



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

Управління попередження
авіаційних подій

20.07.2014 № 3.2.14-76

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

| № п/п | Класифікація подій | Кількість подій | | | Кількість постраждалих* | | | |
|------------|--|-------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | | Червень 2014 року | 2014 рік ¹ | 2013 рік ¹ | Загинуло | | Травмовано | |
| | | | | | 2014 рік | 2013 рік | 2014 рік | 2013 рік |
| I | Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень | | | | | | | |
| 1.1 | Катастрофи | | | 1 | | 5 | | 8 |
| 1.2 | Аварії | | | | | | | |
| 1.3 | Серйозні інциденти | | 2 | 1 | | | | |
| 1.4 | Інциденти ² | 6 | 26 | 34 | | | | |
| II | Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП | | | | | | | |
| 2.1 | Катастрофи | | | | | | | |
| 2.2 | Аварії | 1 | 1 | 1 | | | | 2 |
| 2.3 | Серйозні інциденти | | | | | | | |
| 2.4 | Інциденти | | 1 | | | | | |
| III | Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України² | | | | | | | |
| 3.1 | Катастрофи | | | 1 | | 5 | | 8 |
| 3.2 | Аварії | 1 | 1 | 1 | | | | |
| 3.3 | Серйозні інциденти | | 2 | 1 | | | | |
| 3.4 | Інциденти ² | 6 | 27 | 34 | | | | |
| 3.5 | Всього | 7 | 30 | 37 | | 5 | | 8 |

¹ станом на 1 липня 2014 року

² крім інцидентів при ОПР

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

| № п/п | Класифікація подій | Кількість подій* | | | Кількість постраждалих* | | | | |
|-------|---|-------------------|----------|----------|-------------------------|-----------|------------|-----------|---|
| | | Червень 2014 року | 2014 рік | 2013 рік | Загинуло | | Травмовано | | |
| | | | | | 2014 року | 2013 року | 2014 року | 2013 року | |
| 1 | Надзвичайні події | 1 | 1 | | | | | | |
| 2 | Пошкодження ПС | 1 | 2 | 4 | | | | | |
| 3 | Події з ПС авіації загального призначення | к/А | 0/1 | 0/1 | 1/1 | | 1 | | 2 |
| | | СІ/Інци | | | 2/0 | | | | |
| 4 | Події з ПС, що не внесені до державного реєстру | к/А | | 1/1 | 1/1 | 1 | 1 | 1 | |
| | | СІ/Інци | | | | | | | |
| 5 | Події з ПС іноземної реєстрації | 5 | 25 | 36 | | | | | |
| 6 | Всього | | | | 1 | 2 | 1 | 2 | |

* станом на 1 липня 2014 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у червні 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 2 аварії: при виконанні приватного польоту та при виконанні авіаційних робіт. Зареєстровано 6 інцидентів при виконанні транспортних перевезень.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України стався 1 серйозний інцидент та 3 інциденти.

За вказаний період зафіксовано 2 випадки порушення порядку використання повітряного простору України ПС та 1 пошкодження ПС на землі.

1. АВАРІЇ

Події при виконанні авіаційних робіт

1.1. 05.06.2014 о 10:10 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу по місії ООН, за маршрутом Букаву-Валунгу (ДР Конго) на вертольоті Mi-8 UR-CCQ авіакомпанії «Українські Вертольоти», після зльоту з майданчика Валунгу, на 1-й хвилині польоту після контрольного висіння, сталося падіння обертів несучого гвинта, у результаті чого вертоліт приземлився за кілька десятків метрів від злітного майданчика. Внаслідок зіткнення з наземною перешкодою (стовп), були пошкоджені кінцівки лопатей несучого гвинта.

Розслідування аварії проводить комісія держави місця події.

Події при виконання польотів авіації загального призначення

1.2. 09.06.2014 о 10:35 при виконанні рейсу за маршрутом с. Зазим'я – с. Сумки на приватному вертольоті Schweizer 269с UR-TYG, під час здійснення посадки на майданчик підібраний з повітря, сталося загорання сухої трави внаслідок чого вертоліт повністю згорів. Екіпаж та пасажир вертольоту не постраждали.

Розслідування проводить НБРЦА.

2. ІНЦИДЕНТИ:

Інциденти при виконанні транспортних перевезень

2.1. 01.06.2014 о 04:59 при виконанні рейсу ADB 5947 за маршрутом Тбілісі-Мазарі Шариф (Афганістан) на літаку Ан-124 UR-82073 авіакомпанії ДП «Антонов», після зльоту бортінженер доповів командирі ПС про втрату мастила у двигуна № 2. Командир літака прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Після посадки та вимкнення двигуна, рівень мастила становив 4,6 літрів. Під час огляду двигуна № 2 виявлено руйнування конічної шестерні привода центробіжного суфлера.

Під час розслідування комісія встановила, що 25.08.2011 під час огляду сигналізатора ТСС-18Т був виявлений графіт. На запит підприємства-виробника про можливість експлуатації двигуна був отриманий дозвіл на подальшу експлуатацію з обов'язковим оглядом ТСС-18Т і масляних фільтрів МФГ-18Т та МФТ-18Т кожні 50 годин. Пізніше періодичність огляду виробів була збільшена до 100 годин.

25.05.2014 (за 7 днів до події), під час виконання рейсу Тбілісі-Мазарі Шариф спрацювало табло про наявність стружки у підшипнику другого двигуна. Під час огляду ТСС-18Т на землі, було виявлено графітну смужку і металеву стружку розміром 1x1 мм. Після цього було виконано три польоти без зауважень. На другий день, 26.05.2014 в польоті вдруге спрацювала сигналізація про наявність стружки у підшипнику другого двигуна, а під час огляду ТСС-18Т була виявлена сталева стружка розміром 1x1 та 1x2 мм у кількості до 15 шт. Цього ж дня авіакомпанія звернулася до підприємства-виробника надати рекомендації по подальшій експлуатації двигуна. 27.05.2014 (за 5 днів до події) підприємство-виробник надало повідомлення про необхідність заміни привода відцентрового суфлера, при цьому експлуатанту було запропоновано виконати таку заміну в аеропорту Лейпциг. 28.05.2014 експлуатант повідомив технічну організацію, що літак планує прибути до Лейпцига 02.06.2014 для заміни привода відцентрового суфлера.

У зв'язку з виникненням інциденту 01.06.2014, заміна виробу здійснювалась в аеропорту Тбілісі.

Згідно з результатами розслідування, причиною інциденту, повернення на аеродром вильоту, стала втрата мастила маслосистеми двигуна № 2 через руйнування конічної шестерні привода центробіжного суфлера внаслідок зношення нижнього шарикопідшипника і збільшення люфту вісі привода.

Фактор: Організаційний, технічний.



Рекомендації:



Керівництву ДП «Антонов»:

- обставини та причини інциденту вивчити з авіаційним персоналом, який здійснює та забезпечує польоти;
- керівництву ІАЦ організувати позачерговий аудит процесу виконання оглядових робіт на ПС Ан-124-100 по програмі №18Т-ПР-597;
- привод суфлера направити на дослідження на підприємство-виробник ДП «Івченко-Прогрес»;
- керівництву ІАЦ оперативніше реагувати на рекомендації розробників та виробників двигунів Д-18Т.

2.2. 10.06.2014 о 18:49 при виконанні рейсу АUI 498 за маршрутом Бориспіль-Льєж на літаку Б-737-300 UR-FAA авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», після зльоту, під час набору висоти, на ешелоні 280 спрацювала сигналізація «MAIN SMOKE NO FLOW» системи виявлення диму у вантажній кабіні «Main Deck Cargo Smoke Detection System». Командир ПС прийняв рішення повернути ПС на аеродром вильоту.

Під час тестування системи індикації диму основної вантажної кабіни (Main Deck Cargo Smoke Detection System), технічною комісією було виявлено незвичайний шум вентилятора виявлення диму (Smoke Detector Blower). Причиною виникнення шуму стала його внутрішня зношеність, яка в свою чергу призвела до зменшення надходження об'ємів повітря, необхідного для охолодження вимикача контролю повітряного потоку. З метою усунення несправності було відкрито ДМІ для перельоту за маршрутом Бориспіль-Льєж для заміни вентилятора.

Причиною інциденту, повернення літака на аеродром вильоту, стало спрацювання в польоті попереджувальної сигналізації «MAIN SMOKE NO FLOW» системи індикації диму основної вантажної кабіни.

Сигналізація «MAIN SMOKE NO FLOW» спрацювала внаслідок втрати продуктивності двигуна вентилятора виявлення диму через його внутрішнє зношення.

Фактор: технічний.



Рекомендації:



Керівництву ПрАТ «АК Міжнародні Авіалінії України»:

- обставини та причини інциденту вивчити з особовим складом льотного комплексу та комплексу технічного обслуговування і підтримки льотної придатності;
- керівництву комплексу технічного обслуговування та підтримки льотної придатності організувати повторне вивчення з інженерно-технічним складом конструкції системи виявлення диму в основному багажному відділенні “**MAIN DECK CARGO SMOKE DETECTOR**”

- **DESCRIPTION AND OPERATION**” ПС Боїнг 737CL згідно керівництва АММ 26-16-05 стор. 1-9 (supplemental (PN IAI 365-00-00-93678, Issue 2, 15.10.05) (cargo);
- керівництву льотного комплексу організувати повторне вивчення з особовим складом виконання процедур у відповідності до карти довідника дій NNCL QRH B737 8.26 “Main Smoke No Flow” Cargo Aircraft.

2.3. 17.06.2014 о 09:00 при виконанні рейсу CVK 7022 за маршрутом Базель-Мюльхаус на літаку Ан-12 UR-CJN авіакомпанії «Кавок Ейр», після зльоту під час набору висоти, виникла вібрація 3-го двигуна, спрацювала сигналізація «опасная вибрация», а показники приладу виміру вібрації ИВ-41 склали більше 5,5 одиниць. Командир літака прийняв рішення вимкнути двигун № 3 та повернутися на аеродром вильоту. Посадку виконано благополучно.

Згідно з висновками комісії, причиною інциденту стало спрацювання сигналізації «небезпечна вібрація» двигуна №3 та перевищення її максимального допустимого значення (6,5g) через відмову блоку фільтрів апаратури контролю вібрації ИВ-41.

Фактор: технічний



Рекомендації:

Керівництву авіакомпанії “Кавок Ейр”:

- обставини та причини інциденту вивчити з льотним та інженерно-технічним персоналом авіакомпанії.
- на всьому парку ПС Ан-12 авіакомпанії виконати разову перевірку блоків фільтрів апаратури контролю вібрації ИВ-41.
- організаціям по ТО при виконанні періодичного ТО посилити контроль виконання п.4.16.44 Регламенту ТО Ан-12 ч.2 (РО-99) в частині перевірки функціонування апаратури ИВ-41 за допомогою установки УПИВ-41.
- провести спеціальні заняття з льотним складом по вивченню КЛЕ ПС Ан-12Б (Раздел 5 «Особые случаи в полёте», Раздел 6 «Эксплуатация систем»).

ДП «Антонов»:

- розглянути питання про внесення змін до керівництва з льотної експлуатації Ан-12Б для виключення різночитання між пунктами 5.1.4 та 6.1.1.Г.

2.4. 23.06.2014 о 09:30 при виконанні рейсу ELO 6221 Катовіце (Польща) – Родос (Греція) на літаку А-320 UR-CME авіакомпанії «YANAIR», під час набору ешелону FL310, при досягненні ешелону FL300 екіпаж почув хлопок, під час якого розтріскалося ліве переднє скло кабіни пілотів. Командир ПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Під час розслідування було встановлено, що за два дні до інциденту (21.06.2014), під час перебування літака в аеропорту Анталія, виникла тріщина обігрівного шару лівого лобового скла кабіни пілотів. Інженером компанії

«Turkish Technic» було виконане технічне обслуговування та відкрито відкладене ТО (DMI) на ліве переднє скло кабіни пілотів. Після повернення літака в базовий аеропорт Катовіце, на літаку було виконано повторне технічне обслуговування лівого переднього скла кабіни пілотів у відповідності з процедурами компанії. Імовірною причиною появи тріщини скла став перегрів зовнішнього, несилового шару скла через вихід з ладу термістора.

23.06.2014, внаслідок розтріскування скла після зльоту, була значно погіршена видимість та екіпаж не мав впевненості, що скло остаточно не зруйнується. Командир літака прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту.

Згідно з висновками комісії, причиною повернення літака на аеродром вильоту стало виникнення значного обмеження видимості крізь лобове скло внаслідок розтріскування його несилового шару. Причиною розтріскування несилового шару скла стало його перегрівання через вихід з ладу термістора електричної системи обігріву.

Фактор: технічний.

 **Рекомендації:**

Керівництву авіакомпанії “YANAIR”:

- усьому льотному та інженерно-технічному персоналу вивчити матеріали розслідування під розпис;
- льотному складу посилити контроль за станом скління кабіни ПС;
- інженерно-технічній службі провести позаплановий огляд скління кабін пілотів усього парку ПС авіакомпанії.

2.5. 27.06.2014 о 04:54 при виконанні рейсу AUI 034 за маршрутом Львів-Бориспіль на літаку B-737 UR-PSG авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», після посадки на ЗПС-36П, під час пробігу сталося зіткнення літака зі зграєю птахів (чайки). Під час післяпольотного огляду видимих пошкоджень планера і двигунів ПС не виявлено. Подія не розслідується.

2.6. 28.06.2014 о 14:52 при виконанні рейсу UTN 4442 за маршрутом Даламан-Бориспіль на літаку B-737-800 UR-UTP авіакомпанії «ЮТейр-Україна», під час заходження на посадку, на етапі випуску закрилків у положення 8 градусів, відбулася їх асиметрія, внаслідок чого випуск закрилків припинився. Екіпаж виконав процедури «Training edge flaps up landing» та «Non-normal checklist», після чого посадку було виконано благополучно.

Згідно з висновками комісії з розслідування, причиною інциденту став перехід перепускного клапану системи прибирання/випуску закрилків у положення перепуску, внаслідок переривчастої відмови датчика перекосу закрилків, яка призвела до помилкового спрацювання індикації положення крила (закрилків), що блокувало випуск закрилків.

Фактор: технічний.

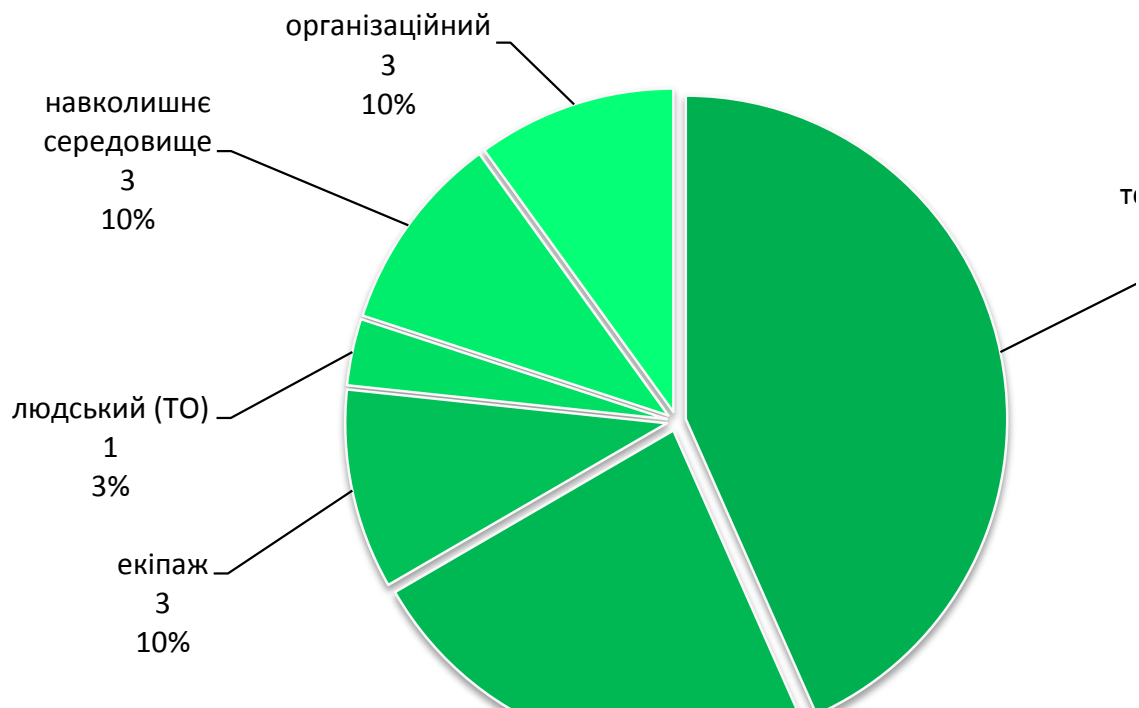
 **Рекомендації:**

Керівництву ТОВ «Авіакомпанія «ЮТейр-Україна»:

- Матеріали розслідування вивчити з льотним та інженерно-технічним

- персоналом авіакомпанії;
- інженеро-технічній службі авіакомпанії провести з особовим складом навчання для повторення того, яка інформація обов'язково має міститися у Сертифікаті ПС до експлуатації (CRS), та внести необхідні нагадування до процедур організації з технічного обслуговування авіакомпанії щодо оформлення CRS;
 - інженерно-технічній службі авіакомпанії замовити під час виконання найближчої форми базового технічного обслуговування, але не пізніше ніж під час найближчого С-чеку, перевірку чи встановлені на літаках Boeing 737 авіакомпанії датчики перекошу закрилків р.п 900042-2 (IPC 27-59-01-01) та/або датчики положення закрилків р.п 18-1738-10 (typical IPC 27-58-01-01). За результатами цієї перевірки та матеріалів Програми надійності авіакомпанії прийняти рішення щодо доцільності реалізації на літаках авіакомпанії рекомендацій сервісного листа фірми Боїнг "Boeing Service Letter 737-SL-27-196-B".

3. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



4. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

4.1. 11.06.2014 о 16:10 під час буксирування літака MD-83 UR-CHL авіакомпанії «Дарт» буксиром ТОВ «Мастер Авіа» з РД-1 на РД-4 в аеропорту Жуляни, при виконанні повороту з РД-1 на РД-4 стався виїзд коліс правої опори шасі літака за межі РД-4.

Внаслідок просідання ґрунту, колеса правої опори шасі загрузли, а літак нахилився на лівий бік. Для евакуації літака, були задіяні додаткові засоби. При спробі евакуювати літак на РД-4, повітряне судно збільшило кут нахилу вправо, внаслідок чого була пошкоджена кромка закрилка правого напівкрила.

Згідно з висновками НБРЦА, причиною пошкодження ПС (зовнішньої кромки закрилка правого напівкрила) стало його нахилення на праве напівкрило та торкання зовнішньою кромкою правого закрилка ПС поверхні землі, внаслідок невдалої спроби евакуації літака буксирувальною бригадою ТОВ «Мастер Авіа» з ґрунту засобами, які не призначені для проведення евакуаційних робіт, після сходження правої основної опори шасі ПС з бетонного покриття РД-4 під час його буксирування з РД-1 на РД-4 та заглиблення коліс правої основної опори шасі в ґрунт.

Причиною сходження коліс правої основної опори шасі літака з бетонного покриття РД-4 під час буксирування літака з РД 1 на РД 4, що призвело до подальшого просідання коліс правої основної опори шасі в ґрунт, стали неухважність та несвоєчасне подання команди на зупинку буксиру членами буксирувальної бригади внаслідок незадовільної організації робіт по транспортуванню ПС.

Фактори:

Основний (організаційний):

- відсутність брифінгу із роз'ясненням особливостей буксирування ПС даного типу та виконання повороту з РД1 на РД-4 в умовах обмеженої площі маневрування;

- невідповідність членів буксирувальної бригади до буксирування відповідних типів ПС;

- відсутність програми підготовки персоналу з наземного обслуговування щодо буксирування ПС відповідних типів;

- спроба витягти літак з ґрунту, з використанням підручних матеріалів, які не призначені для проведення евакуаційних робіт, в порушення вимог пункту 3.7 Процедури Б15 «Плану заходів на випадок аварійних ситуацій з ПС на аеродромі КП МА «Київ (Жуляни)».

Безпосередній (людський) – неухважність члена буксирувальної бригади, який знаходився зі сторони правого напівкрила і несвоєчасно попередив інших членів бригади про сходження коліс правої опори шасі літака на ґрунт;

Супутній – відсутність в аеропорту спеціальних засобів для евакуації ПС, яке втратило спроможність рухатися.

Рекомендації:

- ТОВ «Мастер Авіа»:

- в стислі терміни розробити та затвердити програми первинної та періодичної підготовки персоналу буксирувальних бригад з урахуванням типів ПС;

- провести додаткове навчання персоналу служби наземного забезпечення, з яких формуються буксирувальні бригади, відповідно до затвердженої програми підготовки та допуску до виконання робіт на підставі оцінки рівня підготовки та

щодо дотримання вимог технологічної документації і правил буксирування повітряних суден з прийняттям заліків;

- внести зміни до Інструкції з буксирування повітряних суден в аеропорту Київ (Жуляни) в частині конкретизації обов'язків керівника та інших членів буксирувальної бригади;

- в Інструкції з буксирування повітряних суден в аеропорту Київ (Жуляни) виключити посилання на НТЭРА ГА-83, оскільки зазначений документ не застосовується в Україні згідно з наказом Мінінфраструктури від 11.07.2011 № 205;

- матеріали розслідування вивчити з усім технічним персоналом ТОВ «Мастер Авіа», який залучається до буксирування, провести аналіз помилок, допущених під час буксирування.

- Керівництву КП МА Київ (Жуляни):

- розглянути питання забезпечення аварійних підрозділів пневматичними підйомними засобами для евакуації повітряних суден, що втратили здатність рухатись;

- організувати вивчення особовим складом служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення вимог пункту 7.8 «Удаление увязшего в грунте воздушного судна» Дос 9137 ІКАО.

- Державіаслужбі України:

- прискорити розгляд і затвердження проекту Керівництва з організації наземного руху в аеропортах цивільної авіації України, з метою заміни «Руководства по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аеродромах гражданской авиации и мерах по предупреждению повреждений воздушных судов на земле», затвердженого наказом МЦА СРСР від 03.07.86 № 150;

- беручи до уваги тенденцію до повторення невдалих спроб евакуації повітряних суден, що втратили здатність самостійно рухатись (серйозний інцидент з літаком Б-737-500 15.07.2013), персоналу з наземного обслуговування аеропорту виконати перевірку суб'єктів аеропортової діяльності в аеропорту Жуляни за напрямом «Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів».

5. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

5.1. 19.06.2014 о 15:04 за інформацією ЦДА аеропорту Дніпропетровськ зафіксовано політ з західного сектору району аеродрому (з півдня на північ) БПЛА округлої форми, який також спостерігався пілотом чергового винищувача. Органи ОПР за даними радіолокаторів літальний апарат не спостерігали. Розслідування не проводиться, інформацію взято на облік.

5.2. 19.06.2014 о 17:14 за інформацією військової частини, на околиці міста Херсон, візуально спостерігався політ двох парапланів. За інформацією Одеського РДЦ, в зазначеному районі польоти повітряних суден у повітряному просторі класу «G» не планувались, заявки на використання повітряного простору не надходили. Розслідування не проводиться, інформацію взято на облік.

5.3. 20.06.2014 о 09:27 зафіксовано факт порушення порядку використання повітряного простору України двома літаками Ан-2 UR-84561, UR-81511 ТОВ «Глобал Ейр Компані» у зв'язку з недотриманням порядку оповіщення про виконання польотів. Польоти літаків виконувались з майданчика Турійськ у зоні з особливим режимом використання повітряного простору. Інформація про виконання зльотів до органів повітряних сил ЗСУ не подавалася, зв'язок між екіпажами і органами ОНР протягом польоту не підтримувався (згідно з поясненнями екіпажів з причини малої висоти та географічними особливостями району виконання польотного завдання). Після посадки на майданчику Турійськ командири ПС доповіли у військовий сектор Львівського РДЦ.

Фактор: людський, організаційний.



Рекомендації:

Керівництву ТОВ «Глобал Ейр Компані»:

- взяти під особисту відповідальність виконання польотів у зонах з особливим режимом використання повітряного простору та забезпечити екіпажі надійними засобами зв'язку, залучати польотного диспетчера авіакомпанії для надання допомоги екіпажам;
- провести заняття з особовим складом компанії щодо порядку надання інформації про виліт, посадку та польоти у зоні з особливим режимом використання повітряного простору, затверджених Постановою КМУ від 29.03.2002 року № 401.

6. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

6.1. 16.06.2014 о 05:01 при виконанні рейсу М-VBPO за маршрутом Бориспіль-Тель Авів на літаку Ratheon-390 Premier-1A М-VBPO АК «Primalliance Union Corp», під час набору заданого ешелону FL 270 на висоті 7000 футів спрацювала сигналізація розгерметизації кабіни «СAB ALT HI» та автоматично випали кисневі маски в салоні літака. Пасажирів на борту літака не було. На FL 150 командир літака прийняв рішення припинити набір висоти. Після зниження до висоти 10000 футів, командир ПС здійснив спробу повторного ввімкнення системи герметизації, яка була невдалою, доповів про це диспетчеру ОНР та повернувся на аеродром вильоту. Аварійний кисень екіпаж не використовував. Посадка виконана благополучно. Після посадки було встановлено, що причиною не герметизації літака стало недотиснення аварійних дверей під час їх зачинення на землі. Після регулювання механізму закриття аварійної двері ПС було допущено до експлуатації.

Згідно п. 7.2.8 ПРАПІУ розслідування цієї події не проводилося.

6.2. 19.06.2014 о 17:38 при виконанні рейсу за маршрутом Міконос (Греція) – Бориспіль на літаку Cessna 680 OE-GBY авіакомпанії «Common Sky» (Австрія), після зарулювання на стоянку S25, при виконанні післяпольотного огляду було виявлено порив зовнішнього пневматика та потертість внутрішнього пневматика правої основної стійки шасі. Усі гумові елементи пневматика залишились на колесі. Після заміни коліс №3 та №4 правої основної опори шасі літак був допущений до експлуатації.

Згідно п. 7.2.8 ПРАПІУ розслідування цієї події не проводилося.

6.3. 20.06.2014 о 11:25 при виконанні рейсу MARVY Відень-Жуляни на літаку Falcon 7X M-ARVY АК «ExecuJet» (о.Мен), на ешелоні FL 420 відбулася розгерметизація пасажирського салону. Екіпаж та пасажирів використали кисневі маски. Командир літака виконав зниження до FL 200, після чого тиск в кабіні стабілізувався. Посадка в аеропорту Жуляни виконана благополучно.

Розслідування серйозного інциденту проводить комісія НБРЦА.

6.4. 20.06.2014 о 15:08 при виконанні рейсу ESQ 312 Одеса-Жуляни на літаку Cessna C56X OE-GWV авіакомпанії «EUROP STAR», під час розбігу перед зльотом загорілося табло «не зачинення дверей». Командир ПС прийняв рішення припинити зліт та повернутися на місце стоянки.

Згідно пунктом 7.2.8 ПРАПІУ розслідування інциденту не проводилося.

7. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

7.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

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

Заступник директора

М.Г. Машаровський

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