



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

Управління попередження
авіаційних подій

24.02.2014 № 3.2.14-26

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Січень 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							
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти							
1.4	Інциденти ²	2	2	6				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії							
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти							
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України²							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії							
3.3	Серйозні інциденти							
3.4	Інциденти ²	2	2	6				
3.5	Всього	2	2	6				

¹ станом на 1 лютого 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*			
		Січень 2014 року	2014 рік	2013 рік	Загинуло		Травмовано	
					2014 року	2013 року	2014 року	2013 року
1	Надзвичайні події							
2	Пошкодження ПС							
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	12	12	6				
6	Всього							

* станом на 1 лютого

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у січні 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 2 інциденти при виконанні транспортних перевезень. Крім того, у січні 2014 р. було зареєстровано 1 порушення порядку використання повітряного простору України та 1 аварію при виконанні польоту на параплані.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України стався 1 серйозний інцидент та 11 інцидентів.

ПОДІЇ З ПС ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

1. ІНЦИДЕНТИ

1.1. 17.01.2014 об 11:35 (тут та далі час UTC, якщо не вказується інше) при виконанні рейсу UTN 544 Київ (Жуляни) – Донецьк на літаку ATR-72-212A UR-UTK авіакомпанії «ЮТейр-Україна», після зльоту спрацювала сигналізація відмови електроніки контролю «ЕЕС FAULT» правого двигуна та часткова відмова пілотажно-навігаційних приладів другого пілота. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що під час запуску лівого двигуна спрацювала сигналізація відмови генератора правого двигуна «GEN FAULT» та сигналізація «PEC FAULT» лівого двигуна. Екіпаж виконав процедуру «RESET», після чого сигналізація про відмову системи зникла. Під час руління спрацювала сигналізація «ЕЕС FAULT» правого двигуна, після чого екіпаж вдруге виконав процедуру «RESET», а під час руління до лінії очікування вдруге спрацювала сигналізація «PEC FAULT» лівого двигуна, внаслідок чого втретє було виконано процедуру «RESET». Беручи до уваги холодну температуру

навколишнього середовища та довготривалу стоянку літака в аеропорту Жуляни, комісія прийшла до висновку, що причиною відмови електронних систем стало накопичення конденсату на блоках ЕЕС та РЕС, які розташовані на двигунах ПС та на блоках системи контролю параметрів роботи двигуна та повітряного гвинта, що розташовані на стійках радіоелектронних блоків за кабіною екіпажу.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало накопичення вологи на електронних блоках, що розташовані на стійці радіоелектронних блоків за кабіною пілотів, внаслідок недостатнього прогріву літака після довготривалої стоянки в аеропорту Жуляни в умовах низької температури та підвищеної вологості. Супутнім фактором, що стосується інциденту є багаторазові спроби екіпажу відновити працездатність електроніки контролю правого двигуна ПС та повітряного гвинта лівого двигуна процедурою «RESET» під час вирулювання зі стоянки, в процесі руління, після зайняття виконавчого старту, що не передбачено порадиником QRH літака ATR-72.

Фактор: технічний, людський (екіпаж)



Рекомендації:

Керівництву АК «ЮТейр-Україна»:

- льотній службі авіакомпанії організувати з персоналом, який виконує польоти на ПС авіакомпанії, повторне вивчення правил ведення бортового-технічного журналу щодо внесення записів тимчасових відмов, навіть у разі відновлення нормальної роботи системи після виконання процедури «RESET» та процедур з відновлення роботи систем та обладнання у відповідності до QRH, дозволених для екіпажу у таких випадках.

ІТС авіакомпанії «ЮТейр-Україна»:

- звернутися до виробника ПС щодо надання рекомендацій з тривалості прогріву літаків ATR-72-212A перед виконанням рейсу після тривалої стоянки літака в умовах низьких температур;
- на підставі отриманих від розробника ПС рекомендацій та аналізу досвіду експлуатації літаків ATR-72-212A авіакомпанії розробити рекомендації щодо збільшення ефективності процедури підігріву літака в умовах низьких температур.

Департаменту наземного обслуговування авіакомпанії «ЮТейр-Україна»

- на підставі отриманих від інженерно-технічної служби рекомендацій внести зміни до технології підготовки літака ATR-72-212A до виконання рейсу, після тривалої стоянки в умовах низьких температур.

1.2. 22.01.2014 о 12:15 при виконанні рейсу ISD 2966 Краснодар (РФ) – Донецьк на літаку CRJ-200 UR-OAM авіакомпанії «ІСД Авіа», під час зльоту на швидкості 80 вузлів відбулося помилкове спрацювання сигналізатора диму у багажному відсіку, сигнал припинився за 5-6 секунд. Під час інспектування багажнику слідів диму та запаху гарі виявлено не було.

Причиною помилкового спрацювання сигналізатора диму стало утворення конденсату на світлочутливому елементі датчика у зв'язку з підвищеною вологістю повітря у багажному відсіку після довготривалої стоянки.

2. ПОДІЇ З ІНШИМИ ЛІТАЛЬНИМИ АПАРАТАМИ

АВАРІЇ

2.1 10.01.2014 о 12:30 під час виконання тренувального польоту на параплані в районі с. Дружнє, Сімферопольського району, АРК, пілот параплану припустився помилки на малій висоті польоту та виконав жорстку посадку, в результаті якої був госпіталізований.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що політ параплану виконувався над рівною поверхнею землі в умовах зсуву вітру. На висоті 25м пілот збільшив швидкість зниження до 2,2 м/с після чого виник перерозподіл повітряного потоку по куполу параплану з падінням під'ємної сили та збільшенням швидкості зниження до 6 м/с, в результаті чого пілот виконав жорстку посадку та отримав травми.

Згідно з висновками комісії, причиною аварії стали помилки пілота в управлінні парапланом на малій висоті польоту в умовах зсуву вітру в зоні приземлення.

Фактор: людський (пілот), навколишнє середовище



Рекомендації:



Федерації парапланеристів України, Сімферопольській федерації парапланеризму:

- організувати додаткове вивчення з льотним складом федерації парапланеристів України теми щодо управління парапланами на малих висотах польоту в умовах зсуву вітру в зоні приземлення.

3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.1. 11.01.2014 об 11:40 та 13:06 за повідомленням від ПС ЗС України, уздовж берегової лінії с. Коктебель на висоті до 1000 м спостерігався переліт ПС Ан-2 UR-КОК, що експлуатується ДП «Центр планерного спорту». Зі слів КПС, ним було попередньо проінформовано групу контролю ТГ Крим, але інформування користувачем повітряного простору відповідних органів Управління ПС ЗС України про фактичне виконання польоту за встановленим порядком не здійснювалось.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що політ був тренувальним та виконувався за правилами візуального польоту за польотним завданням власника ПС. Політ виконувався за маршрутом Коктебель – Первомайське – Старий Крим – Коктебель. Перед початком аеродромних польотів на висоті до 1000м КПС не проінформував відповідні органи управління ПС ЗС України про початок виконання аеродромних польотів.

Згідно з висновком комісії, причиною порушення стало не надання КПС інформації про виконання аеродромних польотів до відповідних органів ПС ЗС України.

Фактор: людський (КПС)

4. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

4.1. 08.01.2014 о 13:55 при виконанні рейсу АОJ76С Бориспіль – Відень на літаку Bombardier Challenger-300 ОЕ-НАР авіакомпанії «Аеро Jet» (Австрія), під час виконання зльоту на швидкості 120 км/год спрацювала попереджувальна сигналізація про необхідність перевірки параметрів роботи двигуна №2 ПС. КПС прийняв рішення припинити зліт. Після перевірки параметрів роботи двигуна №2 на МС відхилень в його роботі не виявлено.

Після усунення несправностей, згідно з п. 7.2.8 ПРАПІУ, ПС було допущене до подальшої експлуатації.

4.2. 08.01.2014 о 13:04 при виконанні рейсу LOT 768 Одеса – Варшава на літаку E-175 SP-LII авіакомпанії «LOT» (Польща), після заняття попереднього старту на ЗПС 16, на ПС спрацювала сигналізація неприбраного положення спойлерів. КПС прийняв рішення про повернення ПС на стоянку. Під час технічного огляду було виявлено несправність датчика положення спойлеру правого крила.

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

4.3. 13.01.2014 о 08:25 при виконанні рейсу AFL 1838 Москва (Шереметьєво) – Харків на літаку Су-95 RA-89009 авіакомпанії «Аерофлот» (РФ), під час заходження на посадку на ЗПС 25 по ILS, за командою диспетчера АДВ екіпаж на віддаленні 800 м від краю ЗПС вийшов на друге коло у зв'язку зі знаходженням перекотиполо на ЗПС розміром 1х0,6м. Посадку було виконано благополучно.

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

4.4. 13.01.2014 о 10:30 при виконанні рейсу OEHSV Вітебськ – Київ (Бориспіль) на літаку Learjet-60 OE-GSV авіакомпанії «Baltic Jet» (Австрія), сталося викочування ПС за межі ЗПС З6П. ПС зупинилося у 6 м від кромки ЗПС, пошкоджень не отримало.

Розслідування події проводить комісія НБРЦА.

4.5. 17.01.2014 о 10:07 при виконанні рейсу FDB 725 Дубай – Харків на літаку B-737-800 A6-FDM авіакомпанії «Fly Dubai» (ОАЕ), під час післяпольотного огляду було знайдено сліди зіткнення ПС з птахом на фюзеляжі. Пошкоджень ПС не виявлено.

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

4.6. 21.01.2014 о 18:18 при виконанні рейсу THY 459 Стамбул – Київ (Бориспіль) на літаку B-737-800 TC-JGZ авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), на комп'ютері служби світлосигнального забезпечення польотів спрацювала сигналізація про несправність двох вогнів РД А-4. При огляді РД А-4 було виявлено сліди ПС за правою межею РД.

4.7. 24.01.2014 о 18:13 при виконанні рейсу NJE 822R Київ (Бориспіль) – Цюрих на літаку Cessna 560 CS-DXW авіакомпанії «Net Jets» (Португалія), під час зльоту ПС та прибирання шасі не спрацювала сигналізація прибраного положення передньої опори шасі. КПС вийшов в зону очікування, після чого запросив векторіння для посадки на ЗПС З6R. Посадку було виконано благополучно.

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

4.8. 24.01.2014 о 16:50 при виконанні рейсу TCDAK Женева - Київ (Жуляни) на літаку Cessna 560 TC-DAK авіакомпанії «Boydan Navasilik» (Туреччина), при заходженні на посадку спрацювала індикація не випуску шасі, у зв'язку з чим екіпаж прийняв рішення про відходження на друге коло. Під час повторного заходження на посадку помилка системи не проявилася.

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

4.9. 25.01.2014 о 09:30 при виконанні рейсу THY 458 Київ (Бориспіль) - Стамбул на літаку A-320 TC-JPS авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), після зльоту ПС спрацювала сигналізація про відкриття переднього багажного відсіку ПС. Після посадки, при огляді переднього багажного відсіку на МС, встановлено, що люк відсіку знаходиться у зачиненому положенні.

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

4.10. 30.01.2014 о 10:30 при виконанні рейсу BFD30K Харків - Барселона на літаку Falcon 2000 D-BOOK авіакомпанії «Besteksmann aviation GMBH» (Німеччина), під час зльоту після відриву ПС від ЗПС спрацювала індикація про підвищення тиску мастила на двигуні №2. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

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

4.11. 30.01.2014 о 12:18 при виконанні рейсу ТК441 Стамбул - Львів на літаку B-737-800 TC-JGR авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), під час проведення після польотного огляду були виявлені сліди зіткнення ПС із птахом (кров на правому крилі у районі 7-ї секції передкрилка). Пошкоджень виявлено не було.

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

4.12. 31.01.2014 о 03:28 при виконанні чартерного рейсу Відень – Київ (Жуляни) на літаку Bombardier CL-300 OE-NVA авіакомпанії «Amira Air» (Австрія), під час посадки, на правій основній опорі шасі ПС відбулось руйнування правої шини. Руйнування було виявлене під час після польотного огляду.

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

5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

5.1. 01.12.2013 о 13:48 під час виконання рейсу АUI 402 Франкфурт – Київ (Бориспіль) на літаку B-737-300 UR-GAQ авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», на етапі вирулювання сталася втрата керування поворотом носової опори шасі. Екіпаж ПС припинив вирулювання, зупинив літак на РД та за командою диспетчера вимкнув двигуни.

Під час проведення розслідування, комісією було виявлено руйнування внутрішнього диску правого колеса передньої опори шасі. Колесо було придбане у 2008 році та почало експлуатуватися з 2009 року до виникнення його руйнування. За цей час, протягом його експлуатації було проведено 14 ремонтів. Останній ремонт колеса виконувався 28.09.2013р. з причини сильного зношення шини після 181 циклу експлуатації з попереднього ремонту. За результатами неруйнівного контролю останнього ремонту колеса, дефектів структури металевих частин поверхні колеса виявлено не було.

За інформацією виробника колеса, подібний випадок руйнування колеса стався в 2009 році, після чого було внесено доповнення у СММ 32-42-55 щодо здійснення неруйнівного контролю області галтельного переходу, який повинен виконуватися при кожній заміні шини колеса після 40 замін шин. Такий вид руйнування можливий з причини не виявлення тріщин при здійсненні неруйнівного контролю та неправильному технічному обслуговуванню під час виконання ремонту по заміні шин та капітального ремонту (не видалені ділянки корозії, не виконана захисна обробка/пофарбування або інше).

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало руйнування діафрагми внутрішнього диску носового колеса шасі в районі галтельного переходу, в якому відбулося первинне руйнування колеса, через наявність тріщин діафрагми які виникли внаслідок неякісного технічного обслуговування та не були виявлені при здійсненні неруйнівного контролю.

Фактор: технічний, людський (наземний персонал)



Рекомендації:

□ Суб'єктам авіаційної діяльності:

- з льотним складом повторно вивчити процедури керівництва з льотної експлуатації розділ руління;
- перевірити інструкції та методики виконання неруйнівного контролю дисків носових коліс під час зміни пневматиків та відповідність вимірювального обладнання встановленим вимогам СММ 32-42-55.

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. 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