



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

09/2021

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: <http://nbaai.gov.ua/report/>

Бюлетені та звіти за результатами розслідування доступні в мережі Інтернет за посиланням: www.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 вересні 2021 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА у вересні 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:

Вересень 2021	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Транспортні комерційні перевезення						
Літаки				16		
Вертольоти						
Всього				16		
Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти						
Літаки						
Вертольоти				1		
Всього				1		
Авіація загального призначення						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
Всього						
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки		1				1
Вертольоти						
Інші						
Всього		1				1
Іноземні ПС						
Літаки				15		
Вертольоти						
Всього				15		
Всі події разом		1		33		
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				52	1			15			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	2	1	1	1	5	5	4	
		Не внесені до державного реєстру		1								1		
3	Події з ПС іноземної реєстрації				3	77			1	18				
4	Надзвичайні події						2							
5	Кількість постраждалих		7	6	-		182	2	-		7	6	182	2
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
6	² Порушення порядку використання повітряного простору України		13				10							
7	Пошкодження ПС на землі		3											

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

1.1.1. 01.09.2021 о 20:05 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UBE342 за маршрутом Батумі – Київ (Жуляни) на літаку B-738 UR-UDB, авіакомпанії «Біз Ейрлайн», після посадки на ЗПС 26, КПС повідомив про можливе зіткнення з птахом на пробігу. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. При огляді ПС виявлено сліди зіткнення з птахом (кров) на кокові лівого двигуна.

Категорія: BIRD.

1.1.2. 01.09.2021 о 20:23 при виконанні рейсу UTN4332 за маршрутом Шарм-Ель-Шейх – Бориспіль на літаку B-753 UR-AZO, авіакомпанії «Азур Ейр», при вході в повітряний простір Сектору OVL+OVU Одеського РДЦ (35 км південніше г.т. BALED) КПС доповів про наявність грозової діяльності (засвітки) по маршруту польоту та запросив обхід їх східніше маршруту. Диспетчер надав дозвіл та проінформував про заборонені зони UKP35Z і UKP35. КПС доповів, що знає про зони і буде виконувати обхід поза ними. В подальшому, екіпаж декілька разів інформувався про наближення

до зон. О 20:23 повітряне судно увійшло в заборонену зону UKP35Z і покинуло її о 20:26. В даному районі спостерігалася грозова діяльність.

Категорія: WSTRW.

1.1.3. 02.09.2021 о 12:10 при виконанні рейсу UBE2002 за маршрутом Шарм-Ель-Шейх – Київ (Жуляни) на літаку B-738 UR-UBD, авіакомпанії «Біз Ейрлайн», після посадки на ЗПС26 КПС доповів про можливе зіткнення з птахом на пробігу. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. При огляді ПС слідів зіткнення з птахом, пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

1.1.4. 03.09.2021 о 18:53 при виконанні рейсу SPQ522 за маршрутом Іракліон-Бориспіль на літаку B-739 UR-CQL, авіакомпанії «СкайАп», після зльоту та підходу до заданого ешелону FL 300 (113 км північно-східніше Іракліон), при перетині висоти 29500 футів з вертикальною швидкістю набору була +1000 ф/хв спрацювало попередження системи TCAS «TRAFFIC» з наступним спрацюванням системи TCAS в режимі RA «DESCEND». Відповідно до рекомендації TCAS екіпаж виконав маневр зниження та доповів про конфлікт органу ОНР «Іракліон». Конфліктний літак B-788, який виконував рейс за маршрутом Амстердам-Іракліон знижувався з великою вертикальною швидкістю, що могло стати причиною спрацювання системи TCAS. Вертикальний інтервал між двома повітряними суднами був не менше 1000 футів.

Категорія: MAC.

1.1.5. 04.09.2021 о 05:07 при виконанні рейсу UNO690P за маршрутом Могадішо-Дусамареб (Сомалі) на літаку Ан-26Б-100 UR-UZE, авіакомпанії «Константа», під час зльоту відбулось спрацювання сигналізації «Закрилки не у злітній конфігурації». Командир повітряного судна прийняв рішення припинити зліт (згідно КЛЕ п.4.1.1.) та обстежити літак. Після зарулювання на стоянку було виконано перевірку сигналізації, спрацювання сигналізації повторилось.

Категорія: SCF-NP.

1.1.6. 06.09.2021 о 06:48 при виконанні рейсу ANR215 за маршрутом Бориспіль-Батумі на літаку B-737-300 UR-CNF, авіакомпанії «ЯнЕйр», після посадки на ЗПС 13 КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом на пробігу. Після огляду ЗПС рештків птаха не знайдено. Після огляду повітряного судна виявлено рештки птаха (ластівка) в двигуні №1 без пошкодження лопаток.

Категорія: BIRD.

1.1.7. 06.09.2021 о 09:39 при виконанні рейсу WRC3012 за маршрутом Анталія-Дніпро на літаку A-321 UR-WRX, авіакомпанії «Роза Вітрів», після посадки КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом на пробігу. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. При огляді ПС слідів зіткнення з птахом, пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

1.1.8. 07.09.2021 о 04:10 при виконанні рейсу WRC146 за маршрутом Харків-Бориспіль на літаку ATR-76 UR-RWE, авіакомпанії «Роза Вітрів», після зльоту КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом в ході розбігу, що всі параметри в нормі та прийняте рішення про продовження рейсу до аеродрому призначення. Після огляду ЗПС 25 в районі РД А2 виявлено рештки 10 ластівок про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: BIRD.

1.1.9. 14.09.2021 о 07:33 при виконанні рейсу WRC141 за маршрутом Бориспіль-Харків на літаку ATR-72-600 UR-RWE, авіакомпанії «Роза Вітрів», КПС перервав зліт на ЗПС 36П через перевищення параметрів правого двигуна.

Категорія: SCF-PP.

1.1.10. 15.09.2021 о 20:19 при виконанні рейсу SQP482 за маршрутом Дубай-Бориспіль на літаку B-737 UR-SQD, авіакомпанії «СкайАп», після посадки на ЗПС 36П КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом в лобове скло. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. При огляді ПС слідів зіткнення з птахом, пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

1.1.11. 16.09.2021 о 16:42 при виконанні рейсу WRC7682 за маршрутом Анталія-Бориспіль на літаку A-321 UR-WRH, авіакомпанії «Роза вітрів», після посадки на ЗПС 36П та зарулювання на стоянку КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. При огляді ПС було виявлено рештки птаха в двигуні №1.

Категорія: BIRD.

1.1.12. 17.09.2021 о 22:10 при виконанні рейсу UTN8512 за маршрутом Анталія-Одеса на літаку B-738 UR-AZG, авіакомпанії «Азур Ейр», після посадки на ЗПС 16 КПС доповів диспетчеру про можливе зіткнення з птахом. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. При огляді ПС були виявлені сліди крові на носовій частині фюзеляжу з пошкодженням лакофарбового покриття.

Категорія: BIRD.

1.1.13. 21.09.2021 при виконанні заходу на посадку в аеропорту Київ (Антонов-2) на літаку Ан-124-100M UR-82027, ДП «Антонов», спрацювала сигналізація «пожежа двигуна 1» та перша черга системи пожежогасіння. Внаслідок чого двигун було вимкнено, подальша посадка була виконана благополучно на трьох двигунах. Під час післяпольотного огляду, було встановлено, що сталося хибне спрацювання системи пожежогасіння двигуна №1.

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

Категорія: SCF-PP.

1.1.14. 22.09.2021 о 06:55 при виконанні рейсу CVK7069 за маршрутом Таманрассет – Глазго-Прествік на літаку Ан-12БК UR-CNN, авіакомпанії «Кавок Ейр» під час розбігу на швидкості 60 км/год відбулося автофлюгерування лопатей

повітряного гвинта двигуна №4. Екіпаж виконав процедуру перерваного зльоту, літак зупинився в межах ЗПС, після чого було виконано зарулювання на місце стоянки. Внаслідок інциденту ПС пошкоджень не отримало, ніхто з членів екіпажу та технічного персоналу тілесних ушкоджень не отримав. Через деякий час ПС продовжило політ за маршрутом.

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

Категорія: SCF-PP.

1.1.15. 24.09.2021 о 19:08 при виконанні рейсу ADB3820 за маршрутом Гельсінкі-Лейпциг на літаку Ан-124-100М-150 UR-82009, ДП «Антонов», після зльоту не прибирався перший ряд основної опори шасі (ООШ). КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом. Посадку виконано благополучно. Під час післяпольотного огляду несправність було усунуто та складено технічний акт.

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

Категорія: SCF-NP.

1.1.16. 29.09.2021 о 11:49 при виконанні рейсу UNO690P за маршрутом Бараве-Могадішо на літаку Ан-26Б-100 UR-UZE, авіакомпанії «Константа», після виконання посадки на ЗПС05 ПС зіткнулося з одним із птахів зі зграї, що знаходилась на ЗПС. Після зіткнення ПС з птахом параметри двигуна залишалися в нормі. Після зарулювання та вимкнення двигунів було виконано огляд ПС. За результатами огляду було виявлено незначне пошкодження вхідного направляючого апарату лівого двигуна без пошкодження каркасу, а саме невелика вм'ятина 200 X 150 мм, глибиною до 30 мм. Інформацію було доведено до менеджера та представника місії ООН. Відповідно до процедур ТО інженерно-технічним складом пошкодження усунуто та внесено у перелік відремонтованих пошкоджень.

Категорія: BIRD.

2. ПОДІЇ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ АВІАЦІЙНО-ХІМІЧНИХ РОБІТ

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 07.09.2021 о 05:14 при виконанні рейсу за маршрутом Кам'янське (Запорізька область) – Підгороднє (Дніпропетровська область) на вертольоті Мі-2 UR-KIP, авіакомпанії «Миколаїв Аеро», виконана вимушена посадка в районі с. Соколово з причини підвищення температури правого двигуна, про що КПС доповів диспетчеру по телефону після посадки. Доповідь про проблему з двигуном по радіозв'язку не надходила. Сигнал «Лихо» не декларувався. За інформацією КПС посадка виконана благополучно та викликаний технічний персонал для перевірки стану двигуна.

Категорія: SCF-PP.

3. ПОШКОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА НА ЗЕМЛІ

3.1. 27.09.2021 о 08:30 за повідомленням Національної комісії з розслідування та запобігання авіаційних подій (CNIPAIА) Демократичної республіки Сан-Томе і Принсіпі, під час підготовки до виконання рейсу STP211 за маршрутом Сан-Томе –

Принсіпі на літаку SAAB 340 UR-ALG, авіакомпанії «Аероджет», на етапі передпольотної підготовки літак було пошкоджено трактором обслуговуючої компанії. Водій зупинив трактор та почав підключати до літака GPU (наземне джерело електроживлення), в цей самий час трактор почав рухатись назад, внаслідок чого зіткнувся з ПС з правої сторони від багажного відсіку. Внаслідок події пожежі не було. Екіпаж та пасажери не постраждали.

Розслідування пошкодження ПС на землі події проводить СNIPAIА. Відповідно до пунктів 5.18, 5.19 та 5.22 Додатку 13 до Чиказької конвенції, для участі у розслідуванні НБРЦА призначило уповноваженого представника та радника від експлуатанта.

Категорія: RAMP.

4. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

4.1. ІНЦИДЕНТИ

4.1.1. 01.09.2021 о 22:03 при виконанні приватного рейсу T7AXI за маршрутом Львів-Дніпро на літаку Socata TBM-700 T7-AXI (Сан-Маріно), власник та експлуатант приватна особа, при заході на посадку на висоті 2000 футів і відстані 9 км від на ЗПС 08, КПС повідомив про спробу засліплення лазером фіолетового кольору з правого боку. О 22:05 виконана благополучна посадка на ЗПС 08 в аеропорту Дніпро.

Категорія: SEC.

3.1.2. 04.09.2021 о 12:13 при виконанні рейсу WZZ6715 за маршрутом Ларнака-Львів на літаку A-320 HA-LPW, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), під час заходу на посадку КПС доповів диспетчеру про проблему з керуванням передньою стійкою шасі. О 12:39 виконана благополучна посадка на аеродромі Львів.

Категорія: SCF-NP.

4.1.3. 06.09.2021 о 12:13 при виконанні рейсу AFR1753 за маршрутом Бориспіль-Париж на літаку A-321 F-GTAN, авіакомпанії «Air France» (Франція), після зльоту із ЗПС 36П, КПС доповів диспетчеру про можливе зіткнення з птахом. Після огляду ЗПС виявлено рештки 2 ластівок про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: BIRD.

4.1.4. 07.09.2021 о 18:42 при виконанні рейсу WZZ4604 за маршрутом Харків-Ларнака на літаку A-320 HA-LYR, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), після зльоту КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом в лобове скло під час зльоту із ЗПС 07, а також що всі параметри в нормі та прийняте рішення про продовження польоту до аеродрому призначення. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено про що проінформовано екіпаж.

Категорія: BIRD.

4.1.5. 07.09.2021 о 20:50 при виконанні рейсу RYR03G за маршрутом Бориспіль-Варшава на літаку B-738 SP-RKQ, авіакомпанії «Ryanair Sun» (Польща), після зльоту із ЗПС 18Л, КПС доповів диспетчеру про можливе зіткнення з птахом. Після огляду ЗПС

сторонніх предметів не виявлено про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: BIRD.

4.1.6. 09.09.2021 о 20:33 при виконанні приватного рейсу VJT813 за маршрутом Рига – Київ (Жуляни) на літаку Bombardier CL35 9H-VJI, авіакомпанії «Vistajet» (Мальта), під час заходження на посадку на висоті 9000 футів і відстані 22 км від порогу ЗПС КПС доповів диспетчеру про засліплення лазером зеленого кольору. О 20:42 виконана благополучна посадка на ЗПС 26 в аеропорту Київ (Жуляни).

Категорія: SEC.

4.1.7. 10.09.2021 о 22:17 при виконанні рейсу PGT1753 за маршрутом Анкара-Одеса на літаку B-738 TC-CPV, авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина) під час заходу на посадку по VOR на ЗПС 34 КПС виконав відхід на друге коло з відстані 2 км від порогу ЗПС по причині спрацювання бортової системи попередження небезпечного зближення з землею GPWS. О 22:29 після повторного заходу виконана благополучна посадка на аеродромі Одеса.

Категорія: AMAN.

4.1.8. 12.09.2021 о 17:42 при виконанні рейсу RYR1JG за маршрутом Барселона-Бориспіль на літаку B-738 EI-EMJ, авіакомпанії «Ryanair» (Ірландія), при заході на посадку над г.т. BEMBI на висоті 9000 футів КПС доповів диспетчеру про засліплення лазерним променем зеленого кольору. Посадку виконано благополучно.

Категорія: SEC.

4.1.9. 12.09.2021 о 18:04 при виконанні рейсу WZZ6114 за маршрутом Берлін - Київ (Жуляни) на літаку A-320 HA-LSC, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), після посадки на ЗПС 08 КПС доповів диспетчеру про зіткнення з птахом під час приземлення. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не знайдено. Після огляду повітряного судна пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

4.1.10. 17.09.2021 о 10:00 при виконанні рейсу SERLP за маршрутом Київ (Жуляни) – Ніцца на літаку Cessna-525B SE-RLP, авіакомпанії «Royal Air» (Швеція), після приземлення в аеропорту Ніцца, КПС виявив відсутність кришки горловини заправки паливом на крилі. На іншому крилі кришка була відкрита і трималася на ціпку. Заправка паливом виконувалася на MC L-13 аеродрому Київ (Жуляни) хендлінговою компанією ТОВ «Майстер-Авіа». Після огляду бетонного покриття по маршруту руління від MC до ЗПС і на ЗПС сторонніх предметів не знайдено.

Категорія: RAMP.

4.1.11. 18.09.2021 о 00:36 при виконанні рейсу PGT1754 за маршрутом Одеса-Анкара на літаку B-738 TC-CPY, авіакомпанії «Pegasus Airlines» (Туреччина), після зльоту із ЗПС 16, КПС доповів диспетчеру про можливе зіткнення з птахом. Після огляду ЗПС виявлено мертву чайку, про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: BIRD.

4.1.12. 19.09.2021 о 16:48 при виконанні рейсу FR3166 за маршрутом Варшава-Бориспіль на літаку B-738 SP-RKQ, авіакомпанії «Ryanair Sun» (Польща), під час зниження до ешелону FL 180 КПС доповів диспетчеру про засліплення лазерним променем зеленого кольору з правої сторони.

Категорія: SEC.

4.1.13. 22.09.2021 о 10:09 при виконанні рейсу JSH500 за маршрутом Одеса-Рига на літаку Cessna C-500 HA-FIT, авіакомпанії «JetStream» (Угорщина), під час польоту в повітряному просторі України над г.т. UNDOL зникла відмітка від повітряного судна, але забезпечувався стійкий двосторонній радіозв'язок. На вимогу керівника польотів був увімкнений первинний радіолокатор і рейс спостерігався засобами первинної радіолокації. Літаку було заборонено вхід у повітряний простір Польщі та Білорусі. Об 11:30 екіпаж ПС прийняв рішення про виконання посадки на аеродромі Львів. Об 11:48 виконана благополучна посадка на аеродромі Львів.

Категорія: SCF-NP.

4.1.14. 28.09.2021 о 04:55 при виконанні рейсу WZZ6278 за маршрутом Вільнюс - Київ (Жуляни) на літаку A-320 HA-LPT, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), на висоті 5000 футів КПС доповів диспетчеру про спостереження повітряної кулі на 50 футів вище польоту повітряного судна на відстані 26 км і азимуті 270° від аеродрому.

Категорія: MAC.

4.1.15. 28.09.2021 о 05:00 при виконанні рейсу WZZ6280 за маршрутом Рига - Київ (Жуляни) на літаку A-320 HA-LWZ, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), на висоті 4000 футів КПС доповів диспетчеру про спостереження повітряної кулі на 50 футів вище польоту повітряного судна на відстані 26 км і азимуті 270° від аеродрому.

Категорія: MAC.

5. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

5.1. 10.09.2021 о 12:12 (за Київським часом) при виконанні приватного польоту за маршрутом ЗПМ «Коломия» – ТЗПМ «Наливайківка» на літаку A-22 OMW007, власник та експлуатант приватна особа, було здійснено несанкціонований зліт із ЗПМ «Коломия». О 15:20 літак здійснив благополучну посадку в районі с. Наливайківка.

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 Мініюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Категорія: NAV.

Розслідування ППВППУ проводить НБРЦА.

5.2. 14.09.2021 о 15:20 (за Київським часом) при виконанні перельоту до місця проведення АХР, за маршрутом с. Барило, Сумської обл. – с. Теснівка, Новоград-Волинського району, Житомирської обл. на літаку Ан-2 UR-33002, повітряне судно, без погодження із органами управління ПСЗСУ, короткочасно увійшло в межі тимчасової зони обмеження польотів (ТЗОП), що розташована поблизу с. Біла Криниця Житомирської обл.

Розслідуванням встановлено, що в Житомирській області знаходяться два населених пункти з однаковою назвою Теснівка. Одне село розташоване в Коростишівському районі, а інше в Новоград-Волинському районі. Під час проведення передпольотної підготовки, після нанесення маршруту польоту на аеронавігаційну карту, екіпаж ввів маршрут польоту в GPS-навігатор. Під час введення в GPS-навігатор назви пункту призначення, навігатор самостійно вибрав координати населеного пункту с. Теснівка, що знаходилося ближче за маршрутом. На етапі передпольотної підготовки, екіпаж не виявив помилки у введенних в GPS даних.

В польоті, після прольоту контрольної точки маршруту, що визначена координатами 505115N 0294523E, GPS-навігатор вказав напрямок на с. Теснівка Коростишівського району. Такий маршрут проходив через північно-західну частину ТЗОП. Внаслідок некоректно введеної інформації в GPS, літак почав відхилятися від запланованого маршруту. Через декілька хвилин пілоти виявили некоректні показники GPS-навігатора та, звірившись з аеронавігаційною картою, виявили невідповідність координат пункту призначення. Скоригувавши в GPS координати маршруту, екіпаж продовжив політ до пункту призначення с. Теснівка Новоград-Волинського району.

Згідно з результатами розслідування, причиною відхилення літака від запланованого маршруту та короткочасний вліт в тимчасову зону обмеження польотів стало введення в GPS-навігатор некоректних даних щодо пункту призначення на етапі передпольотної підготовки.

Категорія: NAV.



Рекомендації:



Експлуатантам ПС, що виконують польоти за ПВП:

- Під час введення інформації в GPS виконувати контроль введеної інформації за аеронавігаційною картою та за географічними координатами пунктів маршруту.

5.3. 17.09.2021 о 03:57 при виконанні рейсу за маршрутом ЗПМ «Гоголів» – ЗПМ «Дівички» на літаку С-172 UR-LKR, власник та експлуатант приватна особа, повітряне судно без дозволу органів ОНР увійшло в контрольований простір Сектору BV3+4 київського РДЦ на висоті 2600 футів, відстані 22 км, азимуті 20° від точки BRP (Бориспіль). Про політ у контрольованому повітряному просторі ПС С-172 UR-LKR органи ОНР повідомив екіпаж літака A320 A7-АНС, авіакомпанії «Qatar Airways» (Катар), що виконував рейс QTR297 за маршрутом Доха-Бориспіль.

Категорія: NAV.

5.4. 26.09.2021 о 05:01 при виконанні рейсу SQP7706 за маршрутом Шарм-Ель-Шейх – Бориспіль на літаку B-739 UR-SQJ, авіакомпанії «СкайАп», під час польоту за

маршрутом на 8 км північніше г.т. RAKUR на робочому місці диспетчера Одеського РДЦ спрацювала функція попередження про наближення ПС до зони обмеження польотів (APW), яка визначена NOTAM A4146/21. При виході на зв'язок КПС був проінформований про знаходження ПС в зоні обмеження та дана команда на набір висоти до ешелону FL 360. О 05:04 ПС вийшло із зони обмеження польотів.

Категорія: NAV.

5.5. 27.09.2021 о 05:49 при виконанні рейсу AUI7054 за маршрутом Анталія-Одеса на літаку B-738 UR-PSY, авіакомпанії «МАУ», під час польоту за маршрутом на 10 км північно-західніше г.т. PERUN, на зниженні з ешелону FL 300 до ешелону FL 270, спрацювала функція попередження про наближення ПС до зони обмеження польотів (APW), яка визначена NOTAM A4145/21. КПС отримав диспетчерську вказівку відвернути на курс 360° для виходу з буферної зони. О 05:51 ПС вийшло із зони обмеження польотів.

Категорія: NAV.

6. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС, ЯКІ НЕ ВНЕСЕНІ ДО ДЕРЖАВНОГО РЕЄСТРУ ЦИВІЛЬНИХ ПС

6.1. АВАРІЇ

6.1.1. 12.09.2021 о 04:30 під час виконання авіаційно-хімічних робіт (АХР) в районі с. Кмитів, Коростишівського району, Житомирської області на літаку Z-37 Šmelák без нанесених на літак державного та реєстраційного знаків, що належить приватній особі, сталася вимушена посадка літака через вимкнення двигуна. При виконанні вимушеної посадки ПС зіткнулось



хвостовим колесом, основними колесами шасі, які при посадці склалися під фюзеляжем, з подальшим ударом об землю повітряним гвинтом (двигуном). Внаслідок зіткнення літака з землею КПС отримав серйозні тілесні ушкодження. ПС зазнало значних пошкоджень.

Розслідування аварії проводить НБРЦА.



З більш детальною інформацією, щодо ходу розслідування аварії, можна ознайомитись завантаживши **попередній звіт**.

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

7.1. КАТАСТРОФИ

7.1.1. 22.09.2021 о 08:12 при виконанні обльоту засобів радіотехнічного забезпечення польотів (РТЗП) ЗПС 05П аеродрому Хабаровськ (Новий) на літаку Ан-26 RA-26673 ЗАТ «Льотні перевірки та системи», після чергового заходу на ЗПС 05П з відходом на друге коло екіпаж погодив з органом ОНР



виконання наступного пункту програми: замір дальності дії курсового радіомаяка. За погодженням з диспетчером після відходу на друге коло екіпаж повинен був набирати висоту 600м за тиском аеродрому (QFE), вийти на курс зворотній посадковому з боковим ухилення не менше 10км і рухатись до віддалення 36км до третього розвороту. Згідно з АІР Росії, мінімальна безпечна висота в секторі південніше аеродрому до віддалення 46км складає 1200м за тиском аеродрому (QFE). Під час польоту на висоті приблизно 600м на автопілоті з курсом 220-230° літак зіткнувся зі скелею Хребтова. Дії екіпажу по переведенню літака у набір висоти були розпочаті менше ніж за 3 секунди до зіткнення. Літак був обладнаний бортовою системою попередження небезпечного зближення з землею (EGPWS), спрацювання даної системи не було зафіксовано бортовими реєстраторами. Внаслідок катастрофи ПС було повністю зруйновано, пожежі не було. Шість членів екіпажу, що перебували на борту літака загинули.

Розслідування катастрофи проводить Міждержавний Авіаційний Комітет. Відповідно до пунктів 5.18, 5.20 Додатку 13 до Чиказької конвенції, для участі у розслідуванні НБРЦА призначило уповноваженого представника та радника від ДП «Антонов».

Категорія: СФІТ.

8. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

8.1. КАТАСТРОФИ

8.1.1. 04.10.2019, вночі, о 03:43 при виконанні рейсу UKL4050 за маршрутом Віго-Львів на літаку Ан-12БК UR-САН, що був на експлуатації ПрАТ «Авіакомпанія «Україна-Аероальянс», під час заходження на посадку на аеродромі Львів, в умовах обмеженої видимості (туман), на відстані близько 1340 метрів від порогу ЗПС літак зіткнувся з деревами і земною поверхнею. Внаслідок авіаційної події загинули п'ять членів льотного екіпажу. Двоє авіаційних техніків та змінений бортінженер, що перебували на борту ПС, отримали серйозні тілесні ушкодження. Внаслідок авіаційної події повітряне судно було зруйноване і відновленню не підлягає.



Категорія: CFIT.



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

8.1.2. 17.06.2020, о 12:14 за Київським часом, у візуальних метеорологічних умовах, під час виконання випробувального польоту на легкому літаку Y1 «Дельфін» UR-OAP після злету, в наборі висоти 9000 футів, при перетині висоти 4750 футів сталося падіння потужності двигуна. КПС повідомив диспетчера ОПР про припинення виконання завдання, та запросив дозвіл на зниження та захід на посадку. На відстані 900 м від порогу ЗПС16 літак зіткнувся із землею з великою вертикальною швидкістю. Літак отримав значні пошкодження, екіпаж загинув.



Фактор: людський.

Категорія: FUEL.



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

8.2. АВАРІЇ

8.2.1. 18.07.2020, приблизно, о 18:03 за Київським часом, після виконання злету з ЗПМ Коломия з МК 120°, на літаку Сімбал UR-PENA аматорської конструкції, співвласниками якого є три приватні особи, на етапі набору висоти, сталася відмова двигуна. Пілот виконав лівий розворот на 180° з метою виконання посадки на ЗПМ Коломия з курсом зворотним посадковому. Через втрату висоти під час розвороту та неможливості виконання безпечної посадки на ЗПС, пілот прийняв рішення на посадку на найбільш придатну ділянку поблизу ЗПС. Під час посадки літак зіткнувся лівим крилом з перешкодою та зазнав руйнування. Під час авіаційної події пожежі не було. Пілот не постраждав.



Фактор: технічний.

Категорія: FUEL.



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

8.3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

8.3.1. 23.11.2020 о 12:05 при виконанні приватного польоту за маршрутом ТЗПМ «Наливайківка» - ЗПМ «Коломия» на літаку А-22 UR-PIAI, власник та експлуатант приватна особа, ПС здійснило посадку без узгодження зі старшим авіаційним начальником ЗПМ. 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 7 України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Згідно з матеріалами з розслідування, достатніх даних для встановлення факту виконання польоту даним ПС 23.11.2020 отримано не було. Також було встановлено, що КПС літака А-22 UR-PIAI та старший авіаційний начальник ЗПМ «Коломия» не дотримувалися вимог Інструкції з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі ЗПМ «Коломия».

Фактор: організаційний, людський.

Категорія: UNK.

**Рекомендації:****□ КПС літака А-22 UR-PIAI:**

- Ознайомитись з Інструкцією з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі ЗПМ «Коломия» в частині порядку взаємодії зі старшим авіаційним начальником ЗПМ під час планування та експлуатації ПС на ЗПМ.

□ Старшому авіаційному начальнику ЗПМ:

- Забезпечити призначення керівника польотів у випадках, що визначені Інструкцією з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі ЗПМ.

8.3.2. 16.06.2021-17.06.2021, вночі, в період з 23:45 по 04:10 (за Київським часом) був виконаний приватний політ без посадок та вантажу за маршрутом ПЗПМ «Гардишівка» – ПЗПМ «Гардишівка», Бердичівського р-ну, Житомирської обл., на літаку Ан-2 UR-VIN. Радіолокаційними засобами ПС ЗСУ повітряне судно не спостерігалось. 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 7 України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Під час проведення розслідування було встановлено, що:

- згідно посвідчення про допуск до експлуатації ПЗПМ №ЗПМ 05-221, майданчик не має дозволу на виконання польотів нічний час;
- літак виключений з Державного реєстру цивільних ПС України 03.08.2017;
- літак не має сертифікату льотної придатності та договору авіаційного страхування;
- у другого пілота закінчився термін дії медичного сертифікату;
- 16.02.2019 закінчився термін дії довіреності на використання літака.

Фактор: людський (екіпаж).

Категорія: UNK.

8.3.3. 04.07.2021 о 07:20 виконувалися несанкціоновані АХР в р-ні с. Задеріївка, Чернігівської обл., на літаку Х-32 UR-GPBI в межах зони з особливим режимом використання повітряного простору.

Радіолокаційними засобами ПС ЗСУ повітряне судно не спостерігалось. Інформування відповідних органів управління ПСЗСУ, 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 7 України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Під час проведення розслідування було встановлено, що:

- ПС X-32 UR-GPBI у Державному реєстрі цивільних ПС України не зареєстроване;
- КПС станом на час порушення не мав діючого свідоцтва авіаційного персоналу та медичного сертифікату;
- план польоту користувачем повітряного простору не подавався, запит на дозвіл та умови використання повітряного простору не здійснювався, умови Украероцентром не визначались, дозвіл на використання повітряного простору не надавався.

Згідно з матеріалами з розслідування, дане ППВППУ пілотом X-32 UR-GPBI було скоєно свідомо.

Фактор: людський (екіпаж).

Категорія: NAV.

8.3.4. 17.07.2021 о 16:07 при виконанні приватного польоту за маршрутом Пржибрам-Пр'євідза-Ужгород на літаку SOCATА TB-10 D-EMPL (Німеччина), власник Epinefrinum s.r.o. (Чехія), експлуатант приватна особа (Чехія), ПС здійснило посадку на ЗПС10 аеродрому Ужгород поза регламентом роботи аеродрому.

Зі слів КПС, виліт із Пржибрама до Пр'євідзи був виконаний із затримкою через несприятливі погодні умови. Під час польоту через несприятливі погодні умови (низька межа хмар, зливовий дощ, гроза) для виконання польоту по правилам візуальних польотів, КПС був змушений виконати посадку на запасному аеродромі Попрад. Через проблеми із зв'язком КПС не зміг самостійно надіслати новий план польоту і попросив фахівця аеропорту надати план польоту за маршрутом Попрад-Ужгород. Зліт з аеродрому Попрад було виконано о 15:20, розрахунковий час посадки на аеродромі «Ужгород» о 15:55.

Після виходу з CTR аеродрому Попрад, пілот встановив зв'язок з органом ОНР Словаччини Bratislava Information та продовжив політ за маршрутом. Диспетчер порадив пілоту летіти північніше над контрольними пунктами GOROL і UDREL через грозу, що наближалася з півдня. Поблизу контрольного пункту ROBTU пілот зрозумів, що він не встигне виконати посадку на аеродромі Ужгород до завершення його роботи, але іншого варіанту, ніж продовжити політ у нього вже не було. Запасний аеродром Кошице був недоступний через невідповідні метеоумови.

За словами пілота, перед перетином українського кордону він втратив зв'язок з диспетчером органу ОНР Братислави та перейшов на частоту АДВ Ужгород, з яким кілька разів намагався встановити зв'язок. О 16:07 літак здійснив посадку на ЗПС10 аеродрому Ужгород поза регламентом роботи аеродрому. За словами КПС, він не знайомий з повітряним простором України і інформації про заборону польоту не отримував. На найближчий аеродром Львів пілот не наважився летіти за браком досвіду та недостатньою кількістю пального.

Причиною порушення порядку використання повітряного простору (посадка на аеродромі після закінчення регламенту роботи аеропорту) стала затримка вильоту ПС через несприятливі погодні умови та зміна запланованого маршруту польоту у зв'язку зі змінами погодних умов під час виконання польоту, виліт без отримання

підтвердження плану польоту та не інформування органів ОПР про затримку в процесі польоту.

Фактор: людський(екіпаж).

Категорія: ADRM, NAV.



Рекомендації:

☐ **Експлуатантам та власникам повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських:**

- При плануванні польотів за ПВП та внесенні змін у плани польотів враховувати фактичні та прогнозовані погодні умови та вірогідність затримки через погодні умови.

☐ **Керівникам експлуатантів аеродромів (аеропортів):**

- Вжити заходів щодо продовження регламенту роботи аеропорту, якщо відомо, що запланований політ затримується, та розрахунковий час прибуття знаходиться поза межами регламенту роботи аеропорту.

☐ **КПС літака SOCATA TB-10 D-EMPL:**

- При виконанні польотів у повітряному просторі України виконувати вимоги щодо організації польотів та використання повітряного простору України, опублікованих в AIP України.

8.3.5. 17.07.2021 о 08:36 при виконанні приватного польоту за маршрутом ЗПМ «Луцьк-Крупа» – ЗПМ «Гоголів» на літаку RV-10/L UR-PLAJ, власник та експлуатант приватна особа, при виконанні зниження для заходу на посадку на висоті 1800 футів, в районі смт. Велика Димерка, з метою уникнення зіткнення зі зграєю птахів, яка, за словами пілота, рухала з півдня на північ, не інформуючи орган ОПР про виконання маневру, пілот змінив курс та опинився в диспетчерській зоні (CTR) аеродрому Бориспіль. Через деякий час в районі с. Займище, ПС здійснило лівий розворот і в східному напрямку зі зниженням вийшло за межі контрольованого повітряного простору. Таким чином були порушені вимоги абзаців 2 та 7 пункту 46 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою КМУ від 06.12.2017 №954.

Згідно з матеріалами з розслідування причиною ППВППУ став несанкціонований вхід у диспетчерську зону аеродрому Бориспіль без встановлення радіозв'язку з диспетчером АДВ, що створило передумови для потенційного зближення повітряних суден.

Фактор: організаційний, людський (екіпаж).

Категорія: NAV.

**Рекомендації:****□ Експлуатантам та власникам повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських:**

- під час підготовки до польоту користуватися виключно офіційними джерелами аеронавігаційної інформації, звертаючи увагу на райони та межі диспетчерських зон, а також на їх географічні та висотні обмеження;
- у разі незапланованого відхилення від маршруту негайно інформувати відповідний орган ОНР.

□ Адміністрації ЗПМ «Гоголів»:

- посилити нагляд за станом ділянок аеродрому, що мають трав'яний покрив, з урахуванням розповсюджених у місцевості видів птахів і ступенем ризику для польотів, який вони створюють;
- у зв'язку із збільшення повітряного руху в районі ЗПМ розглянути питання удосконалення взаємодії з екіпажами ПС, що прибувають на ЗПМ.

8.3.6. 24.07.2021 о 08:40 (за Київським часом) виконувалися несанкціоновані АХР в р-ні с. Ценява, Коломийського р-ну, Івано-Франківської обл. на літаку Х-32 UR-CAУ, на висоті до 100 м з курсом 120-130°.

Радіолокаційними засобами ПС ЗСУ повітряне судно не спостерігалось. Інформування відповідних органів управління ПСЗСУ, 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 7 України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Під час проведення розслідування було встановлено, що:

- ПС Х-32 UR-CAУ у Державному реєстрі цивільних ПС України не зареєстроване;
- КПС станом на час порушення не мав діючого свідоцтва авіаційного персоналу та медичного сертифікату;
- план польоту користувачем повітряного простору не подавався, запит умов на використання повітряного простору не здійснювався, умови Львівським центром ОНР не визначались, дозвіл на використання повітряного простору не надавався.

Згідно з матеріалами з розслідування, дане ППВППУ пілотом Х-32 UR-CAУ було скоєно свідомо.

Фактор: людський (екіпаж).

Категорія: NAV.

9. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

9.1. 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)) 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	