. КАТАСТРОФИ

4.1.1. 22.05.2021 о 17:14 при виконанні вільного польоту в рамках програми щорічної повітроплавної фієсти «Кубок Поділля - 2021» в районі міста Кам'янець-Подільський, на тепловому аеростаті (ТА) Schroeder D-OWUE, КПС прийняв рішення про приземлення на майданчик на південній околиці с. Кульчіївці. На борту ТА знаходилось 5 пасажирів та 1 пілот. При заході на посадку на висоті 35-40 м ТА



потрапив у низхідний потік швидкістю приблизно 4 м/с та порив вітру до 11 м/с.

Це призвело до зіткнення з землею, з подальшим перевертанням кошика (гондоли) для пасажирів. При зіткненні ТА з землею четверо з п'яти пасажирів випали з кошика, внаслідок чого одна людина загинула, інші особи, що перебували на борту ТА отримали серйозні тілесні ушкодження. Внаслідок удару ТА був серйозно пошкоджений та частково зруйнувався.

Згідно з матеріалами з розслідування, найбільш імовірно, причиною авіаційної події (катастрофа) – зіткнення ТА з землею, яке призвело до загибелі однієї людини та серйозних тілесних ушкоджень пілота та 4-х пасажирів, та значного пошкодження елементів конструкції ТА, стало потрапляння ТА у сильний низхідний потік вітру. Відсутність ременів безпеки призвела до випадання пасажирів із гондоли ТА та смертельного травмування одного з них.

Супутньою причиною події стала відсутність радіозв'язку між пілотом ТА та органом ОНР, що не дозволило своєчасно отримати інформацію про суттєве посилення швидкості вітру.

Фактор: зовнішнє середовище.

Категорії: WSTRW, UIMC.



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування катастрофи можна ознайомитись завантаживши остаточний [звіт](#).

4.2. АВАРІЇ

4.2.1. 11.08.2021 о 07:48 при виконанні навчально-тренувального польоту, з метою відпрацювання імітації відмови двигуна на літаку К-10 «Swift» UR-НАР в районі другого розвороту прямокутного маршруту, під час виконання перерваної вправи для набору висоти по колу командир повітряного судна побачив стаю птахів та прийняв рішення на виконання посадки на майданчик підібраний з повітря. Внаслідок вимушеної посадки літак був частково пошкоджений (гвинт, основні та носова опори шасі, ліве напівкрило, нижня частина фюзеляжу). Екіпаж літака (КПС – пілот-інструктор та курсант) не постраждали.



Згідно з матеріалами з розслідування Імовірною причиною аварії літака К-10 «Свіфт» UR-НАР став збіг наступних факторів:

- імовірне знаходження літака поблизу прольоту зграї птахів;
- рішення КПС щодо вимушеної посадки через неможливість обльоту зграї птахів;
- рішення КПС щодо вибору місця вимушеної посадки з вимкненим двигуном;
- приземлення літака на площадку, яка не відповідала вимогам до стану площадки підібраної з повітря, згідно Керівництва з льотної експлуатації літака К-10.

- виконання тренувальних польотів на відмову двигуна в зоні, яка не визначена інструкцією з виконання польотів.

Фактор: людський (екіпаж), зовнішнє середовище.

Категорії: STOL, BIRD.



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування аварії можна ознайомитись завантаживши остаточний [звіт](#).

5. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

5.1. 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.

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)) Ненавмісне 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	ЕЛ – ешелон польоту
І – інцидент	UTC – всесвітній координований час
НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами	