



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

Управління попередження  
авіаційних подій

22.04.2015 № 3.2.14-36

Державіаслужбі України,  
Суб'єктам авіаційної  
діяльності

**ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ**

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у березні 2015 року

*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Березень 2015 року	2015 рік <sup>1</sup>	2014 рік <sup>1</sup>	Загинуло		Травмовано	
					2015 рік	2014 рік	2015 рік	2014 рік
<b>I</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень</b>							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти			1				
1.4	Інциденти <sup>2</sup>	2	7	8				
<b>II</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП</b>							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії							
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти <sup>2</sup>			1				
<b>III</b>	<b>Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України<sup>2</sup></b>							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії							
3.3	Серйозні інциденти			1				
3.4	Інциденти <sup>2</sup>	2	7	9				
3.5	<b>Всього</b>	2	7	10				

<sup>1</sup> станом на 1 квітня

<sup>2</sup> крім інцидентів при ОПР

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

№ п/п	Класифікація подій		Кількість подій*			Кількість постраждалих*			
			Березень 2015 року	2015 рік	2014 рік	Загинуло		Травмовано	
						2015 року	2014 року	2015 року	2014 року
1	Надзвичайні події								
2	Пошкодження ПС								
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А	1/0			2			
		СІ/Інци							
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А			0/1				1
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		6	12	16				
6	Всього					2			1

\*станом на 1 квітня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у березні 2015 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 2 інциденти при виконанні транспортних перевезень. Також сталася 1 катастрофа з ПС Ан-2 при виконанні несанкціонованого приватного польоту.

3 іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 6 подій.

## ПОДІЇ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

### КАТАСТРОФИ

1. **26.03.2015** о 21:39 (тут та далі час в UTC, якщо не вказано інше) при виконанні несанкціонованого приватного польоту в районі с. Промінь, Волинської обл. на літаку Ан-2 імовірно з реєстраційним номером UR-62681, літак зачепив нижнім правим крилом дах будинку та впав на дорогу на відстані 40 м від нього. Внаслідок падіння літак повністю зруйнувався та згорів. Двоє осіб, що перебували на борту літака загинули. Літак був завантажений блоками тютюнових виробів.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

## ПОДІЇ З ПС ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

### 2. ІНЦИДЕНТИ

2.1. **22.03.2015** о 00:45 при виконанні рейсу ADB2800 за маршрутом Хьюстон (США) – Шенон (Великобританія) на літаку Ан-124 UR-82007 авіакомпанії

«Антонов», під час польоту сталася відмова локатора МНРЛС 6A876. Екіпаж виконав посадку на запасному аеродромі Бангор (США).

Розслідування інциденту делеговано комісії ДП «Антонов».

**2.2. 25.03.2015** о 12:26 при виконанні рейсу WAU272K за маршрутом Катовіце – Київ (Жуляни) на літаку А-320 UR-WUB авіакомпанії «Візз Ейр Україна», після зльоту на ешелоні FL200 та відстані 70 морських миль від аеропорту Катовіце, на борту ПС спрацювала сигналізація «Hyd Sys LO PR» - падіння тиску в гідросистемі «green». Екіпаж виконав процедури відповідно до ЕСАМ та прийняв рішення про продовження польоту до аеропорту призначення. Під час зниження для посадки, екіпаж на частоті 127.725 МГц задекларував «Minor hydraulic problems, no assistance required» посадку в аеропорту призначення було виконано без зауважень.

Розслідування інциденту делеговано авіакомпанії «Візз Ейр».

### **3. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС**

**3.1. 01.03.2015** о 13:08 при виконанні рейсу RJ176 за маршрутом Київ (Бориспіль) – Оман (Йорданія) на літаку E-195 JY-EMG авіакомпанії «Royal Jordanian» (Йорданія), після заняття виконавчого старту за ЗПС 18L на правому боковому склі кабіни пілотів утворилися тріщини. КПС прийняв рішення повернутися на МС.

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

**3.2. 11.03.2015** о 10:28 при виконанні рейсу ELB201 за маршрутом Київ (Бориспіль) – Салоніки (Греція) на літаку RJ85 SX-EMІ авіакомпанії «Elinair» (Греція), під час розбігу перед зльотом, зникла електронна індикація параметрів двигуна №1. КПС припинив розбіг та прийняв рішення про повернення літака на МС. Після усунення несправності, ПС було допущене до подальшої експлуатації.

Згідно з п. 7.2.8. ПРАПІ, комісія з розслідування не створювалась.

**3.3. 14.03.2015** о 08:51 при виконанні рейсу AFL1837 за маршрутом Одеса – Шереметьєво (РФ) на літаку SSJ-100 RA-89028 авіакомпанії «Аерофлот» (РФ), під час розбігу по ЗПС літак зіткнувся з чайкою та продовжив політ за маршрутом. Зіткнення сталося на низькій швидкості, пошкоджень ПС в аеропорту призначення виявлено не було.

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

**3.4. 25.03.2015** о 00:35 при виконанні рейсу PGT4750 за маршрутом Стамбул (Туреччина) – Харків на літаку B-737-800 TC-CPM авіакомпанії «Pegasus» (Туреччина), під час післяпольотного огляду ПС було виявлено пошкодження правого пневматика передньої опори шасі. Після усунення несправності, ПС було допущене до подальшої експлуатації.

Згідно з п. 7.2.8. ПРАПІ, комісія з розслідування не створювалась.

**3.5. 29.03.2015** о 03:52 при виконанні рейсу DLH1493 за маршрутом Київ (Бориспіль) – Франкфурт (Німеччина) на літаку А-319 авіакомпанії «Lufthansa» (Німеччина), після відриву під час зльоту з правої ЗПС 36 екіпаж доповів про зіткнення з птахами та прийняв рішення про продовження польоту. Інформації про пошкодження ПС після зіткнення з птахами до НБРЦА не надходило

Згідно з п. 7.1.14 ПРАПІ, розслідування інциденту не проводилось.

**3.6. 31.03.2015** об 11:41 при виконанні рейсу THY441 за маршрутом Стамбул (Туреччина) – Львів на ПС В-737 TC-JKK авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), екіпаж на після польотному огляді виявив крапельне підтікання гідравлічної рідини на з'єднанні гідроагрегату з трубопроводом у ніші правої основної опори шасі. Після усунення несправності ПС було допущене до подальшої експлуатації.

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

## **4. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО**

### **4.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ**

**4.1.1. 29.12.2014** о 17:05 при виконанні рейсу UDN-203 за маршрутом Дніпропетровськ – Львів на літаку Е-145 UR-DRB авіакомпанії «Дніпроавіа», під час зльоту в приладових метеорологічних умовах, у процесі розбігу після досягнення швидкості  $V_1$ , літак потрапив у сніговий намет, внаслідок чого ПС почало розвертатись вліво з тенденцією зниження швидкості. КПС припинив зліт та доповів диспетчеру АДВ про неможливість виконати зліт через велику кількість снігу на ЗПС. Після отримання дозволу на самостійне руління до МС, у процесі розвороту на  $180^\circ$ , ПС потрапило у сніговий бруствер та втратило можливість самостійно рухатись. Під час очікування на технічні засоби для евакуації ПС, екіпаж здійснив запуск ДСУ та вимкнув двигуни, після чого спрацювала сигналізація «Lavatory Smoke» (дим в туалеті). Бортпровідник повідомив екіпаж про дим в салоні ПС. КПС прийняв рішення про аварійну евакуацію пасажирів. Після евакуації, під час огляду ПС, осередків пожежі виявлено не було.

Під час проведення розслідування комісія проаналізувала дані наземних та бортових засобів об'єктивного контролю, та встановила, що погодні умови були складними на момент підготовки до зльоту ПС, а ЗПС не була підготовлена належним чином до експлуатації ПС. Дії працівників аеродромних служб щодо очищення аеродрому від снігу були неефективними та несвоєчасними у зв'язку з інтенсивними та довготривалими опадами, застосуванням недостатньої кількості снігоочисної техніки і засобів механізації. Комісією встановлено, що роботи з очищення снігу були припинені за пів години до зайняття виконавчого старту ПС внаслідок перезмінки персоналу аеродромної служби. Таким чином з 16:30 після

доповіді начальника зміни аеродромної служби диспетчеру АДВ про звільнення аеродромною технікою ЗПС, роботи з очищення від снігу не проводились.

Документального підтвердження правильності записів у Журналі стану льотного поля щодо величини коефіцієнту зчеплення на ЗПС комісії не було надано, тому неможливо з'ясувати правдивість інформації, що надавалася диспетчером ОПР екіпажу перед виконанням зльоту.

Комісією також встановлено, що екіпаж прийняв необґрунтоване рішення щодо виконання зльоту, оскільки був інформований про стан ЗПС та складні погодні умови на момент підготовки до вильоту. Зокрема, екіпаж був проінформований диспетчером ОПР про ширину розчищення ЗПС, яка складала 25м, тоді як «Керівництвом з експлуатації авіакомпанії «Дніпроавіа» допускається льотна експлуатація ЗПС завширшки не менше 30м. Володіючи інформацією про бічну складову швидкості вітру, яка перевищувала максимально допустиму, КПС прийняв рішення про готовність до зльоту та очікував диспетчерського дозволу.

Згідно з висновком комісії, причиною серйозного інциденту стали:

- Непридатність ЗПС аеродрому для експлуатації ПС;
- Необґрунтоване прийняття рішення на зліт КПС в частині невідповідності ширини розчищеної ЗПС (менше 30м) та бокової складової швидкості вітру, що перевищувала максимально допустиму.

Причиною появи диму в кабіні стало здійснення екіпажем запуску допоміжної силової установки ДСУ без урахування положення ПС відносно вітру та його швидкості, що призвело до потрапляння вихідних газів від працюючої ДСУ до його вхідного апарату та як наслідок до системи кондиціонування літака.

**Фактор:** людський (екіпаж), організаційний (аеродромна служба)

#### **Рекомендації:**

#### **Державіаслужбі України:**

Згідно з п. 3.6.5 Правил сертифікації аеропортів, затверджених наказом Державіаслужби від 13.06.2006р. № 407 та зареєстрованих у Мін'юсті 23.06.2006р. за № 740/12614, пропонуємо провести позапланову інспекційну перевірку діяльності аеродромної служби ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» у частині:

- виконання працівниками служби своїх посадових обов'язків та дотримання вимог нормативно-правових документів у сфері ЦА під час експлуатаційного утримання аеродрому;
- підготовки та утримання аеродрому в експлуатаційному стані в осінньо-зимовий період;
- організації та здійснення взаємодії наземних служб аеропорту та експлуатантів ПС.

Організувати перевірку якості професійної підготовки льотного складу ПАТ «Авіакомпанія «Дніпроавіа», з окремою перевіркою льотного складу, який має рейтинги «інструктор (екзаменатор)» щодо відповідності встановленим вимогам.

Організувати                      позачергову                      перевірку                      експлуатантами

підпорядкованого льотного складу щодо:

- знання та виконання вимог нормативних документів, які регламентують льотну експлуатацію в авіакомпанії;
- дотримання технології взаємодії в екіпажі відповідно до CRM;
- дій при виникненні нестандартних та аварійних ситуацій у польоті;
- первинних дій членів екіпажу при виникненні інцидентів.

Пропонуємо внести зміни до Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 07.05.2013р. № 286 та зареєстрованих у Мін'юсті 24.05.2013р. за № 809/23341 у частині, що стосується визначення терміну «Тривога», передбачивши, що даний сигнал оповіщення повинен оголошуватися не лише у випадках авіаційних подій, але й при виникненні серйозних інцидентів та інцидентів у залежності від можливих наслідків розвитку особливої ситуації при виникненні події.

□ **ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ»:**

- З метою характеристики стану поверхні ЗПС використовувати терміни, передбачені п. 2.9.11 Додатку 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.
- Під час підготовки SNOWTAM та передачі інформації до метеорологічної служби з метою формування ДВЧ-радіомовних передач типу ATIS взяти до уваги рекомендації п. 2.9.11 Додатку 14, том 1 «Аеродроми» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію у частині, що стосується термінів, які використовуються для опису стану поверхні ЗПС.
- Під час підготовки SNOWTAM, у частині, що стосується надання інформації щодо стану ЗПС, зокрема фактичної довжини та ширини ШЗПС, які підготовлені до експлуатації та наявності у межах льотної смуги снігових валів або наметів, керуватися вимогами Додатку 5 до Правил обслуговування аеронавігаційною інформацією, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 01.07.2004р. № 564, зареєстрованих у Мін'юсті 23.07.2004р. за № 913/9512.
- Під час заміру коефіцієнта зчеплення на покриттях ЗПС дотримуватися вимог п. 4.3 Інструкції з оцінки умов гальмування на штучних покриттях ЗПС ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» щодо документування та зберігання аеродромною службою результатів вимірювання коефіцієнта зчеплення.
- Пропонуємо внести зміни до п. 3.6 Технології взаємодії служб забезпечення польотів при проведенні робіт на робочій площі аеродрому у частині, що стосується необхідності заміру коефіцієнта зчеплення не лише після авіаційної події, але і

- після інциденту та серйозного інциденту.
- З метою покращення ефективності, своєчасності та правильності дій персоналу аеропорту у разі виникнення авіаційних подій та інцидентів, пропонуємо направити посадових осіб аеропорту із відповідних служб забезпечення польотів та інспекції з безпеки польотів, на курси підвищення кваліфікації за напрямком «Розслідування авіаційних подій та інцидентів».
  - Під час ведення Журналу стану льотного поля чітко дотримуватися вимог Додатку 4 НАС ГА-86 щодо обов'язкового запису інформації про проведення снігоочисних робіт на покриттях аеродрому, ширини та довжини розчищення елементів аеродрому та наявної кількості техніки та засобів механізації.

#### □ ПАТ Авіакомпанія «Дніпроавіа»:

- Комплексу з якості та безпеки польотів:  
привести у відповідність Керівництво з експлуатації авіакомпанії «Дніпроавіа» - Частина В до зразка чек-листа по виконанню передпольотної інспекції літака, що входить до Розділу 5.1 Керівництва з управління підтримання льотної придатності авіакомпанії «Дніпроавіа» у частині, що стосується вимоги стосовно необхідності проведення перевірки стану поверхонь літака на наявність зледеніння.  
організувати та постійно здійснювати контроль за виконанням льотним складом вимог Керівництва з експлуатації авіакомпанії.
- Льотному комплексу:  
забезпечити додаткове вивчення льотним складом процедур:
  - виконання зльоту в умовах максимального бокового вітру при обмежених розмірах ЗПС з урахуванням її стану для ПС Emb-145;
  - зльоту з низькою видимістю;
  - перерваного зльоту;
  - підготовки до польотів в умовах обледеніння в частині прийняття рішення щодо проведення процедури очищення/оброблення поверхонь ПС від льоду;
  - експлуатації ДСУ відповідно до встановлених Керівництвом з експлуатації ПС обмежень;забезпечити повторне вивчення льотним складом розділу 8.3.19 Керівництва з експлуатації - Частина А – «Нестандартные и аварийные ситуации»;
- забезпечити дотримання льотним складом взаємодії та технології роботи.

#### □ Провайдерам аеронавігаційного обслуговування України:

Спільно з аеродромними службами аеропортів переглянути та, у разі

відсутності, внести доповнення до посадових інструкцій керівників польотів та начальників аеродромних служб у частині покладення обов'язків щодо контролю за своєчасним наданням інформації про зміни стану ЗПС та метеоумов для включення до ДВЧ-радіомовних передач типу ATIS.

## 4.2. ІНЦИДЕНТИ

**4.2.1. 24.02.2015** о 15:00 при виконанні рейсу ABQ 471 за маршрутом Джедда (Саудівська Аравія) – Лахор (Пакистан) на літаку A-330 UR-WRQ авіакомпанії «Роза Вітрів», при підготовці екіпажу до зниження для посадки в аеропорту Лахор, на літаку спрацювала сигналізація падіння тиску в «блакитній» гідросистемі, після чого екіпаж помітив зниження рівня гідравлічної рідини до 2/3 від нормальної кількості рідини. Екіпаж виконав процедури відповідно до QRH та благополучно виконав посадку.

Під час проведення розслідування, комісія під час огляду ПС виявила течу гідравлічної рідини із нижньої поверхні лівого напівкрила літака в районі третього та четвертого обтічника механізму випуску/прибирання закрилків. Гідросистема ПС А-330 конструктивно представлена трьома гідросистемами – «блакитною», «жовтою» та «зеленою», які резервують одна одну, подаючи тиск споживачам. При відмові «блакитної» гідросистеми некомпенсованими від інших систем залишаються секції №2 та №3 спойлерів, реверс СУ №1 та лінія аварійного гальмування. Виконавши дії відповідно до ЕСАМ та FCOM PRO-ABN-29, екіпаж прийняв рішення здійснити посадку на аеродромі Лахор зі збільшеною на 15% дистанцією пробігу після посадки, яка дорівнювала 1577 м. Доступна посадкова дистанція на аеродромі складала 3360 м. Посадку в аеропорту було здійснено з відключеними секціями №2 та №3 спойлерів з використанням повного режиму реверсу СУ №2 та основним гальмуванням в неавтоматичному режимі.

Під час пошуку несправності, комісія виявила відмову сервоприводу P/N 1386C0000-01 керування випуском/прибиранням секції спойлера №3 лівого напівкрила, з втратою герметичності корпусу клапану сервоприводу P/N 49695/74182.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стала втрата герметичності корпусу клапану сервоприводу (P/N 49695/74182), що призвело до витoku гідравлічної рідини з «блакитної» гідравлічної системи до рівня нижче припустимого та, як наслідок, відмови сервоприводу (P/N 1386C0000-01), керування випуском/прибиранням секції спойлера №3 лівого напівкрила.

**Фактор:** технічний



**Рекомендації:**

**Керівництву авіакомпанії «Роза Вітрів»:**

- Директорату льотної експлуатації авіакомпанії відпрацювати на черговому розборі з льотним складом рекомендації з дій екіпажу у випадку часткової відмови гідравлічної системи ПС.



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

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

5.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

5.1.2. Рекомендації з безпеки польотів, що зазначені в цьому бюлетені, в частині, що стосується, взяти до виконання в своїх компаніях, підприємствах, організаціях та службах. Про виконання заходів з попередження авіаційних подій надати інформацію до НБРЦА.

5.2. Державіаслужбі України:

5.2.1. Провести роз'яснення та розробити заходи щодо стимулювання суб'єктів авіаційної діяльності своєчасно надавати до НБРЦА первинні повідомлення, донесення та сповіщення про події, що впливають чи потенційно можуть впливати на безпеку польотів.

5.3. Керівникам авіакомпаній та льотних навчальних закладів організувати щомісячне надання інформації до НБРЦА про обсяги нальоту та кількість виконаних польотів за типами ПС.

Заступник директора

М.Г. Машаровський