



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

Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій

18.08.2015 № 3.2.14-86

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у липні 2015 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих			
		Липень 2015 року	2015 рік ¹	2014 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2015 рік	2014 рік	2015 рік	2014 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти		1	2				
1.4	Інциденти	5	24	30				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії							
2.3	Серйозні інциденти		1					
2.4	Інциденти							
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії							
3.3	Серйозні інциденти		2	2				
3.4	Інциденти	5	24	32				
3.5	Всього	5	26	34				

¹ станом на 1 серпня

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*			
		Липень 2015 року	2015 рік	2014 рік	Загинуло		Травмовано	
					2015 року	2014 року	2015 року	2014 року
1	Надзвичайні події			1				
2	Пошкодження ПС			2				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А	0/1	1/1	0/1	2		
		СІ/Інци	0/1	2/1	1/0			
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	1/0	2/1	3/1	2	3	2
		СІ/Інци						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	7	32	35				
6	Всього				4	3	2	1

*станом на 1 серпня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у липні 2015 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України сталося 5 інцидентів. При виконанні польотів авіації загального призначення сталась 1 аварія та 1 інцидент.

3 незареєстрованими літальними апаратами сталася 1 катастрофа внаслідок якої одна людина загинула.

3 іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 7 подій.

ПОДІЇ З ПС ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

1. ІНЦИДЕНТИ

1.1. 15.07.2015 о 04:55 (тут та далі час вказано в UTC) при виконанні рейсу ANR012 за маршрутом Одеса – Київ (Жуляни) на літаку Saab 340 UR-YAC авіакомпанії «ЯнЕйр», після зльоту КПС виявив незначне підвищення температури вихідних газів правого двигуна на 20°C. В процесі набору висоти, під час перетину FL180, екіпаж почув хлопок в районі правого двигуна та відбулося подальше його відключення. КПС доповів органу ОПР про відмову правого двигуна на FL185 та прийняв рішення повернутись на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно згідно QRH E12.



В ході розслідування, під час бароскопіювання камери згоряння та корпусу турбіни двигуна № 2, було виявлене руйнування першого ступеня турбіни компресора.

Згідно з висновком комісії з розслідування, причиною інциденту стала відмова двигуна СТ7-5А2 (р/п 6053Т88G01 s/n GE-E-367483) через заклинювання ротору турбокомпресору.

Причина руйнування першої ступені турбіни компресору може бути встановлена організацією-розробником.

Фактор: технічний.

⚠ Рекомендації:

☐ Керівництву авіакомпанії ТОВ «ЯнЕйр»:

- Матеріали розслідування вивчити з льотним та технічним персоналом;
- Вжити заходи з метою встановлення причини руйнування першої ступені турбіни компресору двигуна № 2.

1.2. 21.07.2015 о 07:35 при виконанні рейсу UKL 4028 за маршрутом Чернівці – Познань (Польща) на літаку Ан-12 UR-SAN авіакомпанії «Україна-Аероальянс», після набору висоти 9000 футів сталася відмова бортової системи попередження зіткнень СПЗ CAS-67-А. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.



Під час проведення розслідування, при перевірці зовнішнього стану і надійності кріплення блоків і антен системи CAS-67А було виявлено значне скупчення конденсату на конекторах верхньої антени АНТ-67А. Після роз'єднання конекторів з антеною, було виявлено наявність попадання вологи під з'єднання конектора з антеною через руйнування ущільнювача. Після виконаних замінів, у відповідності до діючих в авіакомпанії технологічних документів, технічна



комісія зробила висновок про можливість допуску ПС до подальшої експлуатації без обмежень.

Згідно з висновком комісії з розслідування, причиною інциденту стала відмова СПЗ CAS-67А внаслідок попадання вологи в конектор антени АНТ-67А через руйнування ущільнювача з'єднання конектора з антеною.

Фактор: технічний.



Рекомендації:

Керівництву авіакомпанії ПрАТ «Авіакомпанія «Україна-Аероальянс»:

- усім льотним складом ПрАТ «Авіакомпанія «Україна-Аероальянс» на чергових розборах повторно вивчити ”Особливості експлуатації CAS-67A” “Виявлення несправності за кодом відмови TPU-67A и MST-67A”;
- інспекції з БП авіакомпанії провести заняття з персоналом щодо впровадження системи обов’язкових сповіщень про події, та повноти інформації;
- на усьому парку ПС Ан-12 ПрАТ «Авіакомпанія «Україна-Аероальянс» виконати перевірку зовнішнього стану ущільнювачів конекторів антен ANT-67A згідно з технічним розпорядженням ТР № 3-15 від 23.07.2015р;
- при виконанні монтажних-демонтажних робіт з контактними групами виробляти ретельний огляд стану контактних груп. З метою недопущення пошкодження елементів контактних груп інженерно-технічному складу виявляти особливу обережність при виконанні монтажних-демонтажних робіт.

1.3. 27.07.2015 о 14:58 при виконанні рейсу AUI 9PQ за маршрутом Київ (Бориспіль) – Варшава (Польща) на літаку B-737 авіакомпанії «МАУ», КПС доповів про проблеми з двигуном і прийняв рішення перервати зліт. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено.

Розслідування інциденту проводить комісія авіакомпанії «МАУ».

1.4. 28.07.2015 о 10:02 при виконанні рейсу UKM 201 за маршрутом Київ (Бориспіль) – Бейрут (Ліван) на літаку B-737 UR-CNE авіакомпанії «BRAVO», під час розбігу по ЗПС спрацювала сигналізація про збільшення перепаду тиску паливного фільтра (filter bypass), КПС прийняв рішення перервати зліт.

Розслідування інциденту проводить комісія авіакомпанії «BRAVO».

1.5. 29.07.2015 о 10:00 при виконанні рейсу SWW 2117 за маршрутом Атирау (Казахстан) – Баку (Азейбарджан) на літаку Ан-12 UR-CGX авіакомпанії «Шовковий Шлях», після зльоту, під час набору висоти 4900 футів (1500м), екіпаж виявив зменшення рівня мастила у маслоблоці двигуна № 3. КПС прийняв рішення повернутись на аеродром вильоту. Під час зниження, при виконанні маневру для заходження на посадку, на висоті 2300 футів (700м) рівень мастила становив менше мінімально допустимої норми. За командою КПС двигун №3 був вимкнений, а гвинт зафлюгований.

Екіпаж виконав благополучну посадку та зарулив на стоянку.

Повідомлення про повернення літака на аеродром вильоту було направлено до авіаційних властей Казахстану.

2. ПОДІЇ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

2.1. АВАРІЇ

2.1.1. 26.07.2015 о 04:55 при виконанні приватного польоту на злітно-посадковому майданчику «Спортивний аеродром «Гідропорт», м. Одеса, на надлегкому автожирі «Cavalon» UR-MANE, під час розбігу по ЗПС стався відрив ПС від ЗПС з наступним приземленням на передню опору шасі (ПОШ), внаслідок чого ПОШ зламалася, автожир нахилився вперед, зіткнувся лопатями несучого гвинта із землею та перекинувся.

Розслідування аварії проводить комісія НБРЦА.

2.2. ІНЦИДЕНТИ

2.2.1. 28.07.2015 о 12:00 при виконанні польоту за маршрутом тимчасовий злітно-посадковий майданчик (далі – ТЗПМ) «Річки» (Білопільський р-н, Сумська обл.) – ТЗПМ «Олександрія» (Кіровоградська обл.) на літаку Х-32-912 UR-ITRV авіакомпанії ТОВ «АК» Горизонт», при підльоті до водного рубежу річки Дніпро, командир ПС виявив зростання температури мастила до максимально допустимого рівня та прийняв рішення про здійснення вимушеної посадки на майданчику «Недогарки».

Розслідування інциденту проводить комісія авіакомпанії ТОВ «АК» Горизонт».

3. ПОДІЇ З ПС, ЩО НЕ ВНЕСЕНІ ДО ДЕРЖАВНОГО РЕЄСТРУ

3.1. КАТАСТРОФИ

3.1.1. 17.07.2015 о 7:30 під час виконання АХР в с. Кобижча, Бобровицького р-ну, Чернігівської обл., сталася катастрофа саморобного літака, який виготовлено на базі прототипу Х-32. Літак виконував авіаційні роботи по розселенню трихограми на полях, що використовуються ТОВ «Земля і воля». Пілот літака загинув.

Літак не був внесений до Держаного реєстру цивільних повітряних суден України та не мав реєстраційних знаків.



При огляді місць кріплення підкосів правого напівкрила комісія виявила, що вузол кріплення переднього підкосу до фюзеляжу зруйнований, у місці розриву має сліди корозії. Не однакове з'єднання болтами місць кріплення підкосів правого крила свідчить про те, що передній підкіс замінювався в процесі експлуатації літака та, враховуючи що літак саморобний, вірогідніше всього на літак було встановлено контрафактний підкіс зі списаного чи зруйнованого літака Х-32.



При ретельному огляді місця розриву, комісія прийшла до висновку, що вірогідно розрив стався через втому металу та електрохімічну корозію металу у вузлі кріплення.

Згідно з висновком комісії з розслідування безпосередньою причиною катастрофи саморобного літака, виготовленого на базі прототипу літака Х-32, стало руйнування нижнього вузла кріплення переднього підкосу правого крила, що призвело до відриву правого крила в повітрі, перевертання літака колесами догори та зіткнення з землею.

Недоліки, які були виявлені під час розслідування катастрофи:

- встановлення на літак (під час його виготовлення та ремонтів) контрафактних та саморобних вузлів конструкції;
- відсутність у пілота свідоцтва на право виконання польотів на даному літаку, відповідно до існуючих вимог Державної авіаційної служби України;
- літак не був зареєстрований у відповідності до Повітряного кодексу України та існуючих вимог Державної авіаційної служби України;
- літак не мав Сертифіката льотної придатності або дозволу на виконання польотів;
- технічне обслуговування літака та силової установки, здійснювалось пілотом та особами, які не мали відповідних свідоцтв авіаційного персоналу;
- в територіальних органах МВС України не виконуються заходи щодо запобігання та припинення протиправних дій у сфері цивільної авіації

України, в частині виявлення фактів використання, обслуговування, стоянки чи зберігання літальних апаратів за межами аеродромів та зареєстрованих злітно-посадкових майданчиків, передбачених сумісним наказу МТЗУ та МВСУ від 10.06.2008 за № 696/270 Про затвердження Порядку взаємодії регіональних інспекцій Державної авіаційної адміністрації і територіальних органів внутрішніх справ при запобіганні та припиненні протиправних дій у сфері цивільної авіації України;

- управлінням регіональних інспекцій Департаменту льотної експлуатації Державіаслужби України вживаються неефективні заходи щодо запобігання та припинення протиправних дій у сфері авіації загального призначення.

Фактор: технічний.



Рекомендації:

Державіаслужбі України:

- На літаках Х- 32 Бекас та його модифікацій що знаходяться в експлуатації виконати позапланові цільові огляди нижніх вузлів кріплення підкосів крил на предмет виявлення корозії;
- розробити план заходів з попередження можливості виникнення корозії на нижніх вузлах кріплення підкосів крил літаків Х- 32 Бекас та його модифікацій;
- спільно з Міністерством внутрішніх справ України розглянути питання відносно запровадження дієвих заходів з організації взаємодії щодо запобігання та припинення протиправних дій у сфері цивільної авіації України;
- посилити контроль за виконанням відповідними структурними підрозділами Державіаслужби України покладених на них завдань, які визначені Положенням про Державну авіаційну службу України, в частині здійснення нагляду та контролю за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності вимог законодавства та авіаційних правил України.

Міністерству внутрішніх справ України:

- Довести до територіальних органів МВС України вимоги спільного наказу Мінтрансв'язку України та МВС України від 10.06.2008 за № 696/270 зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 4 липня 2008 р. за № 597/15288, Про затвердження Порядку взаємодії регіональних інспекцій Державної авіаційної адміністрації і територіальних органів внутрішніх справ при запобіганні та припиненні протиправних дій у сфері цивільної авіації України, відносно виявлення фактів чи надходжень інформації щодо

виготовлення, використання, обслуговування, стоянки чи зберігання за межами аеродромів літальних апаратів.

4. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

4.1. 07.07.2015 о 07:59 при виконанні рейсу AFL 1837 за маршрутом Одеса-Шереметьєво на літаку SU-95 RA-89025 авіакомпанії «Аерофлот», після зльоту КПС доповів про зіткнення з птахом на висоті 900 футів та прийняв рішення продовжити політ.

Фактор: орнітологія.

Розслідування інциденту не проводиться.

4.2. 08.07.2015 о 16:58 при виконанні рейсу AFL 1818 за маршрутом Шереметьєво-Бориспіль на літаку SU-95 авіакомпанії «Аерофлот», під час посадки сталося зіткнення ПС з птахом. Під час післяпольотного огляду, пошкоджень планера і двигунів ПС не виявлено. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не знайдено.

Фактор: орнітологія.

Розслідування інциденту не проводиться.

4.3. 14.07.2015 о 11:42 при виконанні рейсу BAW 883 за маршрутом Бориспіль-Лондон на літаку А-320 авіакомпанії «British Airways» (Великобританія), після зльоту КПС доповів про зіткнення з птахом та прийняв рішення продовжити політ. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не знайдено.

Фактор: орнітологія.

Розслідування інциденту не проводиться.

4.4. 19.07.2015 о 10:39 при виконанні рейсу LOT 751 за маршрутом Варшава-Бориспіль на літаку Е-170 авіакомпанії «Polish Airlines» (Польща), під час посадки сталося зіткнення з птахом, пошкоджень ПС виявлено не було. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не знайдено.

Фактор: орнітологія.

Розслідування інциденту не проводиться.

4.5. 22.07.2015 о 21:05 при виконанні рейсу KLM 1387 за маршрутом Амстердам-Бориспіль на літаку В-737 авіакомпанії «KLM Royal Dutch Airlines» (Нідерланди), під час посадки, на висоті 100 футів сталося зіткнення з птахом, пошкоджень ПС виявлено не було. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не знайдено.

Фактор: орнітологія.

Розслідування інциденту не проводиться.

4.6. 24.07.2015 о 10:56 при виконанні рейсу LOT 767 за маршрутом Варшава-Одеса на літаку Е-170 авіакомпанії «Polish Airlines» (Польща), після виходу на друге коло КПС доповів про проблему з закрилками, після чого виконав

заходження на посадку по ILS (Instrument Landing System). Посадку було виконано благополучно.

Розслідування інциденту не проводиться.

4.7. 29.07.2015 о 11:15 при виконанні рейсу FDB 727 за маршрутом Дубай-Жуляни на літаку В-737 авіакомпанії «FlyDubai» (ОАЕ), під час посадки сталось зіткнення з птахом (ворона) у праву частину лобового скла літака, без пошкодження конструкції. Після огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. КПС прийняв рішення про виліт в Дубаї.

Фактор: орнітологія.

Розслідування інциденту не проводиться.

5. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

5.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), підприємств (органів) ОПР, навчальних закладів, розробникам та виробникам авіаційної техніки, пілотам ПС АЗП:

5.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

5.1.2. Рекомендації з безпеки польотів, що зазначені в 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.

5.2 Державіаслужбі України

5.2.1. З метою недопущення протиправних дій юридичними та фізичними особами при експлуатації або використанні злітно-посадкових майданчиків (постійних та тимчасових), розглянути питання щодо внесення доповнень до Повітряного кодексу України в частині, що стосується питань встановлення вимог до експлуатантів та/або власників ЗПМ та їх відповідальності щодо експлуатації або використанні ЗПМ та забезпечення безпеки авіації на ЗПМ, а також повноважень місцевих органів влади або приватних осіб стосовно використання приаеродромної території.

Заступник директора

М.Г. Машаровський