



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

Управління попередження
авіаційних подій

20.06.2014 № 3.2.14-66

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Травень 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		2	1				
1.4	Інциденти ²	8	21	30				
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		2	1				
3.4	Інциденти ²	8	22	30				
3.5	Всього	8	24	32		5		8

¹ станом на 1 червня 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*			
			Травень 2014 року	2014 рік	2013 рік	Загинуло		Травмовано	
						2014 року	2013 року	2014 року	2013 року
1	Надзвичайні події		1	1					
2	Пошкодження ПС		1	1	4				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А			0/1				1
		СІ/Інци			2/0				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	1/0	1/1	1/1	1	1	1	1
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		2	20	33				
6	Всього					1	1	1	1

* станом на 1 червня 2014 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у травні 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 8 інцидентів при виконанні транспортних перевезень. З цивільними ПС, що не внесені до державного реєстру ПС сталася 1 катастрофа, в якій загинув пілот.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталось 2 інциденти.

За вказаний період зафіксовано 1 випадок порушення порядку використання повітряного простору України ПС, 1 пошкодження ПС на землі та 1 надзвичайна подія.

1. КАТАСТРОФИ

ПОДІЇ З ПС, ЩО НЕ ВНЕСЕНІ ДО ДЕРЖАВНОГО РЕЄСТРУ

1.1. 04.05.2014 о 19:00 (тут та далі час в UTC, якщо не вказано інше) при виконанні польоту в районі с. Полтавка Гуляйпільського району, Запорізької обл., на літаку Х-32-912 «Бекас», який не внесено до державного реєстру цивільних ПС, сталася катастрофа, внаслідок якої пілот загинув. За попередніми даними, виконуючи політ на малій висоті, поблизу лісосмуги, сталася відмова двигуна. Пілот намагався виконати розворот з метою здійснення посадки на поле, але літак увійшов у лівий штопор, зіткнувся з землею та зруйнувався.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

2. ІНЦИДЕНТИ:

ПОДІЇ ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. 07.05.2014 о 05:49 при виконанні рейсу MSI 201 Запоріжжя-Жуляни на літаку Ан-24 UR-47297 авіакомпанії «Мотор Січ», під час заходження на посадку, після випуску шасі не спрацювала сигналізація випущеного положення передньої опори шасі. Командир ПС прийняв рішення про вихід на друге коло. Після виконання низького проходу над ЗПС та підтвердження інформації про випущене положення передньої опори шасі, екіпаж виконав благополучну посадку.

Під час проведення розслідування, комісія виявила пісок та забруднення на кінцевому вимикачі ДП-702 випущеного положення шасі. Після вилучення піску та бруду робота спроможність системи сигналізації положення передньої опори шасі відновилась.

Згідно з висновком комісії, причиною неспрацювання сигналізації випущеного положення передньої опори шасі стало потрапляння піску та бруду на шток кінцевого вимикача ДП-702, що призвело до заїдання ходу штока кінцевого вимикача і відмови сигналізації випущеного положення передньої опори шасі.

Фактор: технічний



Рекомендації:

Керівництву АК АТ «Мотор Січ»:

- провести додаткові заняття з льотним складом, який виконує польоти на ПС Ан-24РВ, на тему: «Дії екіпажу при не спрацюванні сигналізації під час випуску чи прибирання шасі»
- виконати терміновий огляд усіх кінцевих вимикачів шасі, які знаходяться на всіх типах ПС, що експлуатуються в АК «Мотор Січ»;
- посилити контроль виконання періодичного технічного обслуговування ПС, що стосується догляду замків опор шасі та відповідної сигналізації згідно РТО ПС.

2.2. 07.05.2014 о 08:20 при виконанні рейсу WRC 5012 Анталія-Донецьк на літаку А-321 UR-WRI авіакомпанії «Роза Вітрів», під час післяпольотного огляду було виявлено пошкодження обтікача центроплану правого напівкрила розміром 250x60 мм від шматка твердої фракції, який було виявлено під панеллю 192АВ.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що перед приземленням в аеропорту Донецьк, екіпаж та один з бортпровідників почули удар в районі шасі. Під час проведення інспекції ЗПС, пошкоджень загального характеру, вибоїн відповідних за конфігурацією знайденого шматка твердої фракції не було. Комісією було досліджено зразок конструкційного бетону, використаного при будівництві аеродрому Донецьк, та проведено порівняльний аналіз даного зразка з тим, який спричинив пошкодження. За результатами

аналізу (склад фракцій матеріалу, твердість, колір та ін.) встановлено, що вилучений зразок з-під панелі 192AB відрізняється за складом від конструкційного матеріалу, що становить основу ЗПС аеродрому Донецьк. Дослідження зразків аеродромного покриття ЗПС аеродрому Анталія комісії не проводила.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало зіткнення ПС з предметом твердої фракції (камінь), розміром 100x70 мм на невизначеному етапі польоту.

Фактор: середовище

 **Рекомендації:**

Експлуатантам цивільних аеродромів України:

- з метою запобігання проникнення на територію льотного поля сторонніх осіб та транспорту, для забезпечення безпеки зльоту, посадки та руління ПС, дотримуватися вимог п. 4.5.25 НАС ГА-86 стосовно огороження периметру аеродрому та перевірки його стану, вимог п. 12.1. Сертифікаційних вимог до цивільних аеродромів України, затверджених наказом Державіаслужби від 17.03.2006р № 201 та розділів 5-7 Правил з організації системи контролю доступу в авіаційних суб'єктах цивільної авіації, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.06.2007р. № 509 та зареєстрованих у Мін'юсті 18.07.2007р. за № 828/14095.

Керівництву КП «Міжнародний аеропорт «Донецьк» ім. С.С. Прокоф'єва:

- з метою недопущення несанкціонованої появи на аеродромі транспортних засобів і людей, посилити контроль за здійсненням періодичного візуального контролю периметра аеродрому (огороження)

Керівництву авіакомпанії «Роза Вітрів»:

- обставини інциденту довести до льотного та інженерно-технічного складу авіакомпанії;
- внести загрози, виявлені у процесі розслідування, до програми управління ризиками СУБП авіакомпанії.

2.3. 16.05.2014 о 11:55 при виконанні рейсу WRC 7022 Даламан-Бориспіль на літаку А-321 UR-WRI, авіакомпанії «Роза Вітрів» під час заходження на посадку на ЗПС-36П сталося зіткнення ПС з птахами в районі лобового скла робочого місця другого пілота. Під час післяпольотного огляду на лобовому склі виявлено сліди крові. Пошкоджень елементів конструкції, двигунів і планера не виявлено.

Згідно з п. 7.1.14 ПРАПІ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія).

2.4. 16.05.2014 о 23:10 при виконанні рейсу WAU 6104 Меммінген-Жуляни на літаку А-320 UR-WUB авіакомпанії «Візз Ейр», під час заходження на посадку на ЗПС-26, командир літака отримав повідомлення про зсув вітру. Виходячи з фактичних погодних умов аеропорту Жуляни, командир ПС прийняв рішення виконати посадку на запасному аеродромі Бориспіль. Під час заходження на посадку на ЗПС-36L на висоті 800 футів, спрацювала звукова сигналізація «WINDSHEAR», після чого екіпаж виконав вихід на друге коло та в умовах турбулентності виконав посадку на ЗПС-18L.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що при перебуванні літака на відстані 10 м. миль, та азимуті 81° від ЗПС-26 аеродрому Жуляни, екіпаж іншого ПС Gulfstream 150, яке попереду виконувало заходження на посадку, повідомив про потрапляння в умови зсуву вітру на прямій та виконання маневру виходу на друге коло. Виходячи з фактичних погодних умов аеропорту Жуляни командир літака UR-WUB прийняв рішення про політ на запасний аеродром Бориспіль.

Під час заходження на посадку в аеропорту Бориспіль екіпаж ПС А-320 був проінформований органом ОПР, що попереднє ПС повідомляло про потрапляння в умови сильного зсуву вітру. Продовжуючи заходження на посадку, літак А-320 потрапив в умови зсуву вітру, внаслідок чого спрацювала звукова сигналізація про зсув вітру (Wind Shear). Проаналізувавши ситуацію командир ПС прийняв рішення виконати посадку з протилежного напрямку на ЗПС 18L. Посадку було виконано благополучно.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту, потрапляння ПС в умови зсуву вітру, стали складні погодні метеорологічні умови на аеродромі призначення Жуляни та запасному аеродромі Бориспіль.

Фактор: середовище (метеорологічні умови).



Рекомендації:

Керівництву АК «Візз Ейр Україна»:

- екіпажам, що виконують польоти в умовах грозової діяльності, ретельно аналізувати фактичну та прогнозовану погоду по аеродромах призначення та запасних, враховувати пори року, час доби, рельєф місцевості та метеорологічні умови, що створюють можливість виникнення та попадання ПС в умови сильного зсуву вітру, навіть за умови відсутності випуску відповідного попередження про очікуваний фактичний зсув вітру;
- пілотам витримувати рекомендовані інтервали при обльоті чи польоті між грозовими осередками, у повному обсязі використовуючи бортовий радіолокатор;
- при потраплянні в умови зсуву вітру виконувати маневр по негайному виходу з них, як того вимагає Керівництво з експлуатації

ПС і інші керівні документи (FCTM/SI/010-ADVERSE WEATHER/WINDSHEAR).

- екіпажам ПС інформувати органи ОПП про попадання ПС в зсув вітру з зазначенням його інтенсивності, типу ПС, часу спостережень явища (PIREPs – Pilot Reports).

2.5. 17.05.2014 о 16:55 при виконанні рейсу WU761N Львів-Дортмунд на літаку А-320 UR-WUC, авіакомпанії «Візз Ейр Україна» під час заходження на посадку на ЗПС-36П сталося зіткнення ПС з птахом (нижня сторона обтічника ПС). Під час проведення післяпольотного огляду, пошкоджень літака виявлено не було.

Згідно з п. 7.1.14 ПРАПІ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія).

2.6. 21.05.2014 о 08:27 при виконанні рейсу UDN502 Домодедово-Дніпропетровськ на літаку Е-145 UR-DNT авіакомпанії «Дніпроавіа», під час заходження на посадку, на етапі встановлення закрилків в посадкове положення, сталася відмова системи випуску закрилків ПС. При спробі екіпажу встановити закрилки в положення 9°, вони залишились в положенні 1°. Екіпаж виконав необхідні дії відповідно до QRH, але працездатність системи не відновилася. Відповідно до встановлених процедур, командир ПС прийняв рішення про виконання посадки з закрилками в положенні 1°. Посадку виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що в кутових редукторах механізму випуску-прибирання закрилків (Flap Screw Jack Actuator) був низький рівень змащувального мастила. Причиною низького рівня мастила в механізмі стало ненадійне внутрішнє ущільнення, номер деталі 9005B0026-01. Для вирішення даної проблеми, заводом-виробником Embraer було випущено у 2006 р. сервісний бюлетень 145-27-0118, в якому передбачено заміну (Flap Screw Jack Actuator) з ущільнювачами нової конструкції, що авіакомпанією зроблено не було.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (не випуск механізації крила) став недостатній рівень мастила в кутових редукторах механізму випуску-прибирання закрилків (Flap Screw Jack Actuator) через зношення ненадійного внутрішнього ущільнювача редукторів та невиконання авіакомпанією рекомендацій розробника щодо заміни кутових редукторів на нові з ущільнювачами нової конструкції, які викладені в сервісному бюлетені розробника 145-27-0118.

Фактор: технічний, організаційний.



Рекомендації:

Керівництву ПАТ АК «Дніпроавіа»:

- провести разові перевірки кутових редукторів на всіх літаках Embraer-145 авіакомпанії на найближчому ТО А-check згідно з TASK 27-51-00-600-803-A «Flap Screw Jack Actuator Gear -

Lubrication»;

- переглянути періодичність виконання ТО «Flap Screw Jack Actuator Gear» у бік скорочення інтервалу між ТО до 1000 годин;
- розглянути питання щодо організаційних заходів зі здійснення контролю за витратою мастила з кутових редукторів «Flap Screw Jack Actuator» в процесі експлуатації ПС;
- у випадку виявлення під час разової перевірки недостатнього рівня мастила в кутових редукторах «Flap Screw Jack Actuator», а також підвищеної витрати мастила в процесі експлуатації, запланувати виконання сервісного бюлетеню 145-27-0118 розробника на ПС авіакомпанії, які підпадають під дію даного бюлетеню.

2.7. 27.05.2014 о 07:59 при виконанні рейсу AUI 485 Бориспіль-Женева на літаку E-190 UR-EMC авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», після зльоту, під час набору висоти, зникла індикація положення тримера стабілізатора. Командир ПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісією було виконано зчитування кодів відмов з центрального комп'ютеру, після чого виявлено код відмови 27410200HS2. Відповідно до Керівництва виробника з пошуку відмов (FIM), за вищенаведеним кодом виконано обнуління (RESET) пам'яті блоку управління стабілізатором ПС. Після обнуління, індикація кута встановлення тримеру стабілізатора на дисплеї EICAS відновилося.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стала відсутність індикації кута положення стабілізатора на моніторі EICAS через одноразовий збій в програмному забезпеченні блоку управління стабілізатором HS-ACE, внаслідок чого екіпаж прийняв рішення повернутися на аеродром вильоту.

Фактор: технічний.



Рекомендації:

Керівництву ПрАТ АК «Міжнародні Авіалінії України»:

- льотному складу повторно вивчити частину керівництва АОМ Emergency and Abnormal Procedures, відповідні розділи;
- керівництву комплексу технічного обслуговування та підтримки льотної придатності організувати повторне вивчення з інженерно-технічним складом авіакомпанії керівництва з пошуку несправностей (FIM Embraer 190).

2.8. 28.05.2014 о 19:25 при виконанні рейсу MXM 3733 Аль-Мактум (ОАЕ) – Кемп Бастіон (Афганістан) на літаку Іл-76ТД UR-BXS авіакомпанії «Максімум Ейрлайнс», під час виконання технічного обслуговування перед вильотом,

інженером було виявлено сліди попадання птаха та пошкодження двох робочих лопаток першої ступені компресора низького тиску (КНТ).

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що пошкодження лопаток першої ступені КНТ двигуна №3 не було виявлене при виконанні післяпольотного технічного обслуговування з причини нічного часу доби та їх внутрішнього розташування і затінення лопатками зовнішнього направляючого апарату. Пошкодження було виявлено під час передпольотного обслуговування наступного дня.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало зіткнення з птахом, в результаті чого було пошкоджено дві робочі лопатки першої ступені КНТ двигуна №3.

Фактор: середовище (орнітологія).

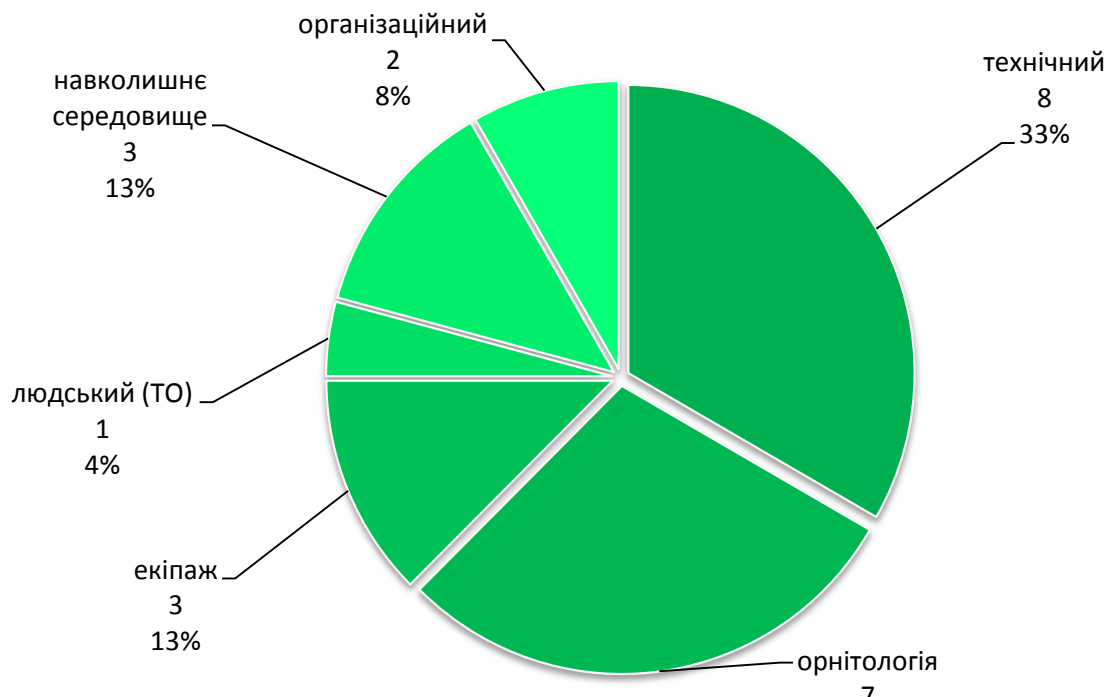


Рекомендації:

Керівництву ТОВ АК «Максімум Ейрлайнс»:

- керівництву інженерно-авіаційної служби провести додаткові навчання з інженерно-технічним персоналом щодо технології виконання форм оперативного технічного обслуговування ІЛ-76Т, ТД, у відповідності з ЕТД, особливу увагу приділяти роботам, які пов'язані з оглядом двигунів;
- керівництву льотної служби провести додаткові навчання з екіпажами стосовно попередження зіткнення ПС з птахами, а саме:
 - КЛЕ Книга 1, видання 2, а.4.2.8 (7) примітка 2;
 - НПП ГА-85 п.8.1.12 «Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки»

3. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



4. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

4.1. 20.05.2014 о 10:11 при виконанні рейсу URDTEK над містом Донецьк на вертольоті А-109 UR-DTEK, що експлуатується ВАТ «ДТЕК», під час післяпольотного огляду було виявлено проникаючий отвір у нижній частині вертикального оперення з пошкодженням внутрішнього лонжерона. Отвір за розмірами співпадає з розміром від кулі калібру 5,45 мм.

Розслідування події не проводиться.



Рекомендації:

Пілотам ПС авіації загального призначення:

- уникати польотів у заборонених зонах, зонах бойових дій та районах проведення АТО.

5. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

5.1. 20.05.2014 о 18:30 під час проведення інспекції ПС А-330 UR-WRQ авіакомпанії «Роза Вітрів» в аеропорту Бориспіль, було виявлено пошкодження люка заднього багажного відділення – вм'ятину розміром 190x25 мм.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що при обслуговуванні ПС по прильоту з рейсу 15.05.2014р. хендлінговою компанією «Інтеравіа» після завантажування в задній багажний відсік контейнерів, водій-оператор навантажувача контейнерів частково приспустив платформу навантажувача, стоячи на ній і увімкнув тумблер управління люком багажного відсіку на його закриття. В цей момент люк торкнувся загороджувальної рейки платформи навантажувача та зупинився в проміжному положенні, після чого оператор переключив тумблер управління люком на відкриття, який знову

зачепив загороджувальну рейку, внаслідок чого утворилося пошкодження у вигляді вм'ятини.

Згідно з висновком комісії, причиною пошкодження ПС стало порушення водієм-оператором навантажувача контейнерів на після польотному наземному обслуговуванні ПС вимог технологічного документа ТД-01-08.1-05 «Наземне обслуговування ПС в аеропорту Бориспіль» затвердженого 27.02.2014 (п.п. 2.5, 2.11 Технологічної карти №12 п.п. 1.2, 1.4, 1.6, Технологічної карти №14), яким користується ТОВ «Інтеравіа», а також розділу 1.3.4 «Керівництва з наземного обслуговування ПС» (документ АК «Роза Вітрів» №WR-GRH-003-2012) «Розташування наземного устаткування», в частині:

- несвоєчасної зупинки люку в проміжному положенні, що привело до торкання люком обмежувальної рейки платформи завантажувача та пошкодження люка;
- виконання процедури під'їзду/від'їзду до ПС без керівника.

Фактор: людський (обслуговуючий персонал аеропорту)

 **Рекомендації:**

Керівництву АК «Роза Вітрів»:

- обставини та причини пошкодження ПС довести до керівництва ТОВ «Інтеравіа». Недоліки взяти до уваги при проведенні аудитів та моніторингу наземного обслуговування організацій – хендлінгових агентів авіакомпанії;
- усунути недоліки та покращити забезпечення для проведення ТО надійними джерелами світла інженерно-технічний персонал авіакомпанії;
- внести загрози, виявлені в процесі розслідування до програми управління ризиками в СУБП.

6. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

6.1. 24.05.2014 о 10:30 під час виконання польоту з н.п. Новотроїцьке до н.п. Новоросійське на ПС Ан-2 UR-33644 авіакомпанії «ЮГ-Авіа», було порушено порядок використання повітряного простору. ПС здійснював політ без запиту умов на використання повітряного простору. Об 11:15 ПС здійснило посадку в районі н.п. Новоросійське.

Розслідування порушення проводить комісія НБРЦА.

7. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

7.1. 01.05.2014 о 08:55 при виконанні рейсу ВТІ-401 Бориспіль-Рига на літаку Bombardier Q-400 YL-BAQ авіакомпанії «Air Baltic», під час розбігу ПС для

виконання зльоту спрацювала сигналізація про відкриття задніх дверей ПС. Екіпаж перервав зліт і повернувся на стоянку, де виконав перевірку дверей. Було виявлено несправність сенсору дверей. Після усунення несправності, КПС прийняв рішення про виконання польоту за запланованим маршрутом.

Згідно з п. 7.1.13 ПРАПІ, комісія з розслідування не створювалась.

7.2. 11.05.2014 о 15:55 при виконанні рейсу 9H-JET Дубай-Жуляни на літаку Gulfstream G-150 авіакомпанії «Europ Star» (Австрія), під час заходження на посадку, за свідченням екіпажу, на висоті 100 футів сталося зіткнення ПС зі зграєю невеликих птахів. Після благополучної посадки та зрулювання з ЗПС, на руліжній доріжці протягом 2-3 секунд на дисплеї EICAS висвічувалася попереджувальна сигналізація «Engine Fire», яка супроводжувалася голосовою сигналізацією про пожежу двигуна. Екіпаж запросив автомобіль супроводження до літака для перевірки наявності факту пожежі у двигунах літака. Після огляду ПС з супроводжувального авто, екіпаж отримав негативну відповідь щодо наявності пожежі. Через 38 секунд руління по руліжній доріжці, сигналізація про пожежу двигунів повторно спрацювала та більше не зникла. Екіпаж прийняв рішення зупинити літак та вимкнути двигуни. Узгодивши з диспетчером подальші дії, було прийняте рішення висадити пасажирів та викликано до місця зупинки пожежну бригаду. Під час огляду ПС, слідів зіткнення з птахами та ознак пожежі виявлено не було.

Під час проведення розслідування комісія не виявила жодних ознак пожежі та слідів зіткнення з птахами. Під час пошуку несправності, було виявлено окислення контактів роз'ємів 74YJ та 921YJ нижнього блоку реле, пов'язаного з роботою системи виявлення пожежі, а саме контактів 48-50. За результатами аналізу можливого впливу окислення контактів на роботу сигналізації про пожежу, зроблено висновок, що причиною спрацювання сигналізації про пожежу двигуна було потрапляння напруги через контакт 48 на дріт, який через наявність напруги активував сигналізацію пожежі двигуна на панелі системи сигналізації EICAS, таким чином, призвівши до хибного спрацювання сигналізації про пожежу.

Згідно з висновком комісії, подія не класифікується як інцидент та підпадає під п. 7.1.13 ПРАПІ 2005. Причиною хибного спрацювання сигналізації про пожежу двигунів стало потрапляння напруги через контакт 48 на дріт, який активував сигналізацію пожежі двигуна на панелі системи сигналізації EICAS.

Фактор: технічний

 **Рекомендації:**

Інспекторському складу аеропортів та авіакомпаній, які безпосередньо залучені до підготовки та надання первинних донесень (повідомлень) про інциденти:

- фактичну інформацію про події викладати після надання письмових пояснень КПС.

Аеродромній службі КП «Міжнародний аеропорт «Київ (Жуляни)»:

- під час складання акту огляду аеродромних покриттів, дотримуватися вимог НАС ГА-86 та ПРАПУ-2005.

□ **Керівництву КП «Міжнародний аеропорт «Київ (Жуляни)»:**

- організувати повторне вивчення службою аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення та іншим розрахункам АРК, вимог Плану заходів на випадок виникнення аварійних ситуацій з ПС на аеродромі та стандартів і рекомендованої практики ІКАО, у частині, що стосується координації дій під час виникнення аварійної ситуації, зокрема дотримання нормативного часу під'їзду розрахунків аварійно-рятувальної та пожежної команд до місця події;
- розглянути питання щодо коригування дій розрахунків АРК в залежності від можливих наслідків аварійної ситуації;
- у схемі оповіщення розрахунків АРК, служб аеропорту та посадових осіб передбачити прямий зв'язок між органом управління повітряним рухом та пожежним депо аеропорту з метою забезпечення швидкого виклику аварійно-рятувальних та протипожежних транспортних засобів у випадку авіаційної події;
- на підставі аналізу та відхилень, виявлених у ході розслідування, провести позачергове тренування з АРК у повному складі.

8. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

6.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

6.1.2. 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.

6.1.3. Посилити контроль за наданням у первинних повідомленнях (донесеннях) достовірної інформації щодо обставин подій.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

www.nbaai.gov.ua тел. (044) 351 43 13 тел/факс. (044) 351 43 38
e-mail: info@nbaai.gov.ua