



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

Управління попередження
авіаційних подій

18.04.2014 № 3.2.14-36

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у березні 2014 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Березень 2014 року	2014 рік ¹	2013 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2014 рік	2013 рік	2014 рік	2013 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи			1		5		8
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти		1	1				
1.4	Інциденти ²	2	8	16				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії							
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти		1					
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України²							
3.1	Катастрофи			1		5		8
3.2	Аварії							
3.3	Серйозні інциденти		1	1				
3.4	Інциденти ²	2	9	16				
3.5	Всього	2	10	18		5		8

¹ станом на 1 квітня 2014 року

² крім інцидентів при ОПР

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

№ п/п	Класифікація подій		Кількість подій*			Кількість постраждалих*			
			Березень 2014 року	2014 рік	2013 рік	Загинуло		Травмовано	
						2014 року	2013 року	2014 року	2013 року
1	Надзвичайні події								
2	Пошкодження ПС				1				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А			0/1				1
		СІ/Інци							
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	0/0	0/1				1	
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		1	16	17				
6	Всього							1	1

* станом на 1 квітня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у березні 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 2 інциденти при виконанні транспортних перевезень.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України стався 1 інцидент.

За вказаний період зареєстровано 210 випадків порушень порядку використання повітряного простору України.

1. ІНЦИДЕНТИ:

1.1. 06.03.2014 о 18:22 (тут та далі час UTC, якщо не вказується інше) при виконанні рейсу АUI 047 за маршрутом Бориспіль-Донецьк на літаку В-737-400 UR-GAP, авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», під час зльоту екіпаж літака відчув сторонній запах у кабіні пілотів, а пасажери стали скаржитися на наявність диму в пасажирському салоні. Екіпаж літака використав кисневі маски та повідомив диспетчера про задимлення на борту ПС. Внаслідок ситуації, що склалася, командир ПС оголосив сигнал терміновості «PAN PAN PAN» та прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Органами ОПР було забезпечено пріоритетну посадку літака.

В ході розслідування, комісія встановила, що під час запуску двигунів у салоні з'явився незначний сторонній запах, на який звернули увагу членів кабінного екіпажу деякі пасажери. У процесі руління в салоні літака виник незначний запах із специфічним хімічним характером. У зв'язку з тим, що технічна служба попереджала про можливість появи запаху і те, що сторонній

запах відчувався тільки на передній кухні, кабіний екіпаж продовжив підготовку пасажирського салону і доповів командирі ПС про готовність до зльоту.

Під час зльоту бортпровідник №1 спостерігала появу зі стельових панелей системи кондиціонування повітря пароутворення густої консистенції з хімічним запахом. Одночасно, пролунали вигуки пасажирів, що на борту пожежа. Після цього бортпровідник доповіла командирі ПС про появу диму та хімічного запаху в пасажирському салоні.

Проаналізувавши ситуацію командир літака дав команду льотному екіпажу застосувати кисневі маски, відключив електроживлення кухонь, дав команду бортпровідникам вимкнути всі автомати захисту мережі (АЗМ) кухонь і запитав про ситуацію в пасажирському салоні. Після набору висоти 4000 футів, командир ПС дав команду другому пілоту на виконання аварійної контрольної карти для випадку появи диму чи вогню NON-NORMAL Checklist 8.10 "Smoke, Fire or Fumes".

Бортпровідники вимкнули всі АЗМ кухонь та, оглянувши пасажирський салон, ознак пожежі не виявили.

Отримавши доповідь бортпровідника про відсутність джерела пожежі і наявність під стелею пасажирських салонів густого газоутворення з хімічним запахом, командир літака прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту Бориспіль.

Кисневі маски у пасажирському салоні не використовувались тому, що газоутворення та запах не перешкоджали диханню пасажирів.

В результаті розслідування комісією було встановлено, що після заміни двигуна № 2, 23.02.2014 екіпаж зробив запис в бортжурналі про наявність стороннього запаху в салоні після зльоту.

Технічною службою були виконані роботи по огляду двигуна та його бороскопіювання згідно з АММ 71-00-00/600, але джерела запаху знайдено не було.

03.03.2014 бортпровідником було зроблене письмове зауваження про виникнення під час зльоту стороннього запаху на кухнях. Для пошуку і усунення дефекту було виконано бороскопіювання обох двигунів згідно з АММ 71-00-00/600, їх мийка відповідно до робочої карти C72-00-00-07 та запуск. Зауважень виявлено не було.

Комісія з розслідування встановила, що двигун № 2, після ремонту, був встановлений на літак 23.02.2014. До моменту виникнення інциденту двигун напрацював 35 годин / 21 цикл.

За рекомендацією ремонтного підприємства «ТАР» (Лісабон, Португалія) технічною службою авіакомпанії були виконані роботи по бороскопіюванню двигуна № 2 у зонах місць можливого скупчення масла, не передбачених АММ 71-00-00. Під час огляду були виявлені сліди мастила на проміжній частині між статорними лопатками 4 ступені компресора низького тиску та вхідними направляючими лопатками першої ступені компресора високого тиску (КВТ), а також на роторі КВТ в зоні 1-2 ступенів. За результатами проведеного дослідження, потрапляння масла сталося внаслідок утворення тріщин у прокладці підшипника вентилятора двигуна.

Згідно з висновками комісії, причиною інциденту, повернення літака на аеродром вильоту, стала поява пароутворень хімічного характеру у

пасажирському салоні ПС у польоті. Сторонній запах та газоутворення виникли внаслідок потрапляння у систему кондиціонування повітря літака залишків миючої хімічної рідини та замазлювання внутрішнього контуру двигуна №2.

Фактор: людський (технічне обслуговування).

Супутні фактори:

- Технологічний (у робочій карті C72-00-00-07 “Engine Cleaning”) рекомендований час процедури опробування двигуна після мийки не дозволяє досягти повного видалення миючої рідини).

- Обмін та передача інформації - відсутність інформації у техніка та екіпажу щодо можливих запахів та пароутворень після виконання мийки двигунів хімічним детергентом.



Рекомендації:

Керівництву комплексу технічного обслуговування та підтримки льотної придатності авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України»:

- доповнити процедуру оформлення «Maintenance to flight crew information list» детальною інформацією про несправності систем ПС та можливі наслідки при виконанні польоту та запобіжні дії екіпажу у разі повторення дефекту;
- внести зміни у виробничу карту мийки двигуна C72-00-00-07 щодо сповіщення екіпажу, а саме, винести пункт №16 окремим розділом з вимогою підпису щодо надання інформації льотному екіпажу;
- доповнити виробничу карту C72-00-00-07 “Engine Cleaning” пунктом про обов’язкове включення регістратора параметрів польоту (FDR) перед виконанням циклу мийки двигунів;
- виконати запит на фірму “Boeing”, щодо рекомендацій по перевірці присутності стороннього запаху після мийки двигунів хімічною рідиною ZOK27 та можливого збільшення часу на роботу двигунів на підвищеному режимі для максимального видалення залишків миючої рідини з метою уникнення позаштатних ситуацій у майбутньому;
- висловити претензії ремонтному підприємству TAP (Лісабон, Португалія) щодо неякісного ремонту двигуна S/N725922.

1.2. 04.03.2014 о 09:00 при виконанні рейсу MEM 4010 за маршрутом Жуляни-Будапешт на літаку Ан-26 UR-MDA авіакомпанії «Меридіан», під час польоту ПС в Львівському диспетчерському районі на ешелоні 180 сталася відмова радіозв’язку між екіпажем і диспетчером Львівського РДЦ та зникнення радіолокаційної відмотки від відповідача ПС в режимі А/С. Згідно з даними об’єктивного контролю, диспетчер не міг встановити радіозв’язок з екіпажем більше 15 хвилин. Разом з тим, на диспетчерському локаторі зникла радіолокаційна відмітка від відповідача ПС в режимі А/С. На межі виходу літака із Львівського району

польотної інформації зв'язок з ПС відновився. Зауважень щодо якості радіозв'язку та роботи бортового відповідача збоку РДЦ Будапешту не було. Політ завершився в штатному режимі.

Після повернення ПС на базовий аеродром комісією було проведено перевірку роботи бортових радіостанцій, бортового відповідача СОМ-64 та бортової системи попередження зіткнень СПС-2000. Відмов систем літака не виявлено.

Результати розшифровки записів МСРП-12 вказують на відсутність відмов основних систем літака.

Прослуховування мовної інформації виявила відсутність будь-якого запису на мовному реєстраторі МС-61. Експертиза виявила невідповідність параметрів встановленим нормам, відсутність напруги самопрослуховування, відсутність запису звукового сигналу та вихід з ладу плати запису і самопрослуховування ІФ03, внаслідок чого мовна інформація в польоті не документувалася.

Проаналізувавши ті факти, що під час дослідження будь-яких несправностей систем літака не виявлено, на багаторазові виклики диспетчера Львівського РДЦ екіпаж літака Ан-26 UR-MDA не відповідав, на неодноразові виклики інших ПС, що перебували у Львівському диспетчерському районі екіпаж літака Ан-26 UR-MDA також не відповідав, комісія розглядає, що причиною втрати зв'язку могло стати порушення екіпажем вимог Правил польотів цивільних повітряних суден в Україні в частині прослуховування частоти диспетчерського органу.

Причину зникнення відмітки ПС від локаторів ВОРЛ та ПОРЛ комісія не встановила.

Розслідування інциденту триває.

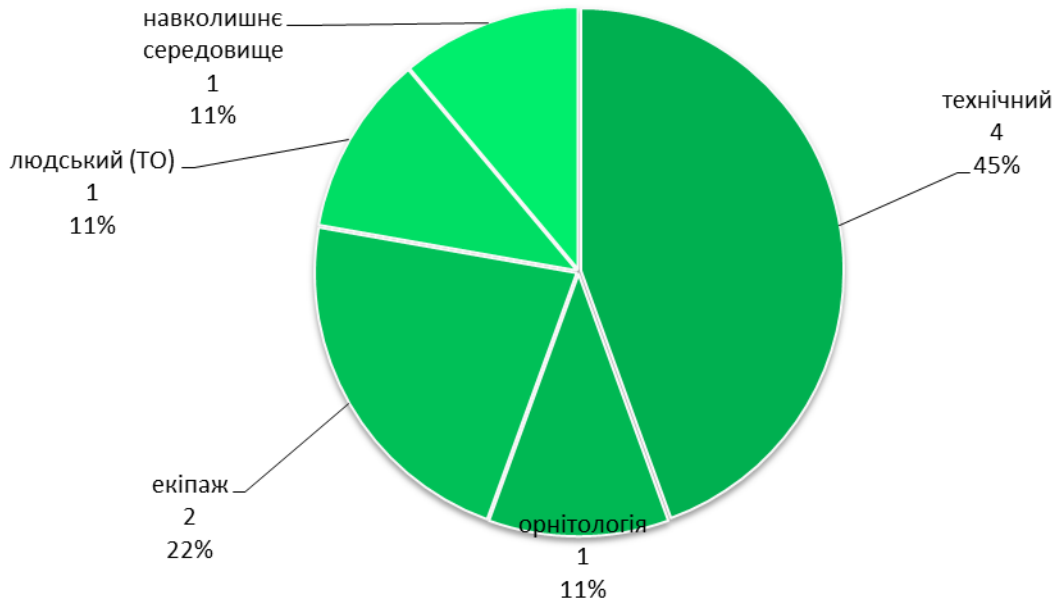


Рекомендації:

□ Керівництву авіакомпанії «Меридіан»:

- при поверненні ПС авіакомпанії на базовий аеродром виконувати перевірку працездатності носіїв ЗОК;
- організувати обговорення питання стосовно модифікації системи СПС-2000 на літаку Ан-26 UR-MDA;
- керівникам льотної служби авіакомпанії «Меридіан» посилити контроль за якістю передпольотної підготовки екіпажів.

2. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

У березні різко збільшилась кількість порушень порядку використання повітряного простору України як державними так і цивільними повітряними суднами Російської Федерації.

Державні повітряні судна Росії виконували несанкціоновані польоти над територією України та здійснювали несанкціоновані посадки і зльоти на території України, як правило на території АР Крим.

Цивільні повітряні судна виконували регулярні пасажирські перевезення на аеродром Сімферополь.

Протягом місяця Національне бюро з розслідування авіаційних подій отримало та опрацювало 210 повідомлень про факти порушень порядку використання повітряного простору України, з яких 35 державними і 175 цивільними повітряними суднами Російської Федерації.

28.03.2014 був виданий NOTAMN A0520/14, згідно з яким виконання польотів повітряних суден у частині Сімферопольського району польотної інформації, що обмежена територією Кримського півострову, заборонено. Інформація щодо заборони доведена Державіаслужбою України, Украероцентром та районними диспетчерськими центрами до користувачів повітряного простору України. Незважаючи на установлену заборону, повітряні судна, що експлуатуються авіакомпаніями Російської Федерації, продовжували виконувати польоти в межах зазначеного повітряного простору (польоти в аеропорт Сімферополь).

Викликає занепокоєння те, що значна кількість порушень повітряного простору залишається поза увагою відповідних органів через те, що контроль повітряного простору на малих висотах за допомогою технічних засобів не здійснюється.

У березні Національним бюро з розслідування авіаційних подій проведено 32 розслідування та 43 рази проінформовано Федеральну агенцію повітряного транспорту Російської Федерації про факти порушень.

За результатами розслідування встановлено, що дії експлуатантів Російської Федерації порушують вимоги частини 1, статті 8 Угоди між Урядом України та Урядом Російської Федерації про повітряне сполучення і співробітництво в галузі повітряного транспорту (м. Москва, 12.01.1994 року), частини «с» статті 3 і статті 6 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, якими передбачено що:

жодне державне повітряне судно Договірної держави не здійснює польоту над територією іншої держави і не робить на ній посадку, окрім як з дозволу, що надається спеціальною угодою або іншим чином, і згідно з її умовами;

жодні регулярні міжнародні повітряні сполучення не можуть здійснюватися над територією або на території Договірної держави, окрім як за спеціальним дозволом або з іншої санкції цієї Держави і згідно з умовами такого дозволу або санкції.

4. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

4.1. 05.03.2014 об 11:24 при виконанні рейсу АUI 675 за маршрутом Відень-Дніпропетровськ на літаку А-319, авіакомпанії «Austrian Airlines» (Австрія), під час польоту, на FL350 командир ПС доповів про технічну відмову та прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту.

Згідно з пунктом 7.2.8 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

5. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

5.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

5.1.2. Рекомендації з безпеки польотів, що зазначені в цьому 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 Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів.

5.1.3. Звернути увагу на зміну адреси електронної пошти Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів info@nbaai.gov.ua (для загальної інформації з безпеки польотів), box@nbaai.gov.ua (для повідомлень про події).

5.2. Керівникам авіакомпаній та льотних навчальних закладів щомісячно надавати інформацію до Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів про обсяги нальоту та кількість виконаних польотів за типами ПС.

Заступник директора

М.Г. Машаровський