



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ
Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій

15.07.2015 № 3.2.14-66

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у червні 2015 року
(зі змінами)

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Червень 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			2				
1.4	Інциденти	5	18	26				
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							
3.2	Аварії							
3.3	Серйозні інциденти			2				
3.4	Інциденти	5	19	27				
3.5	Всього	5	19	30				

¹ станом на 1 липня

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*			
			Червень 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		1/0	0/1	2			
		СІ/Інци		2/0					
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	1/0	1/1	1/1	1	1	2	1
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		3	23	25				
6	Всього					3	1	2	1

*станом на 1 липня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у червні 2015 року з повітряними суднами, що внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України транспортної авіації сталося 5 інцидентів. При виконанні авіаційно-хімічних робіт відбулося 1 порушення порядку ВПП. З незареєстрованими ПС сталася 1 катастрофа, внаслідок якої загинула 1 особа.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 3 події.

ПОДІЇ З ПС ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

1. ІНЦИДЕНТИ

1.1 04.06.2015 о 07:12 (тут та далі час вказано в UTC) при виконанні рейсу UDN 001 за маршрутом Київ (Бориспіль) – Дніпропетровськ на літаку E-145EP UR-DNG авіакомпанії «Дніпроавіа», під час набору висоти екіпаж виявив відсутність герметизації ПС. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту Бориспіль.

Під час розслідування технічна комісія не виявила відхилень в роботі системи регулювання тиску в кабіні (Cabin Pressurization Control system).

Комісія звернулась до виробника літаків Embraer за консультацією, щодо ймовірних причин та рекомендацій стосовно тимчасової відмови системи регулювання тиску в герметичній кабіні літака.

Заводом виробником було рекомендовано замінити Pressurization Control т.я. він є сполучником між автоматичним управлінням і ручним керуванням через Manual Switch та виконати візуальну інспекцію W102-2117-24 відповідно до WM 21-30-50-003 між P1256 та P007, перевірити реле P1256 на чистоту, відсутність корозії та цілісність пінів.

За результатами виконання рекомендацій заводу виробника, комісією з розслідування інциденту було встановлено, що в роботі системи регулювання тиску в кабіні стався тимчасовий збій (Transitory condition of the Cabin Pressurization Control system (FIM 21-31-00-810-808-A)).

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту за ПС Embraer-145EP ПАТ «АК«Дніпроавіа» - став тимчасовий збій в роботі системи кондиціонування (Transitory condition of the Cabin Pressurization Control system (FIM 21-31-00-810-808-A)).

Фактор: технічний.

 **Рекомендації:**

Керівництву авіакомпанії АК «Дніпроавіа»:

- Організувати вивчення матеріалів розслідування інциденту з льотним та інженерно-технічним складом авіакомпанії «Дніпроавіа»;
- розглянути можливість виконання рекомендації заводу виробника Embraer щодо заміни цифрового контролера системи управління тиску (Pressurization Control System).

1.2. 13.06.2015 о 19:20 при виконанні рейсу ККК 1018 за маршрутом Стамбул (Туреччина) – Північний Кіпр на літаку А-320 UR-AJB авіакомпанії «Атлас Джет», після набору ешелону FL350 в РПІ Анкари, спрацювала бортова система TCAS в режимі RA. За інформацією екіпажу літака UR-AJB, вертикальний та горизонтальний інтервал між ПС склав 600 футів. Екіпаж виконав команду TCAS та знизив літак до ешелону FL346, після чого повернувся на ешелон FL350 за узгодженням з диспетчером.

Відповідне повідомлення про спрацювання системи TCAS було направлено до авіаційних властей Туреччини.

1.3. 15.06.2015 о 04:25 при виконанні рейсу MSI 201 маршрутом Запоріжжя – Київ (Жуляни) на літаку Ан-140 UR-14005 авіакомпанії «Мотор Січ», під час набору висоти після зльоту не спрацювала система прибирання всіх опор шасі. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування комісія виявила корозію електричних дротів розподільника KE-94 лінії прибирання шасі під час перевірки відсіку гідросистеми. Корозія виникла внаслідок довготривалої експлуатації та попадання кондиціонованої вологи до негерметичного відсіку гідроагрегатів, внаслідок чого електродроти мінусового контакту розподільника KE-94 окислилися.

Також комісією було встановлено, що технічним персоналом, який обслуговував ПС було порушено правила поопераційного технічного обслуговування ПС, що виконувалося 12.06.2015р. після 500 годин нальоту, під час якого не в повному обсязі було витримано огляд зони компоновки агрегатів гідросистеми № т/к 604 029.10.00, не було в точності виконано технологічну карту №604 п.1.2. «огляд електропроводки, підключеної до датчиків, сигналізаторів, насосної станції та електричне управління гідроагрегатів».

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту став підвищений опір в місці контакту з корпусом фюзеляжу літака мінусового проводу розподільника КЕ-94 лінії системи прибирання шасі з причини корозії у місці з'єднання проводки. Корозія у місці з'єднання проводки не була виявлена при виконанні періодичного технічного обслуговування літака в період з 08.06.2015р. по 14.06.2015р. по формі ТО4500(9500)+ТО24(142міс.) через недотримання технічним персоналом технології роботи при виконанні 12.06.2015р. пункту 4.029 Регламенту з ТО «Гідросистема», а саме п.1.2 технологічної карти №604 Керівництва з технічної експлуатації (КТЕ) «Осмотрите электропроводку, подсоединенную к датчикам, сигнализаторам, насосной станции и электроуправляемым гидроагрегатам».

Фактор: людський (персонал ТО)

 **Рекомендації:**

Керівництву авіакомпанії АТ «Мотор Січ»:

- Внести зміни в регламент технічного обслуговування згідно Керівництва з управління підтримання льотної придатності авіакомпанії «Мотор Січ» (САМЕ), по виконанню оглядових робіт у відсіку гідросистеми по Ф-Б на предмет корозії місць з'єднання та цілісності монтажу електричної проводки та гідроагрегатів;
- посилити контроль за дотриманням технічним персоналом технології роботи під час виконання ТО ПС та практичною підготовкою інженерно-технічного персоналу щодо технології виконання ТО.

1.4. 15.06.2015 о 07:37 при виконанні рейсу АUI 353 маршрутом Київ (Бориспіль) – Афіни (Греція) на літаку В-737 UR-GBD авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», на початку розбігу ПС, спрацювала світлова та звукова сигналізація про не злітну конфігурацію ПС «Take Off Configuration». КПС припинив зліт та повернув літак на місце стоянки.

У зв'язку з втратою чинності ПРАПУ-2005 на момент завершення розслідування, авіакомпанія МАУ провела внутрішнє розслідування в рамках своєї СУБП, за результатами якого було виявлено несправність блоку індикації положення закрилків, що призвело до припинення зльоту.

1.5 18.06.2015 о 04:40 при виконанні рейсу MSI 6536 за маршрутом Чандигарх (Індія) – Мари (Туркменістан) на літаку Ан-12 UR-11316 авіакомпанії «Мотор Січ», під час вирулювання з перону на аеродром військової бази м. Чандигарх були пошкоджені гвинти 1 та 4 двигунів.

Розслідування проводить НБРЦА за узгодженням з повноважним органом АП Індії.

2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

2.1. 19.06.2015 о 13:57 під час польоту за маршрутом н.п. Арциз – н.п. Нове Тарутине з метою виконання авіаційно-хімічних робіт на літаку Ан-2 UR-43968 авіакомпанії «Альбатрос», сталося порушення порядку використання повітряного простору України внаслідок не інформування відповідним чином управління ПС ЗСУ екіпажем ПС про початок виконання авіаційно-хімічних робіт.

Розслідуванням з'ясовано, 18.06.2015 з метою виконання авіаційно-хімічних робіт в районі села Нове Тарутине Одеської області, до органів ОПР Одеського РСП авіакомпанією був поданий флайт-план. Згідно з флайт-планом політ був запланований на 19 червня за маршрутом ЗПМ Арциз-ЗПМ Нове Тарутине та виконання авіаційно-хімічних робіт. Планована висота польоту до 100 метрів, планований час вильоту 13:00 UTC.

19.06.2015 о 13:24 екіпаж по телефону повідомив РДЦ (інженера з управління використанням повітряного простору) про початок руління, розрахований час зльоту із ЗПМ Арциз та запитав умов на використання повітряного простору. При запиті умов на використання повітряного простору екіпаж не вказав про необхідність передачі інформації про виконання АХР до органу управління Повітряних Сил ЗС України. Згідно з Робочою інструкцією інженер з управління використанням повітряного простору доводить до органів військового управління ЗСУ інформацію щодо початку діяльності з використання повітряного простору за запитом екіпажу. Згідно з поясненнями командира літака, екіпаж вважав, що повідомив орган ОПР про необхідність інформування органу військового управління ЗСУ про виконання польотів, але на записі об'єктивного контролю таке повідомлення відсутнє.

Під час виконання польотів, екіпаж не зміг встановити радіозв'язок з органом польотно-інформаційного обслуговування Одеського РДЦ через те, що в указаному районі не забезпечується стійкий УКХ радіозв'язок (за інформацією авіакомпанії).

Згідно з висновками комісії, причиною порушення порядку використання повітряного простору (не інформування екіпажем органів управління Повітряних Сил Збройних Сил України про початок та провадження діяльності з використання повітряного простору) стало суміщення екіпажем літака процедури отримання умов на використання повітряного простору з процедурою виконання зльоту і початкового етапу польоту, внаслідок чого екіпаж був зосереджений на виконанні льотних процедур і не звернувся до органу ОПР про необхідність інформування органу управління ПЗ ЗСУ щодо початку діяльності з використання повітряного простору.

3. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

3.1. 19.06.2015 о 13:54 при виконанні приватного рейсу OMFBI за маршрутом Смаківка (Житомирська обл.) – Ужгород на літаку Piper 28 OM-FBI (Словаччина), під час заходження на посадку КПС повідомив диспетчера про не випуск шасі. У подальшому шасі було випущено, після чого пілот виконав благополучну посадку.

Розслідування інциденту не проводиться.

3.2. 20.06.2015 о 08:06 при виконанні рейсу AFL 1837 за маршрутом Одеса – Домодедово (РФ) на літаку Superjet SU95 RA-89043 авіакомпанії «Аерофлот» (РФ), після зльоту з ЗПС 34 екіпаж ПС проінформував про зіткнення з птахом на висоті 150 м. Згідно з доповіддю екіпажу, ПС пошкоджень не отримало, екіпажем було прийняте рішення про продовження польоту на аеродром призначення.

Розслідування інциденту не проводилося.

3.3. 24.06.2015 о 12:07 при виконанні рейсу ELL311 за маршрутом Таллінн (Естонія) – Київ (Бориспіль) на літаку CRJ-9/M ES-ACC авіакомпанії «Estonian Air» (Естонія), під час заходження на посадку на ЗПС 18R, екіпаж задекларував сигнал лиха та попросив викликати пожежну бригаду до літака з причини спрацювання індикації перегріву правої основної опори шасі. Посадку ПС було виконано благополучно, індикація про перегрів коліс правої основної опори шасі зникла. Під час огляду ПС на землі, екіпаж підтвердив відсутність перегріву коліс та помилкове спрацювання індикації про перегрів. Після отримання та аналізу додаткової інформації від пілота, було прийняте рішення допустити ПС до подальшої експлуатації.

Розслідування інциденту не проводиться.

4. ПОДІЇ З НЕЗАРЕЄСТРОВАНИМИ ПС

КАТАСТРОФИ

4.1. 01.06.2015 о 10:30 при виконанні польоту у районі н.п. Федорівка, Артемівського району Донецької обл. на легкому літаку саморобної конструкції сталася катастрофа. Пілот – керівник авіамодельного гуртка загинув.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

5.1. ІНЦИДЕНТИ

5.1.1 24.04.2015 року, вдень, о 12:47 у початковий момент буксирування літака Learjet 60 UR-ISH авіакомпанії «ДАРТ» «хвостом вперед», з метою виконання приватного рейсу за маршрутом Жуляни-Ніцца, внаслідок руху машини-буксира при застосованому стояночній гальмі літака, було зруйновано передню опору шасі, а саме: шток амортизаційної стійки був зламаний на ділянці приблизно половини довжини штоку.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що пошкодження літака Learjet 60 сталося через неузгодженість дій між керівником буксирувальної бригади, який вів зв'язок з екіпажем без застосування літакового переговорного присторою(далі – ЛПП), та КПС під час спроби буксирування літака «хвостом вперед» при застосованому екіпажем ПС стояночному гальмі. Національним бюро подію перекласифіковано з пошкодження ПС на землі в інцидент.

Фактор: людський (персонал а/п, екіпаж ПС), організаційний



Рекомендації:

Керівництву КП «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни):

- За погодженням з ТОВ «Інтеравіа» та Украерорухом, розглянути питання щодо внесення змін до Інструкції з розстановки, буксирування, запуску та руління ПС на аеродромі КП «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 25.09.2014р. № 5.2-1.5/1-13 у частині, що стосується виключення можливості отримання дозволу на буксирування ПС персоналом з наземного обслуговування від диспетчера руління (у разі знаходження екіпажу на борту ПС), передбачивши, що персонал з наземного обслуговування, який здійснює буксирування ПС, отримує дозвіл на початок буксирування лише від КПС;
- внести зміни до Інструкції з розстановки, буксирування, запуску та руління ПС на аеродромі КП «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 25.09.2014р. № 5.2-1.5/1-13 щодо вимог по забезпеченню обов'язкового ведення зв'язку між керівником буксирувальної бригади та екіпажем ПС по ЛПП у разі, якщо ПС обладнане ЛПП;
- забезпечити здійснення вибіркового контролю працівниками служби контролю за безпекою польотів та аеронавігаційного забезпечення за виконанням буксирування ПС на аеродромі.

□ **Керівництву ТОВ «Інтеравіа»:**

- Матеріали розслідування вивчити з усім технічним персоналом, що залучається до буксирування ПС;
- неухильно виконувати вимоги пункту 2.4 Технологічної карти №6 Технологічного документу від 27.10.2014р. № ТД-01-08.2-140 «Наземне обслуговування в аеропорту «Київ» (Жуляни) ТОВ «Інтеравіа», щодо обов'язкового підтримання зв'язку між керівником буксирувальної бригади та екіпажем по ЛПП;
- суворо дотримуватися вимог пункту 4.4.1. Інструкції з розстановки, буксирування, запуску та руління ПС на аеродромі КП «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 25.09.2014р. № 5.2-1.5/1-13 та пункту 2.2. Технологічної карти №6 Технологічного документу від 27.10.2014р. № ТД-01-08.2-140 «Наземне обслуговування в аеропорту «Київ» (Жуляни) ТОВ «Інтеравіа», щодо кількості членів буксирувальної бригади;
- провести додаткові заняття з технічним персоналом ТОВ «Інтеравіа» щодо дотримання вимог технологічної документації та правил буксирування ПС із прийняттям заліків;
- провести з персоналом компанії, який залучається до процесу буксирування ПС, повторне вивчення візуальних сигналів керування рухом ПС на землі.

□ **Керівництву ТОВ «ДАРТ»:**

- Матеріали розслідування вивчити з льотним та інженерно-технічним персоналом авіакомпанії;
- провести повторне вивчення з льотним та інженерно-технічним персоналом авіакомпанії нормативних документів стосовно виконання процесу буксирування ПС;
- провести повторне вивчення з льотним та інженерно-технічним персоналом візуальних сигналів керування рухом ПС на землі;
- з метою забезпечення записів внутрішньокабінних переговорів, їх якості та синхронізації, здійснити позапланову перевірку працездатності реєстратора мовної інформації CVR на літаку Learjet 60 UR-ISH;
- у відповідності до вимог пункту 8.2.2 Розділу 8 JAR-OPS 1 «Комерційні авіаційні перевезення (літаки)», внести доповнення до Керівництва з експлуатації щодо чіткого опису дій екіпажу,

взаємодії екіпажу з персоналом з наземного обслуговування та необхідної фразеології (візуальних сигналів) під час виконання процесу буксирування ПС.

□ **Керівництву Державіаслужби України:**

- У зв'язку з тим, що «Керівництво з організації руху повітряних суден, спецавтотранспорту, засобів механізації на аеродромах цивільної авіації та засобів з попередження пошкоджень повітряних суден на землі», затвердженого наказом Міністерства ЦА СРСР від 03.07.1986 № 150, є застарілим та не адаптованим до вимог сучасних нормативних документів у галузі ЦА, пропонуємо розробити відповідних національний нормативний документ;
- розглянути питання щодо розроблення сертифікаційних вимог до суб'єктів аеропортової діяльності (суб'єктів комерційного обслуговування), відносно здійснення кожного окремого виду аеропортової діяльності, у тому числі наземного обслуговування ПС, у відповідності до пункту 2.1.6. Правил сертифікації аеропортів, затверджених наказом Державної служби України з нагляду та забезпечення безпеки авіації від 13.06.2006р. № 407 та зареєстрованих у Мін'юсті 23.06.2006р. за № 740/12614.

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 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 серед суб'єктів авіаційної діяльності та розробити заходи щодо забезпечення надання до НБРЦА повідомлень та обов'язкових сповіщень про авіаційні події та інциденти у строки, визначені наказом Державіаслужби від 21.08.2013 №619.

6.3. З метою здійснення аналізу безпеки польотів, керівникам авіакомпаній та льотних навчальних закладів надавати до НБРЦА інформацію про обсяги нальоту та кількість виконаних польотів за типами ПС.

Перший заступник
директора

І.В. Мішарін