



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

Управління попередження
авіаційних подій

21.03.2014 № 3.2.14-26

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Лютий 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	1	1					
1.4	Інциденти ²	4	6	11				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії							
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти	1	1					
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України²							
3.1	Катастрофи					5		8
3.2	Аварії							
3.3	Серйозні інциденти	1	1					
3.4	Інциденти ²	5	7	11				
3.5	Всього	6	8	12		5		8

¹ станом на 1 березня 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*			
			Лютий 2014 року	2014 рік	2013 рік	Загинуло		Травмовано	
						2014 року	2013 року	2014 року	2013 року
1	Надзвичайні події								
2	Пошкодження ПС				1				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А							
		СІ/Інци							
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	0/1	0/1				1	
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		3	15	15				
6	Всього								

* станом на 1 березня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у лютому 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбувся 1 серйозний інцидент, 4 інциденти при виконанні транспортних перевезень та 1 інцидент при виконанні авіаційних робіт (обслуговування місії ООН). Також сталося 3 порушення порядку використання повітряного простору України.

3 іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 3 інциденти.

ПОДІЇ З ПС ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

1. СЕРЬОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

1.1. 08.02.2014 о 19:25 (тут та далі час UTC, якщо не вказується інше) під час виконання рейсу UDN-504 Домодедово – Дніпропетровськ на літаку Embraer – 145EP UR-DNP авіакомпанії «Дніпроавіа», після зльоту під час набору висоти до FL240 спрацювала сигналізація «Generator 3 bearing fail», а потім «Engine 1 fire». КПС прийняв рішення вимкнути двигун №1 та задіяти систему пожежогасіння, після локалізації пожежі КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадка було виконано благополучно.

Розслідування серйозного інциденту проводить комісія НБРЦА.

2. ІНЦИДЕНТИ

2.1. 03.02.2014 о 10:45 під час виконання рейсу ООН, Шерія - Ньяла (Республіка Північний Судан), на вертольоті Мі-8МТВ-1 UR-ССМ авіакомпанії «Українські вертольоти», після зльоту, на швидкості 100 км/год відбулося зростання температури масла лівого двигуна до 140°C. Після того як температура масла в лівому двигуні зросла до 148°C, КПС прийняв рішення вимкнути двигун, та продовжити політ на аеродром призначення на одному двигуні. Посадку в а/п Ньяла виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що через 48 секунд після злету на висоті 80 м, екіпаж виявив зростання температури масла у лівому двигуні до 140°C, а ще через 17 секунд температура масла досягла 145°C. Проаналізувавши ситуацію, КПС зменшив режим роботи лівого двигуна, після чого правий двигун вийшов на надзвичайний режим та використав секундомір для контролю роботи двигуна на надзвичайному режимі. Після того як температура масла досягла 148°C, екіпаж протягом ще 15 секунд продовжував політ, після чого лівий двигун за рішенням КПС було вимкнено, оскільки максимально допустима температура масла згідно з КЛЕ складає 150°C.

Під час пошуку несправності, що призвела до підвищення температури масла в двигуні, комісія виявила факт заклинювання термоклапану маслосистеми лівого двигуна.

Згідно з висновком комісії, інцидент стався внаслідок підвищення температури масла в лівому двигуні. Причиною підвищення температури масла в лівому двигуні стала відмова термоклапана маслосистеми лівого двигуна.

Фактор: технічний, людський (екіпаж)



Рекомендації:



Керівництву ПрАТ АК «Українські Вертольоти»:

- Провести додаткові заняття з льотним складом з вивчення технології роботи екіпажу в разі виявлення відмов на вертольоті при виконанні зльотів з майданчиків обмежених розмірів і оцінки можливостей продовження польоту або виконання посадки на підібраний з повітря майданчик;
- Провести перевірку включення і спрацювання сигналів «Лиха» на аварійних маяках і сигналу «Тривоги» на Skyconnect на всіх вертольотах авіакомпанії, які працюють за кордоном;
- Екіпаж допустити до виконання польотів після контрольної перевірки в польоті.

2.2. 13.02.2014 о 16:21 під час виконання рейсу рейс WAU 6781 Львів – Бергамо (Італія) на літаку А-320 UR-WUC авіакомпанії «Візз Ейр Україна», під час зльоту сталося зіткнення ПС з птахом з лівої сторони лобового скла. Усі прилади та двигуни працювали у штатному режимі. КПС прийняв рішення

продовжити політ до аеропорту призначення. Під час післяпольотного огляду пошкоджень ПС виявлено не було.

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

Фактор: середовище (орнітологія)

2.3. 15.02.2014 о 13:48, під час виконання рейсу UTN 109 Харків – Внуково на літаку Bombardier CL-600 UR-UTX авіакомпанії «ЮТейр – Україна», під час розбігу для виконання зльоту спрацювала сигналізація відкриття сервісних дверей. КПС прийняв рішення припинити зліт. ПС повернулося на стоянку під тягою власних двигунів.

Під час проведення розслідування, комісія виявила розрегулювання датчику наближення Proximity Switch PS10MB на зовнішній ручці сервісної двері. Хибний сигнал датчику наближення був згенерований внаслідок збільшення зазору між датчиком та магнітом до 1,5 мм, що виходить за межі допустимого значення 1,27 мм. Причиною збільшення зазору стало утворення люфту зовнішньої ручки сервісної двері внаслідок зношення рухомих частин.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало спрацювання сигналізації відкритого положення сервісної двері внаслідок розрегулювання датчику наближення Proximity Switch PS10MB на зовнішній ручці сервісної двері через збільшення допустимого зазору між датчиком та магнітом, що виник в результаті механічного зношення рухомих частин зовнішньої ручки сервісної двері.

Фактор: технічний

 **Рекомендації:**

Керівництву ТОВ АК «ЮТейр-Україна»:

- Інженерно-технічному складу авіакомпанії провести разову перевірку сервісної двері «Function Check of the Service Door» за технологією Task Card 000-52-840-001 на літаках CRJ-200 авіакомпанії під час виконання найближчої форми планового ТО в обсязі А-check;
- Інженерно-технічній службі авіакомпанії запросити у компанії Bombardier рекомендації щодо попередження випадків розрегулювання датчика наближення Proximity Switch PS10MB на літаках CRJ-200;
- Льотному складу авіакомпанії, що виконує польоти на літаках типу CRJ-200, під час проведення передпольотного брифінгу акцентувати особливу увагу на умови припинення зльоту до швидкості V_1 при виникненні відмов, що впливають на безпеку польоту та повторно вивчити порядок дій екіпажу при умовах перерваного зльоту згідно з QRH CRJ-200.

2.4. 16.02.2014 о 01:20 при виконанні рейсу АUI 534 за маршрутом Астана – Бориспіль на літаку Е-190ER UR-EMC авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», під час розбігу у зв'язку з невірним тлумаченням вказівок диспетчера АДВ для зльоту, КПС перервав зліт на швидкості менше 80 вузлів. Причиною перерваного зльоту, за інформацією від авіакомпанії, стала втрата уваги екіпажу під час розбігу після 3-х годинного очікування на борту для зворотного польоту з працюючою ДСУ при зовнішній температурі повітря -32°С.

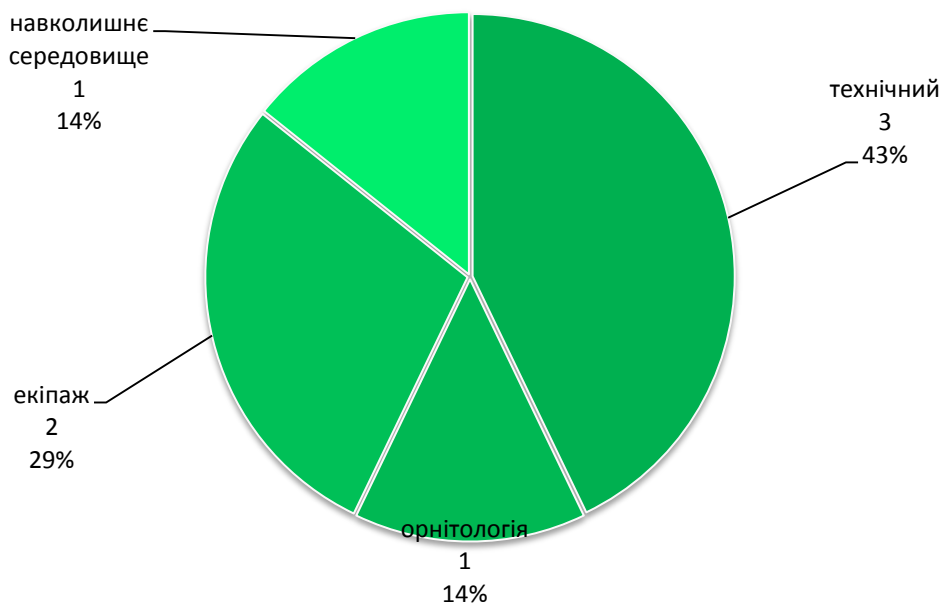
Розслідування інциденту проводить комісія НБРЦА.

2.5. 26.02.2014 о 13:28 під час виконання рейсу URICH Бельбек - Одеса на вертольоті Eurocopter EC55 UR-ICH авіакомпанії «Челендж Аеро», під час польоту КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту у зв'язку з погіршенням метеоумов за маршрутом польоту. Посадку було виконано благополучно.

Розслідування інциденту не проводиться.

Фактор: навколишнє середовище

3. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



4. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

4.1. 28.02.2014 сталося порушення порядку використання повітряного простору України повітряним судном Mi-2 UR-BES авіакомпанії ПП «Авіа-Стиль» під час виконання польоту за маршрутом смт. Заозерне – с. Благовещенка з метою перегону ПС на базу.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що при підході до населеного пункту Благовещенка, екіпаж ПС потрапив у зону туману. В умовах поганої видимості в тумані, КПС шукав місце для вимушеної посадки. У розривах

туману він знайшов майданчик та виконав вимушену посадку в районі м. Енергодар, увійшовши до забороненої зони.

Згідно з висновком комісії, причиною порушення правил використання повітряного простору України стало несвоєчасне прийняття рішення КПС при потраплянні ПС в умови туману щодо повернення на аеродром вильоту, польоту ПС на запасний аеродром або виконання вимушеної посадки поза межами забороненої зони.

Фактор: людський (пілот), навколишнє середовище

4.2. 28.02.2014 о 07:13 сталося порушення порядку використання повітряного простору України під час виконання рейсу Анапа (РФ) – Кача (м. Севастополь). Збройними силами РФ було оформлено заявки на використання повітряного простору України одним ПС Мі-8 та двома ПС Ка-27, але де-факто спостерігався політ двох ПС Ка-27, одного Мі-8 та восьми Мі-24. Заявок на використання повітряного простору України вищезазначеними ПС Мі-24 не надходило.

Розслідування порушення не проводиться.

4.3. 28.02.2014 о 12:34 сталося порушення порядку використання повітряного простору України. За інформацією, отриманою від чергового РТБР Сімферополь, спостерігалось перетинання державного кордону України 8 радіолокаційними цілями, які виконали посадку в а/д Гвардійське. Після уточнення інформації, виявилось, що в а/д Гвардійське здійснили посадку 8 ПС Іл-76, що експлуатуються збройними силами РФ. Заявок на використання повітряного простору України вищезазначеними ПС не надходило.

Розслідування порушення не проводиться.

5. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

5.1. 02.02.2014 о 18:40 при виконанні рейсу SUA 723 Жуляни - Краснодар на літаку Cessna 560 OK-XLS, авіакомпанії «SILESIA AIR» (Чехія), після зльоту на дисплеї CAS з'явилося повідомлення про проблеми з тиском у гідросистемі. У зв'язку з перевантаженням системи, показники датчика тиску не відповідали дійсним. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту.

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

5.2. 20.02.2014 о 19:25 при виконанні чартерного технічного рейсу Іракліон – Львів – Гардемун літаком ВАЕ Jetstream 3201 SX-SDI (виведений з реєстру Греції) з метою перельоту до технічної бази для нового власника (Військове ПС Болівії), літак виконав посадку в аеропорту Львів для дозаправки без дозволу повноважного органу України.

Розслідування інциденту проводить комісія НБРЦА.

5.3. 25.02.2014 о 17:34 при виконанні рейсу N888DZ, за маршрутом Одеса-Дніпропетровськ на приватному літаку Eclipse 500 N-888DZ (США), під час польоту за маршрутом, КПС доповів про відмову автопілоту. КПС запросив зниження з FL290 до FL270 та прийняв рішення продовжити політ до а/п Дніпропетровськ. Посадку було виконано благополучно.

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

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.

6.1.3 Керівникам авіакомпаній та льотних навчальних закладів організувати щомісячне надання інформації до НБРЦА про обсяги нальоту та кількість виконаних польотів за типами ПС із зазначенням наступної контактної інформації авіакомпанії: електронна пошта, тел./факс.

Заступник директора

М.Г. Машаровський