



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО  
З РОЗСЛІДУВАННЯ  
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА  
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ  
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**  
Сектор аналізу та попередження  
авіаційних подій  
20.09.2017 № 3.2.14-126

Державіаслужбі України,  
Суб'єктам авіаційної  
діяльності

**ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ**  
Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у серпні 2017 року

*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Серпень 2017 року	2017 рік <sup>1</sup>	2016 рік <sup>1</sup>	Загинуло		Травмовано	
					2017 рік	2016 рік	2017 рік	2016 рік
<b>I</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень</b>							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії		1					
1.3	Серйозні інциденти		1	4				
1.4	Інциденти	3	25	14				
<b>II</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП</b>							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії		1	4				
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти							
<b>III</b>	<b>Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України</b>							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії		2	4				
3.3	Серйозні інциденти		1	4				
3.4	Інциденти	3	25	14				
3.5	<b>Всього</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>22</b>				

<sup>1</sup> 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 2017 року	2017 рік	2016 рік	Загинуло		Травмовано	
					2017 року	2016 року	2017 року	2016 року
1	Надзвичайні події	4	15					
2	Пошкодження ПС		1					
3	Події з ПС авіації загального призначення	к/а	2/1		3			
		сі/інц		0/1				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	к/а	1/0	2/0	1/0	2	1	
		сі/інц						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	8	43	30				
6	<b>Всього</b>				5	1		

\* станом на 1 вересня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у серпні 2017 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, сталося 3 інциденти під час виконання транспортних перевезень. Також сталася 1 катастрофа з незареєстрованим ПС, в якій загинула 1 людина.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 8 подій.

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

### **1.1. ІНЦИДЕНТИ**

**1.1.1. 08.08.2017** о 03:28 (тут та далі час в UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу BAY 4423 за маршрутом Жуляни-Даламан на літаку MD-83 UR-SOC, авіакомпанії «БРАВО», після злету, на висоті 1700 футів стався помпаж двигуна. За інформацією диспетчера АДВ «Жуляни», після прольоту літаком порогу ЗПС він почув кілька сильних хлопків та побачив спалахи вогню за правим двигуном літака. Літак здійснив посадку в а/п Бориспіль. Під час огляду ЗПС фахівцями аеродромної служби аеродрому Жуляни були виявлені елементи двигуна повітряного судна.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

**1.1.2. 11.08.2017** о 14:40 при виконанні рейсу UJX261 за маршрутом Стамбул-Запоріжжя на літаку A320, авіакомпанії «AtlasJet», після посадки на руніні КПС доповів про можливе зіткнення з птахом під час виконання посадки на ЗПС 21 та запросив огляд льотної смуги. О 15:26 КПС доповів, що при огляді ПС

пошкоджень двигунів та слідів птахів не виявлено. При огляді ЗПС останків птахів та сторонніх предметів не виявлено.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

**Фактор:** середовище (орнітологія).

**1.1.3. 27.08.2017** о 06:06 при виконанні рейсу ANR 211 за маршрутом Жуляни-Анкара на літаку B-733 UR-CNF, авіакомпанії «YANAIR», після злету та набору висоти екіпаж доповів про розтріскування скла кабіни пілотів, запросив зниження до 10000 футів та прийняте рішення про повернення на аеродром вильоту. О 06:18 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Жуляни.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

## **2.2. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ**

**2.2.1. 02.08.2017** о 19:45 при виконанні рейсу AUI 605 за маршрутом Одеса-Баку на літаку B-733 UR-GAH, авіакомпанії «МАУ», після злету з ЗПС 16 на відстані 20 км, азимуті 180° від ODS VOR/DME, на висоті 8000 футів КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору з лівої сторони відносно напрямку польоту та прийняте рішення про продовження польоту до аеродрому призначення.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводилося.

**2.2.2. 19.08.2017** о 20:40 при виконанні рейсу SSV 2542 за маршрутом Бодрум-Жуляни на літаку МД-83 UR-COC, авіакомпанії «Браво», при пересіченні висоти 10000 футів, над м. Біла Церква, КПС доповів про засліплення лазерним променем з землі. О 20:50 виконана благополучна посадка в аеропорту Жуляни.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводилося.

**2.2.3. 28.08.2017** о 18:04 при виконанні рейсу AUI 1809 за маршрутом Бориспіль-Прага на літаку E-190 UR-EMD, авіакомпанії «МАУ», КПС доповів про засліплення лазерним променем.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводилося.

## **3. ПОДІЇ З ПС, ЩО НЕ ВНЕСЕНІ ДО ДЕРЖАВНОГО РЕЄСТРУ ЦИВІЛЬНИХ ПС**

### **3.1. КАТАСТРОФИ**

**3.1.1. 29.08.2017** Національне бюро отримало інформацію про катастрофу вертольоту Robinson R22 Beta поблизу н.п. Яблуниця, Яремчанського району, Івано-Франківської області, в результаті якої загинув пілот.

Вертоліт було виявлено о 14:40 29.08.2017 під час проведення пошуково-рятувальних робіт силами МОГ Яремчанського МВ ГУ ДСНС у Івано-Франківській обл. У важкодоступній гірській місцевості було виявлено уламки незареєстрованого повітряного судна і тіло чоловіка. За попередньою інформацією, катастрофа сталася в ніч з 24 по 25 серпня. Розслідування катастрофи триває.

## 4. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

### 4.1. ІНЦИДЕНТИ

**4.1.1. 02.08.2017** о 10:21 при виконанні рейсу DLH 2551 за маршрутом Львів-Мюнхен на літаку CRJ-9 D-ACNT, авіакомпанії «Lufthansa» (Німеччина), під час розбігу КПС доповів про зіткнення з птахом на ЗПС 31 та продовження польоту до аеродрому призначення. Після огляду ЗПС, виявлено мертву ластівку.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

**Фактор:** середовище (орнітологія).

**4.1.2. 04.08.2017** о 11:15 під час буксирування, при підготовці до виконання рейсу АБУ 261 за маршрутом Бориспіль-Шарджа на літаку А-320 А6-АОК, авіакомпанії «Air Arabia» (ОАЕ), під час від'єднання безводильного тягача від повітряного судна було пошкоджено пневматик колеса передньої опори шасі: при опусканні передньої опори шасі сталося передчасне звільнення коліс опори від захватів безводильного тягача.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося, відповідну інформацію направлено до повноважного органу з розслідування ОАЕ.

**4.1.3. 07.08.2017** о 07:51 при виконанні рейсу ELB 200 за маршрутом Салоніки-Бориспіль на літаку RJ-85M SX-EMI, авіакомпанії «Ellin Air» (Греція), КПС повідомив про розтріскування лобового скла. До Київського ТМА повітряне судно увійшло над г.т. АТРЕК на ешелоні FL 180. Екіпаж не заявляв про необхідність надання будь-якої допомоги. О 08:28 виконана благополучна посадка в аеропорту Бориспіль на ЗПС 36П.

Розслідування ППС Національним бюро не проводилося, відповідну інформацію направлено до повноважного органу з розслідування Греції.

**4.1.4. 11.08.2017** о 13:33 при виконанні рейсу WRC 7912 за маршрутом Анталія-Бориспіль на літаку А-321 SX-BHT, авіакомпанії «Olympus Airways» (Греція), на ешелоні FL 320 та відстані 95 морських миль від аеродрому Бориспіль, КПС доповів про відмову гідравлічної системи та попросив корекцію заходження на посадку, тягач і аварійно-рятувальну команду з прибуттям літака на аеродром. О 13:48 екіпаж запросив виконання лівого розвороту для зменшення висоти польоту. О 13:59 виконана благополучна посадка в аеропорту Бориспіль.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

**4.1.5. 15.08.2017** о 13.43 при виконанні рейсу LOT 7LA за маршрутом Львів-Варшава на літаку E-195 SP-LNF, авіакомпанії «LOT» (Польща), після злету з ЗПС 13 КПС доповів про зіткнення з птахом та прийняте рішення продовжити політ до аеродрому призначення. Після перевірки ЗПС виявлено рештки невеликого птаха (ластівка) про що проінформовано екіпаж.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

**Фактор:** середовище (орнітологія).

**4.1.6. 17.08.2017** о 08:00 при виконанні рейсу THY-1GM за маршрутом Стамбул-Херсон на літаку А-319 TC-JLR, авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), після посадки та зарулювання на стоянку, під час післяпосадкового огляду виявлено чотири місця зіткнення з птахами малих та середніх розмірів на ВНА лівого двигуна, правому двигуні, лівому крилі-предкрилку та правому крилі-предкрилку без пошкодження повітряного судна. Після перевірки ЗПС сторонніх предметів не виявлено.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

**Фактор:** середовище (орнітологія).

**4.1.7. 30.08.2017** об 11:11 при виконанні рейсу LOT 767 за маршрутом Варшава-Одеса на літаку CRJ-9 ES-ACG, авіакомпанії «LOT» (Польща), після посадки на ЗПС 34 КПС доповів про зіткнення з птахом. Літак звільнив ЗПС по РД1. При огляді ЗПС виявлено мертвого птаха (кібчик). ПС пошкоджень не отримало.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

**Фактор:** середовище (орнітологія).

## **4.2. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ**

**4.2.1. 19.08.2017** о 19:09 при виконанні рейсу THY 4CA за маршрутом Анталія – Одеса на літаку Learjet LJ-45 TC-CVB, авіакомпанією «Turkish Airlines» (Туреччина), при заходженні на посадку на ЗПС 34, під час перетину висоти 8000 футів, на відстані 34 км та азимуті 190° від ODS, КПС доповів про засліплення дуже потужним лазерним променем зеленого кольору в напрямку на 11 годин та прийняте рішення про відключення аеронавігаційних вогнів з метою попередження повторного засліплення. О 19:16 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Одеса.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводилося.

## 5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

### 5.1 КАТАСТРОФИ

**5.1.1. 10.06.2017** о 10:36 при виконанні ознайомлювального польоту в районі ЗПМ «Воронів», сталася катастрофа планера L-13 UR-RALE поблизу н.п. Пустомити Рівненської області. Власник ПС – ТСОУ, експлуатант – Рівненський АСК ТСОУ. Пілот-інструктор та кандидат на льотне навчання загинули.



Під час проведення

розслідування, комісія встановила, що пілот-інструктор на момент авіаційної події не мав діючого свідоцтва пілота планера, чим було порушено вимоги п.5.9.2. наказу Міністерства транспорту України від 07.12.98 №486 «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні» зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 грудня 1998р. за №833/3273, тому виконувати обов'язки КПС – пілот-інструктора не мав права. Через те, що пілот-інструктор займав посаду командира планерної ланки, а згідно посадової інструкції він не рідше одного разу на місяць повинен перевіряти льотну документацію постійного та змінного складу ланки, а саме: медичний сертифікат, свідоцтво пілота, льотні книжки, він був зобов'язаний доповісти своєму командуванню про те, що у нього не діюче свідоцтво пілота планера.

Згідно з висновком комісії, причиною катастрофи став інфаркт пілота-інструктора, внаслідок чого планер зірвався у штопор та зіткнувся з землею.

**Категорія: MED**



\*Більш детально з обставинами катастрофи та рекомендаціями за результатами розслідування можна ознайомитись в остаточному [звіті](#) на веб-сайті.

**5.1.2. 08.07.2017** о 17:50, при виконанні авіаційно-хімічних робіт (АХР) в с. Новоселівське, Сватівського району, Луганської обл. на мотодельтаплані, під час повернення з поля на земельну ділянку з якої виконувались польоти, мотодельтаплан зачепив високовольтну лінію електропередач. Через електричний розряд мотодельтаплан загорівся, особа, що пілотувала мотодельтаплан (він же власник та пілот), загинула на місці.

В ході розслідування було з'ясовано, що власник мотодельтаплану, власноруч, в період з 2016 по 2017 рік з матеріалів та комплектуючих придбаних у приватних осіб, на авторинку та магазинах, виготовив двомісний мотодельтаплан. На мотодельтаплан було встановлено крило виробництва «АЕРОС» - «Stranger 2», авіаційний поршневий двигун «Rotax 912» №4409488, та 3-лопатевий повітряний гвинт виробництва «Аеролюкс» С3L№080217. На момент авіаційної події, мотодельтаплан не був зареєстрований, не мав Дозволу на виконання польотів та ліцензії на виконання авіаційних робіт. Також встановлено, що пілот не мав жодного виду свідоцтва пілота. Під час проведення судово-токсикологічної

експертизи, в крові загиблого було виявлено 0,64% етилового алкоголю, що відповідає легкому ступеню алкогольного сп'яніння.

Згідно з висновками комісії, найбільш вірогідною безпосередньою причиною катастрофи мотодельтаплану МД-0249 стало його зіткнення з дротами ЛЕП та займання, через втрату пілотом безпечної висоти прольоту над перешкодами та відсутністю візуального контакту з дротами ЛЕП.

**Фактор:** людський (пілот)

**Категорія:** CFIT, LOC-I



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



### Рекомендації:

#### Державіаслужбі України:

- зобов'язати державних інспекторів з авіаційного нагляду Управління регіональних інспекцій притягувати до відповідальності власників легких та надлегких літальних апаратів за виконання польотів з порушеннями авіаційних правил України.

#### МВС України:

- зобов'язати дільничних інспекторів виявляти незаконне використання легких та надлегких літальних апаратів та, через безпосереднє керівництво повідомляти про ці випадки до Державіаслужби України.

## 5.2. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**5.2.1. 26.04.2017** о 14:15 при виконанні приватного рейсу за маршрутом Люблін – Львів – ПЗПМ Дівички, на літаку Beechcraft 36 Bonanza D-EVIK (Німеччина), (пілот громадянин України), під час виконання посадки на аеродромі «Львів», літак торкнувся правим консольним паливним баком поверхні ШЗПС за подальшим грубим приземленням на передню стійку шасі. При огляді літака після посадки було виявлено течу пального з правого консольного паливного бака та деформацію обшивки фюзеляжу з правої та лівої сторони ніши прибирання передньої стійки шасі.



Під час проведення розслідування пілот ПС В36Т D-EVIK, перешкоджав членам комісії з розслідування серйозного інциденту в огляді внутрішніх пошкоджень літака, а також відмовився надати бортову документацію на ПС, чим повторно порушив п.8 ст.120 Повітряного кодексу України.

Вивчивши всю зібрану інформацію, пошкодження отримані ПС під час посадки та проаналізувавши еволюції ПС під час приземлення, згідно з Доповненням С, Додатку 13 ІКАО і п.14 додатку 1 до глави 5 Керівництва з розслідування авіаційних подій та інцидентів від 28 січня 2013 року, комісія класифікувала дану подію як серйозний інцидент.

Згідно з висновком комісії з розслідування причиною серйозного інциденту (груба посадка на колесо передньої стійки шасі і удар крилом ПС об поверхню ШЗПС при посадці), стали помилкові дії пілота при вірогідному потраплянні ПС в процесі вирівнювання в зону турбулентності (зсув вітру).

**Фактор:** Людський, пілот

**Категорія:** ARC, WSTRW



\*Більш детально з обставинами та причинами події можна ознайомитись, завантаживши остаточний [звіт](#).

**⚠ Рекомендації:**

**☐ Державіаслужбі України:**

- За протиправні дії, пілота ПС В36Т D-EVIK, громадянина України, на підставі ст. 126 Повітряного кодексу України, притягнути до відповідальності згідно чинного законодавства.



## **6. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:**

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

6.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

6.1.2. Вжити заходи щодо якнайшвидшого інформування НБРЦА про факти виникнення авіаційних подій та інцидентів на території України.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

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