



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

Управління попередження  
авіаційних подій

20.01.2015 № 3.2.14-16

Державіаслужбі України,  
Суб'єктам авіаційної  
діяльності

**ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ**

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

*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Грудень 2014 року	2014 рік <sup>1</sup>	2013 рік <sup>1</sup>	Загинуло		Травмовано	
					2014 рік	2013 рік	2014 рік	2013 рік
<b>I</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень</b>							
1.1	Катастрофи		1	1	7	5		8
1.2	Аварії			2				
1.3	Серйозні інциденти	1	4	1				
1.4	Інциденти <sup>2</sup>	6	54	87				
<b>II</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП</b>							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії		1	3				5
2.3	Серйозні інциденти			1				
2.4	Інциденти		3	5				
<b>III</b>	<b>Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України<sup>2</sup></b>							
3.1	Катастрофи		1	1	7	5		8
3.2	Аварії		1	5				5
3.3	Серйозні інциденти	1	4	2				
3.4	Інциденти <sup>2</sup>	6	57	94				
3.5	<b>Всього</b>	<b>7</b>	<b>63</b>	<b>102</b>	<b>7</b>	<b>5</b>		<b>13</b>

<sup>1</sup> станом на 1 січня 2015 року

<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*			
			Грудень 2014 року	2014 рік	2013 рік	Загинуло		Травмовано	
						2014 року	2013 року	2014 року	2013 року
1	Надзвичайні події			1	2				
2	Пошкодження ПС			7	8				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А		0/1	1/2		1		2
		СІ/Інци		2/0	2/3				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А		5/1	6/3	5	8	1	2
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		2	44	129	298			
6	Всього					303	9	1	4

\* станом на 1 січня 2015 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у грудні 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, стався 1 серйозний інцидент та 6 інцидентів при виконанні транспортних перевезень.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 1 пошкодження ПС на землі та 1 інцидент.

## 1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

1. **29.12.2014** о 19:15 (тут та далі час в UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UDN 203 за маршрутом Дніпропетровськ – Львів на літаку E-145LR UR-DPB авіакомпанії «Дніпроавіа», Під час розбігу з курсом 83, ПС попало в сніговий намет з тенденцією розвороту та зниженням швидкості розбігу. КПС прийняв рішення перервати зліт. Після зупинки ПС було зроблено спробу розвернутися на 180 градусів для звільнення ЗПС. ПС вдруге попало в сніговий намет, у зв'язку з чим рух на власній тязі був неможливим. Було викликано буксир. В процесі очікування буксиру було запущено ДСУ та вимкнено двигуни. На дисплеї EICAS льотного екіпажу з'явилося повідомлення «Lavatory Smoke» та одночасно отримано повідомлення від кабінного екіпажу про наявність задимлення в салоні. Було здійснено аварійну висадку пасажирів. Після евакуації пасажирів виконано внутрішній та зовнішній огляд салону. Осередків займання виявлено не було.

Розслідування серйозного інциденту проводить комісія НБРЦА.

## 2. ІНЦИДЕНТИ

**2.1. 01.12.2014** о 9:51 при виконанні рейсу UDN 203 за маршрутом Дніпропетровськ – Львів на літаку E-145 UR-DNP авіакомпанії «Дніпроавіа», після посадки та звільнення ЗПС, екіпаж почув хлопок та побачив розтріскування лобового скла зі сторони КПС.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що ПС експлуатувалося з відкритим ДМІ – відшарування лицьового шару від основного шару лобового скла від 05.06.2014 р.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало розтріскування лівого лобового скла. Причиною розтріскування скла стало його попереднє розшарування.

**Фактор:** технічний



**Рекомендації:**

**Керівництву АК «Дніпроавіа»:**

- Посилити контроль за розвитком процесу розшарування скла в період дії статусу відкладеного дефекту ДМІ та ввести процедуру щоденного вимірювання зони розшарування і занесення даних у таблицю. Інженерній службі проводити щоденний аналіз на предмет збільшення розшарування;
- технічному складу КІТЗ повторно вивчити обмеження при експлуатації скла з розшаруванням;
- звернути увагу на правильність класифікації подій згідно з ПРАППУ-2005;
- звернутися до розробника ПС з проханням розглянути питання щодо доцільності перегляду мінімальних календарних строків усунення відкладеного дефекту розшарування силового лобового скла між ТО (C-check) в умовах неінтенсивної експлуатації.

**2.2. 02.12.2014** о 8:35 при виконанні рейсу місії ООН UNMISS за маршрутом Малакал – Ренк (Південний Судан) на вертольоті Мі-8МТВ1 UR-HLA авіакомпанії «Українські Вертольоти», під час зависання на висоті 20 метрів екіпаж почув скрегіт у верхній частині вертольоту. Після виконання посадки на майданчику, під час огляду на землі було виявлено пошкодження лопаток турбіни лівого двигуна. Інших пошкоджень виявлено не було.

Інформацію про подію направлено до Республіки Південний Судан.

**2.3. 05.12.2014** о 18:58 при виконанні рейсу MSI 316 Москва – Запоріжжя на літаку Ан-140 UR-14005 авіакомпанії «Мотор Січ», в польоті висвітилося табло «Отказ РЭД» двигуна і повітряного гвинта №1 та спрацювало табло «Стружка в масле». Через 2 хвилини сталася повна відмова двигуна №1. Посадку в аеропорту Харків було виконано благополучно.

Розслідування інциденту проводить комісія НБРЦА.

**2.4. 09.12.2014** о 10:22 при виконанні рейсу АUI 807 за маршрутом Бориспіль – Прага на літаку В-737 UR-GBD авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», під час польоту на ешелоні FL360 сталося розтріскування зовнішнього лобового скла другого пілота. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту, посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що у ПС існував дефект з розшарування скла R1 другого пілота, який було відмічено Листом технічного рішення DDA#120174/15 «Control cabin window 1R has delamination in onboard upper corner APPR 0.5x1.7 INH. Delamination in limit», зазначеним в AFML. Зазначений лист не інспектувався та не значився у змінному завданні на 09.12.2014. Первинне усунення дефекту було відкладено на 10 днів, а наступні два подовження перевищували цей термін, що суперечить пункту 1.8.3.12.1 SAME.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало розтріскування зовнішнього шару правого лобового скла протягом терміну дії відкладеного дефекту щодо його розшарування та дворазове подовження відкладеного дефекту на термін, що перевищує термін встановлений процедурою, яка зазначена в п.1.8.3.12.1 Керівництва з управління підтриманням льотної придатності (САМО) авіакомпанії «МАУ».

**Фактор:** технічний, організаційний (супутній)

 **Рекомендації:**

**Керівництву ПрАТ АК «Міжнародні авіалінії України»:**

- Організувати повторне вивчення з інженерно-технічним складом, що виконують лінійне та базове технічне обслуговування ПС, вимоги керівництва виробника Boeing 737CL АММ 56-11-00/601 щодо виконання перевірки стану вікон кабіни пілотів, терміналів, електричних компонентів, пошкоджень, розшарувань, тріщин, тощо та припустимих допусків до експлуатації;
- Вимагати від персоналу при оформленні Листів технічного рішення (DDA, Form MD-33), пов'язаних з певними лімітами згідно рекомендацій керівництв розробника, вказувати терміни їх періодичного контролю незалежно від наявності вимог щодо виконання цих робіт під час планового ТО;
- Вимагати та контролювати дотримання персоналом, що оформлює подовження Листів технічного рішення (DDA, Form MD-33) процедур та термінів, які викладені в САМО авіакомпанії.

**Керівництву дирекції управління підтримання льотної придатності:**

- внести зміни до Керівництва з управління підтримання льотної придатності (САМЕ) стосовно процедури відкриття і подовження Листів технічного рішення (DDA, Form MD-33), які пов'язані з певними лімітами згідно рекомендацій керівництв розробника, щодо зазначення терміну їх періодичного контролю незалежно від наявності вимог щодо виконання цих робіт під час планового ТО;
- надати в Льотний комплекс технічну інформацію про конструкцію,

зокрема товщини скління пілотської кабіни всіх типів ПС, що експлуатуються в авіакомпанії МАУ.

□ **Керівництву льотного комплексу:**

- забезпечити вивчення льотним складом пункту QRH NNC (Windows Damage) з використанням наданої технічної інформації про конструкцію, зокрема товщини скління пілотської кабіни всіх типів ПС, що експлуатуються в авіакомпанії МАУ.

□ **Державіаслужбі України:**

- розглянути питання про проведення позапланових перевірок організацій з підтримання льотної придатності українських авіакомпаній щодо дотримання порядку оформлення та обґрунтованості терміну та підстав на продовження відкладених дефектів відповідно до затверджених Державіаслужбою процедур.

**2.5. 12.12.2014** об 11:10 при виконанні рейсу за маршрутом Жуляни – Варна на вертольоті Мі-8МТВ UR-HLT авіакомпанії «Українські Вертольоти», під час польоту у складних метеорологічних умовах, через 2 години після вильоту спрацювала сигналізація про наявність стружки в маслі проміжного редуктора. КПС зменшив швидкість роботи двигунів та встановив швидкість 130-140 км/год та доповів екіпажеві про рішення виконати посадку на запасному аеродромі Одеса.

Під час проведення розслідування, комісія при огляді вертольоту виявила металічну стружку розмірами до 5 мм на магнітній пробці проміжного редуктора, що є ознакою внутрішнього руйнування в проміжному редукторі.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (вимушена посадка ПС) стало спрацювання сигналізації про небезпечний режим роботи проміжного редуктора у зв'язку з присутністю металевої стружки на магнітній пробці проміжного редуктора, що виникла внаслідок руйнування проміжного редуктора під час гарантійної експлуатації.

**Фактор:** технічне обслуговування (АРЗ)

 **Рекомендації:**

□ **Авіакомпаніям України, що експлуатують вертольоти Мі-8МТВ:**

- провести детальний розбір даного інциденту з льотним складом авіакомпанії;
- провести додаткові заняття з льотним складом по вивченню ознак несправностей редукторів в польоті і порядку дій екіпажів при цьому;
- авіакомпанії ПрАТ «Українські Вертольоти» провести дослідження для встановлення причин дострокового виходу з ладу проміжного редуктора;
- авіакомпаніям, які виконують польоти на вертольотах Мі-8МТВ

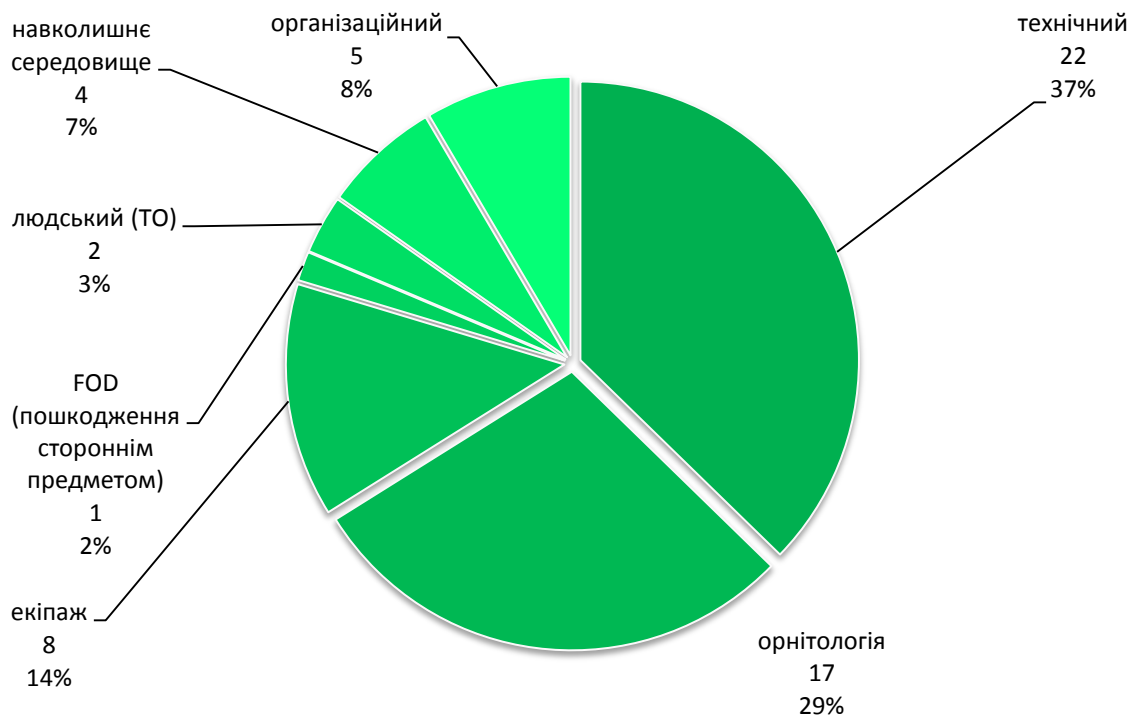
провести перевірку на всіх вертольотах якості магнітних носіїв магнітофонів МС-61.

**2.6. 22.12.2014** о 18:23 при виконанні рейсу АUI 33W за маршрутом Бориспіль – Львів на літаку B-737-800 UR-PSQ авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», під час огляду літака були виявлені сліди птаха на ВНА та роторі №1 двигуна №2. Пошкоджень виявлено не було.

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

**Фактор:** середовище (орнітологія)

### 3. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



### 4. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

**4.1. 19.09.2014** о 14:17 при виконанні приватного польоту на літаку Cessna A-150L UR-URS, яке виконувало політ за маршрутом ЗПМ «Кам'янка» (Дніпропетровськ) - ЗПМ «Чайка», ПС увійшло у контрольований повітряний простір СТР Жуляни без дозволу та плану польоту, виконуючи візуальне заходження на посадку на ЗПМ «Чайка», що призвело до порушення порядку використання повітряного простору.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що власник ПС в день порушення не пілотував літак, і знаходився в іншому місті. Сам власник також проінформував, що дозвіл на польоти на даному ПС мають ще дві особи, та надав їх контактні дані. Голова комісії встановив телефонний зв'язок з громадянином, що представився пілотом, але пілот відмовився від запрошення до зустрічі з комісією у зв'язку з великою зайнятістю, та надав електронну адресу для відповіді на запитання комісії. Після отримання листа з запитаннями від комісії, пілот

відмовився від надання відповідей та не пред'явив копію льотного свідоцтва, що вказує на можливість його відсутності у пілота.

За результатами ЗОК, комісія встановила наступний розвиток подій. Під час польоту о 14:05, диспетчер сектору ППО – Північ Київського РДЦ запитав у екіпажу ПС, чи буде він входити до СТР аеродрому Жуляни, на що екіпаж відповів, що входити до СТР аеродрому він не буде, виконуючи політ на висоті 200 метрів, та входити до зони ЗПМ «Чайка» із заходу. О 14:06 диспетчер сектору ППО – Північ передав екіпажеві ПС прохання диспетчера Вишки-Жуляни, щоб він відпрацював з Вишкою АДВ Київ (Жуляни). Вийшовши на зв'язок з диспетчером АДВ Київ (Жуляни), диспетчер запитав пілота про наявність у нього плану польоту, на що пілот відповів, що для виконання польоту на ЗПМ «Чайка», план польоту подавати не потрібно, треба лише проінформувати ПВО. Диспетчер УПР доповів КП АДВ отриману інформацію, та за його вказівкою заборонив пілоту ПС UR-URS вхід до контрольованої диспетчерської зони аеродрому Жуляни. О 14:13 ПС UR-URS перебувало на межі СТР аеродрому Жуляни з тенденцією входження літака в СТР аеродрому. О 14:14 диспетчер дав команду екіпажеві ПС взяти курс на захід та вийти з контрольованого повітряного простору, однак ПС продовжило політ, та за даними ЗОК увійшло з півдня в диспетчерську зону аеродрому Жуляни над н.п. Віта Почтова, внаслідок чого відбулося несанкціоноване входження ПС до контрольованого повітряного простору на 2-2,5 км. Диспетчер УПР АДВ Київ (Жуляни) вдруге заборонив екіпажеві входження до контрольованої зони аеродрому Жуляни, проінформувавши його про наявність заборони Украероцентру та надав вказівку взяти курс на захід для виходу з контрольованої зони. Екіпаж ПС виконав вказівку. О 14.15 екіпаж ПС залишив частоту АДВ Жуляни та більше на зв'язок не виходив.

Згідно з висновком комісії, причиною порушення порядку використання повітряного простору України стало невиконання пілотом диспетчерської вказівки щодо заборони на вхід в СТР Жуляни.

**Фактор:** людський (пілот)



**Рекомендації:**

**Державіаслужбі України:**

- Організувати публікацію в Збірнику аеронавігаційної інформації за правилами візуальних польотів (VFR Airfield Guide) точку входження/виходу н.п. Шпильки до/із зони ATZ Чайка із зазначенням географічних координат;
- Організувати публікацію в Збірнику аеронавігаційної інформації за правилами візуальних польотів (VFR Airfield Guide) даних щодо не входження ATZ Чайка до диспетчерської зони (СТР) а/д Жуляни;
- На етапі весняно-літньої підготовки організувати та провести круглий стіл за участю провайдерів аеронавігаційного обслуговування, експлуатантів повітряних суден України, федерацій та громадських організацій авіації загального призначення стосовно детального розгляду даного випадку та особливостей використання повітряного простору авіацією загального призначення.

□ **Адміністрації ЗПМ «Чайка»:**

- Розробити зміни в Інструкцію з виконання польотів у районі постійного злітно-посадкового майданчика (ЗПМ) «Чайка» щодо маршрутів входження і виходу на ЗПМ «Чайка», які б виключали проникнення ПС в диспетчерську зону а/д Жуляни. Опублікувати їх у Збірнику аеронавігаційної інформації за правилами візуальних польотів (VFR Airfield Guide).

□ **Експлуатантам повітряних суден України:**

- При підготовці до польотів вивчати межі диспетчерських зон та районів. Враховувати межі при виконанні польотів відповідно до вимог п. 3.1.20.2, розділу 3 (Правила польотів) наказу МТУ від 16.04.2003 №293.

□ **Експлуатантам та власникам ПС авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких:**

- Дотримуватися вимог авіаційних Правил польотів ПС та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України щодо дій екіпажу у разі відсутності дозволу на входження до диспетчерської зони. Забороняти експлуатацію ПС особам у яких немає, або неоформлені відповідним чином авіаційні свідоцтва.

□ **ДП «Украерорух»:**

- Внести відповідні зміни у робочі інструкції диспетчера аеродромної диспетчерської вишки аеродрому Київ (Жуляни), сектор СТР Kyiv/Zhuliany RM TWR щодо детального опису ЗПМ «Чайка» та виконання польотів/прильотів при відсутності польотів, стрибків парашутистів на ЗПМ «Чайка».

## **5. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ**

**5.1. 16.12.2014** о 19:49 при виконанні рейсу VMP877 Баден-Баден – Київ (Жуляни) на літаку CRJ-200 OY-VGA авіакомпанії «Executive Jet Europe» (Данія), під час заходження на посадку, на ПС не випустились закрилки. Після виконання відповідних процедур з перевірки, КПС прийняв рішення про посадку в аеропорту Бориспіль. Посадку було виконано на ЗПС 18Л з прибраними закрилками благополучно.

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

**5.2. 26.12.2014** о 23:50 в аеропорту Жуляни на МС 1424, обслуговуючи ПС Gulfstream-G200 OE-HSN авіакомпанії «Mjet» (Австрія), водієм



спецавтотранспорту було зламано ручку держателя лючка зливу санітарно-гігієнічного блоку літака.

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

**5.3. 28.12.2014** при виконанні вантажного рейсу AGS902 Бужумбура (Бурунді) – Пуент Нуар (ДР Конго) з транспортування нафтогазового обладнання на літаку Ан-26 4L-AFS (виведений з реєстру Грузії), що експлуатувався компанією «Tropicana Airlines» (Гана), власником якого була компанія «Сірін» (Україна), за 20 хвилин після вильоту з аеропорту Бужумбура, де відбулася технічна зупинка літака для дозаправки, ПС потрапило в область грозової активності та зазнало катастрофи. Всі члени екіпажу: 5 – громадяни України та 1 – громадянин Молдови загинули.

Розслідування катастрофи проводить комісія Департаменту цивільної авіації ДР Конго, за участю уповноваженого представника від України.

## **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:

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 Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів.

6.1.3. Авіакомпаніям та авіапідприємствам:

- чітко дотримуватися п. 7.1.6. ПРАПУ-2005 у частині, що стосується вимог щодо призначення до складу комісій з розслідування спеціалістів за напрямками діяльності та з метою уникнення непорозумінь та конфліктів інтересів між експлуатантами ПС та аеропортами/аеродромами, у разі, якщо є підстави вважати, що інцидент може бути пов'язаний з аеродромним забезпеченням польотів, включати до складу комісій з розслідування інцидентів фахівців аеропортів.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

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