



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**
Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій
20.09.2016 № 3.2.14-116

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ
Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у серпні 2016 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

| № п/п | Класифікація подій | Кількість подій | | | Кількість постраждалих* | | | |
|------------|---|-------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | | Серпень 2016 року | 2016 рік ¹ | 2015 рік ¹ | Загинуло | | Травмовано | |
| | | | | | 2016 рік | 2015 рік | 2016 рік | 2015 рік |
| I | Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень | | | | | | | |
| 1.1 | Катастрофи | | | | | | | |
| 1.2 | Аварії | | | | | | | |
| 1.3 | Серйозні інциденти | | 4 | 1 | | | | |
| 1.4 | Інциденти | 1 | 14 | 24 | | | | |
| II | Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП | | | | | | | |
| 2.1 | Катастрофи | | | | | | | |
| 2.2 | Аварії | | 4 | | | | | |
| 2.3 | Серйозні інциденти | | | 1 | | | | |
| 2.4 | Інциденти | | | 1 | | | | |
| III | Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України | | | | | | | |
| 3.1 | Катастрофи | | | | | | | |
| 3.2 | Аварії | | 4 | | | | | |
| 3.3 | Серйозні інциденти | | 4 | 2 | | | | |
| 3.4 | Інциденти | 1 | 14 | 25 | | | | |
| 3.5 | Всього | 1 | 22 | 27 | | | | |

¹ станом на 1 вересня

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* | | | |
|-------|---|-------------------|----------|----------|-------------------------|-----------|------------|-----------|
| | | Серпень 2016 року | 2016 рік | 2015 рік | Загинуло | | Травмовано | |
| | | | | | 2016 року | 2015 року | 2016 року | 2015 року |
| 1 | Надзвичайні події | | | | | | | |
| 2 | Пошкодження ПС | | | | | | | |
| 3 | Події з ПС авіації загального призначення | К/А | | 1/1 | | 2 | | |
| | | СІ/Інци | | 0/1 | 2/1 | | | |
| 4 | Події з ПС, що не внесені до державного реєстру | К/А | | 1/0 | 2/1 | 1 | 2 | 2 |
| | | СІ/Інци | | | | | | |
| 5 | Події з ПС іноземної реєстрації | 3 | 30 | 32 | | | | |
| 6 | Всього | | | | 1 | 4 | | 2 |

* станом на 1 вересня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у серпні 2016 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбувся 1 інцидент та 1 надзвичайна подія. З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 3 події.

1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 05.08.2016 5:15 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу АUI 034 за маршрутом Львів-Бориспіль на літаку B-737-300 UR-GBD авіакомпанії «МАУ», при виконанні зльоту сталася зміна керованості передньою стійкою шасі. КПС припинив зліт на швидкості 48 вузлів.

Відповідно до доповнення «С» до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та наказу Державіаслужби України від 21.08.2013 № 619 відмови систем ПС та інші ситуації, які можуть створити труднощі з керуванням повітряним судном класифікуються як серйозні інциденти. Повідомлення про вказану подію НБРЦА не отримувало.

Сповіднення про подію, яке надійшло від авіакомпанії до Державіаслужби, описує факт події, як зміну керованості передньою опорою шасі (оригінал рос. изменение управляемости передней стойкой) тобто, зі сповіднення не можливо зрозуміти, яка несправність дійсно сталася в системі шасі літака. У зв'язку з рішенням КПС припинити зліт можна зробити припущення, що керованість передньою опорою шасі ускладнилася. Надання незрозумілої інформації дозволяє

експлуатанту маніпулювати рішенням компетентних органів щодо проведення незалежного розслідування події.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.



Рекомендації:

□ Державіаслужбі України:

- Вжити заходи щодо надання експлуатантами достовірної інформації про обставини подій у складі повідомлень та сповіщень про інциденти.

1.2. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

1.2.1. 07.08.2016 08:41 при виконанні рейсу АUI 041 за маршрутом Бориспіль-Чернівці на літаку E-190М авіакомпанії «МАУ», під час виконання візуального заходу на посадку на ЗПС 33, на азимуті 110° та відстані 19 км від КТА аеродрому Чернівці, КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору, який спостерігався праворуч від літака під кутом 30°. Посадку було виконано благополучно о 18:47.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводиться.

2. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 19.08.2016 о 10:11 при виконанні рейсу АUA 619-IS за маршрутом Відень-Одеса на літаку Fokker-100 OE-LVL авіакомпанії «Austrian Airlines» (Австрія), після посадки в аеропорту Одеса, КПС доповів про можливе зіткнення з птахом під час пробігу між РДЗ і РД2. Під час післяпольотного огляду пошкоджень ПС не виявлено. Після огляду ЗПС було знайдено невеликого птаха.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

Фактор: орнітологія.

2.1.2. 24.08.16 о 11.10 при виконанні рейсу ТНУ 471 за маршрутом Стамбул-Херсон на літаку А-319 TC-JLT, авіакомпанії «Pegasus Airlines» (Туреччина), після посадки і пробігу на ЗПС 03, КПС доповів про імовірне зіткнення з птахом та попросив оглянути ЗПС. Під час післяпольотного огляду пошкоджень ПС не виявлено. Після огляду ЗПС було знайдено невеликого птаха.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

Фактор: орнітологія.

2.1.3. 29.08.2016 о 18:13 при виконанні рейсу BCS 917 за маршрутом Бориспіль-Катовіце на літаку B-752-200 авіакомпанії «DHL» (Польща), КПС перервав зліт з технічної причини. Після перевірки літака, КПС прийняв рішення продовжити політ без повернення на стоянку. Виліт був здійснений о 18:24.

Відповідне повідомлення було направлено до авіаційних властей Польщі. Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

3. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

3.1. АВАРІЇ

3.1.1. 13.07.2016 о 05:45 при виконанні авіаційно-хімічних робіт в районі села Козельне, Сумської області, Недригайлівського району на вертольоті Мі-2 UR-15606 авіакомпанії «Авіа-Стиль», під час виконання польоту на малій висоті, зі слів КПС, він побачив зграю птахів справа, в небезпечній близькості від вертольоту та, запобігаючи зіткненню з птахами, відвернув ліворуч, що призвело до польоту з правим ковзанням та втрати швидкості польоту менше за гранично допустиму. Це викликало втрату висоти вертольоту та його польоту з лівим креном низько над землею. Після цього вертоліт зіткнувся правою опорою шасі із землею. Внаслідок зіткнення права опора шасі зламалася, вертоліт нахилився вліво, ударився лівою опорою шасі та несучим гвинтом об землю, втратив керованість та перекинувся. Внаслідок аварії вертоліт був зруйнований, пілот не постраждав.

Проаналізувавши пояснювальні записки КПС та свідків стосовно події, документи з підготовки екіпажу до польотів, технічну документацію на вертоліт, дані дослідження двигунів та агрегатів вертольоту, вплив зовнішнього середовища та людського фактору на виникнення події, комісія з розслідування прийшла до висновку:

- пілот пройшов попередню та передпольотну підготовку в повному обсязі, зауважень при проходженні медичного контролю не було;
- пілот має діюче свідоцтво, пройшов відповідні тренування та має всі повноваження на виконання даного польотного завдання;
- на час виникнення аварії вертоліт був справний та технічно підготовлений до польоту, всі форми періодичного та оперативного ТО виконувались своєчасно;
- в ході дослідження агрегатів вертольоту, встановлено, що агрегати знаходяться в справному, працездатному стані та дефектів не мають.

Враховуючи відсутність на даному типі вертольоту засобів об'єктивного контролю, встановити фактичні керуючі дії екіпажу та їх вплив на виникнення і розвиток аварійної ситуації, не можливо.

До факторів, що сприяли виникненню даної аварійної ситуації, найбільш вірогідно, слід віднести:

- вплив несподіваного зовнішнього фактору (зліт зграї птахів у напрямку вертольоту);
- можливо надмірні дії пілота органами керування по причині його невеликого досвіду роботи;
- підвищення ухилу місцевості на 2м в сторону злету.

Комісія з розслідування вважає, що **найбільш вірогідною** причиною аварії вертольоту Мі-2 UR-15606, який належить ПП «Авіа Стиль», стало виконання пілотом маневру на малій висоті та швидкості для ухиляння від зграї птахів, що призвело до зниження вертольоту та його зіткнення із землею.

Фактор: людський - екіпаж.

Категорія: LOC-I



Рекомендації:

ПП «Авіа-Стиль» та пілотам, які експлуатують вертольоти Мі-2:

- Провести заняття з льотним складом на тему: «Виконання АХР під час активної орнітологічної діяльності».
- З льотним складом повторно вивчити розділ 2.5.1. КЛЕ Мі-2 «Ограничения – летные ограничения».

3.2. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

3.2.1. 16.01.2016 о 07:43 при виконанні рейсу АUI 034 за маршрутом Львів-Бориспіль на літаку В-737-300 UR-GBA авіакомпанії «МАУ», під час здійснення посадки на запасному аеродромі Київ (Жуляни), літак викотився за межі порогу ЗПС 26 та зупинився на відстані 50м від порогу та 37м вліво від осьової лінії ЗПС. Літак пошкоджень не зазнав.

За результатами розслідування комісія з розслідування зробила висновки про таке:

- Професійна підготовка екіпажу для виконання посадки в аеропорту Київ (Жуляни) недостатня;
- Екіпаж раніше не виконував польоти на аеродром Жуляни на повітряному судні Боїнг-737-300;
- Контрольований замір коефіцієнта зчеплення на ЗПС після викочування літака було виконано з порушенням встановленої технології;
- Вимірювання коефіцієнту зчеплення на ЗПС за 07:00 та 07:27 не підтвержене протоколами вимірювання;
- Аеродромною службою аеродрому Жуляни експлуатується чотири пристрої для вимірювання коефіцієнта зчеплення АТТ-2, лише два з яких дозволяють отримувати підтверджуючі протоколи;
- Авіакомпанія не забезпечила належні умови відпочинку екіпажу в аеропорту Бориспіль згідно з наказом Міністерства транспорту України від 02.04.2002р. №219;
- Відповідно до частини 4 ст.80 ПКУ, користування цивільними аеродромами може бути обмеженим у разі їх закриття для прийому і відправлення ПС з технічних чи метеорологічних умов. Авіаційні правила України, які визначають порядок закриття і відкриття аеродромів, в Україні наразі відсутні, а окремі пункти чинного НАС ГА-86, які регулювали питання закриття і відкриття аеродромів, не застосовуються в Україні;
- Інформація, що передається аеродромною службою аеродрому Жуляни про стан поверхні ЗПС у частині наявності на ЗПС укатаного снігу не у повній мірі відображає фактичний стан ЗПС та не чітко звертає увагу екіпажів на вологість і слизькі умови на ЗПС;
- Існуюча система нагляду ДАСУ не дозволила виявити недоліки в організації аеродромного забезпечення на аеродромі Жуляни та організації польотів в авіакомпанії «МАУ».

Згідно з висновком комісії з розслідування причинами серйозного інциденту – викочування ПС за межі ЗПС, стали несвоєчасне та не у повному обсязі використання екіпажем реверсу та гальм при:

- автоматичному режимі гальмування та встановленні перемикача автобрейку у положення «2» під час виконання посадки на слизьку ЗПС;
 - завищеній швидкості планерування $V_{ref}+11$ при заході на посадку;
 - завищеній швидкості приземлення $V_{ref}+6$,
- внаслідок:**
- недоліків в організації льотної роботи в авіакомпанії стосовно підготовки екіпажу до посадки ПС типу Б-737-300 на ЗПС, довжина наявної посадкової дистанції яких приблизно дорівнює розрахованій екіпажем довжині необхідної посадкової дистанції.

Супутні фактори.

- 1) Посадка літака з попутним вітром 8 вузлів;
- 2) Неякісне та не у повному обсязі проведення екіпажем передпосадкової та передпольотної підготовки;
- 3) Можлива втома екіпажу внаслідок недотримання умов відпочинку;
- 4) Зниження умов гальмування в кінці пробігу по ЗПС внаслідок зниження коефіцієнту зчеплення на останніх 100 м ЗПС.



Рекомендації:

□ Державіаслужбі України:

- Розробити Авіаційні правила України стосовно організації аеродромного забезпечення на підставі вимог Повітряного кодексу України та на заміну НАС ГА-86 та НПП ГА-85;
- Підготувати відповідь на лист НБРЦА від 09.02.2016 № 1-1.8/082 про суттєві недоліки в організації льотної роботи в АК «МАУ»;
- Надати роз'яснення експлуатантам ПС та аеродромів щодо застосування положень НАС ГА-86 у частині, що стосується можливості експлуатації ЗПС, якщо на ній не у повному обсязі виконані роботи по першій черзі очищення та права КПС приймати рішення про виконання посадки на ЗПС, на якій не завершені роботи по першій черзі очищення;
- Переглянути доцільність та порядок оголошення сигналу «Тривога» при виникненні інцидентів на аеродромах України;
- Надати рекомендації персоналу аеродромних служб аеропортів/аеродромів України, при передачі повідомлень про наявність на ШЗПС снігу, сльоти або інею, для описання стану поверхні ШЗПС, використовувати терміни, визначені в п. 2.9.11 Додатку 14 том I до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
- Розглянути доцільність підготовки та оприлюднення детальних процедур заміру коефіцієнта зчеплення у разі виникнення авіаційної події, серйозного інциденту, інциденту;
- Вжити заходів щодо удосконалення системи нагляду за експлуатантами ПС та аеропортів/аеродромів.

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

- Працівникам аеродромної служби аеропорту, під час здійснення замірів коефіцієнту зчеплення на ШЗПС, дотримуватися порядку вимірювання зчеплення, визначеного вимогами п. 2 Додатку 16 до НАС ГА-86;
- Працівникам аеродромної служби, у процесі роботи, дотримуватися вимог п. 2.1.3 НАС ГА-86 та п.п. 2.1.1 та 2.2 Технології роботи змінних інженерів аеродромної служби по оцінці стану аеродрому і замірюванню коефіцієнта зчеплення на ШЗПС, затвердженої технічним директором КП «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) 15.05.2008р., у частині дотримання періодичності фіксації результатів огляду льотного поля та результатів заміру коефіцієнта зчеплення;
- Під час надання інформації щодо коефіцієнту зчеплення на ШЗПС до зведень METAR, та повідомлень ATIS, SNOWTAM, дотримуватися вимог наказу Державіаслужби України від 30.01.2012р. №75 «Про подання інформації щодо коефіцієнту зчеплення на ШЗПС» у частині надання фактичного значення виміряного коефіцієнту зчеплення, не приводячи його до середнього;
- Начальнику аеродромної служби провести із особовим складом повторне вивчення вимог додатку 2 до п. 5.2.3. глави 5 Додатку до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію щодо заповнення формату SNOWTAM та додатку 5 до Правил обслуговування аеронавігаційною інформацією;
- Передбачити у керівних та інструктивних документах аеропорту, які регламентують питання аеродромного забезпечення польотів, спосіб та періодичність зберігання результатів вимірювання коефіцієнту зчеплення на ЗПС;
- Службі аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів дотримуватися часових інтервалів щодо прибуття пожежного розрахунку АРК до місця події.

□ **ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України»:**

- Провести повторне вивчення з льотним складом процедур проведення передпосадочної та передпольотної підготовки на аеродром Київ (Жуляни), який має зміщені пороги та при умовах посадки, коли довжина необхідної посадочної дистанції, розрахована пілотом, близька до довжини НПД;
- З метою спрощення розрахунку екіпажем необхідної дистанції посадки та визначення необхідного положення системи автоматичного гальмування, при проміжних значеннях ефективності гальмування, розглянути питання щодо доцільності удосконалення таблиць PL QRH.21.1-21.3 та OI.2 довідника QRH.

□ ДП Обслуговування повітряного руху України:

- Забезпечити точність часу на камерах диспетчерського відео спостереження.

3.3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.3.1. 25.08.2016 року НБРЦА отримало інформацію від Державіаслужби про факт виконання несанкціонованих польотів з метою здійснення авіаційно-хімічних робіт **12.07.2016** в районі с. Люберці, Бориспільського р-ну, Київської обл. вертольотом Mi-2 UR-14120, власник «Виробничий кооператив «Алгомаш».

Інформування відповідних органів управління ПС ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідним користувачем повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось.

Під час проведення розслідування комісією з розслідування було встановлено, що:

- сертифікат льотної придатності вертольоту Mi-2 UR-14120 на момент виконання польоту був не дійсний. Термін дії до 08.07.2016;
- свідоцтво пілота, КПС Mi-2 UR-14120 на момент виконання польоту було не дійсне. Термін дії до 08.07.2016;
- інформування відповідних органів управління ПС ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху встановленим порядком не здійснювалось.

Згідно з висновком комісії з розслідування причиною порушення порядку використання повітряного простору України **12.07.2016** року стало:

- ненадання пілотом Mi-2 UR-14120 інформації до відповідних органів управління ПС ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України, про зазначену діяльність.

Фактор: людський (пілот)



Рекомендації:

□ Експлуатантам та власникам повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських, дотримуватися вимог Повітряного Кодексу України та авіаційних правил України щодо:

- Реєстрації ПС та отримання необхідних бортових документів, щодо дії сертифікату, з метою експлуатації ПС;
- Отримання необхідної фахової підготовки та свідоцтва льотного персоналу щодо терміну його дії;
- Порядку організації польотів ПС;
- Порядку використання повітряного простору України.

3.3.2. 25.07.2016 в період 15:00-16:30 (час Київський) мало місце порушення порядку використання повітряного простору України літаком DV-20 XXL (Samba) ОК-PUA в районі ЗПМ «Спортивний аеродром «Гідропорт» м. Одеса. Польотами вказаного ПС керував керівник польотів ЗПМ «Спортивний аеродром «Гідропорт», а дозвіл на виконання польотів надав старший авіаційний начальник ЗПМ – президент ТОВ «Аероклуб «Одеса».

Під час проведення розслідування комісія з розслідування з'ясувала обставини, що призвели до ППВПУ:

- Дозвіл від Украероцентру на виконання польотів літака DV-20 XXL (Samba) ОК-PUA82 не надавався з причини відсутності дозволу Державіаслужби України;

- Польоти DV-20 XXL (Samba) ОК-PUA виконувалися у період з 15:00 до 16:30. Польотами керував керівник польотів «Спортивного аеродрому «Гідропорт», організовував польоти старший авіаційний начальник ЗПМ;

- Заявок на використання повітряного простору не надходило, дозвіл на використання повітряного простору не видавався;

- Порядок використання неконтрольованого повітряного простору значної частини району відповідальності Одеського Центру ОрПР, до якої відноситься «Спортивний аеродром «Гідропорт», на момент події регулювалася встановленою тимчасовою заборонаю НР-82;

- Дана заборона з метою запобігання випадкам несанкціонованого використання неконтрольованого повітряного простору забороняє з 00.00 (UTC) 01 червня до 23:59 (UTC) 31 серпня 2016 року діяльність пов'язану з використанням повітряного простору у визначеному районі;

- Заборона не розповсюджується на цивільні ПС за умови подачі заявки на використання повітряного простору напередодні дня виконання польоту до 12:00 (UTC) встановленим порядком з обов'язковим отриманням (через Украероцентр) не пізніше ніж за одну годину дозволу на виконання польоту з КЦ ПС ЗСУ та інформування органів управління ПС ЗСУ про початок та закінчення польотів.

Згідно з висновком комісії з розслідування причиною порушення порядку використання повітряного простору України 25.07.2016 став безпідставний дозвіл на виконання польотів старшим авіаційним начальником ПЗПМ «Гідропорт».

3.3.3. 25.07.2016 о 21:35 від органів Держприкордонслужби надійшла інформація про візуальне спостереження літака не встановленого типу з написом «Маестро», в районі села Новосілки, західніше м. Володимира Волинського. Засобами радіолокаційної розвідки ПС ЗСУ зазначена повітряна ціль не спостерігалась. В ході взаємодії з органами Держприкордонслужби України було з'ясовано, що політ здійснювався з метою хімічної обробки фермерського господарства на легкомоторному літаку, експлуатант Аероклуб «Крила Волині» (м. Луцьк).

Інформування відповідних органів управління ПС ЗСУ, органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України та ДАСУ про зазначену діяльність відповідним користувачем повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось.

Під час проведення розслідування комісією з розслідування було встановлено, що:

- Населений пункт, де відбулось порушення, знаходиться в межах відповідальності Львівського прикордонного загону Західного регіонального управління Держприкордонслужби України. За інформацією пілота, він вважав, що погодження виконання польотів потрібно виконувати не з Львівським, а з Луцьким прикордонним загonom;

- Вказане порушення використання повітряного простору України було здійснене на літаку саморобної конструкції, який належить пілоту і не внесений до державного реєстру цивільних ПС та не має сертифікату льотної придатності;

- Пілот ПС не має діючого свідоцтва пілота надлегкого повітряного судна.

- Власник саморобного літального апарата не забезпечив страхування відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам.

Згідно з висновком комісії з розслідування причиною порушення порядку використання повітряного простору України 25.07.2016 стало свідоме недотримання пілотом літака вимог нормативних документів, що регламентують авіаційну діяльність.

Фактор: людський (пілот)

 **Рекомендації:**

Державіаслужбі України:

- Організувати та провести нараду з представниками Міністерства оборони України, Державної прикордонної служби України, Національної поліції щодо спільних дій по виявленню та затриманню порушників порядку використання повітряного простору України (надається повторно);
- Організувати поширення інформації, наприклад розмістивши її на офіційному сайті, щодо порядку виконання польотів та використання повітряного простору повітряними суднами АЗП, зокрема вказати порядок реєстрації повітряних суден, порядок отримання дозволів на виконання польотів та використання повітряного простору, порядок подачі заявок, контактну інформацію тощо;
- Організувати проведення регулярних зустрічей на місцевих рівнях із запрошенням громадських організацій, авіаційних клубів АЗП, приватних пілотів, органів ОПР, ОЦВС, Національної поліції, Держприкордонслужби, Міністерства оборони України, та обговорити проблемні питання щодо безпеки експлуатації АЗП;
- Вжити заходи щодо забезпечення доступності для окремих громадян, авіаційних громадських організацій аеронавігаційної інформації, оновлених авіаційних карт і схем;
- Сприяти формуванню організаційної культури серед громадських організацій, приватних пілотів, їх обізнаності в сфері безпеки польотів;
- Сприяти популяризації членства приватних пілотів у громадських об'єднаннях, клубах, федераціях тощо.

□ **ГО «Крила Волині»:**

- Забезпечити приведення діяльності клубу у відповідність до чинного законодавства та авіаційних правил України.

4. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

4.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

4.1.2. Рекомендації з безпеки польотів, що зазначені в бюлетені, в частині, що стосується, взяти до виконання в своїх компаніях, підприємствах, організаціях та службах. Про виконання заходів з попередження авіаційних подій надати інформацію до НБРЦА у відповідності до положень Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Дос 9756 ч.4.

4.2. Керівникам аеродромів, з метою аналізу та розроблення заходів по запобіганню зіткнень ПС з представниками дикої природи, по кожному інциденту, що пов'язані із зіткненнями з птахами визначати їх вид, відповідно до пункту 5.7 Авіаційних правил України «Аеродроми. Система управління безпекою польотів. Система управління небезпеками, що створюються представниками дикої природи у зоні аеродрому» та розділу 11 Методичних рекомендацій з розробки та впровадження Плану управління небезпеками, що створюються представниками дикої природи у зоні аеродрому.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

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