



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**
Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій
16.01.2018 № 3.2.14-16

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Грудень 2017 року	2017 рік ¹	2016 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2017 рік	2016 рік	2017 рік	2016 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії		1				2	
1.3	Серйозні інциденти		3	4				
1.4	Інциденти	4	39	22				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи		2		2			
2.2	Аварії		1	4			1	
2.3	Серйозні інциденти		1					
2.4	Інциденти		1					
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України							
3.1	Катастрофи		2					
3.2	Аварії		2	4				
3.3	Серйозні інциденти		4	4				
3.4	Інциденти	4	40	21				
3.5	Всього	4	48	30	2		3	

¹ станом на 1 січня

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*			
		Грудень 2017 року	2017 рік	2016 рік	Загинуло		Травмовано	
					2017 року	2016 року	2017 року	2016 року
1	Надзвичайні події		30	12				
2	Пошкодження ПС		1	1				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А	3/1		6		4	
		СІ/Інц						
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	2/1	1/0	2	1	1	
		СІ/Інц						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	2	63	41				
6	Всього				8	1	5	

* станом на 1 січня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у грудні 2017 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, сталося 4 інциденти під час виконання транспортних перевезень.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 2 події.

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

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 10.12.17 о 07:42 при виконанні рейсу АUI 185 за маршрутом Бориспіль-Рига на літаку Е-190, авіакомпанії «МАУ», з причини збою у роботі комп'ютера, КПС прийняв рішення про повернення ПС з виконавчого старту на місце стоянки. Для виконання рейсу відбулася заміна борту на ПС В-738 UR-PSS. Несправності в роботі комп'ютера літака Е-190 були усунені.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

1.1.2. 13.12.17 о 18:15 при виконанні рейсу за маршрутом Жуляни-Запоріжжя на літаку Ан-24РВ UR-BXC, авіакомпанії «Мотор Січ», після виходу двигунів на злітний режим та початку руху екіпаж звернув увагу на різницю показників комбінованого показчика швидкості (КПШ 730/1100) командира та другого пілота. Різниця швидкості в показаннях приборів складала 50 км/год. На швидкості

110 км/год КПС прийняв рішення про припинення злету та в штатному режимі повернувся на місце стоянки аеропорту Жуляни.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

1.1.3. 22.12.17 о 07:06 при виконанні рейсу АUI 374 за маршрутом Дубай-Бориспіль на літаку В-738, авіакомпанії «МАУ», стався вимушений відхід на друге коло у зв'язку із зайнятістю ЗПС (викочування за межі РД А5 літака В-737 EW-336РА, авіакомпанії «БелАвіа»).

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

1.1.4. 28.12.17 о 13:22 при виконанні рейсу ВAY 1208 за маршрутом Кіттіля (Фінляндія) - Харків на літаку MD-83 UR-COC, авіакомпанії «БРАВО», при заходженні на посадку на ЗПС 07, на висоті 2000 футів екіпаж доповів про відхід на друге коло з відстані 4,9 милі від KHR VOR з причини відсутності індикації випуску правої опори шасі. Після виконання повторного заходу і доповіді екіпажу про наявність індикації випуску всіх опор шасі, о 13:39 виконана благополучна посадка в аеропорту Харків на ЗПС 07.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

2. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 22.12.17 о 07:02 при виконанні рейсу BRU 843 за маршрутом Мінськ-Бориспіль на літаку В-737 EW-336РА, авіакомпанії «БелАвіа», після посадки на ЗПС 18Л та звільнення ЗПС по РД А5 сталося викочування літака за межі РД А5 ліворуч на ґрунт передньою та лівою основною опорою шасі. Права основна опора шасі залишилася на бетоні РД А5. Під час викочування літака був пошкоджений бічний вогонь РД А5. Повітряне судно пошкоджень не отримало.

Розслідування інциденту делеговано авіаційним властям Білорусі.

2.1.2. 22.12.17 о 07:07 при виконанні пасажирського рейсу ВTI 400 за маршрутом Рига-Бориспіль на літаку DHC-8, авіакомпанії «Air Baltic» (Латвія), стався вимушений відхід на друге коло внаслідок зайнятості ЗПС (викочування за межі РД А5 літака В-737 EW-336РА, авіакомпанії «Бел-Авіа»).

Розслідування інциденту Національним бюро не проводилося.

3. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

3.1. КАТАСТРОФИ

3.1.1. 11.09.2017 о 08:05 (Київський час) при виконанні авіаційно-хімічних робіт в районі села Охоче, Нововодолазького району, Харківської області, на літаку НАРП-1 UR-WWA, після злету ПС з МК-130°, при виконанні лівого розвороту для польоту на поле, що оброблялося, літак зіткнувся лівою консоллю крила з землею з подальшим ударом об землю повітряним гвинтом, розворотом на 100° та впав на фюзеляж. При зіткненні літака з землею КПС отримав значні тілесні ушкодження та помер у лікарні 12.09.2017. ПС зазнало значних пошкоджень та частково згоріло.



Згідно з висновком комісії з розслідування причиною катастрофи літака НАРП-1 UR-WWA, який експлуатувався приватною особою стало звалювання літака у лівий штопор та зіткнення з землею, що призвело до тілесних ушкоджень із смертельним наслідком для пілота.

Причиною звалювання літака у штопор, стало перевищення пілотом обмежень кута крену під час виконання АХР та максимально допустимої злітної ваги літака, що встановлені КЛЕ НАРП-1, втрата швидкості літака через неправильні дії КПС при виконанні першого розвороту на злеті.

На виникнення катастрофи вплинули наступні негативні фактори:

- невідповідність пілота;
- невідповідність літака;
- самостійна зміна типової конструкції крила літака (відсутність тканевої герметизуючої стрічки, яка герметизує щілину між крилом та закрилком і покращує аеродинаміку крила в цілому, згідно до креслення Т-75.006-20-000А, позиція 83. Тканина «500» розміром 150x2990, що приєднується до крила та закрилку клеєм 88НП);
- самостійна заміна баку для хімікатів, передбаченого типовою конструкцією на бак не типової конструкції (в кабіні пілота, з можливістю його скидання в аварійній ситуації).

Супутніми факторами є:

- виконання польоту без будь-яких дозвільних документів, що регламентують виконання польотів;
- залучення до виконання авіаційно-хімічних робіт власниками сільгоспідприємств повітряних суден та пілотів, що не мають відповідної підготовки та допуску до виконання АХР в сільському господарстві, порушення вимог Закону України «Про пестициди і агрохімікати», введеного в дію Постановою ВР №87/95-ВР від 02.03.1995 (із змінами, внесеними згідно із Законом №1628-IV від 18.03.2004) та «Правил безпеки

праці під час виконання авіаційно-хімічних робіт», затверджених наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 06.06.2008 №129 та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 липня 2008р. за №697/15388;

- недостатній контроль Головного управління Держспоживслужби в Харківській області за організацією та виконанням авіаційно-хімічних робіт в господарствах регіону.

Фактор: людський(екіпаж).

Категорія: LOC-1.



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



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:

- Отримання необхідних бортових документів з метою експлуатації ПС;
- Отримання необхідної фахової підготовки та свідоцтва льотного персоналу;
- Отримання необхідної фахової підготовки до технічного обслуговування;
- Порядку організації польотів ПС;
- Порядку використання повітряного простору України;
- Порядку зміни типової конструкції ПС тільки з дозволу підприємства виробника та Державіаслужби України;
- Посилення контролю територіальними управліннями Держспоживслужби України за організацією та виконання сільгоспвиробниками авіаційно-хімічних робіт в господарствах регіону з прийняттям дієвих заходів до керівників господарств, які допускають порушення діючих нормативних документів в галузі захисту навколишнього середовища та здоров'я населення під час використання для виконання авіаційно-хімічних робіт не сертифікованих повітряних суден та пілотів.

3.2 СЕРЬОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

3.2.1. 01.09.2017 о 08:21 при виконанні рейсу АУІ 087 за маршрутом Бориспіль-Запоріжжя на літаку Emb-145 UR-DNF, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час виконання посадки на аеродромі призначення на ЗПС 02, літак викотився за межі порогу ЗПС 02 вліво та зупинився на відстані приблизно 8 м від порогу та 40 м від осі ЗПС 02 на ґрунті праворуч РД-14.



Внаслідок події літак отримав незначне пошкодження допоміжної ступки правої основної опори шасі та пошкодження трьох шин гальмівних коліс. Ніхто з пасажирів та членів екіпажу не постраждав.

Згідно з висновком комісії з розслідуванням, причиною серйозного інциденту – викочування за межі ЗПС літака Emb-145 UR-DNF авіакомпанії «Роза Вітрів», що стався 01.09.2017 року на аеродромі Запоріжжя при виконанні рейсу АУІ 087 за маршрутом Бориспіль-Запоріжжя, стало:

Професійно необґрунтоване рішення КПС при проведенні передпосадкової підготовки про виконання посадки на аеродромі Запоріжжя з закрилками випущеними на 22° замість 45° і:

- при неефективному гальмуванні ПС (до залишку ЗПС 700м);
- та використанні заборонених керівництвом Embraer-145 дій по випуску закрилків на 45° в процесі пробігу та використання аварійного гальмування.

Через:

- не одержання екіпажем від органів ОНР Дніпропетровськ о 07:54:31 UTC та Запоріжжя о 08:12:25 UTC інформації щодо стану ЗПС на аеродромі Запоріжжя, яка була включена у зведення METAR за 07:00 та 08:00;
- екіпаж не запросив цю інформацію у органів ОНР Дніпропетровського РДЦ та АДВ Запоріжжя, для подальшого аналізу цієї інформації (ЗПС була забрудненою) та проведення розрахунків щодо: довжини посадкової дистанції для положення закрилків 22°, яка дорівнювала 2647м при наявній довжині ЗПС 2500м, а для закрилків 45° посадкова дистанція становила 2355м;
- льотний диспетчер усно не довів КПС важливу експлуатаційну інформацію щодо стану ЗПС на аеродромі Запоріжжя.

Внаслідок:

недоліків в організації льотної роботи в авіакомпанії «Роза Вітрів», стосовно підготовки екіпажу до посадки повітряного судна Emb-145, при фактичному стані злітно-посадкової смуги (ЗПС забруднена), довжина наявної посадкової дистанції близька до розрахованої екіпажем довжини необхідної посадкової дистанції.

Фактор: людський (екіпаж, диспетчер ОНР).

Категорія: RE.



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



Рекомендації:



Державіаслужбі України:

- Розробити Авіаційні правила України стосовно організації аеродромного забезпечення на підставі вимог Повітряного кодексу України та на заміну НАС ГА-86 (дана рекомендація була надана комісією НБРЦА за результатами розслідування серйозного інциденту з ПС Б-737, що мав місце на аеродромі Київ (Жуляни) 16.01.2016).
- Надати роз'яснення персоналу аеропортів/аеродромів, відповідальному за кодування інформації про стан ЗПС для подальшого включення її до складу зведень METAR, щодо застосування кодової таблиці 0919, яка характеризує ступінь забруднення ЗПС та використовується для кодування інформації про стан ЗПС відповідно до спільного наказу Міністерства охорони навколишнього природного середовища України та Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 04.11.2004р. № 428/155, зареєстрованого у Мін'юсті 25.11.2004р. за № 1498/10097 «Про застосування на території України міжнародних метеорологічних кодів Всесвітньої метеорологічної організації (ВМО) FM 15-XII METAR, FM 16-XII SPECI, FM 51-XII TAF» у випадках, коли ЗПС покрита водою.
- У нормативно-правових актах щодо аеродромного забезпечення польотів встановити вимоги стосовно програми підвищення рівня кваліфікації співробітників, що забезпечують експлуатацію та технічне обслуговування аеродромів, як це передбачено п. 3D.2 Doc 9774 ICAO «Руководство по сертификации аэродромов» та вимоги щодо періодичності проходження персоналом такої підготовки.
- Рекомендувати авіакомпаніям організувати повторне вивчення з льотним складом особливостей виконання посадки на забруднені (вкриті водою) ЗПС та виконання розрахунків необхідних дистанцій посадок та порівнювати їх на відповідність з наявними дистанціями посадок на аеродромах, що експлуатуються авіакомпаніями.
- Рекомендувати органам ОНР, які надають обслуговування на аеродромах, де відсутнє мовлення ATIS та канали метеоінформації, надавати інформацію про стан ЗПС кожному ПС.
- Сприяти усуненню недоліків стосовно аеродромного забезпечення польотів та аеронавігаційної інформації по аеродрому Запоріжжя, описаних у розділі 3.3 «Недоліки, виявлені під час розслідування» даного звіту.
- Пункт 6.3.4 Правил надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху привести у відповідність до пункту 11.4.3.4.2 Doc

4444 ІСАО в частині термінології, що характеризує наявність води на ЗПС.

- У нормативно-правових актах у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів встановити вимоги щодо подачі сигналу «Тривога» при виникненні інцидентів (серйозних інцидентів) та терміну подачі такого сигналу органом ОПР.

□ КП «Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»:

- Керуватися вимогами статті 4 Закону України «Про професійний розвиток працівників» від 12.01.2012р. № 4312-VI, у частині забезпечення підвищення кваліфікації працівників аеродромної служби.
- Фахівцям аеродромної служби під час передачі інформації про стан ЗПС на АМСЦ та диспетчеру АДВ для включення її до складу METAR та передачі на борт ПС, не допускати розбіжностей у описанні ступеню та товщини відкладень на ЗПС відкритим текстом та у закодованому вигляді.
- З метою недопущення неточностей та помилок під час включення інформації про стан ЗПС до складу регулярних авіаційних метеорологічних зведень METAR, начальнику аеродромної служби провести із особовим складом повторне вивчення вимог спільного наказу Міністерства охорони навколишнього природного середовища України та Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 04.11.2004р. № 428/155, зареєстрованого у Мін'юсті 25.11.2004р. за № 1498/10097 «Про застосування на території України міжнародних метеорологічних кодів Всесвітньої метеорологічної організації (ВМО) FM 15-XII METAR, FM 16-XII SPECI, FM 51-XII TAF», відповідних кодових таблиць та наказу Державіаслужби від 09.03.2017р. № 166 та зареєстрованого у Мін'юсті 05.09.2017р. за № 1092/30960 про затвердження Авіаційних правил України «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».
- У Технології взаємодії служб забезпечення польотів при проведенні робіт на робочій площі аеродрому:
 - визначити конкретну відповідальну особу аеродромної служби за кодування та передачу до органу ОПР інформації про стан ЗПС;
 - описати процедуру кодування стану ЗПС із посиланням на актуальні нормативно-правові акти.

□ ДП ОПР «Украерорух»:

- З метою сприяння проведенню якісної передпосадкової підготовки екіпажів ПС, що прибувають на аеродроми, на яких відсутня передача даних каналами ATIS, рекомендувати диспетчерам ОПР

надавати кожному ПС інформацію щодо стану аеродрому, крім випадків, коли достовірно відомо, що екіпажі таку інформацію вже отримали з інших джерел.

- Переглянути розділ 6.9 Робочої інструкції Дніпропетровського РДЦ з метою доповнення пунктами в частині надання інформації про стан робочих площ аеродрому, коли вони покриті снігом, льодом або значним шаром води відповідно до вимог розділу 4.7 Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України.
- З метою удосконалення якості надання інформації екіпажам ПС про наявність води на ЗПС, Робочу інструкцію АДВ Запоріжжя доповнити термінами, що використовуються для передачі такої інформації, згідно з пунктом 6.3.4 Правил надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху.

□ **ТОВ «Авіаційна компанія «Роза вітрів»:**

- З метою зниження вірогідності проявлення явища аквапланування під час посадок ПС Emb145 EU/EP на забруднені ЗПС розглянути доцільність введення обмеження мінімально допустимої глибини протектора пневматика 1 мм.
- Під час формування екіпажу брати до уваги досвід та практичну підготовку КПС та другого пілота.
- Провести навчання з льотним складом авіакомпанії щодо:
 - розрахунку необхідної дистанції посадки для різних станів ЗПС, приділивши особливу увагу посадкам на забруднену ЗПС;
 - особливостей виконання посадки на ЗПС, покриті водою;
 - розкодування інформації про стан ЗПС, що міститься у зведеннях METAR.
- Зобов'язати льотні екіпажі авіакомпанії проводити передпольотну та передпосадкову підготовки у повному обсязі відповідно до вимог ОМ-В.
- Передбачити у Керівництві із забезпечення польотів вимоги стосовно надання екіпажу (під час передпольотного брифінгу) інформації про стан ЗПС виключно у розкодованому вигляді.

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 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 у відповідності до ст. 119 ПКУ. Про виконання заходів з попередження авіаційних подій надати інформацію до НБРЦА.

4.1.3. 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