



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

Сектор аналізу та попередження авіаційних подій

# АНАЛІЗ

СТАНУ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ  
ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА  
ІНЦИДЕНТІВ  
З ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ УКРАЇНИ ТА  
СУДНАМИ ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ,  
ЩО СТАЛИСЯ У 2018 РОЦІ





**«ЗАТВЕРДЖУЮ»**

**Директор Національного бюро  
з розслідування авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними ПС**

**О.Л. Бабенко**

**№ 3.1-3А**

**«21» лютого 2019 р.**

## ЗМІСТ

Скорочення, що використовуються за текстом	4
Передмова	5
<b>1</b> Загальний стан безпеки польотів у 2018 році	<b>6</b>
<b>1.1</b> Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2018 році	<b>7</b>
<b>2</b> Авіаційні події з ПС при виконанні транспортних перевезень, авіаційних робіт та навчально-тренувальних польотів	<b>9</b>
<b>2.1</b> Катастрофи	<b>9</b>
<b>2.2</b> Аварії	<b>10</b>
<b>2.3</b> Серйозні інциденти	<b>11</b>
<b>3</b> Події з ПС авіації загального призначення	<b>13</b>
<b>3.1</b> Аварії	<b>13</b>
<b>3.2</b> Серйозні інциденти	<b>14</b>
<b>4</b> Статистичний розподіл авіаційних подій та серйозних інцидентів	<b>15</b>
<b>5</b> Інциденти	<b>16</b>
<b>6</b> Розподіл АП та інцидентів за типами ПС	<b>18</b>
<b>6.1</b> Розподіл АП та інцидентів за фазами польоту	<b>18</b>
<b>7</b> Фактори, що призводили до авіаційних подій та інцидентів	<b>19</b>
<b>7.6</b> Розподіл АП та інцидентів з цивільними ПС України по факторах (діаграма)	<b>31</b>
<b>7.7</b> Розподіл АП та інцидентів за категоріями	<b>32</b>
<b>8</b> Пошкодження повітряних суден на землі	<b>33</b>
<b>9</b> Події, що сталися з ПС, які не внесені до державного реєстру цивільних ПС	<b>33</b>
<b>10</b> Події, що сталися з цивільними ПС іноземної реєстрації на території України	<b>35</b>
<b>11</b> Участь Національного бюро у розслідуваннях за межами України	<b>36</b>
<b>12</b> Орнітологія та орнітологічне забезпечення БП	<b>38</b>
<b>13</b> Засліплення екіпажів ПС лазерними променями в аеропортах України	<b>41</b>
<b>14</b> Порушення порядку використання повітряного простору України	<b>43</b>
<b>15</b> Висновки	<b>46</b>
<b>16</b> Рекомендації	<b>49</b>

*Аналіз стану безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України (далі – Аналіз), відповідно до п.3 ст.21 Повітряного кодексу України, підготовлений на основі результатів розслідування та узагальнення інформації щодо авіаційних подій та інцидентів, що сталися у 2018 році. В ньому аналізуються причинні фактори подій, що сталися з цивільними ПС (ПС, що внесені в Державний реєстр) та надаються рекомендації з попередження авіаційних подій з метою усунення чи уникнення потенційної загрози безпеці польотів, яка виявлена під час розслідування та аналізу авіаційних подій та інцидентів.*

*Аналіз підготовлено фахівцями Сектору аналізу та попередження авіаційних подій Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі – НБРЦА).*

## Скорочення, що використовуються за текстом

А – аварія  
АЗП – авіація загального призначення  
АП – авіаційна подія  
БППС – безпілотне повітряне судно  
ВКН – виробничо-конструктивний недолік  
ЗОК – засоби об'єктивного контролю  
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик  
ЗПС – злітно-посадкова смуга  
НБРЦА – Національне бюро з розслідування АП та інцидентів з цивільними ПС  
ПС – повітряне судно  
К – катастрофа  
КПС – командир повітряного судна  
ОПР – обслуговування повітряного руху  
ППС – пошкодження повітряного судна  
РДЦ – районний диспетчерський центр  
СЗП – служби забезпечення польотів  
СІ – серйозний інцидент  
НТП – навчально-тренувальні польоти  
FL – ешелон польоту  
TCAS – система запобігання зіткнень повітряних суден в повітрі  
UTC – всесвітній координований час

### Категорії подій

AMAN	різкий маневр
MAC	небезпечне зближення у повітрі/ сигналізація TCAS/ втрата ешелонування/ загрози зіткнення в повітрі/ зіткнення в повітрі
CFIT	керований політ у землю або у напрямку землі
FUEL	події, що пов'язані з паливом
GTOW	буксирування планера
LOC-I	втрата керованості – у польоті
LOLI	втрата умов підйомної сили на маршруті
LALT	виконання польотів на малих висотах
UIMC	непередбачений політ у ПМУ
F-NI	виникнення пожежі/диму (не ударного походження)
NAV	навігаційні помилки
SCF-NP	відмова або неналежне функціонування систем/компонентів (несилової установки)
SCF-PP	відмова або неналежне функціонування систем/компонентів (силової установки)
EVAC	евакуація
F-POST	виникнення пожежі/диму (після удару)
GCOL	зіткнення на землі
RAMP	наземне обслуговування
LOC-G	втрата керованості – на землі
RE	відхилення ПС під час руху по ЗПС
RI	несанкціоноване зайняття ЗПС
BIRD	зіткнення з птахом
CABIN	пасажирський салон
EXTL	події, що пов'язані з зовнішньою підвіскою вантажу
MED	медицина
OTHR	інші види подій
SEC	події, що пов'язані з авіаційною безпекою
UNK	невідомість або невизначеність місцезнаходження ПС
WILD	тварини
ADRM	аеродром
ATM	управління повітряним рухом/служби зв'язку, навігації або спостереження
ARC	нештатне торкання злітно-посадкової смуги
CTOL	зіткнення з перешкодою(ами) під час зльоту і посадки
USOS	недоліт/викочування за межі ЗПС
ICE	обледеніння
TURB	потрапляння в зону турбулентності
WSTRW	зсув вітру або потрапляння в грозу

## ПЕРЕДМОВА

Метою НБРЦА та цього аналізу є підвищення рівня безпеки польотів шляхом встановлення причин авіаційних подій та вжиття заходів по запобіганню повторення подібних подій в майбутньому. Цим аналізом НБРЦА намагається привернути увагу авіаційного персоналу до рекомендацій, які можуть допомогти пілотам і авіадиспетчерам уникнути виникненню умов та обставин, що найчастіше призводили до виникнення авіаційних подій та інцидентів.

Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі у 2018 році свідчать про її стабільний розвиток. Упродовж минулого року, кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з 2017 роком на 18,7%. Авіаційний транспорт залишається одним з найбільш безпечних видів транспорту в Україні та в усьому світі. Високий рівень безпеки авіаційного транспорту вимагає постійного контролю за безпекою, аналізу тенденцій та своєчасного вжиття заходів по запобіганню авіаційних подій та інцидентів.

Аналіз побудований на інформації, яка була відома НБРЦА на момент його складання. Статистичні дані, їх аналіз та висновки представлені виключно в інформаційних цілях.

Аналіз охоплює 2018 рік та представляє порівняльний аналіз зміни показників стану безпеки польотів з попереднім 2017 роком.

За аналізований період до НБРЦА надійшло 8 повідомлень про авіаційні події, що сталися з цивільними повітряними суднами України, 2 з яких призвели до загибелі 24 людей та травмування 5 осіб, у тому числі катастрофа ПС L-410 української реєстрації, що сталася на території Південного Судану, в якій загинуло 20 людей.

Найбільш поширеними подіями, що призводили до авіаційних подій були викочування повітряних суден за межі злітно-посадкової смуги (RE), зіткнення керованого ПС з землею поверхнею (CFIT) та зіткнення з перешкодами під час виконання польотів на малих висотах (LALT).

Іншими подіями, що потребують уваги стали події, пов'язані зі спрацюванням бортової системи запобігання зіткнень (TCAS) в режимі видачі рекомендації на виконання маневру на ухилення від зіткнення (RA), які можуть мати негативні наслідки. Всі рекомендації за результатами розслідування авіаційних подій публікуються в звітах за результатами розслідування та щомісячних бюлетенях про стан безпеки польотів в Україні.

Цей аналіз не повинен розглядатися як юридична консультація та не може бути використаний для встановлення будь-якої вини чи відповідальності.

Директор

О.Л. Бабенко

## 1. ЗАГАЛЬНИЙ СТАН БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У 2018 РОЦІ

Згідно з даними, що надійшли до НБРЦА, у 2018 році, під час експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України при виконанні пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС сталися:

- **2 катастрофи** (1 - при виконанні транспортних пасажирських перевезень та 1 при виконанні навчально-тренувальних польотів);

- **6 аварій**, з яких 3 під час експлуатації комерційних ПС (1 – пасажирські перевезення, 1 – тренувальні польоти, 1 – АХР) та 3 – ПС АЗП

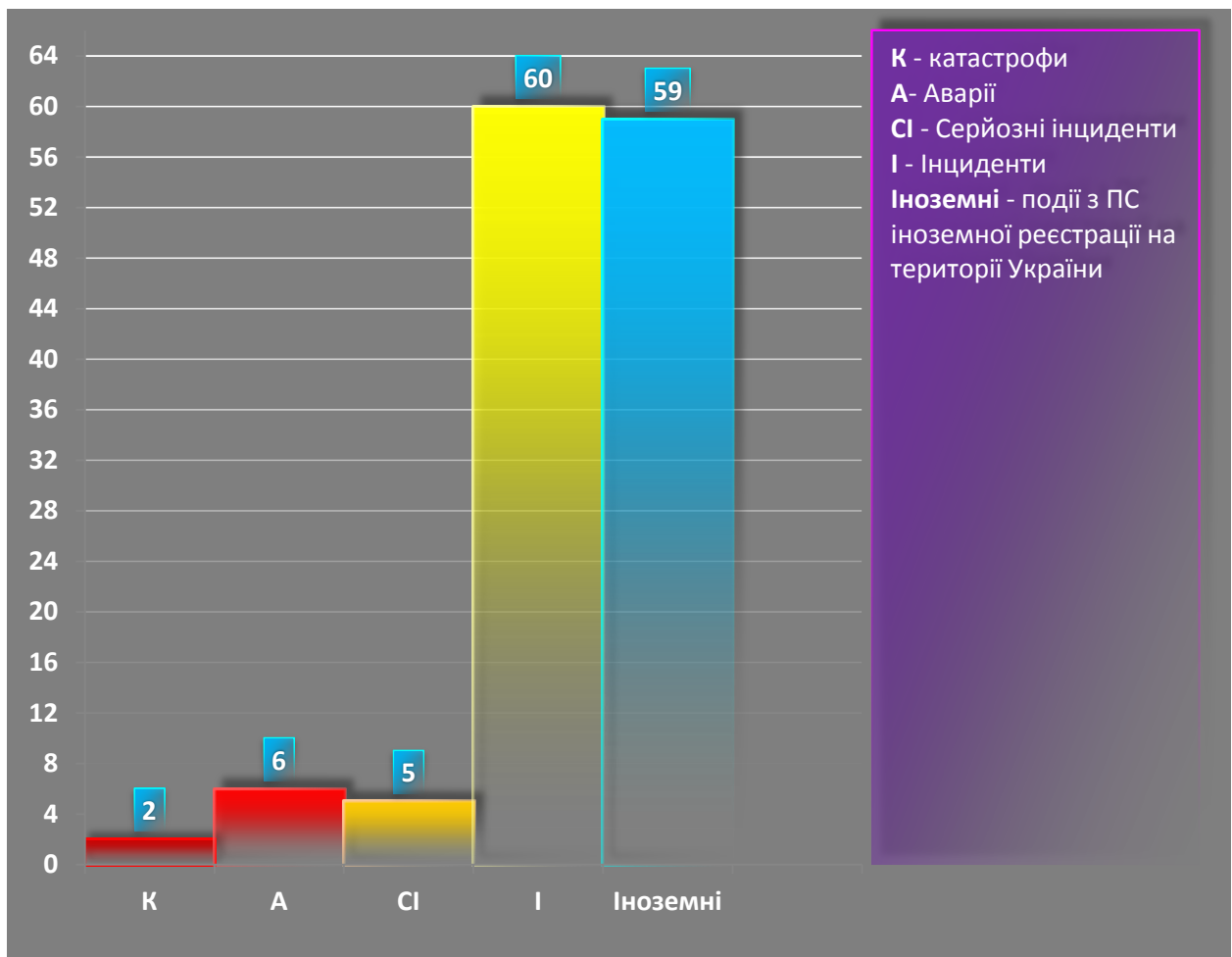
- **5 серйозних інцидентів**;

- **60 інцидентів**;

Крім того, за аналізований період сталося **3 катастрофи**, в яких загинуло 3 особи, при виконанні несанкціонованих польотів на літаках, що не внесені до Державного реєстру цивільних ПС.

У 2018 році на території України сталося 59 подій з іноземними цивільними повітряними суднами. Класифікація подій представлена на графіку нижче.

*Розподіл подій із ПС, що внесені в Державний реєстр, які у 2018 році за класами*



## 1.1. Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2018 році

У порівнянні з минулим роком:

- *при виконанні пасажирських та вантажних перевезень на регулярних і нерегулярних лініях:*
  - сталася 1 катастрофа з літаком L-410 UR-TWO\* при виконанні пасажирського рейсу (республіка Південний Судан), в якій загинуло 20 людей, у 2017 році катастроф не було;
  - сталася 1 аварія з ПС MD-83 UR-CPR під час викочування в аеропорту Жуляни, у 2017 році аварій не було;
  - кількість серйозних інцидентів збільшилась на 1, у 2017 році було 3 СІ;
  - кількість інцидентів збільшилась на 18, у 2017 році було 40;
  - ППС на землі не було;
  - надзвичайних подій не було.
  
- *при виконанні польотів на авіаційних роботах (у тому числі навчально-тренувальних польотів):*
  - кількість катастроф зменшилась на 1, у 2017 році було 2 катастрофи;
  - кількість аварій збільшилась на 1, у 2017 році сталася 1 аварія;
  - серйозних інцидентів не було, у 2017 році відбувся 1 СІ;
  - інцидентів не було, у 2017 році стався 1 інцидент;
  - ППС на землі не було;
  - надзвичайних подій не було.
  
- *при експлуатації авіації загального призначення:*
  - У 2018 році катастроф не було, але сталося 3 аварії, в яких отримали травми двоє людей та стався 1 серйозний інцидент. У 2017 році відбулося 3 катастрофи та 1 аварія в яких загинули 6 людей і 4 отримали тілесні ушкодження.

У 2018 році загальний наліт по сертифікованих компаніях склав 312853\*\* льотних годин, що на 8,5% більше у порівнянні з 2017 роком (288326 години). Транспортні компанії налітали 292409 годин (у 2017 – 268396 годин), наліт при виконанні авіаційних робіт та НТП склав 20444 години (у 2017 – 19930 годин).

---

\* Повітряне судно не експлуатувалося українською авіакомпанією. На момент події ПС експлуатувалося авіакомпанією Південного Судану, але ще залишалося в державному реєстрі цивільних ПС України. Розслідування обставин та встановлення причин події проводить авіаційна влада Республіки Південний Судан.

\*\* Враховані дані, які отримало НБРЦА у 2018 році.



*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій				Кількість постраждалих			
		абсолютна кількість		на 100 тис. годин		загинуло		травмовано	
		2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<b>I</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень</b>								
1.1	Катастрофи	1		0,34↑	0	20		3	
1.2	Аварії	1	1	0,34↓	0,37				2
1.3	Серйозні інциденти	4	3	1,36↑	1,11				
1.4	Інциденти	57	40	19,5↑	14,9				
<b>II</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт, у т.ч. при НТП</b>								
2.1	Катастрофи	1	2	0,49↓	1	4	2		
2.2	Аварії	2	1	0,97↑	0,5				1
2.3	Серйозні інциденти		1	0↓	0,5				
2.4	Інциденти		1	0↓	0,5				
<b>III</b>	<b>Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України</b>								
3.1	Катастрофи	2	2	0,64↓	0,69				
3.2	Аварії	3	2	0,95↑	0,69				
3.3	Серйозні інциденти	4	4	1,27↓	1,38				
3.4	Інциденти	57	41	18,2↑	14,2				
3.5	<b>Всього</b>	<b>66</b>	<b>49</b>	<b>21,1↑</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

*Кількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, подій з іноземними ПС, що сталися в Україні та подій з ПС загального призначення.*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій		Кількість постраждалих				
		2018 рік	2017 рік	Загинуло		Травмовано		
				2018 року	2017 року	2018 року	2017 року	
1	Надзвичайні події							
2	Пошкодження ПС	1						
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А	0/3	3/1		6	2	4
		СІ/Ін	1/3					
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	3/0	2/1	3	2		1
		СІ/Ін	1/0					
5	Події з іноземними ПС	59	64	3	8	2	5	

У 2018 році при експлуатації цивільних ПС України з метою виконання авіаційних робіт та навчально-тренувальних польотів сталася 1 катастрофа та 2 аварії, при виконанні транспортних перевезень сталася 1 катастрофа\*, 1 аварія та 4 серйозні інциденти.

## **2. ПОДІЇ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, АВІАЦІЙНИХ РОБІТ ТА НАВЧАЛЬНО-ТРЕНУВАЛЬНИХ ПОЛЬОТІВ**

№ п/п	Класифікація подій	2018 рік	2017 рік
		Кількість подій	Кількість подій
1	Катастрофи	2	2
2	Аварії	3	2
3	Серйозні інциденти	4	4
4	Інциденти	57	41
<b>Всього подій</b>		<b>66</b>	<b>49</b>
Кількість постраждалих		2018 рік	2017 рік
5	Загинуло	24	2
6	Травмовано	3	3

### **2.1. КАТАСТРОФИ**

**2.1.1. 25.01.2018** близько 19:09 за київським часом, під час навчально-тренувальних польотів на вертольоті Мі-8МТВ-1 UR-ССМ ПрАТ «Авіакомпанія «Українські вертольоти», на етапі повернення на аеродром Кременчук (Велика Кохнівка), повітряне судно зіткнулося з розтяжкою телевізійної вежі, що розташована на відстані близько 3,5 км на захід від аеродрому Кременчук, впало на землю та загорілося. Внаслідок події загинули чотири члени екіпажу, повітряне судно повністю зруйноване.

Розслідування катастрофи триває.

**Категорія:** СФІТ

**2.1.2. 09.09.2018** при виконанні рейсу за маршрутом Джуба (Південний Судан) – Їроль (Південний Судан), літак L-410 UR-TWO власник ТОВ «Славер Компані», експлуатант «South West Aviation Co LTD» (Південний Судан) зазнав катастрофи в районі аеропорту Їроль, впавши у озеро. Внаслідок катастрофи загинуло 16 громадян Південного Судану та 4 громадян інших держав, троє людей отримали тілесні ушкодження. Розслідування події проводить авіаційна влада Південного Судану. НБРЦА призначило уповноваженого представника для участі у розслідуванні.



Розслідування катастрофи триває.

\* Катастрофа літака L-410 UR-TWO, що експлуатувався авіакомпанією Південного Судану.

## 2.2. АВАРІЇ

**2.2.1. 10.04.2018** о 13:20 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні польоту за маршрутом Підгородне (Дніпро) – н.п. Криски, Чернігівської обл. для виконання авіаційно-хімічних робіт, на вертольоті Мі-2 UR-14118, ТОВ «АК «Меридіан», у зв'язку з відмовою гідросистеми було здійснено вимушену аварійну посадку на ЗПМ Шишаки, Полтавської обл. Під час посадки вертоліт зіткнувся з землею лівим боком фюзеляжу на відстані 20 метрів від ШЗПС та отримав значні пошкодження. КПС та технік вертольоту травм не зазнали.



Комісія з розслідування вважає, що **найбільш вірогідною** причиною аварії вертольота Мі-2 UR-14118, стала відсутність у КПС достатнього рівня підготовки та досвіду виконання посадки по-літаковому з відмовленою гідросистемою, через руйнування трубопроводу.

**Фактор:** людський (КПС), технічний (КВД).  
**Категорія:** LOC-1, SCF-NP.



\*Більш детально з обставинами аварії можна ознайомитись в остаточному [звіті](#) на веб-сайті.

**2.2.2. 14.06.2018** о 17:40 при виконанні рейсу BAY 4406 за маршрутом Анталія - Київ (Жуляни) на літаку MD-83 UR-CPR, авіакомпанії «Браво», після виконання посадки на ЗПС 08 повітряне судно на етапі пробігу викотилося за межі ЗПС ліворуч, на льотну смугу та зупинилося поза межами спланованої частини льотної смуги на відстані 123 м від осі ЗПС. Внаслідок аварії літак отримав значні пошкодження, у тому числі і силових елементів конструкції. Ніхто з пасажирів та членів екіпажу серйозних тілесних ушкоджень не отримали.



Розслідування аварії триває.

**Категорія:** RE

**2.2.3. 25.08.2018** о 16:20-16:30 при виконанні авіаційно-хімічних робіт в районі с. Подільське, Золотоніського району, Черкаської області сталася відмова двигуна на літаку МВЕН-2 «Фермер», UR-CMQ, авіакомпанії «УкрАгроАвіа», власник ПС - компанія «Artic Group LP». КПС виконав вимушену посадку на поле, засіяне соняшником. Літак зазнав значних пошкоджень, пілот не постраждав.

Розслідування аварії триває.

## 2.3. СЕРЬОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**2.3.1. 21.01.2018** о 13:52 при виконанні рейсу TBZ 5704, за маршрутом Мешхед (Іран) - Ісфахан (Іран) на літаку MD-83 UR-CQC, авіакомпанії «Буковина», після посадки на ЗПС 26R і отримання дозволу звільнити ЗПС по РД D та зупинитися перед ЗПС 26L, КПС запросив руління по РД K та без дозволу вирулив на ЗПС 26L, на яку в цей час виконував посадку літак ATR-72, що виконував рейс IRA 3366. Внаслідок події ніхто не постраждав.

Розслідування серйозного інциденту проводилося Уповноваженим органом з питань цивільної авіації Ірану. Під час проведення розслідування комісія встановила, що на виникнення події вплинули наступні фактори:

- невиконання КПС рейсу TBZ5704 команди диспетчера зупинитися перед ЗПС 26L перед отриманням дозволу на подальший рух.

- відносно ситуації, що склалася, при якій ПС рейсу TBZ5704 займало ЗПС 26L, диспетчер не відмінив дозвіл на виконання посадки для ПС ATR72 та не надав команду виконати вихід на друге коло для повторного заходу на посадку.



\*Більш детально з обставинами аварії можна ознайомитись в остаточному [звіті](#) на веб-сайті

**2.3.2. 03.03.2018** о 12:03, при виконанні рейсу AUI 087 за маршрутом Бориспіль-Запоріжжя, під час виконання посадки на ЗПС02, у приладових метеоумовах, літак Emb-145 UR-DPB авіакомпанії «Роза Вітрів» викотився за межі ЗПС на відстані 1745 м від порогу ЗПС вліво на сплановану частину льотної смуги



на відстань 99 м від осі ЗПС та розвернувся на 220°. Внаслідок події літак отримав незначне пошкодження обтічника правої основної опори шасі та пошкодження пневматика колеса № 4. На борту літака перебувало 37 пасажирів та 4 члени екіпажу. Ніхто з пасажирів та членів екіпажу не постраждав.

Розслідуванням встановлено, що політ виконувався на льотно-придатному та технічно справному літаку, рівень кваліфікації екіпажу відповідав виконанню завдання на політ. На передпольотній підготовці екіпаж не звернув увагу на інформацію щодо стану ЗПС у повідомленні SNOWTAM. Інформація про стан аеродрому Запоріжжя екіпажу надавалася в закодованому вигляді. Видані експлуатантом аеродрому Запоріжжя повідомлення SNOWTAM за 06:00 та 07:50, були заповнені з порушенням додатку 5 до Авіаційних правил України «Обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією». Диспетчери Дніпропетровського РДЦ та АДВ Запоріжжя надали екіпажу інформацію про стан ЗПС та метеорологічні умови у повному обсязі. На передпосадковій підготовці екіпаж не акцентував увагу на кількість і товщину шару води на поверхні ЗПС та не врахував особливості виконання посадки на мокру ЗПС при наявності бічного вітру 8 м/с.

Згідно з висновком комісії з розслідування, причиною серйозного інциденту – викочування ПС за межі ЗПС, стали несвоєчасні та недостатні дії екіпажу по витримуванню напрямку пробігу після виконання посадки на забруднену ЗПС при наявності бічного вітру.

Супутніми факторами події стали:

- посадка при бічній складовій вітру близько 8 м/с (16 вузлів) на забруднену ЗПС;
- неякісне та не у повному обсязі проведення передпосадкової та передпольотної підготовки екіпажу.

**Фактор:** людський (екіпаж).

**Категорія:** RE.



\*Більш детально з обставинами серйозного інциденту можна ознайомитись в остаточному [звіті](#) на веб-сайті.

**2.3.3. 30.03.2018** о 16:45 при виконанні вантажного рейсу за маршрутом Бамако-Гао (Малі) на літаку Ан-12БК UR-KDM, авіакомпанії «Кавок Ейр», після



посадки на ґрунтову ЗПС, під час пробігу відбулося складання передньої опори шасі. Літак опустився на носову частину фюзеляжу та прокотився близько 70 м, після чого зупинився в межах ЗПС. Льотний екіпаж у складі 5 осіб та інженерно-технічний персонал у складі 2 осіб тілесних ушкоджень не отримали. Літак отримав пошкодження передньої частини фюзеляжу, обтічника локатора

та передньої опори шасі.

Розслідування серйозного інциденту проводять авіаційні власті Республіки Малі. НБРЦА призначило уповноваженого представника для участі в розслідуванні.

**Категорія:** ARC

**2.3.4. 23.06.2018** о 14:35 при виконанні рейсу ANR 223 за маршрутом Харків-Батумі на літаку В-737-400 UR-COI, авіакомпанії «ЯнЕйр», під час набору висоти, на ешелоні FL200, екіпаж звернув увагу на відсутність герметизації ПС. КПС прийняв рішення про зниження та виконання посадки на запасному аеродромі Київ (Жуляни). Під час зниження сталося аварійне випадіння кисневих масок. Посадку було виконано благополучно о 15:22.

Розслідування серйозного інциденту триває.

**Категорія:** SCF-NP



### 3. ПОДІЇ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

#### 3.1. АВАРІЇ

**3.1.1. 09.06.2018** об 11:50 (за Київським часом) при виконанні польоту з комерційною метою із ЗПМ «Гоголів» Броварського району Київської області на літаку «Дельфін-4» UR-PAZZ, власник і експлуатант компанія Агентство польотів «Gogolev Aero», при виконанні фігур вищого пілотажу (зі слів особи, що перебувала на борту літака) сталася відмова двигуна. КПС здійснив вимушену аварійну посадку за межами злітно-посадкового майданчика на полі. Після посадки літак перекинувся через носову частину та зупинився кабіною донизу. Пасажир отримав травми. Повітряне судно пошкоджено (відповідно до наданих потерпілою особою фото).



Під час проведення розслідування, прибувши на місце події, комісія не виявила ПС та його уламків. Представники ЗПМ «Гоголів» виконання польотів даним ПС у цей день та факт аварії заперечували. Проаналізувавши всю отриману інформацію під час розслідування, комісія виявила ознаки злочинних дій з боку експлуатанта, внаслідок чого, відповідно до ст. 119 п.6 ПКУ, розслідування події було передано Національній поліції.

**3.1.2. 09.06.2018** о 12:42 при виконанні приватного рейсу за маршрутом Львів – Жешув на літаку VAN RV-10 UR-PMAN, власник і експлуатант ПС ТОВ «Акванова Гідроресурс», при виконанні заходження на посадку у зв'язку з відмовою двигуна на висоті 50 м, пілот здійснив



вимушену аварійну посадку в 100м від порогу ЗПС аеродрому Жешув.

фото: Tomasz Kepanowski

КПС і 2 членів екіпажу явних ушкоджень не отримали, після огляду лікарів, одного з членів екіпажу госпіталізовано. Повітряне судно отримало незначні пошкодження.

Розслідування аварії проводить комісія з розслідування авіаційних подій Польщі. НБРЦА призначило уповноваженого представника для участі в розслідуванні.

**3.1.3. 06.09.2018** о 04:17 при виконанні приватного польоту, в районі г.т. Гідропарк, м. Київ на вертольоті Eurocopter EC-145 2С UR-MHP,



експлуатанта ПАТ «Миронівський хлібопродукт», після зльоту ПС втратило керованість та впало на землю. Внаслідок аварії вертоліт зруйновано, члени екіпажу отримали тілесні ушкодження.

В ході розслідування, у лабораторії Федерального бюро з розслідування авіаційних подій Німеччини як держави – виробника вертольоту, за участю фахівців НБРЦА було виконано зчитування засобів об'єктивного

контролю. Також, за участю представників Федерального бюро з розслідування авіаційних подій Німеччини, підприємства – виробника двигунів вертольота – «SAFRAN» та фахівців НБРЦА, було проведено огляд уламків вертольота з метою встановлення послідовності та причин руйнування його агрегатів.

**Категорія:** LOC-I

Розслідування аварії проводить НБРЦА.

## 3.2. СЕРІЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**3.2.1. 29.07.2018** при виконанні польоту для перегонки ПС ХІАТ 650Б UR-XIA, що належить «Українській льотній академії «Хімічні авіаційні технології» з ПЗПМ «Веселе» до ПЗПМ «Широке», під час заходження на посадку на висоті 1,5-2 метри, пілот відповідно до конуса вітропоказчика визначив, що напрямок вітру змінився на попутний. Враховуючи, що продовжувати посадку стало небезпечно через непередбачуване збільшення посадкової дистанції, він виконав відхід на друге коло. Під час виконання відходу на друге коло, пілот підвищив режим роботи двигуна але, за словами пілота, набір висоти та зростання швидкості польоту виконувалися повільно через попутний вітер. На висоті близько 5-8 метрів з метою уникнення зіткнення з високовольтною ЛЕП, пілот виконав розворот з невеликим креном та на швидкості 50-60 км/год зачепив, лівою основною опорою шасі, дроти, обірвав їх та впав на дах зерносховища. Згідно з висновком комісії, причиною зіткнення ПС з дротами ЛЕП стала втрата ефективності рулів керування ПС внаслідок непередбачуваного і несподіваного для пілота потрапляння ПС у зону зсуву вітру по швидкості і напрямку з подальшим залученням ПС в нестійкий турбулентний вихровий повітряний потік.



**Фактор:** зовнішнє середовище

**Категорія:** WSTRW, CFIT



Більш детально з причинами та обставинами серйозного інциденту можна ознайомитись, завантаживши [звіт](#).

#### 4. СТАТИСТИЧНИЙ РОЗПОДІЛ АП ТА СЕРЙОЗНИХ ІНЦИДЕНТІВ

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за експлуатантами*

Експлуатант Вид події	Українські Вергольоти	Славер Компані (власник)	АЗП	Украгроавіа	Браво	Меридіан	Буковина	Роза Вігрів	Кавок Ейр	Ян Ейр
<b>К</b>	<b>1</b>	<b>1</b>								
<b>А</b>			<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>				
<b>СІ</b>			<b>1</b>				<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за факторами*

Фактори Вид події	Людський	Технічний	Середовище	Не визначено*
<b>К</b>				<b>2</b>
<b>А</b>	<b>1</b>	<b>1</b>		<b>5</b>
<b>СІ</b>	<b>1</b>		<b>1</b>	<b>4</b>

\*Розслідування подій триває, фактор буде визначено після завершення розслідування

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за етапами польоту*

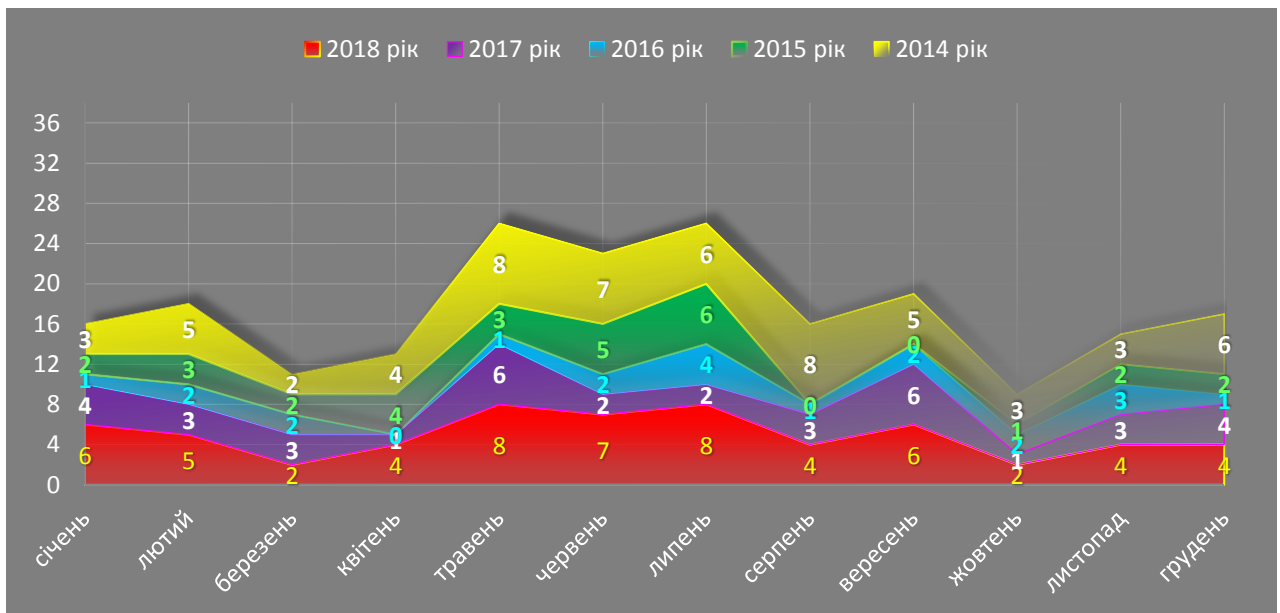
Етап польоту Вид події	Посадка	На ешелоні	Пробіг після посадки	Маневрування	Зліт	Руління
<b>К</b>	<b>1</b>	<b>1</b>				
<b>А</b>	<b>4</b>	<b>1</b>		<b>1</b>		
<b>СІ</b>	<b>2</b>		<b>2</b>		<b>1</b>	<b>1</b>



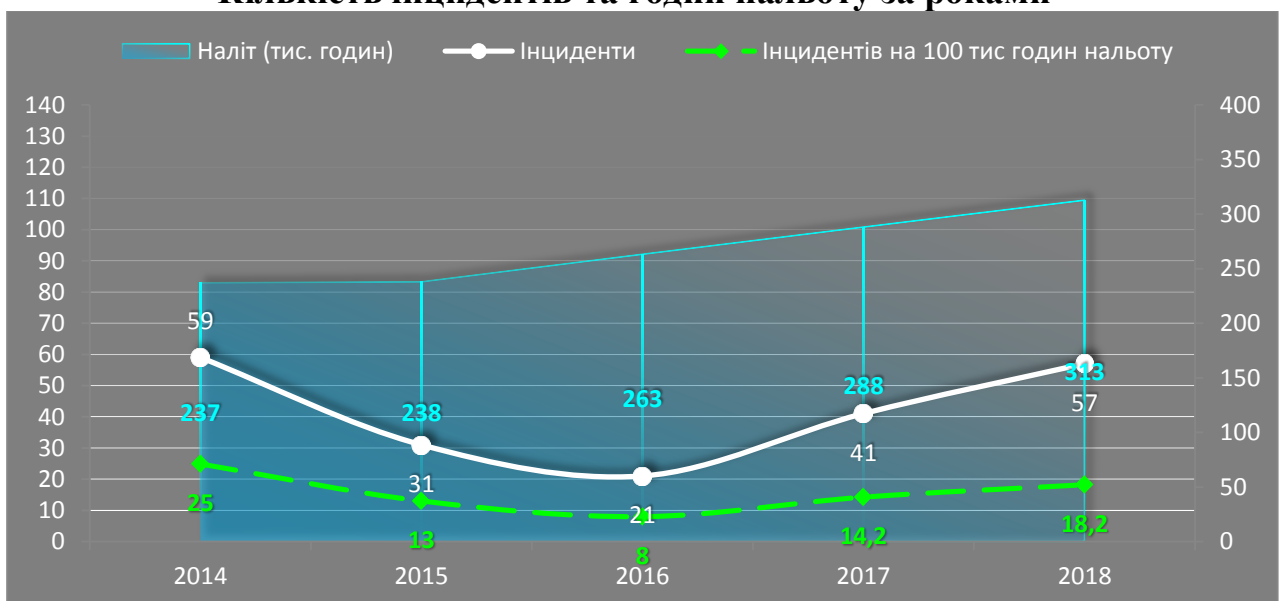
## 5. ІНЦИДЕНТИ

Інформація про обставини та причини виникнення інцидентів надавалася у щомісячних інформаційних бюлетенях з безпеки польотів за січень-грудень 2018 року.

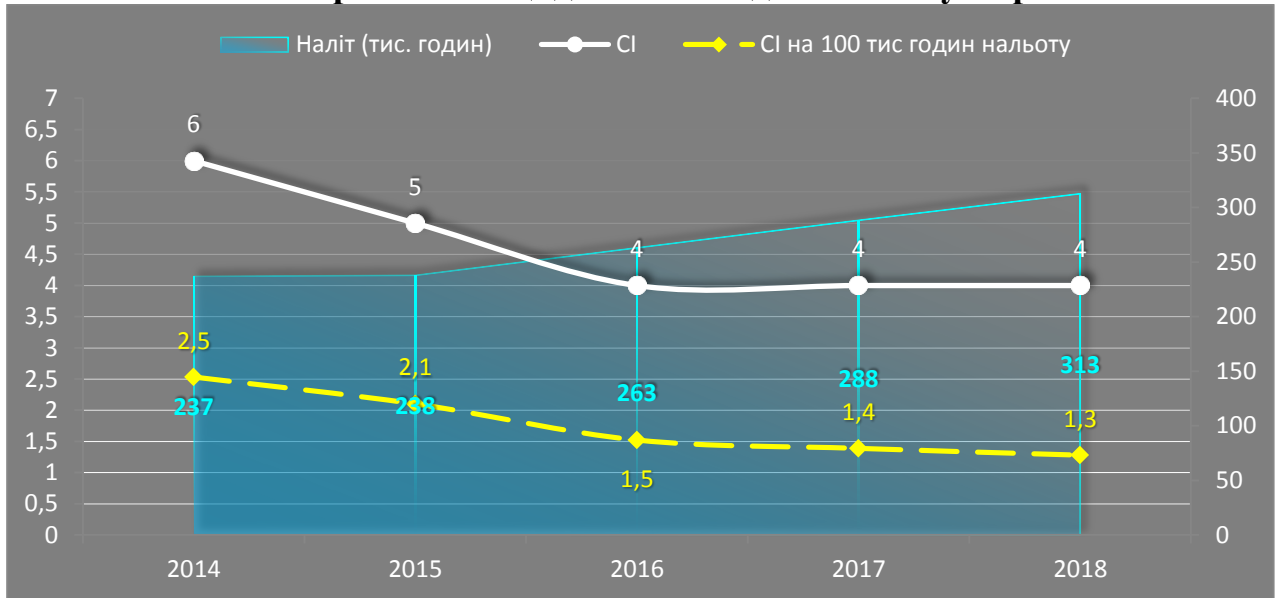
У 2018 році до НБРЦА надійшли повідомлення про 60 інцидентів, що сталися з цивільними ПС України. Згідно з наданими даними, абсолютна кількість інцидентів, у порівнянні з минулим роком, збільшилась на 46%. При цьому загальний обсяг нальоту збільшився на 8,5%. З 2016 року кількість повідомлень про інциденти, що надходять до НБРЦА збільшувалась на 20 щороку (у 2016 році – 21 інцидент, у 2017 - 41). Кількість інцидентів помісячно за 5 минулих років представлена на графіку нижче.



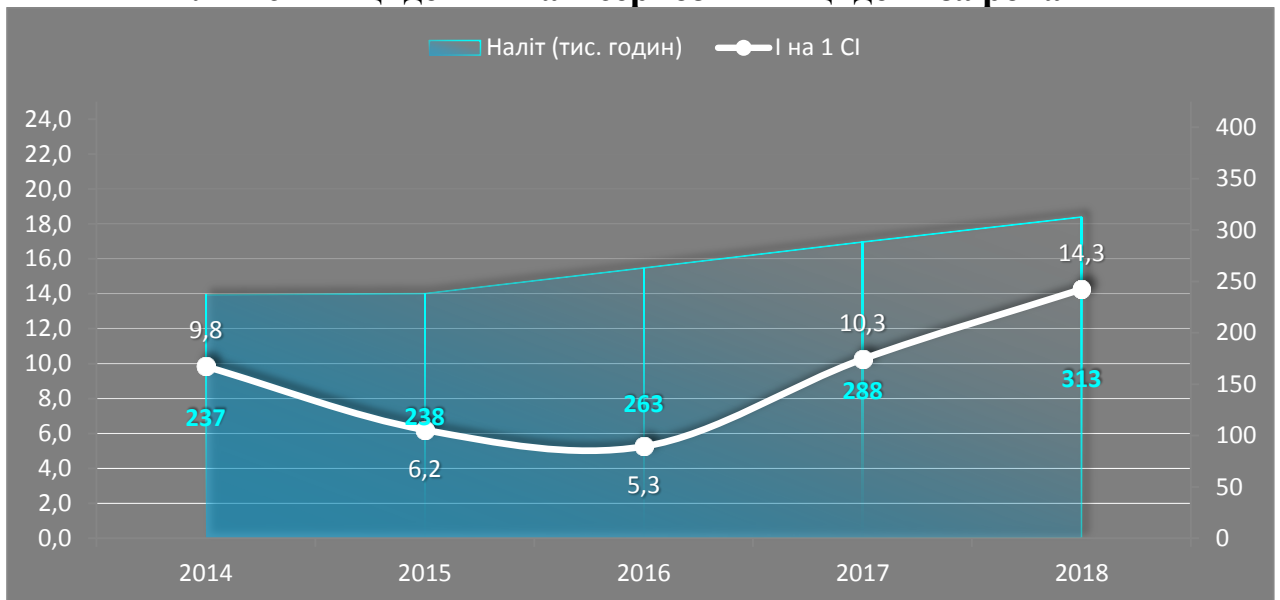
### Кількість інцидентів та годин нальоту за роками\*



## Кількість серйозних інцидентів та годин нальоту за роками\*

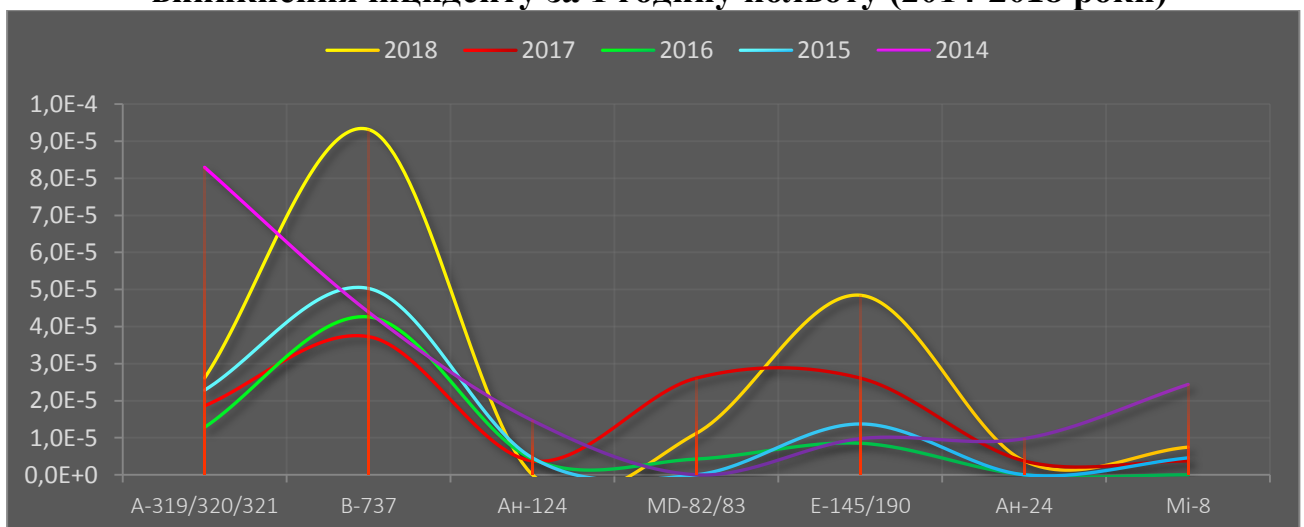


## Кількість інцидентів на 1 серйозний інцидент за роками\*



\* Не враховує ПС авіації загального призначення (АЗП), оскільки інформація про наліт ПС АЗП відсутня.

## Розподіл інцидентів за найбільш експлуатованими типами ПС (вірогідність виникнення інциденту за 1 годину польоту (2014-2018 роки))



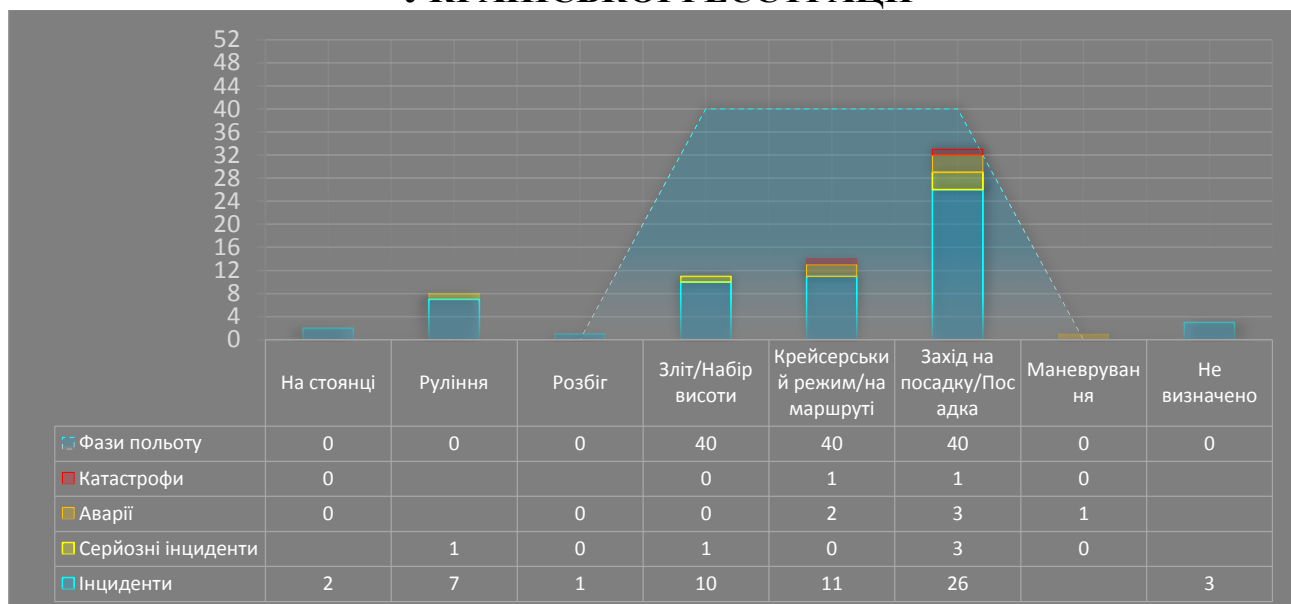
\* Дані розраховано на основі інформації, що надійшла до НБРЦА протягом 2014-2018 років. На графіку порівнюється один тип ПС за роками, а не типи ПС між собою.

## 6. РОЗПОДІЛ АП ТА ІНЦИДЕНТІВ ЗА ТИПАМИ ПС

Повітряні судна	Класифікація АП:				ЕПС – екіпажі ПС ЛАЗ – засліплення лазером ОРГ – організаційний недолік ТЕХ та ВКН – технічний фактор чи персонал заводів виробника чи розробника (виробничо-конструктивний недолік) Л(ТО) - Людський фактор (технічне обслуговування) Л(А) - Людський фактор (персонал аеродрому) ІН – інші (персонал замовника, навколишнє середовище, орнітологія та ін.) НВ – розслідування події триває, або розслідування не проводилось, у зв'язку з чим фактор встановити неможливо.				
	К	А	СІ	І	ЕПС	ЛАЗ	ТЕХ	ІН	НВ*
Ми-8	1			2					2
L-410	1								1
MD-83		1	1	3					4
Ми-2		1			1		1		
Delfin-4		1							1
EC-145		1							2
RV-10		1							1
Mven-2		1							1
B-737			1	25		6		5	15
E-145			1	4	1			1	2
Ан-12			1	1					2
Хіат-650			1					1	
E-190				9		7		1	2
A319/320/321				7		2		2	2
Beech-350				1		1			
Po-2				1					1
Ан-26				1				1	
Ан-2				1					1
Ан-24				1		1			1
Як-40				1					1
Іл-76				1					1
Аеропракт А-22				1					1
<b>Всього</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>60</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>41</b>

\*Події можуть мати декілька факторів

### 6.1. РОЗПОДІЛ АП ТА ІНЦИДЕНТІВ ЗА ФАЗАМИ ПОЛЬОТУ З ПС УКРАЇНСЬКОЇ РЕЄСТРАЦІЇ



## 7. ФАКТОРИ, ЩО ПРИЗВОДИЛИ ДО АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ ПС УКРАЇНИ

### 7.1. Людський фактор (екіпаж, диспетчер)

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	<b>03.03.18</b> Emb-145 UR-DPB	Роза вітрів	При виконанні рейсу АУІ 087 за маршрутом Бориспіль-Запоріжжя, під час виконання посадки на ЗПС02, у приладових метеоумовах, літак викотився за межі ЗПС на відстані 1745 м від порогу ЗПС вліво на сплановану частину льотної смуги на відстань 99 м від осі ЗПС та розвернувся на 220°. Внаслідок події літак отримав незначне пошкодження обтічника правої основної опори шасі та пошкодження пневматика колеса № 4. На борту літака перебувало 37 пасажирів та 4 члени екіпажу. Ніхто з пасажирів та членів екіпажу не постраждав.
2	<b>10.04.18</b> Mi-2 UR-14118	Меридіан	При виконанні польоту за маршрутом Підгородне (Дніпро) – н.п. Криски, Чернігівської обл. для виконання авіаційно-хімічних робіт, на вертольоті, у зв'язку з відмовою гідросистеми було здійснено вимушену аварійну посадку на ЗПМ Шишаки, Полтавської обл. Під час посадки вертоліт зіткнувся з землею лівим боком фюзеляжу на відстані 20 метрів від ШЗПС та отримав значні пошкодження. КПС та технік вертольоту травм не зазнали.

### 7.2. Технічний фактор

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	<b>10.04.18</b> Mi-2 UR-14118	Меридіан	При виконанні польоту за маршрутом Підгородне (Дніпро) – н.п. Криски, Чернігівської обл. для виконання авіаційно-хімічних робіт, на вертольоті, у зв'язку з відмовою гідросистеми було здійснено вимушену аварійну посадку на ЗПМ Шишаки, Полтавської обл. Під час посадки вертоліт зіткнувся з землею лівим боком фюзеляжу на відстані 20 метрів від ШЗПС та отримав значні пошкодження. КПС та технік вертольоту травм не зазнали.

### 7.3. Людський фактор (засліплення лазерним променем)

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	<b>10.01.18</b> B-738 UR-PSE	МАУ	При виконанні рейсу АUI 788 за маршрутом Бен-Гуріон – Одеса на літаку, при виконанні заходження на посадку на ЗПС 34 екіпаж доповів про засліплення лазерним променем з лівої сторони на відстані 20 км південніше VOR/DME (зі сторони м. Чорноморськ). О 02:02 виконана благополучна посадка в аеропорту Одеса
2	<b>18.01.18</b> Beechcraft 350 UR-CWB	Украерорух	При виконанні обльоту РМС ЗПС 13 аеродрому Львів на літаку, КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору на посадковій прямій на відстані 17 км від ЗПС 13.
3	<b>19.01.18</b> E-190	МАУ	При виконанні рейсу АUI 041 за маршрутом Бориспіль-Чернівці на літаку, під час заходження на посадку на ЗПС 33 на висоті 3900 футів, азимуті 120° та відстані 22 км від КТА КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору з правої сторони і відстані 15 км. О 19:57 виконана благополучна посадка в аеропорту Чернівці.
4	<b>19.02.18</b> E-190 UR-EMB	МАУ	При виконанні рейсу АUI041 за маршрутом Бориспіль-Чернівці на літаку, при виконанні заходу на посадку за системою ILS на ЗПС 33, після прольоту г.т. LNS05 КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору на курсі 210° та відстані 10 км від повітряного судна. О 19:46 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Чернівці.
5	<b>27.02.18</b> E-190 UR-EME	МАУ	При виконанні рейсу АUI041 за маршрутом Бориспіль-Чернівці, при виконанні заходу на посадку за системою ILS на ЗПС 33, після прольоту г.т. LNS05 КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору з правої сторони на відстані 1-2 милі від повітряного судна. О 19:44 виконана благополучна посадка в аеропорту Чернівці.
6	<b>30.03.18</b> An-24 UR-4729	Мотор Січ	При виконанні рейсу MSI 1252 за маршрутом Київ (Жуляни) - Херсон, під час заходження на посадку на ЗПС 03, КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору. О 18:44 виконана благополучна посадка в аеропорту Херсон.
7	<b>03.04.18</b> E-190 UR-EMA	МАУ	При виконанні рейсу АUI041 за маршрутом Бориспіль-Чернівці, під час заходження на посадку в приладових умовах, екіпаж ПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору з

			двох точок праворуч на відстані 2-3 милі від ПС. О 18:59 виконана благополучна посадка в аеропорту Чернівці.
8	<b>05.04.18</b> B-738 UR-PSE	МАУ	При виконанні рейсу АUI 55S за маршрутом Бориспіль-Одеса, при виконанні заходу на посадку на ЗПС 16 на висоті 600 футів екіпаж доповів про засліплення лазерним променем кабіни повітряного судна з правої сторони під кутом 45°. О 17:43 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Одеса на ЗПС 16
9	<b>08.04.18</b> B-738 UR-PSW	МАУ	при виконанні рейсу АUI 784 за маршрутом Бен - Гуріон – Львів, при виконанні заходу на посадку на FL 300 КПС доповів про засліплення лазерним променем кабіни повітряного судна з боку м. Івано-Франківськ. О 22.50 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Львів.
10	<b>19.04.18</b> E-190 UR-EME	МАУ	При виконанні рейсу АUI041 за маршрутом Бориспіль-Чернівці, під час 4 заходження на посадку в приладових умовах на ЗПС 33, екіпаж доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору праворуч від ПС на відстані 2 милі. О 18:30 виконана благополучна посадка в аеропорту Чернівці.
11	<b>25.06.18</b> A-321 UR-WRH	Роза Вітрів	при виконанні рейсу WRC 7062 за маршрутом Хургада - Бориспіль, при заходженні на посадку за системою ILS на ЗПС 18L на висоті 1700-1200 футів КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору з лівої сторони (зі сторони м. Бориспіль) на відстані 6 миль від порогу ЗПС. О 23:32 виконана благополучна посадка в аеропорту Бориспіль.
12	<b>09.08.18</b> B-737- 800 UR-PSO	МАУ	При виконанні рейсу АUI 5614 за маршрутом Анталія - Бориспіль, при виконанні заходу на посадку на ЗПС 36П, КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору з висоти 1000 футів і до приземлення на азимуті 40° (в межах м. Бориспіль).
13	<b>30.08.18</b> Emb-190 UR-EME	МАУ	При виконанні рейсу АUI 081 за маршрутом Бориспіль – Івано-Франківськ, під час заходження на посадку на ЗПС 10 на висоті 4000 футів, КПС доповів про 9 засліплення лазерним променем зеленого кольору з південної частини міста. О 18:16 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Івано-Франківськ.
14	<b>04.09.18</b> B-738 UR-PSQ	МАУ	При виконанні рейсу АUI 794 за маршрутом Тель-Авів – Харків, при виконанні заходу на посадку по ILS на ЗПС 07 на відстані 8 миль від точки приземлення КПС доповів про три спроби

			засліплення лазерним променем зеленого кольору з лівої сторони на траверзі і відстані 4 милі від повітряного судна. О 01:20 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Харків.
15	<b>14.09.18</b> Emb-190 UR-EMC	МАУ	При виконанні рейсу АUI 041 за маршрутом Бориспіль - Львів, при виконанні заходу на посадку на висоті 6000 футів КПС доповів про засліплення лазерним променем. О 18:40 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Львів.
16	<b>23.09.18</b> B-738 UR-PSD	МАУ	При виконанні рейсу АUI 123K за маршрутом Бориспіль-Харків, при виконанні заходу на посадку за системою ILS на ЗПС 25 КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору з південної сторони с. Лісне Харківського району. О 17:24 виконана благополучна посадка в аеропорту Харків.
17	<b>01.11.18</b> A-320 UR-WRM	Роза Вітрів	При виконанні рейсу WRC 3052 за маршрутом Шарм-Ель-Шейх – Дніпро, в зоні відповідальності Сектору DVT Дніпровського РДЦ на азимуті 245° і відстані 40 км від VOR Дніпра на висоті 6000 футів КПС доповів про лазерний промінь направлений на повітряне судно з правої сторони по борту. Дана подія на безпеку польотів не вплинула.

#### *7.4. Середовище, в тому числі орнітологія*

<b>№</b>	<b>Дата події та ПС</b>	<b>Експлуатант ПС</b>	<b>Місце події і короткі обставини</b>
1	<b>19.01.18</b> E-190 UR-EMA	МАУ	При виконанні рейсу АUI 082 за маршрутом Івано-Франківськ – Бориспіль, після злету екіпаж доповів про ймовірне зіткнення з зайцем. Під час огляду ЗПС майстром аеродромної служби виявлені рештки зайця.
2	<b>26.06.18</b> A-321 UR-WRJ	Роза Вітрів	При виконанні пасажирського рейсу WRC 6018 за маршрутом Анталія-Львів, під час післяпольотного огляду виявлені сліди зіткнення ПС з птахом (плями крові, часткове пошкодження верхнього шару лакофарбового покриття верхньої лівої частини носового обтічника). Пошкоджень літака та двигунів не виявлено. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено.
3	<b>05.07.18</b> Emb-145 UR-DPB	Роза Вітрів	При виконанні рейсу АUI 051 за маршрутом Бориспіль-Херсон, після посадки та зарулювання ПС на місце стоянки, було виявлено сліди зіткнення з птахом середнього розміру на внутрішньому боці правої ступки передньої опори шасі. Пошкоджень ПС не виявлено.

4	<b>15.07.18</b> B-735 UR-GAT	МАУ	При виконанні рейсу АUI 126R за маршрутом Харків-Бориспіль, після злету з ЗПС 07, КПС доповів диспетчеру Сектору НVT (підходу) про попадання птаха в фюзеляж. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено, про що проінформовано екіпаж.
5	<b>26.07.18</b> B-738 UR-PSF	МАУ	При виконанні рейсу АUI 788 за маршрутом Тель-Авів – Одеса, після посадки КПС доповів про можливе зіткнення з зайцем. Після огляду ЗПС 34 сторонніх предметів не виявлено. Після огляду ПС слідів зіткнення не виявлено.
6	<b>29.07.18</b> B-738 UR-SQA	ЯнЕйр	При виконанні рейсу ANR 2720 за маршрутом Тіват - Київ (Жуляни), після посадки на ЗПС 08 КПС доповів про зіткнення з птахом. О 15:23 під час огляду ЗПС рештки птаха не виявлено. На повітряному судні виявлено сліди зіткнення з птахом в районі правого двигуна. Пошкоджень повітряного судна та двигунів не виявлено.
7	<b>29.07.18</b> ХIАТ 650Б UR-XIA	Українська льотна академія «Хімічні авіаційні технологія»	При виконанні польоту для перегонки з ПЗПМ «Веселе» до ПЗПМ «Широке», під час заходження на посадку на висоті 1,5-2 метри, пілот відповідно до конуса вітропоказчика визначив, що напрямок вітру змінився на попутний. Враховуючи, що продовжувати посадку стало небезпечно через непередбачуване збільшення посадкової дистанції, він виконав відхід на друге коло. Під час виконання відходу на друге коло, пілот підвищив режим роботи двигуна але, за словами пілота, набір висоти та зростання швидкості польоту виконувалися повільно через попутний вітер. На висоті близько 5-8 метрів з метою уникнення зіткнення з високовольтною ЛЕП, пілот виконав розворот з невеликим креном та на швидкості 50-60 км/год зачепив, лівою основною опорою шасі, дроти, обірвав їх та впав на дах зерносховища.
8	<b>30.07.18</b> B-739 UR-PSL	МАУ	При виконанні рейсу АUI 5265 за маршрутом Львів – Шарм-Ель-Шейх, після злету КПС проінформував про можливе зіткнення з птахом на висоті близько 5 м. Після огляду ЗПС знайдено рештки мертвого лелеки. КПС прийняв рішення продовжити виконання польоту до запасного аеродрому Бориспіль для перевірки стану двигунів.
9	<b>03.09.18</b> B-738 UR-SQA	СкайАп	При виконанні рейсу SQP 7507 за маршрутом Київ (Жуляни) – Тірана (Албанія), після злету та набору висоти 2300 футів екіпаж КПС доповів про можливе зіткнення з собакою в процесі розбігу. Після огляду ЗПС виявлено мертвого собаку, про що проінформовано екіпаж.



10	<b>03.10.18</b> A321 UR-WRH	Роза Вітрів	При виконанні рейсу WRC4014 за маршрутом Анталія – Харків, після посадки КПС доповів про зіткнення з птахом. Під час огляду ЗПС аеродромною службою було виявлено рештки птаха (куропатка) на руліжній доріжці.
11	<b>14.10.18</b> Ан-26 UR-UZA	Константа	При виконанні рейсу за маршрутом Могадішо (Сомалі) – Беледвейн (Сомалі), після посадки під час пробігу по ЗПС, на швидкості 100 км/год, ПС зіткнулося зі зграєю птахів. Під час огляду ПС, на обтічнику повітрязабірника лівого двигуна було виявлено сліди зіткнення з птахами – плями крові та пір'я. Пошкоджень ПС та залишків птахів в тракті двигуна виявлено не було.

### 7.5. Події, фактори яких не визначені\*

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	<b>15.01.18</b> B-733 UR-GBD	МАУ	При виконанні рейсу AUI 086 за маршрутом Запоріжжя-Бориспіль, під час розбігу, на швидкості близько 70 вузлів екіпаж припинив зліт з технічної причини (спрацювала сигналізація «Master Caution Duct Overheat»)
2	<b>21.01.18</b> MD-83 UR-CQC	Буковина	При виконанні рейсу TBZ 5704, за маршрутом Мешхед-Ісфахан (Іран), після посадки на ЗПС 26R і отримання дозволу звільнити ЗПС по РД D та зупинитися перед ЗПС 26L, КПС запросив руління по РД K та без дозволу вирулив на ЗПС 26L, на яку в цей час виконував посадку літак ATR-72, що виконував рейс IRA 3366.
3	<b>22.01.18</b> B-737-500 UR-GAT	МАУ	При виконанні рейсу AUI 152 за маршрутом Гельсінкі-Бориспіль, на етапі зниження на ешелоні FL 330, за повідомленням екіпажу, сталося самовільне вимкнення двигуна № 1. Екіпаж оголосив сигнал лиха “MayDay” та зміг запустити двигун. О 16:27 екіпаж скасував сигнал лиха. О 16:39 літак виконав благополучну посадку в аеропорту Бориспіль.
4	<b>25.01.18</b> Mi-8 MTB-1 UR-CCM	Українські вертольоти	Близько 19:09 за Київським часом, під час навчально-тренувальних польотів на вертольоті, на етапі повернення на аеродром Кременчук (Велика Кохнівка), повітряне судно зіткнулося з розтяжкою телевізійної вежі, що розташована на відстані близько 3,5 км на захід від аеродрому Кременчук, впало на землю та загорілося. Внаслідок події загинули чотири члени екіпажу, повітряне судно повністю зруйноване
5	<b>04.02.18</b>	МАУ	При виконанні рейсу AUI 515 за маршрутом

	B-737-800 UR-PSX		Бориспіль-Тбілісі, при виконанні заходження на посадку на ЗПС 31L, КПС доповів про некоректну роботу системи випуску закрилків та запросив політ в зону очікування для з'ясування причин несправності. О 12:37 було виконано жорстку посадку в аеропорту Тбілісі на швидкості, яка перевищувала стандартну, з прибраними закрилками. Для з'ясування причини відмови системи випуску закрилків літак залишився в аеропорту. За пасажирами, що вилітали з Тбілісі в Київ наступним рейсом, було відправлено інший літак.
6	<b>07.02.18</b> E-145 UR-DNB	Роза Вітрів	При виконанні рейсу AUI 042 за маршрутом Чернівці-Бориспіль, після початку розбігу на ЗПС 15, КПС прийняв рішення про припинення злету з технічних причин (відкриття гальмівного спойлера) та повернення на місце стоянки для огляду. Екіпаж відмовився від технічного огляду ПС та доповів про готовність до виконання зльоту. Повторний зліт виконано о 05:25.
7	<b>19.02.18</b> E-145 UR-DNF	Роза Вітрів	При виконанні рейсу AUI 045 за маршрутом Бориспіль-Херсон, на ешелоні FL 290, над г.т. МІМКО, КПС доповів про розгерметизацію, прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту та запросив аварійне зниження до ешелону FL 110. Отримавши дозвіл на зниження та захід на посадку на ЗПС 36R, екіпаж о 19:31 виконав благополучну посадку в аеропорту Бориспіль.
8	<b>15.03.18</b> B-737-500 UR-GAT	МАУ	При виконанні рейсу AUI 152 за маршрутом Гельсінкі-Бориспіль, під час польоту на FL 350 КПС оголосив сигнал лиха «MayDay», повідомивши про відмову двигуна та продовжив політ до аеродрому призначення. Після зниження літака до FL 200 КПС скасував сигнал лиха «MayDay», повідомивши про перезапуск двигуна. Посадку виконано благополучно о 12:33 на ЗПС 36R.
9	<b>30.03.18</b> An-12BK UR-KDM	Кавок Ейр	При виконанні вантажного рейсу за маршрутом Бамако-Гао (Малі), після посадки на ґрунтову ЗПС, під час пробігу відбулося складання передньої опори шасі. Літак опустився на носову частину фюзеляжу та прокотився близько 70 м, після чого зупинився в межах ЗПС. Льотний екіпаж у складі 5 осіб та інженерно-технічний персонал у складі 2 осіб тілесних ушкоджень не отримали. Літак отримав пошкодження передньої частини фюзеляжу, обтікача локатора та

			передньої опори шасі.
10	<b>05.05.18</b> B-737-800 UR-AZB	Азур Ейр	При виконанні рейсу UTN 5711 за маршрутом Харків-Анталія, стався перерваний зліт через спрацювання сигналізації про незачинені двері вантажного відсіку в хвостовій частині повітряного судна. Після огляду та складення технічного акту повітряне судно було допущено до виконання польоту. Повторний зліт за маршрутом виконано о 04:08.
11	<b>06.05.18</b> E-190 UR-EMA	МАУ	При виконанні рейсу АUI935 за маршрутом Івано-Франківськ – Аліканте, КПС доповів про перерваний зліт. Після технічного огляду екіпаж доповів про справність ПС та готовність до вильоту
12	<b>08.05.18</b> B-737-800 UR-SQA	СкайАп	При виконанні демонстраційного польоту за маршрутом Стамбул – Київ (Жуляни), під час пробігу після посадки вийшла з ладу система реверсу тяги
13	<b>14.05.18</b> B-737-900 UR-PSK	МАУ	При виконанні рейсу АUI 7122 за маршрутом Анталія – Київ (Бориспіль), за вказівкою диспетчера з відстані 3 км від ЗПС 36П здійснено відхід на друге коло. В цей час готувався до злету літак А-320 рейсу ANR 5055 за маршрутом Бориспіль – Шарм-Ель-Шейх авіакомпанії «ЯнЕйр», який перетинав точку виконавчого старту. О 06:37 виконана благополучна посадка літака рейсу АUI 7122 в аеропорту Бориспіль.
14	<b>16.05.18</b> B-737-400 UR-COI	ЯнЕйр	При виконанні чартерного рейсу ANR5014 за маршрутом Шарм-ель-Шейх – Київ (Жуляни), при заходженні на посадку на ЗПС 08, за командою диспетчера, екіпаж виконав вихід на друге коло через зайнятість ЗПС іншим ПС.
15	<b>17.05.18</b> Іл-76ТД UR-CRQ	Європа Ейр	При виконанні рейсу EVP1539 за маршрутом Тегеран (Іран) - Ель-Айн (ОАЕ), під час розбігу для виконання злету, сталося пошкодження двигуна.
16	<b>20.05.18</b> Ан-24	Мотор Січ	При виконанні рейсу MSI317 за маршрутом Запоріжжя – Мінськ, на виконавчому старті екіпаж доповів про відмову бортового радіолокатора та прийняв рішення повернутись на перон.
17	<b>21.05.18</b> B-737-800 UR-PSZ	МАУ	При виконанні рейсу АUI601 за маршрутом Київ (Бориспіль) – Баку, КПС перервав зліт через технічну причину та повернувся на перон.
18	<b>09.06.18</b> Дельфін-4 UR-PAZZ	Gogolev Aero	При виконанні польоту з комерційною метою із ЗПМ «Гоголів» Броварського району Київської області, при виконанні фігур вищого пілотажу (зі

			слів особи, що перебувала на борту літака) сталася відмова двигуна. КПС здійснив вимушену аварійну посадку за межами злітно-посадкового майданчика на полі. Після посадки літак перекинувся через носову частину та зупинився кабіною донизу. КПС і пасажир отримали травми. Повітряне судно пошкоджено.
19	<b>09.06.18</b> VAN RV-10 UR-PMAV	Акванова Гідроресурс	При виконанні приватного рейсу за маршрутом Львів – Жешув, при виконанні заходження на посадку у зв'язку з відмовою двигуна на висоті 50 м, пілот здійснив вимушену аварійну посадку в 100 м від порогу ЗПС аеродрому Жешув. КПС і 2 членів екіпажу явних ушкоджень не отримали, після огляду лікарів, одного з членів екіпажу госпіталізовано. Повітряне судно отримало незначні пошкодження.
20	<b>14.06.18</b> MD-83 UR-CPR	Браво	При виконанні рейсу ВАУ 4406 за маршрутом Анталія - Київ (Жуляни), після виконання посадки на ЗПС 08 повітряне судно на етапі пробігу викотилося за межі ЗПС ліворуч, на льотну смугу та зупинилося поза межами спланованої частини льотної смуги на відстані 123 м від осі ЗПС. Внаслідок аварії літак отримав значні пошкодження, у тому числі і силових елементів конструкції. Ніхто з пасажирів та членів екіпажу серйозних тілесних ушкоджень не отримали.
21	<b>14.06.18</b> B-767-300 UR-GEA	МАУ	При виконанні рейсу АУІ 777 за маршрутом Бориспіль – Тель-Авів, на завершальному етапі набору висоти параметри лівого двигуна мали тенденцію до перевищення експлуатаційних обмежень. Проаналізувавши ситуацію, екіпаж прийняв рішення відключити лівий двигун та повернутися на аеродром вильоту. О 17:38 виконана благополучна посадка в аеропорту Бориспіль на ЗПС 18Л. Літак було зупинено для виконання інспекційного огляду та виконання технічних робіт.
22	<b>20.06.18</b> A-320 UR-CQM	Браво	При виконанні рейсу ВАУ 7306 за маршрутом Монастір (Туніс) - Київ (Жуляни), під час пробігу після посадки сталося руйнування шини зовнішнього колеса лівої основної опори шасі. Повітряне судно звільнило ЗПС та виконало руління на місце стоянки М-43. Під час огляду ЗПС виявлено слід від шини довжиною 259 м, далі слід від ободу колеса. Сторонніх предметів не виявлено.
23	<b>23.06.18</b>	ЯнЕйр	При виконанні рейсу ANR 223 за маршрутом

	B-737-400 UR-COI		Харків-Батумі, під час набору висоти, на ешелоні FL200, екіпаж звернув увагу на не герметизацію ПС. КПС прийняв рішення про зниження та виконання посадки на запасному аеродромі Київ (Жуляни). Під час зниження сталося аварійне випадання кисневих масок. Посадку було виконано благополучно о 15:22.
24	<b>23.06.18</b> B-733 UR-COG	ЯнЕйр	При виконанні рейсу ANR 2301 за маршрутом Одеса-Барселона, в наборі висоти на 8500 футах, над г.т. SOSOD, екіпаж доповів про проблему з наддувом, припинив набір висоти та перейшов в режим очікування. Після перевірки систем літака КПС запросив повернення на аеродром вильоту. Органом ОНР Одеського РДЦ проведено аварійне оповіщення та забезпечено пріоритетну посадку. О 04:07 виконана благополучна посадка в аеропорту Одеса
25	<b>24.06.18</b> Ан-2 UR-32747	Приватна особа	Від керівника польотів спортивного аеродрому «Гідропорт» надійшла інформація про те, що о 05:58 на ЗПМ «Гідропорт» після виконання посадки літака на ЗПС 30 та після пробігу КПС продовжив руління до РД 3 та стоянки. Для швидшого звільнення ЗПС, КПС додав оберти двигуна та віддав штурвал від себе, що сприяло миттєвому підйому хвоста літака та зіткненню гвинтом з земною поверхнею (капотування). В подальшому літак повільно повернувся до нормального рівня та зупинився на відстані 250 м від стартового командного пункту. Польоти на ЗПМ «Гідропорт» було закрито на 20 хвилин для евакуації літака на стоянку. КПС та другий пілот травм не отримали.
26	<b>28.06.18</b> E-190 UR-EMA	МАУ	При виконанні рейсу АUI 041 за маршрутом Бориспіль-Чернівці, стався відхід на друге коло з причини нестабілізованого заходу за системою ILS на ЗПС 15. О 18:51 виконана благополучна посадка в аеропорту Чернівці на ЗПС 15.
27	<b>10.07.18</b> B-737-800 UR-SQA	SkyUp	Після посадки пасажирів на літак, авіакомпанії «SkyUp», що виконував чартерний рейс за маршрутом Київ (Жуляни) – Шарм-Ель-Шейх сталося самовільне опускання трапу, що призвело до незначного пошкодження повітряного судна.
28	<b>11.07.18</b> ПО-2 UR-POTO	Приватна особа	При виконанні польоту за маршрутом ЗПМ Коротич (Харківська область) – г.т. 4852N 03310E, пілот доповів про повернення на аеродром вильоту з причини неможливості обійти грозовий фронт. О 03:25 виконана благополучна посадка на ЗПМ Коротич.

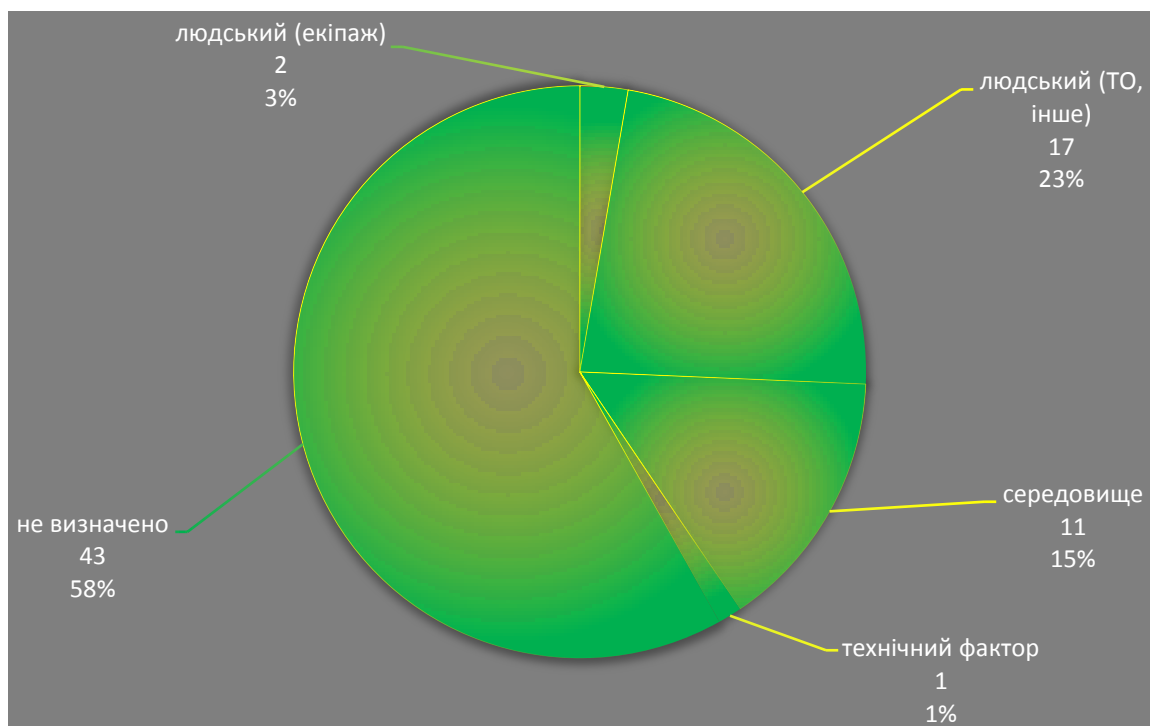
29	<b>12.07.18</b> MD-83 UR-CPB	Анда Ейр	При виконанні рейсу DM 2262 за маршрутом Анталія-Київ (Жуляни), під час заходження на посадку в аеропорту Жуляни, КПС запросив зміну курсу та політ в аеропорт Бориспіль через проблему з гідравлічною системою. В процесі зниження КПС доповів про усунення проблеми з гідравлічною системою та готовність здійснити посадку на аеродромі Київ (Жуляни), на що отримав дозвіл. О 16:51 виконана благополучна посадка літака.
30	<b>18.08.18</b> Aeroprakt A-22LS UR-PAKH	Приватна особа	При виконанні приватного рейсу за маршрутом Житомир (Смоковка) – Гідропорт, КПС прийняв рішення виконати вимушену посадку на аеродромі Умань з технічної причини (зростання температури охолоджуючої рідини). О 05:05 виконана благополучна посадка на аеродромі Умань.
31	<b>25.08.18</b> МБЕН-2 «Фермер» UR-CMQ	УкрАгроАвіа	При виконанні авіаційно-хімічних робіт в районі с. Подільське, Золотоніського району, Черкаської області сталася відмова двигуна, власник ПС - компанія «Artic Group LP». КПС виконав вимушену посадку на поле засіяне соняшником. Літак зазнав значних пошкоджень, пілот не постраждав.
32	<b>29.08.18</b> B-737-800 UR-PSW	МАУ	При виконанні рейсу АUI 136 за маршрутом Ніцца-Бориспіль, за вказівкою диспетчера з відстані 2 км від ЗПС 36П здійснено відхід на друге коло у зв'язку з тим, що літак Е-190 рейсу АUI 3720 за маршрутом Лейпциг-Бориспіль авіакомпанії «МАУ» не встиг звільнити ЗПС. О 14:42 виконана благополучна посадка літака рейсу АUI 136 в аеропорту Бориспіль.
33	<b>06.09.18</b> Eurocopter EC-145 2C UR-MHP	Миронівський хлібопродукт	При виконанні приватного польоту, в районі г.т. Гідропарк, м. Київ на вертольоті, після зльоту ПС втратило керуваність та впало на землю. Внаслідок аварії вертоліт зруйновано, члени екіпажу отримали тілесні ушкодження.
34	<b>11.09.18</b> Mi-8 UR-HLT	Українські вертольоти	Після виконання рейсу UNO 097H та посадки на ґрунтову ЗПС Тієрі (Південний Судан) на вертольоті, при зарулюванні на стоянку сталося зіткнення закінцівок лопатей несучого гвинта з кущами, які росли поряд із ґрунтовою смугою.
35	<b>28.09.18</b> E-145	Роза Вітрів	При виконанні рейсу АUI 050 за маршрутом Херсон - Бориспіль, за вказівкою диспетчера здійснено відхід на друге коло. Вказівка диспетчера щодо виходу на друге коло була видана після доповіді екіпажу літака В-738 рейсу АUI 146 авіакомпанії «МАУ», який здійснив

			посадку, про шматок гуми на ЗПС. О 15:08 UTC виконана благополучна посадка літака рейсу AUI 050 в аеропорту Бориспіль.
36	<b>09.09.18</b> L-410 UR-TWO	South West Aviation Co LTD	При виконанні рейсу за маршрутом Джуба (Південний Судан) – Їроль (Південний Судан), літак зазнав катастрофи в районі аеропорту Їроль, впадши у озеро. Внаслідок катастрофи загинуло 20 людей, 3 людини отримали тілесні ушкодження. Розслідування події проводить авіаційна влада Південного Судану. НБРЦА призначило уповноваженого представника для участі у розслідуванні.
37	<b>11.11.18</b> B-738 UR-PSB / A-320 F-HBNJ	MAY / Air France	При виконанні рейсу AUI3SD за маршрутом Париж-Бориспіль на літаку B-738 UR-PSB та рейсу AFR48KZ на літаку A-320 F-HBNJ за маршрутом Париж-Бордо (Франція), під час застосування процедури виконання зльоту з паралельних ЗПС, літак B-738 UR-PSB відхилився від лінії встановленого маршруту вильоту, що призвело до скорочення горизонтального інтервалу між двома повітряними суднами до двох морських миль.
38	<b>18.11.18</b> B-737-800 UR-PSH	MAY	При виконанні рейсу AUI1RP за маршрутом Вільнюс-Бориспіль, в процесі заходу на посадку в а/п Бориспіль, з відстані 4 милі та висоти 2000 футів здійснено відхід на друге коло (КПС запросив очікування для вирішення технічної проблеми). Від будь-якої допомоги екіпаж відмовився. О 06:23 КПС доповів про штатний режим роботи і готовність виконати захід на посадку. О 06:37 виконана благополучна посадка в аеропорту Бориспіль на ЗПС 36П.
39	<b>18.11.18</b> B-777-200 UR-GOA	MAY	При виконанні рейсу AUI287 за маршрутом Бориспіль-Пекін, після злету з відстані 29 миль, азимуті 190° від точки Бориспіль і висоті 9000 футів КПС виконав повернення на аеродром вильоту для вирішення технічної проблеми (витік води). Запит на отримання допомоги екіпаж не здійснював. О 12:19 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Бориспіль на ЗПС 18Л.
40	<b>05.12.18</b> Як-40 UR-MSX	Мотор Січ	при виконанні рейсу MSI 254 за маршрутом Київ (Жуляни) – Одеса, під час вирулювання зі стоянки М5 повітряне судно зіткнулося лівим напівкрилом із самохідним джерелом наземного електроживлення (GPU) та перевернуло його. ПС та GPU отримали пошкодження. Внаслідок події ніхто не постраждав.
41	<b>08.12.18</b>	Роза Вітрів	При виконанні рейсу WRC 7051 за маршрутом

	A-321 UR-WRV		Бориспіль – Шарм-Ель-Шейх (Єгипет), під час набору висоти на азимуті 187°, відстані 11 миль від VOR/BRP, ешелоні FL 280 КПС доповів про проблему зі стулками люку шасі та рішення про 5 повернення на аеродром вильоту. О 03:56 виконана благополучна посадка в аеропорту Бориспіль.
42	<b>08.12.18</b> MD-83 UR-COC	Браво	При виконанні рейсу BAY 2046 за маршрутом Шарм-Ель-Шейх (Єгипет) – Вінниця, після посадки та пробігу, в кінці ЗПС КПС доповів про неможливість самостійного розвороту на 180° у зв'язку з низьким коефіцієнтом зчеплення та викликав буксир.
43	<b>11.12.18</b> An-12B UR-CPZ	АероВіз	При виконанні рейсу VIZ 502 за маршрутом Рівне-Львів, на етапі набору висоти КПС запросив повернення на аеродром вильоту через високу температуру двигуна № 1 і відсутність реакції на переміщення РУД. В цей момент аеродром Рівне вже був закритий згідно з НОТАМ (робочий час 09:30-11:00), про що проінформовано екіпаж. Об 11:26 КПС вимкнув двигун № 1 та прийняв рішення про виконання посадки на аеродромі Львів. Об 11:35 виконана благополучна посадка в аеропорту Львів.

*\*Деякі фактори не визначені через не завершені розслідування.*

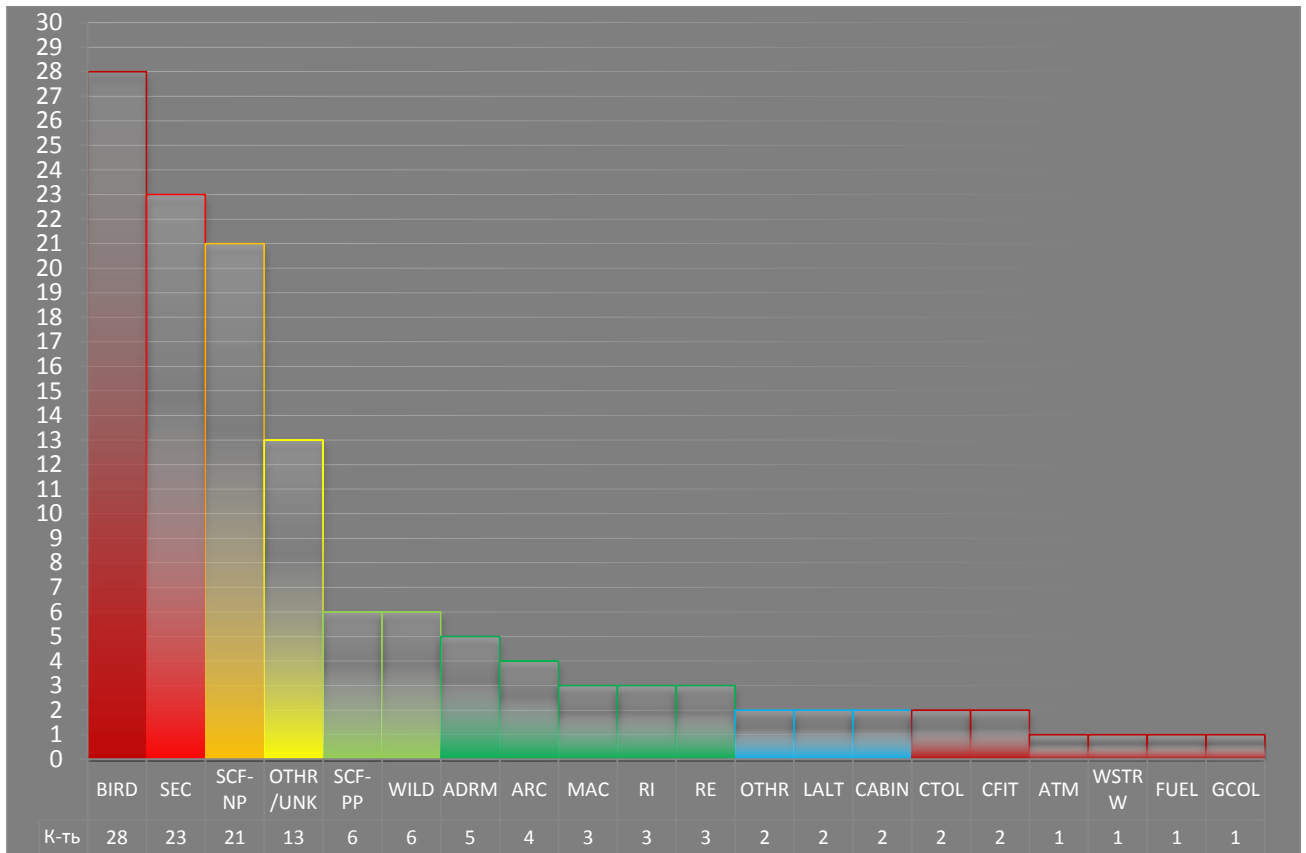
### **7.6. Розподіл АП та інцидентів з цивільними ПС України по факторах.**





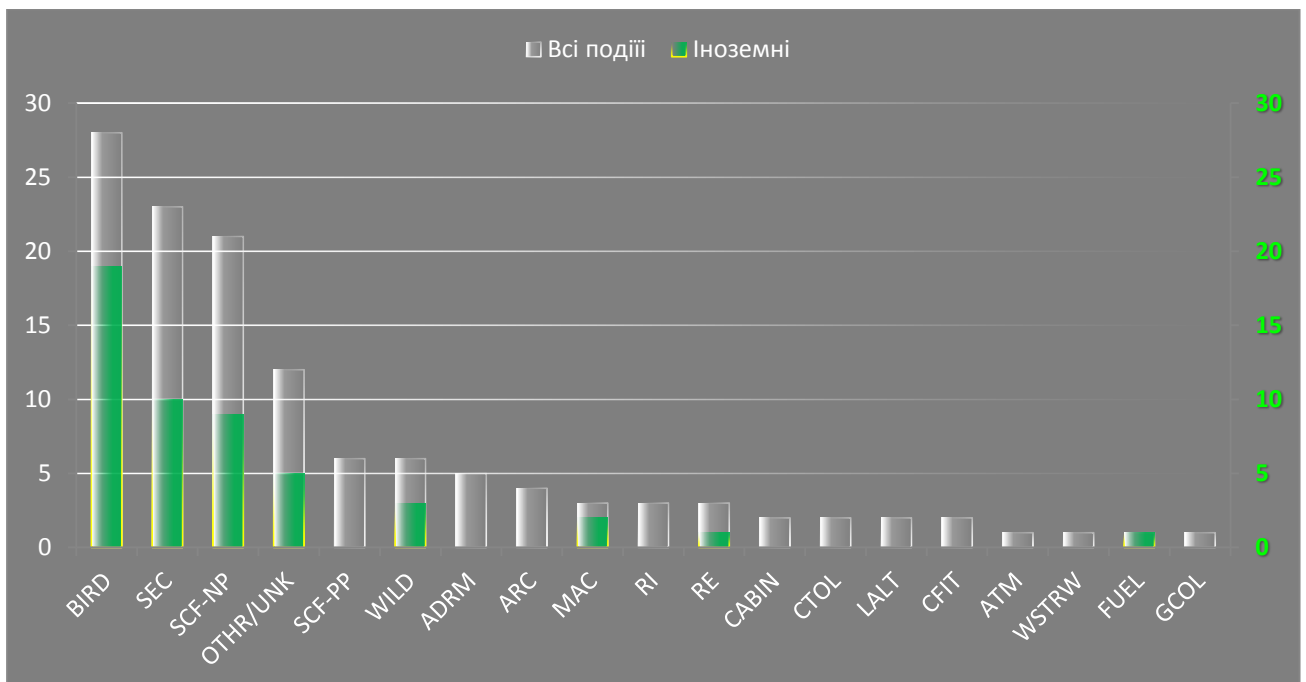
## 7.7. Розподіл АП та інцидентів за категоріями.

У 2018 році з цивільними ПС, що мають Державну реєстрацію (у т.ч. іноземними) АП та інциденти, що трапились на території України, розподілились наступним чином (за спаданням).



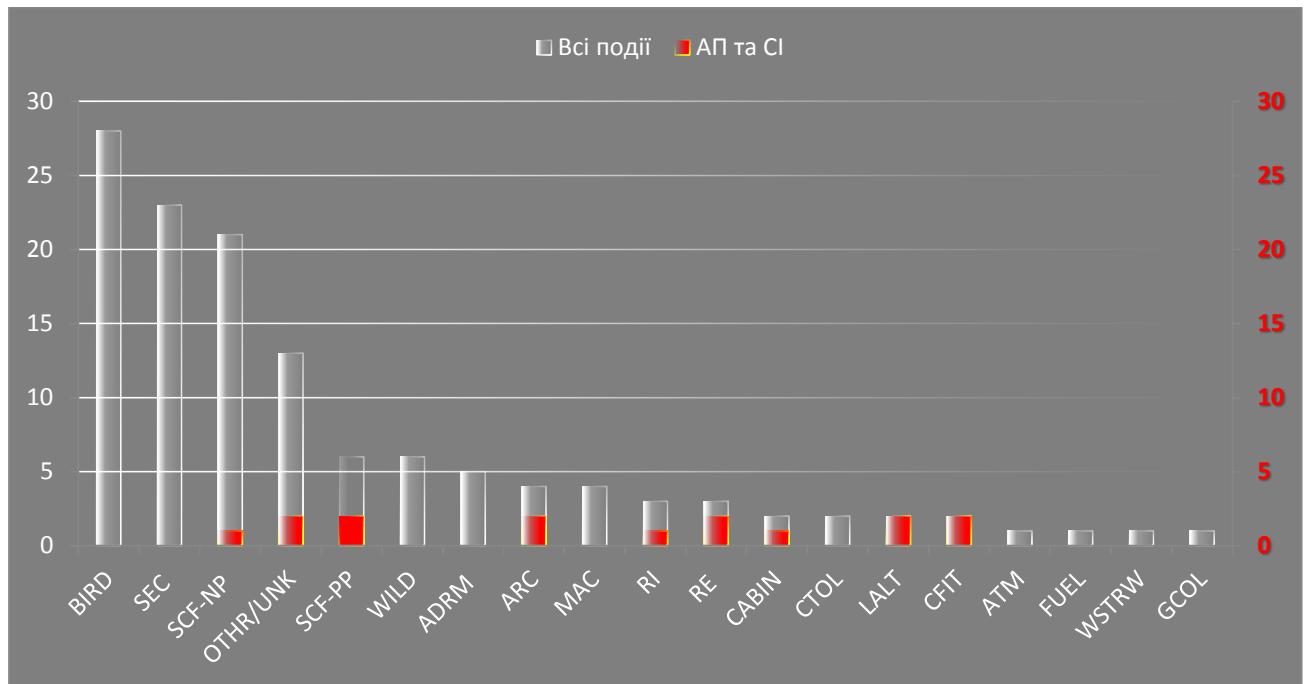
\*Події можуть включати більше однієї категорії

### З них, що сталися з іноземними ПС на території України



\*Події можуть включати більше однієї категорії

## Розподіл АП та серйозних інцидентів з ПС Української реєстрації за категоріями (червоний)



\*Події можуть нараховувати більше однієї категорії

### 8. ПОШКОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН НА ЗЕМЛІ

У 2018 році до Національного бюро надійшло 1 повідомлення про пошкодження ПС.

**8.1. 02.03.2018** о 02:30 під час буксирування ПС на МС13 перону D літак В-737-900 UR-PSJ авіакомпанії «МАУ» зіткнувся правою задньою частиною стабілізатора літака зі щоглою освітлювальної опори. Внаслідок зіткнення було пошкоджено відповідну частину стабілізатора та статичний розрядник.

Розслідування події з боку НБРЦА не проводиться.

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

#### 9.1. КАТАСТРОФИ

**9.1.1. 13.07.2018** приблизно о 07:00-07:30 за Київським часом при несанкціонованому виконанні авіаційно-хімічних робіт в районі с. Миколаївка Роменського району Сумської області сталася катастрофа літака Х-32-912 «Бекас», який не внесено до Державного реєстру цивільних ПС. Літак зіткнувся правою опорою основного шасі з дротом ЛЕП та впав на поле, яке обробляв. Пілот загинув. Розслідування катастрофи проводить НБРЦА.

Розслідування катастрофи триває.

**9.1.2. 15.07.2018** о 19:00-19:30 за Київським часом в районі с. Погожа Криниця, Роменського району, Сумської області сталася катастрофа літака аматорської конструкції, власника якого не встановлено.

Літак не внесено до Державного реєстру цивільних ПС. Під час виконання несанкціонованого польоту, за невстановленим маршрутом, літак зірвався в штопор, зіткнувся з землею, та повністю зруйнувався, внаслідок чого пілот загинув.

Політ виконувався вдень, у візуальних умовах та без надання заявок на використання повітряного простору України, інформування Повітряних Сил Збройних Сил України та районного диспетчерського центру.

Згідно з висновком комісії з розслідування, найбільш вірогідною причиною катастрофи літака аматорської конструкції та виготовлення, без державного та реєстраційного знаків, власника якого не встановлено, стало зіткнення літака з землею через невідповідність пілота та порушення пілотом безпечної швидкості польоту.

Супутні фактори:  
виконання польоту на не підготовленому для польоту літаку.

**Фактор:** людський (пілот).

**Категорія:** LOC-I.



Більш детально з причинами та обставинами серйозного інциденту можна ознайомитись, завантаживши [звіт](#).

**9.1.3. 10.08.2018** о 22.30 під час виконання несанкціонованого польоту в районі с. Панівці Борщівського району, Тернопільської області на мотодельтаплані Aeros Profi 029.18 без реєстраційних номерів, ПС впало на землю. Внаслідок падіння та пожежі пілот загинув. ПС повністю зруйновано.

Розслідування катастрофи проводить НБРЦА.

## 9.2. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**9.2.1. 13.07.2018** в районі с. Лідин, Бобровицького р-ну, Чернігівської обл. стався серйозний інцидент з вертольотом Мі-2. При виконанні вертольотом авіаційно-хімічних робіт, під час обробки поля кукурудзи, на висоті 5 – 6 метрів, пілот відволік увагу на вихід ядохімікатів, та не помітив ЛЕП, що перетинала напрямок його польоту і зіткнувся з її дротами. Після зіткнення з дротами ЛЕП вертоліт різко втратив поступальну швидкість, після чого пілот вимкнув двигуни та виконав вимушену посадку на поле яке обробляв. Внаслідок грубого приземлення на вертольоті було пошкоджено вузол кріплення лівої основної опори шасі. Після посадки вертольоту пілот відключив електроживлення, перекрив паливні крани та покинув вертоліт.



Внаслідок події пілот не отримав тілесних ушкоджень, та від медичної допомоги відмовився. Вертоліт зазнав незначних пошкоджень.

Згідно з висновком комісії з розслідування, серйозний інцидент (зіткнення ПС з перешкодою на землі) з Мі-2 під час виконання АХР, стався через

відволікання уваги на етапі польоту на гоні за напрямком польоту ПС та недостатньою підготовленістю пілота до цього польоту в частині досконалого вивчення наземних перешкод при обробці складної ділянки.

**Фактор:** людський (пілот).

**Категорія:** LALT.



Більш детально з причинами та обставинами серйозного інциденту можна ознайомитись, завантаживши [звіт](#).

## 10. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ЦИВІЛЬНИМИ ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

У 2018 році на території України сталося 59 подій з цивільними ПС іноземної реєстрації, у тому числі 1 серйозний інцидент з ПС транспортної авіації. Інформація про події, що сталися у січні - грудні публікувалася в щомісячних інформаційних бюлетенях за 2018 рік. Нижче наведено загальні дані щодо подій з іноземними ПС, що сталися на території України.

### Загальні дані щодо подій з іноземними ПС на території України

Аеродром	Бориспіль	Жуляни	Львів	Харків	Одеса	ПП України	Херсон	Черкаси	Запоріжжя	Всього
Країна реєстрації										
Туреччина	2		1	4	1	1	3			12
Німеччина	1		3	2						6
Польща	1	1	3	1						6
Угорщина		3	1	1						5
Ізраїль	4					0,5*				4,5
Словенія					3					3
Ірландія		3								3
Білорусь	1	1								2
Австрія					1			1		2
ОАЕ		1			1	0,5*				2,5
Франція	1									1
Італія	1									1
Мальта	1									1
Катар	1									1
Чехія								1		1
Греція						1				1
США				1						1
Єгипет			1							1
Литва			1							1
Данія			1							1
Іспанія		1								1
о. Мен		1								1
Фінляндія						1				1
<b>Всього</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>59</b>

\* Мається на увазі спрацювання TCAS, що сталося з двома ПС іноземної реєстрації.

## 10.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**10.1.1. 09.12.2018** о 16:10 при виконанні рейсу BRU-845 за маршрутом Мінськ – Бориспіль на літаку В-737-500 EW-290РА, авіакомпанії «Belavia» (Білорусь), після посадки та пробігу по ЗПС 18Л літак викотився за межі ЗПС ліворуч на ґрунт з наступним поверненням на ЗПС. Екіпаж самостійно зарулив на місце стоянки. На післяпольотному огляді виявлено пошкодження капотів, ВНА та лопаток вентилятора правого двигуна. В результаті викочування пошкоджено два бічних вогні ЗПС. Розслідування серйозного інциденту проводить НБРЦА.

Розслідування події триває.

**Категорія: RE.**

## 11. УЧАСТЬ НАЦІОНАЛЬНОГО БЮРО У РОЗСЛІДУВАННЯХ ЗА МЕЖАМИ УКРАЇНИ



**11.1.1. 11.02.2018** о 11:28 при виконанні рейсу за маршрутом Домодедово-Орськ (Росія) на літаку Ан-148-100В RA-61704 (державо-розробник - Україна), авіакомпанії «Саратовские авиалинии», при виконанні польоту за маршрутом, на висоті

близько 6000 футів літак перейшов на зниження і зіткнувся із землею, поблизу с. Аргуново, Раменського р-ну, Московської обл. Внаслідок катастрофи загинуло 6 членів екіпажу та 65 пасажирів, літак повністю зруйновано.

Національне бюро призначило уповноваженого представника з групою радників для участі в розслідуванні катастрофи в рамках Додатку 13 до Чиказької конвенції



На веб-сайті Міждержавного Авіаційного Комітету опубліковано [попередній звіт](#).

**11.1.2. 09.06.2018** о 09:05 при виконанні приватного польоту за маршрутом Мойя - Віладамат (Іспанія) на літаку Aeroprakt A-20 EC-ZYS (державо-розробник – Україна), під час заходження на посадку на аеродромі Віладамат, на висоті 100м, ПС впало на землю та отримало значні пошкодження.

Розслідування аварії проводила Державна комісія з розслідування авіаційних подій Іспанії (CIAIAS).

В ході розслідування було встановлено, що пілот, виконуючи заходження на посадку, з метою швидшого зниження здійснював маневр ковзання. Даний маневр виконується поворотом





ручки управління в один бік, натискаючи педаль руля напрямку в протилежний бік. Виконуючи цей маневр необхідно контролювати горизонтальну швидкість за допомогою приладової панелі. Через свою неуважність до показників швидкості або невдале завершення маневру, пілот втратив контроль над ПС та зіткнувся з землею у 100м від початку ЗПС.

Супутніми факторами, що призвели до аварії були:

- Здійснення маневру ковзання та вирівнювання відносно осі ЗПС із випущеними закрилками;

- Значна висота повітряного судна при наближенні до смуги.



На веб-сайті Державної комісії з розслідування авіаційних подій Іспанії опубліковано [остаточний звіт](#)

**11.1.3. 20.07.2018** о 01:25 при виконанні перегонного рейсу MSN 114 за маршрутом Київ (Жуляни) – Аль - Аламейн (Єгипет) на літаку Ан-26В UP-AN611 (держава-розробник - Україна), авіакомпанії «Kaz Air Trans» (Казахстан), сталася вимушена посадка поза межами аеродрому Аль - Аламейн (Єгипет) на відстані 50 км. Літак отримав пошкодження силових елементів конструкції. Члени екіпажу зазнали незначних тілесних ушкоджень.



Розслідування аварії проводить Дирекція з розслідування авіаційних подій Єгипту. НБРЦА призначило уповноваженого представника від України для участі у розслідуванні.

**11.1.4. 29.09.2018** з метою проведення розслідування катастрофи літака Ан-28 (держава-розробник – Україна) UP-A2807 авіакомпанії «East Wing» (Казахстан), що сталася 03.10.2017 р. при виконанні рейсу за маршрутом Алмати – Чимкент, в НБРЦА відбулося засідання членів комісії за участю представників Управління з розслідування авіаційних подій та інцидентів Департаменту з розслідування авіаційних подій та інцидентів Міністерства з інвестицій та розвитку Республіки Казахстан та ДП «Антонов».

Розслідування катастрофи триває.

**11.1.5. 28.12.2018** о 15:15 при виконанні тренувального польоту за маршрутом Піско - Піско (Перу) на вертольоті Мі-8MSB OB-2133P, власник ПС - авіакомпанія «Мотор Січ», експлуатант ПС «Аеро Тесніс Е.І.Р.Л.» (Перу), при виконанні



шостої тренувальної посадки на високогірному майданчику (4855 м) сталася













зіткнення вертольоту з землею. Повітряне судно отримало значні пошкодження. Екіпаж та пасажери не постраждали.

Розслідування проводить повноважний орган з розслідування Перу. НБРЦА призначило уповноваженого представника від України для участі у розслідуванні.

## 12. ОРНІТОЛОГІЯ ТА ОРНІТОЛОГІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БП

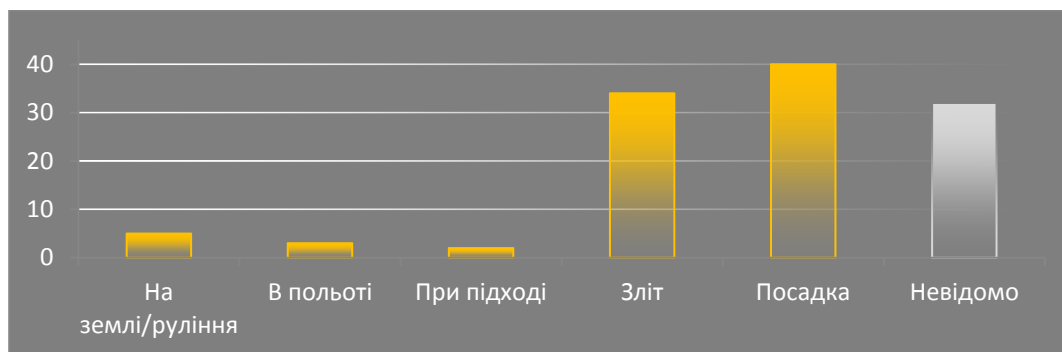
Забезпечення захисту території аеродрому від птахів є одним з найбільш важливих завдань для забезпечення БП, оскільки значна частина інцидентів виникає внаслідок впливу орнітології. Відповідно до статистики, накопиченої з 2014 по 2018 рік, вплив орнітологічної обстановки на БП в Україні має сезонний характер, та посилюється в літній період під час міграції великої кількості птахів на територію України.

### Зіткнення з птахами, кількість подій. За аеропортами (2014-2018рр.) з накопиченням

Аеропорт	Січень	Лютий	Березень	Квітень	Травень	Червень	Липень	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень	Всього
													
Львів	2	2		1	2	4	8	3			1	1	24
Жуляни	1				5	4	6	1	2				19
Харків	2					3	7	1	1	2			16
Одеса		1	1		2	5		2		1			12
Бориспіль			1	1	2		5		1				10
Херсон							3	1		1			5
Дніпро							1	1	1				3
Донецьк							1	1					2
Запоріжжя								1		1			2
Бергамо									2				2
Івано-Франківськ						1							1
Чернівці									1				1
Аракос				1									1
Сомалі										1			1
Малакал				1									1
Дортмунд					1								1
Бургас								1					1
Лахор										1			1
Катовіце											1		1
Сао Томе і Принсіпі							1						1
Варшава								1					1
Стамбул					1								1
Ель-Айн											1		1
Шарджа										1			1
<b>Всього</b>	5	3	2	4	13	17	32	13	8	8	3	1	109

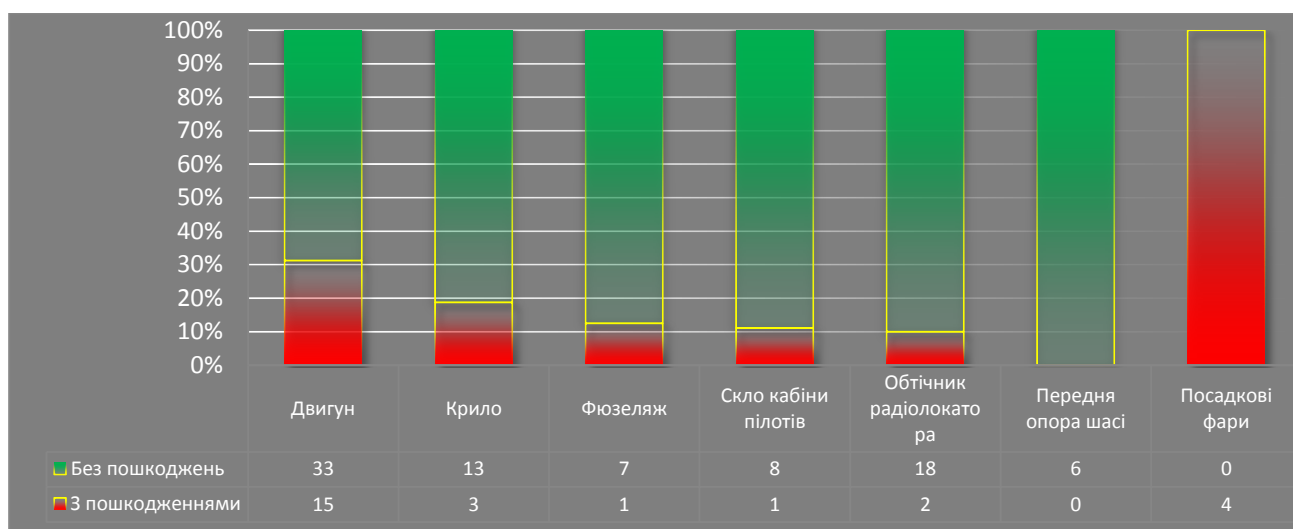
Найбільш небезпечними етапами польоту є зліт та посадка ПС, оскільки літаки знаходяться на висотах, доступних для польотів птахів, а також безпосередня близькість птахів до населених пунктів, що дає їм можливість більш легкого доступу до їжі.

## Зіткнення з птахами, загальна кількість отриманих повідомлень (2014р.-2018р. За етапами польоту)



Згідно з отриманою статистикою, найбільш схильними до пошкоджень, елементами ПС під час зіткнення з птахами є двигуни.

### Зіткнення з птахами, характер пошкоджень ПС та влучення у частини ПС (ПС України та Іноземні ПС). 2014-2018р.



	Двигун	Крило	Фюзеляж	Скло кабіни пілотів	Обтічник радіолокатора	Передня опора шасі	Посадкові фари	Припинення зльоту	Несучий гвинт вертольоту
Без пошкоджень	33	13	7	8	18	6	0	3	1
З пошкодженнями	15	3	1	1	2	0	4		
Всього	48	16	8	9	20	6	4		
%, пошкоджень	31	19	12	11	10	0	100		

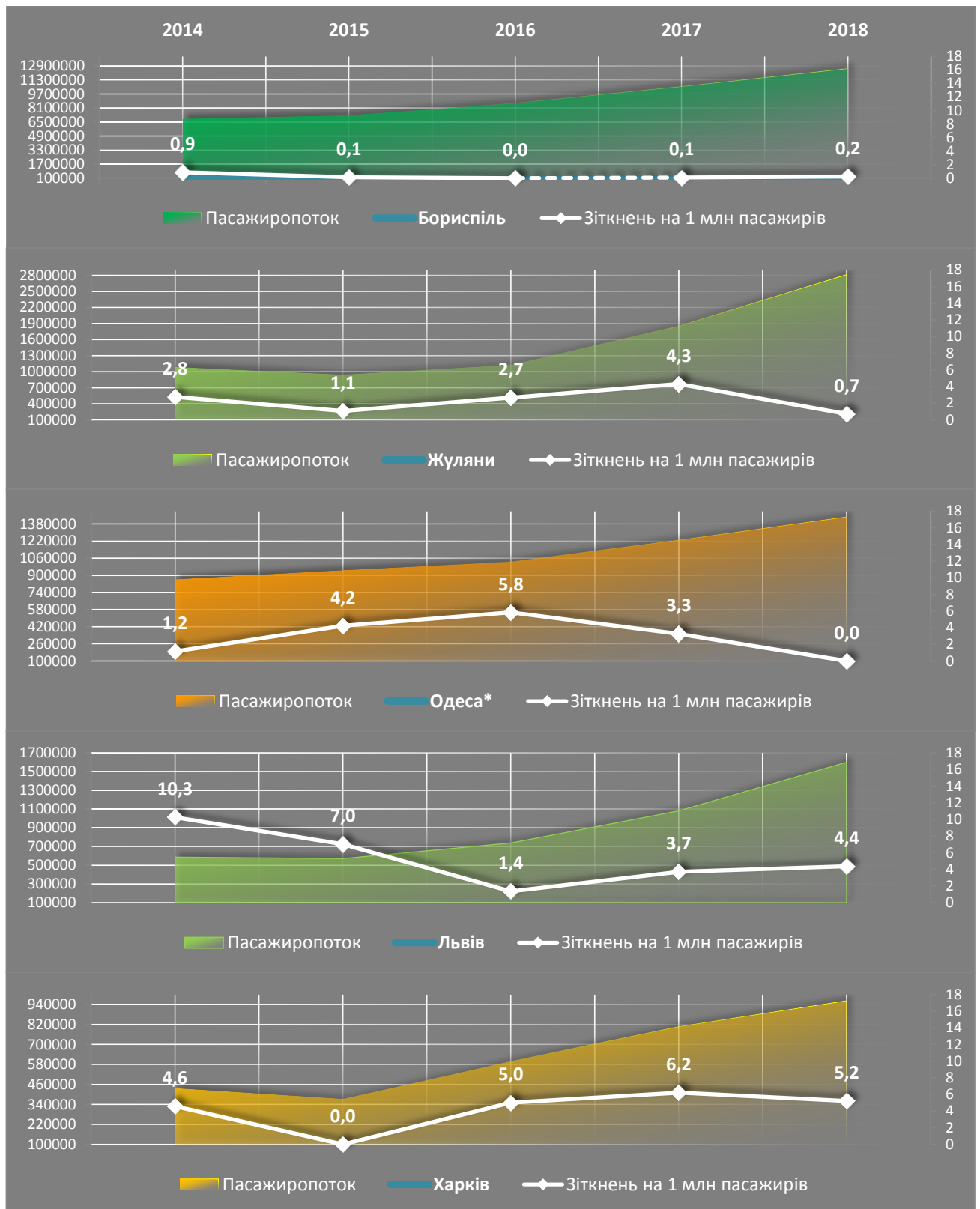
### Орнітологічне забезпечення аеропортів (2014 – 2018р.)

Для розрахунку аналізу стану орнітологічного забезпечення по найбільш завантажених аеропортах України, використовувались дані по пасажиропотоку та кількість отриманих повідомлень Національним бюро про зіткнення з птахами у відповідних аеропортах. Розрахунок виконувався виходячи з кількості зіткнень з птахами на 1 мільйон пасажирських перевезень. Враховувалися тільки події, в яких було виявлено сліди зіткнення з птахами на ПС або наявність решток птахів на ЗПС (підтверджені події)



За результатами аналізу, найбільш залежними від орнітологічного впливу виявилися аеропорти Харків та Львів (з урахуванням попередніх років).

### Кількість зіткнень ПС з птахами по аеропортах на 1 млн. пасажирів



\*У 2018 році надійшло одне повідомлення про зіткнення з птахами в аеропорту Одеса, але факт зіткнення не підтверджено.

\*\* Аеропорт Дніпропетровськ вилучено з порівняння за відсутності інформації про зіткнення з птахами у 2018 році та низьким пасажиропотоком.

### 13. ЗАСЛІПЛЕННЯ ЕКІПАЖІВ ЛАЗЕРНИМИ ПРОМЕНЯМИ В АЕРОПОРТАХ УКРАЇНИ

У 2018 році Національним бюро було отримано 23 повідомлення про засліплення екіпажів ПС лазерними променями. Найбільша кількість випадків засліплень виникла в районах наступних крупних аеропортів України: Київ Бориспіль (4), Одеса (4), Чернівці (4), Харків (3). На діаграмі нижче вказана кількість випадків засліплення лазерними променями по аеропортах за 2014 – 2018 року з накопиченням.

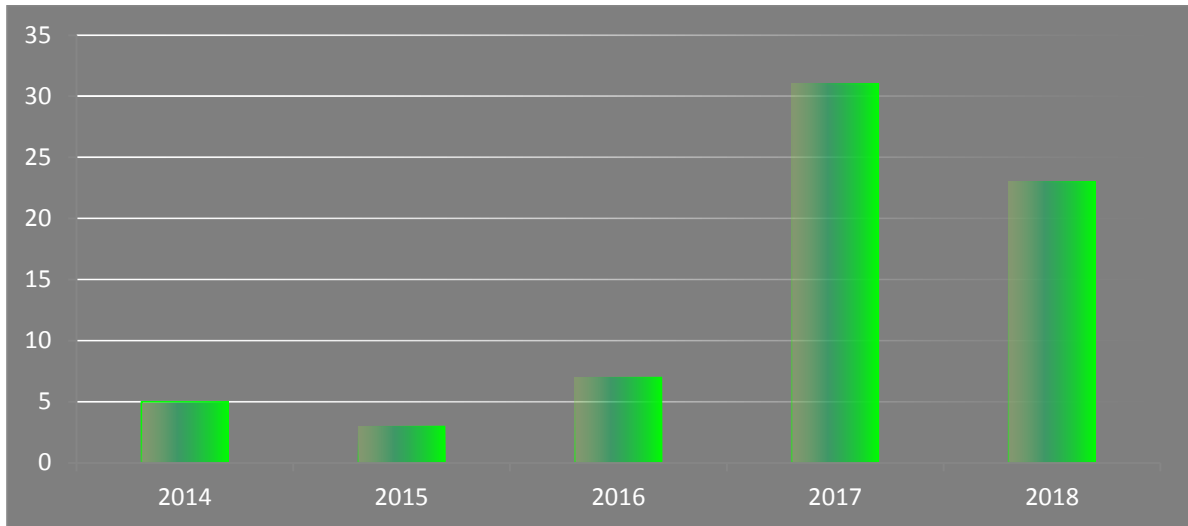
#### Кількість випадків засліплення лазерними променями по аеропортах України за 2014-2018 роки



\*Дані до 2014 року

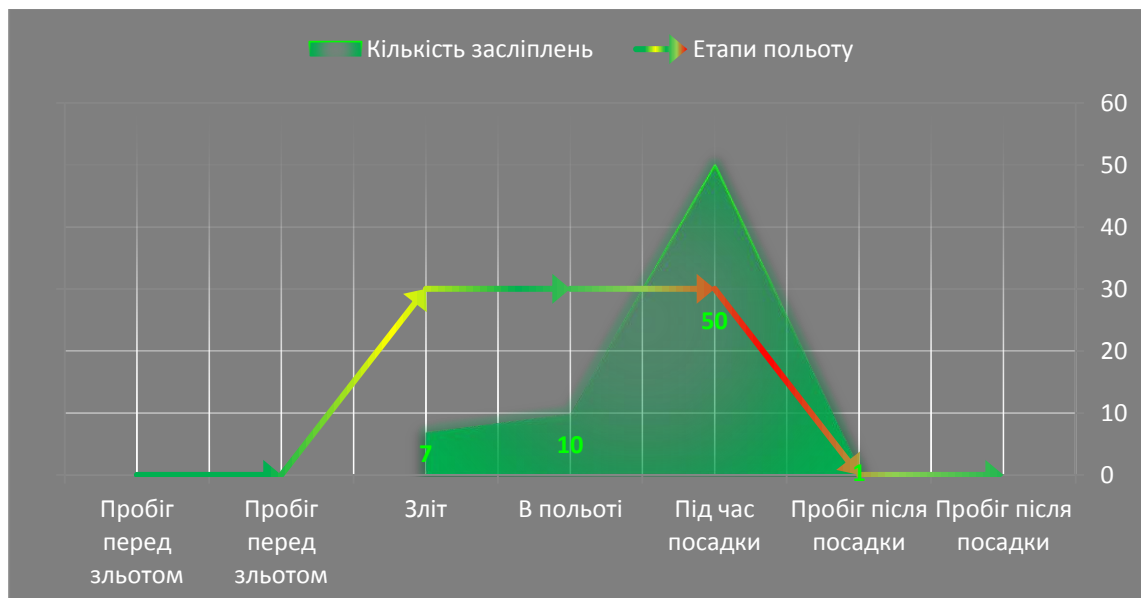
У порівнянні з попереднім роком, кількість повідомлень про засліплення пілотів лазерними променями на території України зменшилась на 26%. Порівнюючи співвідношення кількості інцидентів на 1 засліплення лазерними променями, у 2017р. воно становило 3,67, у 2018 році – 4,65. Не зважаючи на те, що збільшення кількості випадків засліплень лазерних променів є загальносвітовою тенденцією, що викликана зростанням кількості доступних у продажу лазерних указок, у 2018 році в Україні кількість отриманих повідомлень про випадки засліплення зменшилась у порівнянні з попереднім 2017 роком.

## Кількість випадків засліплення лазерними променями за роками (2014 - 2018)



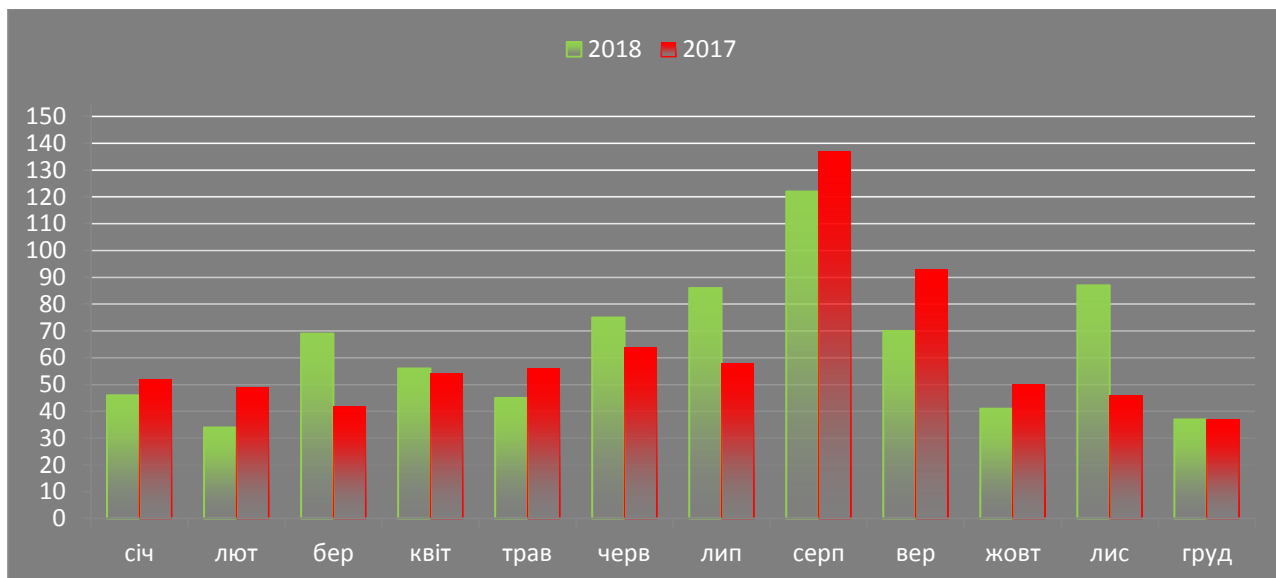
## Засліплення лазерними променями за етапами польоту в аеропортах України (2014-2018 роки), накопичення

Найбільш небезпечними етапами польоту, під час яких екіпажі отримують засліплення, є етапи зльоту та заходження на посадку, під час яких літаки перебувають у відносній близькості до аеродрому та поверхні землі, що робить повітряні судна менш захищеними від влучення лазерним променем по лобовому склу кабіни пілотів, а мала дистанція до ПС дозволяє променю зберігати інтенсивність випромінювання через занадто незначний атмосферний вплив.



## 14. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

У 2018 році до НБРЦА надійшла інформація про факти 768 (на 30 більше показника за 2017 рік) порушень порядку використання повітряного простору України, включаючи порушення, вчинені БППС та ПС РФ. Розподіл порушень за місяцями вказаний на графіку.



Відповідно до інформації, що надійшла до НБРЦА, у 2018 році значно збільшилась кількість несанкціонованих перетинів кордону з боку РФ на територію України (особливо у літні місяці та в листопаді), та у 4,6 разів зменшилась у напрямку Польщі. Що ж стосується кордону з Румунією, Словаччиною та Угорщиною, складається враження, що порушення порядку використання повітряного простору виникають «за чітким розкладом», оскільки кількість порушень у порівнянні з попереднім роком практично не відрізняється.

### Розподіл кількості порушень порядку використання повітряного простору за кількістю перетинів державного кордону

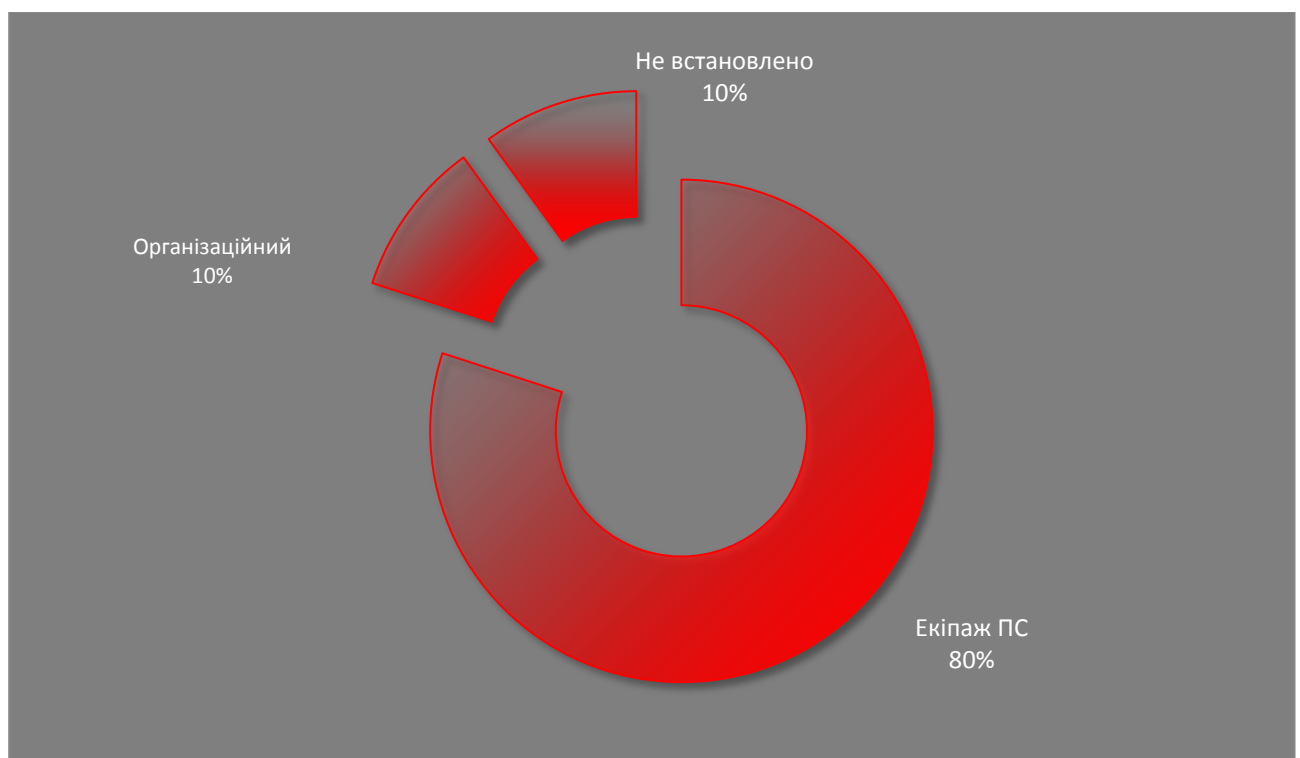


**14.1. Порухення порядку використання повітряного простору,  
розслідувані НБРЦА у 2018 році**

Дата, Тип ПС	Обставини	Причина порушення
<b>12.05.18</b> мотодельта- план	Несанкціонований політ в районі н.п. Курортне, Білгород-Дністровського р-ну, Одеської обл. (в межах тимчасової зони обмеження польотів).	Недотримання користувачем повітряного простору вимог законодавства, що регулює порядок виконання польотів та використання повітряного простору України.
<b>26.05.18</b> Bristell UL NG-5 UR-DROF	Несанкціонована посадка легкого спортивного літака, на аеродромі Черкаси без інформування відповідних органів Управління ПС ЗСУ та ОЦВС.	Керівник польотів забув повідомити орган управління ПСЗСУ про виконання польоту внаслідок неналежної організації роботи керівника польотів аероклубу «Пілот».
<b>01.06.18</b> Viper SD-4	Несанкціонований політ літака в р-ні ЗПМ Чайка	Причина не встановлена. Пілот не дотримався вимог ІВП ЗПМ та не інформував органи ОЦВС про діяльність з використання повітряного простору.
<b>15.06.18</b> SKY RANGER ЛА-0854	Несанкціонований політ з метою виконання АХР в р-ні с. Нестерянка Оріхівського р-ну Запорізької обл. (тимчасова зона обмеження польотів)	Недотримання користувачем повітряного простору вимог законодавства, що регулює порядок виконання польотів та використання повітряного простору.
<b>16.06.18</b> X-32 «Бекас» ЛА-0524	Несанкціонований політ в р-ні с. Роздольне Донецької обл. з метою виконання АХР (в межах тимчасової зони обмеження польотів)	Незнання та недотримання користувачем повітряного простору законодавства, що регулює порядок виконання польотів та використання повітряного простору.
<b>21.06.18</b> мотодельта- план «Аерос- 2»	Несанкціонований політ мотодельтаплану в районі села Дерцен, Мукачівського району, Закарпатської області (зона з особливим режимом використання повітряного простору)	Свідоме недотримання пілотом вимог Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, що регулюють порядок використання повітряного простору.
<b>10.07.18</b> Mi-2 UR-BVI	Несанкціонований зліт вертольота на аеродромі Тернопіль під час перевірки апаратури АХР.	Здійснення особою, яка не мала свідоцтва авіаційного персоналу, зльоту ПС, що не внесене до Державного реєстру повітряних суден України та не має діючого сертифіката льотної придатності, без інформування диспетчера АФІЗ та відповідних органів управління ПСЗС України та ОЦВС, що здійснюють контроль за

		дотримання порядку правил використання повітряного простору України.
<b>04.08.18</b> мотодельтаплан	Політ мотодельтаплану в районі с.м.т. Кирилівка, Запорізької обл. (зона з особливим використанням повітряного простору) без інформування відповідних органів Управління ПС ЗСУ та ОЦВС.	Недотримання користувачем повітряного простору вимог чинного законодавства, що регулює порядок виконання польотів та використання повітряного простору України.
<b>30.08.18</b> мотопараплан	Несанкціоноване перетинання Державного кордону в р-ні с. Нижанковичі Старосамбірського р-ну Львівської обл. та виконання польоту без інформування відповідних органів Управління ПС ЗСУ та ОЦВС.	Недотримання користувачем повітряного простору вимог чинного законодавства, що регулює порядок виконання польотів та використання повітряного простору України
<b>10.11.18</b> Т-10 «Авіа-Тор» UR-PUNA	Зліт і посадка літака на закритому аеродромі Тернопіль та несанкціонований політ в районі м. Чортків, Тернопільської області.	Свідоме недотримання особою, яка не мала свідоцтва авіаційного персоналу, вимог Авіаційних правил.

Статистичний аналіз причин порушень порядку використання повітряного простору, які розслідувалися НБРЦА у 2018 році, показує, що переважна більшість порушень відбувалися внаслідок свідомого недотримання користувачами повітряного простору (експлуатантами повітряних суден) законодавства у сфері виконання польотів і використання повітряного простору.



Системне свідоме порушення авіаційного законодавства може вказувати на неефективну систему заходів правозастосування. Відповідно до Додатку 19 до Чиказької конвенції (видання друге, 2016 р.) заходи правозастосування належать до Критичного елементу 8 (Вирішення проблем безпеки польотів). Згідно з пунктом 3.8.3 частини А Дос 9734 ІКАО, у відповідних випадках необхідно вживати примусові заходи, такі як накладання обмежень, призупинення дії чи анулювання сертифікатів, накладання фінансових санкцій тощо. Згідно зі статтею 127 Повітряного кодексу України, санкції за порушення порядку використання повітряного простору, застосовуються лише до юридичних осіб – суб'єктів авіаційної діяльності. Відсутність адекватних заходів правозастосування дозволяє окремим пілотам авіації загального призначення свідомо ігнорувати правила безпеки польотів.

## 15. ВИСНОВКИ

У 2018 році при виконанні транспортних перевезень ПС української реєстрації, відносні показники стану безпеки польотів в цілому за останні 4 роки погіршилися. До погіршення показників призвела катастрофа літака L-410 UR-TWO, що сталася в Південному Судані при виконанні рейсу Джуба – Їроль, внаслідок якої загинуло 20 людей, та збільшення кількості серйозних інцидентів до чотирьох. Внаслідок збільшення кількості серйозних інцидентів (на 1), коефіцієнт аварійності по СІ у порівнянні з 2017 роком збільшився на 0,25 (до 1,36).

Не зважаючи на незначне покращення відносного показника аварійності (0,34) у порівнянні з показником попереднього року (0,37), аварія ПС MD-83 UR-CPR, що сталася в аеропорту Жуляни, є першою аварією, що сталася під час викочування транспортного ПС за межі ЗПС за останні 5 років на території України. В попередні роки такі події призводили до незначних наслідків та класифікувалися як серйозні інциденти ([Аналіз стану БП з цивільними повітряними суднами України за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів у 2013-2017 роках](#)). Відповідно до статистичних даних, зібраних протягом 2013-2018 року, при виконанні транспортних перевезень на аеродромах України сталося 11 викочувань за межі ЗПС літаків української та іноземної реєстрації, тобто 1 з 11 випадків призвів до аварійних наслідків.

Аналіз подій, пов'язаних з викочуванням ПС за межі ЗПС (RE) під час посадок на мокрі та забруднені смуги вказує на те, що екіпажі та льотні диспетчери, під час оцінки стану ЗПС враховують лише значення коефіцієнта зчеплення та ефективності гальмування, не звертаючи при цьому уваги на кількість та вид відкладення на ЗПС. При середньому та доброму значенні коефіцієнту зчеплення, на передпольотній та передпосадковій підготовці екіпажі практично не враховують наявність опадів на ЗПС, навіть коли їх товщина сягає більше трьох міліметрів та не розглядають імовірність виникнення явища глісування.

Подібні системні недоліки формують тенденцію до формального підходу з боку екіпажів ПС до проведення передпольотної та передпосадкової підготовок та не дозволяють адекватно оцінити небезпечні фактори та рівень ризику.

Аналіз причин авіаційних подій та серйозних інцидентів, які сталися у 2018 та 2017 році вказують на те, що комісії з розслідування НБРЦА, до яких

залучаються представники експлуатантів або профспілкових організацій стикаються з проявами конфлікту інтересів, що призводить до затягування розслідування та встановлення фактичних причин АП.

Встановлення причин АП та інцидентів, які пов'язані з відмовою авіаційної техніки, ускладнюється через не вирішене питання фінансування досліджень та випробувань відповідно до статті 125 ПКУ, через випадки несправності ЗОК ПС та відсутності в НБРЦА необхідних засобів для оперативного зчитування польотної та мовної інформації.

**15.1.** Відносні показники аварійності цивільних повітряних суден, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС України ( $K_A$  - коефіцієнти аварійності) у 2018 році у порівнянні з 2017 роком, склали:

*при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів:*

коефіцієнти аварійності  $K_T = N \times 100\ 000 / T$

де, N – кількість авіаційних подій;

T – наліт годин за аналізований період;

100000 – критерій порівняння, 100 000 годин нальоту.

**Катастрофи:**

$K_{AK\ 2018} = 1 \times 100\ 000 / 292\ 409 = 0,34 \uparrow$

$K_{AK\ 2017} = 0 \times 100\ 000 / 268\ 396 = 0$

**Аварії:**

$K_{AA\ 2018} = 1 \times 100\ 000 / 292\ 409 = 0,34 \downarrow$

$K_{AA\ 2017} = 1 \times 100\ 000 / 268\ 396 = 0,37$

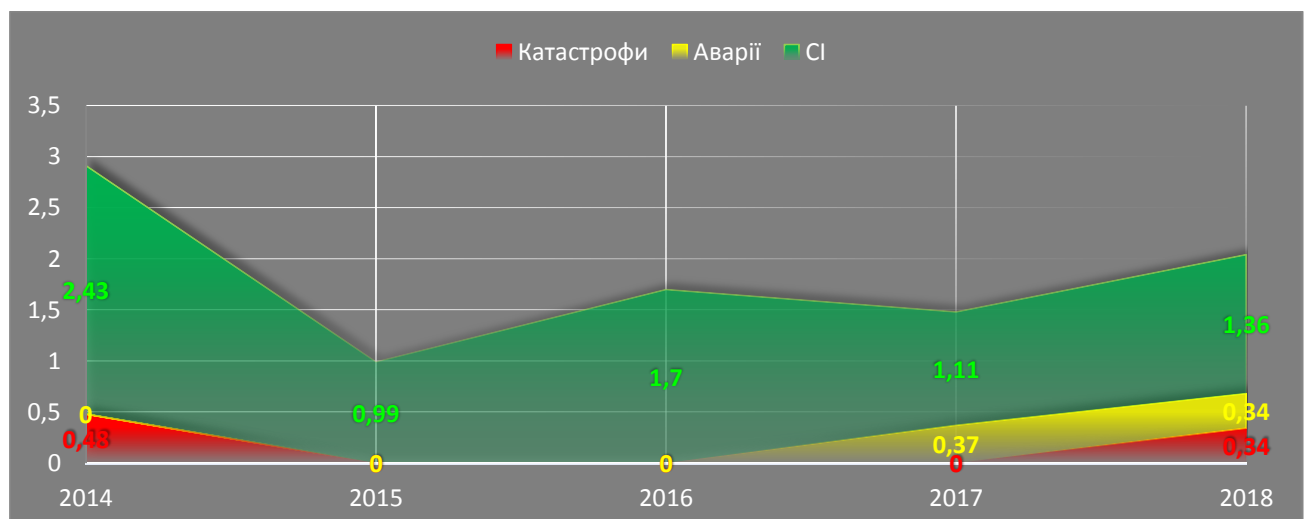
**Серйозні інциденти:**

$K_{ACI\ 2018} = 4 \times 100\ 000 / 292\ 409 = 1,36 \uparrow$

$K_{ACI\ 2017} = 3 \times 100\ 000 / 268\ 396 = 1,11$

**Коефіцієнти аварійності за роками (2014 - 2018р.)**

**(при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів)**





## При виконанні авіаційних робіт та навчально-тренувальних польотів:

коефіцієнти аварійності:  $K_T = N \times 10\,000 / T$   
де, N – кількість авіаційних подій;  
T – наліт годин за аналізований період;  
10 000 – критерій порівняння, 10 000 годин

### Катастрофи:

$$K_{AK\ 2018} = 1 \times 10\,000 / 20444 = 0,49 \downarrow$$

$$K_{AK\ 2017} = 2 \times 10\,000 / 19930 = 1$$

### Аварії:

$$K_{AA\ 2018} = 2 \times 10\,000 / 20444 = 0,97 \uparrow$$

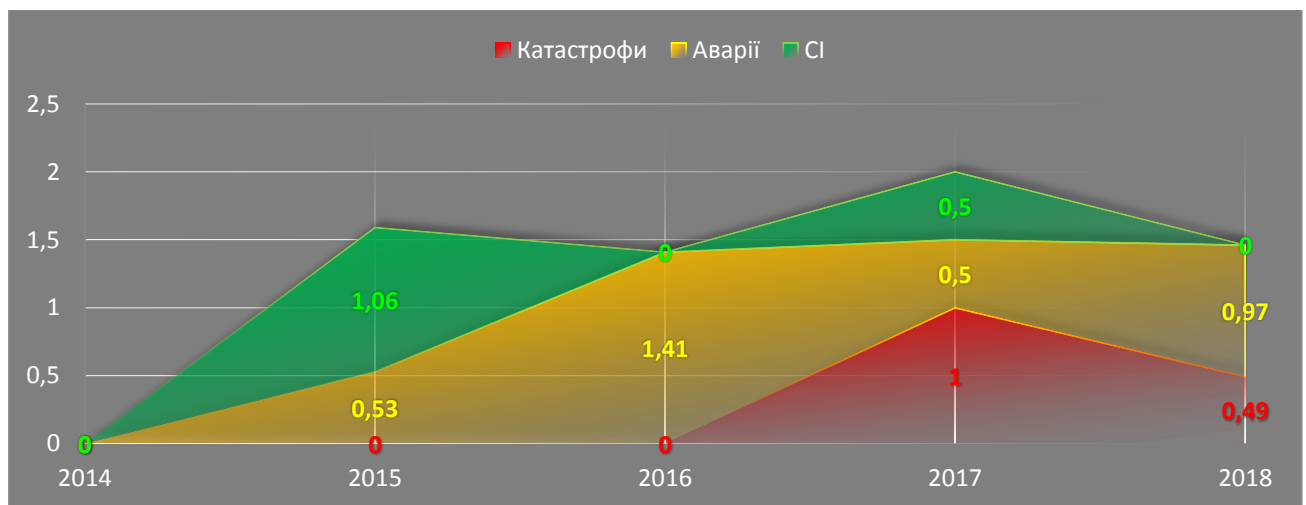
$$K_{AA\ 2017} = 1 \times 10\,000 / 19930 = 0,5$$

### Серйозні інциденти:

$$K_{ACI\ 2018} = 0 \times 10\,000 / 20444 = 0 \downarrow$$

$$K_{ACI\ 2017} = 1 \times 10\,000 / 19930 = 0,5$$

## Коефіцієнти аварійності за роками (2014 - 2018р.) (При виконанні авіаційних робіт та навчально-тренувальних польотів)



Обсяг нальоту годин при виконанні авіаційних робіт та навчально-тренувальних польотів у порівнянні з 2017 роком збільшився на **514** годин (**2,5%**).

Збільшення абсолютної кількості аварій до **2** (у 2017 році була 1 аварія), призвело до погіршення коефіцієнту аварійності у порівнянні з 2017 роком до **0,97** (1 аварія на 10000 льотних годин).

Аналізуючи авіаційні події, що сталися протягом 2018 року з ПС авіації загального призначення, навчально-тренувальних польотів та ПС, які використовуються для виконання АХР простежується один з супутніх факторів, що призводив до виникнення таких подій. Цим фактором є неврахування льотним складом об'єктів комунікацій та ЛЕП з якими протягом 2018 року нараховується зіткнення повітряних суден у чотирьох випадках.

За результатами аналізу, категоріями підвищеного ризику у 2018 році стали події CFIT та RE. На категорію CFIT припадає 1,56% від усіх подій, що сталися у 2018 році. На категорію RE припадає 2,33%. Незважаючи на те, що на указані категорії припадає незначна доля від загальної кількості подій, у минулому році вони призвели до виникнення двох авіаційних подій та загибелі чотирьох людей. Згідно з даними Doc 10004 ІКАО на події CFIT припадає 2,98% від усіх подій, що відбуваються в світі. В той же час кількість загиблих внаслідок таких подій сягає 24,56% від загальної кількості загиблих. CFIT є категорією підвищеного ризику.

Враховуючи всі отримані дані, при експлуатації ПС сертифікованих компаній та навчальних закладів, загальний коефіцієнт аварійності по подіях високого рівня (К, А, СІ) збільшився на **0,1** у порівнянні з 2017 роком, та складає **2,87** події на 100 000 льотних годин.

## **16. РЕКОМЕНДАЦІЇ**

### **16.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), органів ОПР, підприємств розробників та виробників авіаційної техніки, авіаційних навчальних закладів:**

16.1.1. Ознайомити з цим Аналізом авіаційний персонал.

16.1.2. Рекомендації з безпеки польотів, в частині, що стосується, взяти до уваги в своїх компаніях, організаціях та службах.

16.1.3. Організувати регулярне, щомісячне надання до НБРЦА інформації з безпеки польотів із зазначенням обсягів нальоту годин та виконаних польотів за типами ПС, що експлуатуються в компаніях та навчальних закладах. Інформацію надавати факсом: **(044)-351-43-13** або на електронну адресу: **info@nbaai.gov.ua**

### **16.2. Державіаслужбі України**

16.2.1. Розробляти заходи щодо підвищення культури безпеки серед суб'єктів авіаційної діяльності та уникнення випадків приховування ними фактів авіаційних подій та інцидентів.

16.2.2. Розробляти заходи щодо удосконалення системи нагляду за експлуатантами ПС та аеропортів.

16.2.3. Розробити Державну програму безпеки польотів.

16.2.4. З метою удосконалення заходів правозастосування, розглянути можливість ініціювання відповідних змін в законодавство України щодо адекватного реагування на свідомі (умисні) порушення порядку використання повітряного простору пілотами авіації загального призначення.

16.2.5. Розробити заходи щодо запобігання виникненню подій, що належать до категорій підвищеного ризику виникнення авіаційних подій (CFIT, RE).

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

факс: (044) 351-43-13 (цілодобово з функцією автовідповідача)  
тел: (044) 351-43-38 (оперативний черговий, цілодобово)  
01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14  
АФТН: УКККЫЛЬЬ

Бюлетені та звіти за результатами розслідування доступні в мережі Інтернет за посиланням: [www.nbaai.gov.ua](http://www.nbaai.gov.ua) (додаткова оперативна інформація, щодо всіх авіаційних подій, оновлюється на сайті, у розділі НОВИНИ, щоденно 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*

