



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

Управління попередження  
авіаційних подій

05.02.2014 № 3.1-26

Державіаслужбі України,  
Суб'єктам авіаційної  
діяльності

**ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ**

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у грудні 2013 року

*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Грудень 2013 року	2013 рік <sup>1</sup>	2012 рік <sup>1</sup>	Загинуло		Травмовано	
					2013 рік	2012 рік	2013 рік	2012 рік
<b>I</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень</b>							
1.1	Катастрофи		1		5		8	
1.2	Аварії		2					
1.3	Серйозні інциденти		1	5				
1.4	Інциденти <sup>3</sup>	6	87	107				
<b>II</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП</b>							
2.1	Катастрофи			1		5		15
2.2	Аварії		3	1			5	
2.3	Серйозні інциденти		1					
2.4	Інциденти <sup>3</sup>		5	4				
<b>III</b>	<b>Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України<sup>2</sup></b>							
3.1	Катастрофи		1	1	5	5	8	15
3.2	Аварії		5	1			5	
3.3	Серйозні інциденти		2	5				
3.4	Інциденти <sup>3</sup>	6	94	111				
3.5	Всього	6	102	118	5	5	13	15

<sup>1</sup> станом на 1 січня 2014 року

<sup>2</sup> крім ПС авіації загального призначення (АЗП)

<sup>3</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*			
		грудень 2013 року	2013 рік	2012 рік	Загинуло		Травмовано	
					2013 року	2012 року	2013 року	2012 року
1	Надзвичайні події	1	2					
2	Пошкодження ПС		8	9				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А	1/2	1/3	1	3	2	2
		СІ/Інци	2/3	1/6				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	6/3	8/0	8	12	2	
		СІ/Інци						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	9	129	54				
6	<b>Всього</b>				9	15	5	2

\* станом на 1 січня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у грудні 2013 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 6 інцидентів при виконанні транспортних перевезень та 1 надзвичайна подія при виконанні авіаційних робіт. Крім того, у грудні 2013 р. було зареєстровано 5 порушень порядку використання повітряного простору України.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 9 інцидентів.

## ПОДІЇ З ПС ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

### 1. ІНЦИДЕНТИ

**1.1. 07.12.2013** о 15:51 при виконанні рейсу WAU 6782 за маршрутом Бергамо-Львів на літаку А-320 UR-WUC авіакомпанії «Візз Ейр Україна», після посадки та зарулювання на стоянку, під час висадки пасажирів сталося зіткнення спецавтомобіля наземного обслуговування для висадки інвалідів (амбуліфт) з літаком. Внаслідок зіткнення було пошкоджено обшивку ПС з порушенням герметичності салону в районі передніх правих дверей та дах з габаритними ліхтарями амбуліфта над передньою висувною площадкою.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що керування під'їздом амбуліфта виконував фахівець служби організації пасажирських перевезень, який не мав допуску та посвідчення на керування під'їздом, у зв'язку з чим не міг бути відповідальним за надання водію амбуліфта дозволу на під'їзд до ПС чи керування під'їздом. На момент події, в аеропорту Львів спостерігалось випадіння снігу. Комісія виявила, що підлога та педалі амбуліфта не були шорсткими. Налипання снігу на взуття водія у поєднанні з металевим покриттям

педалей та підлоги кабіни водія амбуліфта мали вплив на розвиток ситуації, що призвела до інциденту. Разом з цим, комісія виявила за допомогою наявних відеоматеріалів, що водій амбуліфта не встиг зафіксувати зупинку спецавтомобіля та забезпечити його нерухомих стан. Відповідно до керівництва з експлуатації амбуліфта, з метою стабілізації його на поверхні, конструкцією передбачено використання аутригерів – висувних опор, що розташовані біля коліс автомобіля. Однак, водій замість аутригерів використав опорні колодки, чим порушив вимоги керівництва з експлуатації амбуліфта.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (пошкодження несилкових елементів ПС з порушенням герметичності гермокабіни) стало зіткнення спецавтомобіля (амбуліфта) з літаком внаслідок неконтрольованого процесу під'їзду і керування під'їздом спецавтотранспорту до ПС на стоянці при організації обслуговування ПС та нездатності водія амбуліфта зафіксувати зупинку спецавтомобіля при під'їзді до нерухомого ПС на стоянці.

**Фактор:** людський (наземне обслуговування), організаційний.



#### **Рекомендації:**

##### **Керівникам аеропортів України:**

- обставини та причини інциденту довести до співробітників наземних служб аеропортів, які безпосередньо здійснюють обслуговування ПС, з повторним вивченням положень Керівництва з організації руху повітряних суден, спецавтотранспорту й засобів механізації на аеродромах цивільної авіації (Наказ Міністра цивільної авіації СРСР від 03.07.1986р. №150) щодо організації робіт та правил під'їзду (від'їзду) спецавтотранспорту до повітряних суден при технічному та комерційному обслуговуванні;
- провести позачерговий огляд спецавтотранспорту й засобів механізації, які використовуються при обслуговуванні ПС та адаптувати їх до використання в зимовий період (застосування гумових поверхонь в кабінах та гумових накладок на педалі);
- посилити контроль за організацією та виконанням процедур наземного (технічного та комерційного) обслуговування ПС;
- довести до співробітників служб аеропорту, які обслуговують рейси авіакомпанії «Візз Ейр» особливості обслуговування ПС згідно з Правилами наземного обслуговування АК «Візз Ейр».

##### **Керівнику ТОВ «Візз Ейр Україна»**

- обставини та причини інциденту врахувати при організації наземного обслуговування ПС авіакомпанії поза базовими аеропортами.

**1.2. 07.12.2013** о 14:45 при виконанні рейсу WAU 7013 за маршрутом Донецьк-Бергамо (Італія) на літаку А-320 UR-WUB АК «Візз Ейр Україна», після зльоту на ешелоні 130 відбулася небезпечна вібрація правого двигуна ПС. КПС прийняв рішення про повернення ПС в аеропорт вильоту. Посадку було виконано благополучно. Під час післяпольотного огляду ПС на стоянці було виявлено пошкодження двох лопаток вентилятора двигуна №2. Під час огляду ЗПС були знайдені рештки птаха (сови).

Під час проведення розслідування, комісія за результатами розшифровки ЗОК та свідченнями екіпажу виявила, що одразу після відриву літака від ЗПС, екіпаж відчув наявність незвичного шуму та вібрацію, а вже через 4 секунди після початку вібрації двигуна, з'явилося попередження про перевищення максимальної експлуатаційної вібрації двигуна № 2. Ще через 2 секунди, спрацювала пульсуюча індикація «VIB N1 – 9.0», що вказувало про підвищення вібрації до максимальної – 9 одиниць.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало зіткнення ПС з птахом, яке призвело до пошкодження двох лопаток вентилятора правого двигуна. Внаслідок пошкодження лопаток двигуна, рівень його вібрації перевищив максимальне експлуатаційне значення, що призвело до необхідності повернення в аеропорт вильоту.

**Фактор:** середовище (орнітологія)



**Рекомендації:**

**Державіаслужбі України:**

- провести позапланову перевірку якості впровадження КП МА «Донецьк» системи управління ризиками зіткнення повітряних суден з птахами у зоні аеродрому та оцінити дієвість виконання заходів за результатами наданих рекомендацій комісіями Державіаслужби під час позапланових перевірок КП МА «Донецьк», що проводились 15.08.2013р. та 23.09.2013р.

**1.3. 14.12.2014** о 10:48 при виконанні тренувального польоту за маршрутом Ужгород - ЗПМ «Підгірці» (Київська обл.) на вертольоті BELL-429 ТОВ «Глобал Ейр Компані», після зльоту, під час польоту на маршруті, КПС прийняв рішення повернутися на аеродром вильоту у зв'язку з погіршенням метеорологічних умов.

Комісія з розслідування не створювалась.

**Фактор:** середовище

**1.4. 28.12.2013** о 21:58 при виконанні рейсу ADB1428 Мідлендс (Великобританія) – Дакар (Сенегал) на літаку Ан-124-100 UR-82073 авіакомпанії «Антонов», після зльоту сталося автоматичне вимкнення двигуна №3 зі спрацюванням сигналізації «Помпаж». КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Розслідування інциденту виконує авіакомпанія «Антонов» під наглядом НБРЦА.

**1.5. 28.12.2013** о 12:00 при виконанні рейсу MEM 4030 за маршрутом Жуляни – Акаба (Йорданія) на літаку Ан-26 UR-BAВ авіакомпанії «Меридіан», диспетчер ОПР повідомив екіпаж про невідповідність показників значення рівня польоту, що надходить від бортового відповідача значенню фактично зайнятого рівня. Радіолокаційний відповідач вказував висоту на 2000 футів нижче фактичної. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісія виявила виникнення перемінного контакту підключення електричного ланцюга від потенціометра висотоміра ВЕМ-72 до апаратури СОМ-64 (бортовий відповідач). Дефект на землі не був виявлений, а проявився в польоті через вібрацію ПС.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стала відмова літакового відповідача «СОМ-64» внаслідок перемінного контакту в електропроводі електричного ланцюга на ділянці від потенціометру висотоміра ВЕМ-72 до апаратури СОМ-64. Причина виникнення перемінного контакту комісією не встановлена.

**Фактор:** технічний.



**Рекомендації:**

**Інженерно-технічній службі ТОВ «Меридіан»:**

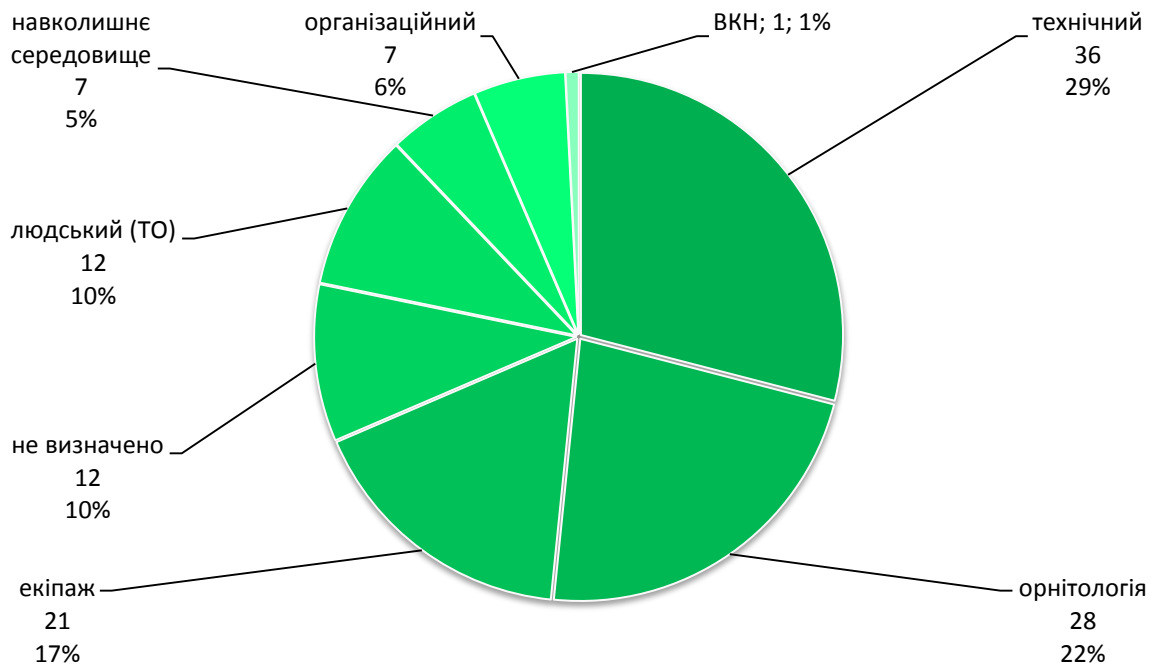
- здійснити перевірку функціонування радіолокаційного відповідача СОМ-64 на всьому парку Ан-26 авіакомпанії при проведенні найближчого ТО (форма Б);
- комісіям з розслідування в опрацюванні ЗОК дотримуватися вимог ПРАПУ-2005 (Додаток 4, Ф1) та Додатку 13 ІКАО (Глава 5).

**1.6. 29.12.2013** о 10:00 при виконанні рейсу ANR 8511 за маршрутом Вінниця – Тернопіль на літаку SAAB-340A UR-YAB АК «Ян-Ейр», в польоті відбулося різке погіршення метеорологічних умов на аеродромі прибуття, у зв'язку з чим КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Комісія з розслідування інциденту не створювалась.

**Фактор:** середовище

## 2. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО АП ТА ІНЦИДЕНТАХ



## 3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

**3.1. 03.12.2013** о 12:57 за інформацією, що надійшла від командного пункту ПС ЗС України, в районі с. Герасимівка, Луганської області на висоті 100 м спостерігався політ ПС типу Ан-2 жовтого кольору в напрямку державного кордону з РФ (н.п. Можайка, РФ). Інформування відповідних органів управління об'єднаної цивільно-військової системи ОПП, отримання дозволу ГШ ЗСУ та погодження з адміністрацією Державної прикордонної служби України за встановленим порядком не здійснювалися.

**3.2. 18.12.2013** за повідомленням керівника польотів львівського РДЦ користувачем повітряного простору було подано заявку на використання повітряного простору з часом вильоту згідно FPL 10:30, 11:15, 10:55, 10:45, 11:25 на 5 вертольотах Mi-24 UR-36827, UR-60602, UR-36823, UR-41541, UR-60601 ВПС України за маршрутом н.п. Козлін – н.п. Броди. Фактично, виліт ПС відбувся раніше запланованого часу без погодження з відповідними органами, чим були порушені вимоги Положення про використання повітряного простору України.

**3.3. 19.12.2013** о 15:26 від командного пункту ПС ЗС України отримано інформацію про візуальне спостереження мотопараплану червоно-синього кольору на відстані 1000 метрів південно-західніше позиції ВЧ А0879 на висоті до 200 метрів курсом 160°. За даними штурмана військового сектору сімферопольського РДЦ в даному районі польотів мотопарапланів та ПС в класі G не планувалось, заявок на використання повітряного простору у цьому районі не надходило.

**3.4. 23.12.2013** о 09:42 від командного пункту ПС ЗС України надійшла інформація, про візуальне спостереження польоту двох парапланів в районі плато Ласпі (мис Сарич) на висоті до 1000 метрів. За даними старшого штурмана військового сектору сімферопольського РДЦ в даному районі польотів парапланів та ПС в класі G не планувалось, заявок на використання повітряного простору України не надходило.

**3.5. 25.12.2013** о 10:27 відбувся несанкціонований політ літака Л-39 реєстраційний номер 91302 за маршрутом Одеса-Васильків. Переліт ПС було заплановано на 07:00. О 07:00 літак виліт не виконав, а повідомлення про перенесення часу вильоту не подавалось. Фактично повітряне судно вилетіло о 10:27. Таким чином були порушені вимоги Положення про використання повітряного простору України.

#### **4. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС**

**4.1. 03.12.2013** о 01:34 при виконанні рейсу BAW15 на літаку B-777 АК «British Airways» та рейсу AFR225 на літаку B-777 АК «Air France» у Сімферопольському диспетчерському районі, сектор 2, в районі точки «OLENA», екіпаж літака рейсу AFR225 на ешелоні FL 340 доповів про спрацювання системи TCAS в режимі RA та перехід у набір висоти. Екіпаж ПС рейсу BAW15 на ешелоні FL 330 також доповів про спрацювання системи TCAS у режимі RA. Через декілька секунд екіпаж ПС рейсу AFR225 доповів про повернення на ешелон польоту FL 340.

**4.2. 10.12.2013** о 07:10 при виконанні рейсу BCS 917 за маршрутом Катовіце – Бориспіль на літаку B-757 D-ALEN авіакомпанії «European Air Transport» (Німеччина) під час заходження на посадку на ЗПС-36П на висоті 300 футів сталося зіткнення ПС з птахом. На післяпольотному огляді було виявлено сліди від зіткнення (залишки крові та пір'я на правій частині крила та вм'ятина розміром 150x50 мм, глибиною до 5 мм).

Згідно з п. 7.1.14. ПРАПІУ комісія з розслідування не створювалась.

**Фактор:** середовище (орнітологія).

**4.3. 11.12.2013** о 13:20 при виконанні рейсу GLP166 Сімферополь - Домодедово на літаку B-737-400 VP-BTA АК «Глобус» (РФ), під час розбігу на швидкості 20 вузлів спрацювала сигналізація «до зльоту не готовий», КПС прийняв рішення припинити зліт та зарулив на місце стоянки.

Розслідування інциденту делеговано авіаційним властям РФ.

**4.4. 11.12.2013** о 18:15 під час обслуговування рейсу WU 6131 за маршрутом Жуляни - Бергамо на літаку A-320 HA-LPE АК «Візз Ейр» (Угорщина) служба наземного хендлінгу пошкодила трапом пасажирські двері ПС. Після перевірки вм'ятини, інженерно-технічним персоналом зроблено висновок, що її розміри не виходять за межі допуску.

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

**4.5. 13.12.2013** о 01:04 при виконанні рейсу AFL1809 за маршрутом Одеса – Шеремет'єво на літаку SU-95 RA-89004 авіакомпанії «Аерофлот», під час розбігу для виконання зльоту, на швидкості 50-60 вузлів, спрацював центральний сигнальний вогонь «до зльоту не готовий» (зі слів КПС короткочасно). КПС прийняв рішення перервати зліт та повернув ПС на стоянку.

Розслідування інциденту делеговано авіаційним властям РФ.

**4.6. 16.12.2013** о 09:05 при виконанні рейсу UTA 793 за маршрутом Внуково – Львів на літаку B-737 VQ-VJT авіакомпанії «ЮТейр» (РФ) під час післяпольотного огляду знайдені сліди зіткнення ПС з птахом (невелика кількість пір'я на кінцевій частині лопаток ВНА лівого двигуна). Під час огляду ЗПС залишків птаха виявлено не було.

Згідно з пунктом ПРАПУ 7.1.14. розслідування інциденту не проводиться.

**Фактор:** середовище (орнітологія).

**4.7. 28.12.2013** о 16:29 при виконанні рейсу EPZAJ Донецьк – Тегеран на літаку A-320 EP-ZAJ авіакомпанії «Zagros Airlines» (Іран), під час зльоту та прибирання шасі не спрацювала сигналізація зачиненого положення передньої опори шасі. КПС прийняв рішення повернутися на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

**4.8. 29.12.2013** о 16:20 при виконанні рейсу TSO-202 Жуляни – Внуково на літаку B-737-800 EI-RWJ авіакомпанії «Трансаеро» (РФ), після зльоту, на етапі набору заданого рівня, під час перебування на висоті 7000 футів старший бортпровідник доповів екіпажу про виникнення шуму в районі пасажирських дверей L1. Система індикації положення дверей вказувала, що двері зачинені, в той час коли між дверима та фюзеляжем ПС виник зазор. КПС прийняв рішення припинити набір висоти на висоті 10 000 футів та повернувся на аеродром вильоту. Причиною виникнення шуму в районі дверей L1 став зазор, який виник внаслідок некоректного зачинення дверей.

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

**4.9. 31.12.2013** о 12:50 при виконанні рейсу SNR-6938 за маршрутом Варшава – Жуляни на літаку SAAB-340A SP-KPZ авіакомпанії «Sprint Air» (Польща), після посадки та зарулювання на стоянку M19 екіпаж виявив задимлення правого двигуна ПС, про що повідомив диспетчера. На стоянку M19 прибув пожежний автомобіль аварійно-рятувальної команди. Під час огляду ПС було виявлено підтікання палива з лівого боку правого двигуна. Загоряння не відбулося.

Згідно з п. 7.2.8 ПРАПУ, ПС було допущене до подальшої експлуатації. Причина інциденту не встановлена.



## 5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

### НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

**5.1. 20.12.2013** о 13.20 при виконанні рейсу з метою евакуації персоналу ООН, у Південному Судані, з н.п. Акобо та н.п. Юай, на 3х вертольотах Мі-8МТВ-1 UR-CHE, UR-CDO, UR-HLA авіакомпанії «Українські вертольоти», після виконання посадки в н.п. Юай, екіпажі розпочали посадку пасажирів не вимикаючи двигуни. Під час посадки пасажирів, невідомі особи розпочали обстріл вертольотів. Ситуація змусила екіпажі припинити посадку та виконати екстрений зліт. В умовах обстрілу екіпаж вертольоту UR-HLA взяв на борт 16 пасажирів, а екіпаж вертольоту UR-CDO взяв на борт 5 пасажирів. При цьому вертоліт UR-CDO отримав пошкодження пілозахисного пристрою правого двигуна, лопаті несучого гвинта та лівого зовнішнього додаткового паливного баку. Після зльоту екіпаж ПС UR-CDO виявив падіння тиску масла лівого двигуна до 2 кг/см<sup>2</sup>, вимкнув лівий двигун та продовжив виконання польоту до н.п. Малакал. Вертоліт UR-CHE, що знаходився ближче інших до місця, звідки вівся обстріл був вимушений виконати зліт без пасажирів з метою збереження життя екіпажу та цілісності вертольоту. В результаті обстрілу на вертольоті UR-CHE було пробито розхідний паливний бак і скло кабіни екіпажу в двох місцях. Розпочався інтенсивний витік палива, внаслідок чого впав тиск мастила в головному редукторі, а температура редуктора збільшилась. Екіпаж прийняв рішення про виконання вимушеної посадки на підібрану з повітря площадку та був евакуйований з місця посадки вертольотом UR-HLA.

Згідно з висновком комісії, причиною надзвичайної події став акт незаконного втручання, здійснений групою осіб, особи яких не встановлені.



#### **Рекомендації:**

#### **□ ПрАТ авіакомпанії Українські Вертольоти:**

- провести позапланову інспекцію регіону виконання польотів з метою оцінки поточних ризиків, в процесі якої встановити зв'язок з відділом авіаційної безпеки місії для отримання щоденної інформації про зміну рівнів загроз при виконанні польотів в регіоні;
- виконати евакуацію вертольоту з місця вимушеної посадки та забезпечити льотну придатність ПС;
- враховуючи відповідальність командирів ПС за авіаційну безпеку під час виконання авіаційних робіт, провести з ними додаткове заняття про порядок дій за оцінкою рівнів загроз та оцінки ризиків при виконанні авіаційних робіт.

## **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. 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.

6.2. Державіаслужбі України:

6.2.1. За рекомендаціями, що зазначені у цьому Бюлетені та рекомендаціями комісії з розслідувань, розробити профілактичні заходи щодо забезпечення безпеки польотів.

6.2.2. 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.

6.3. 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