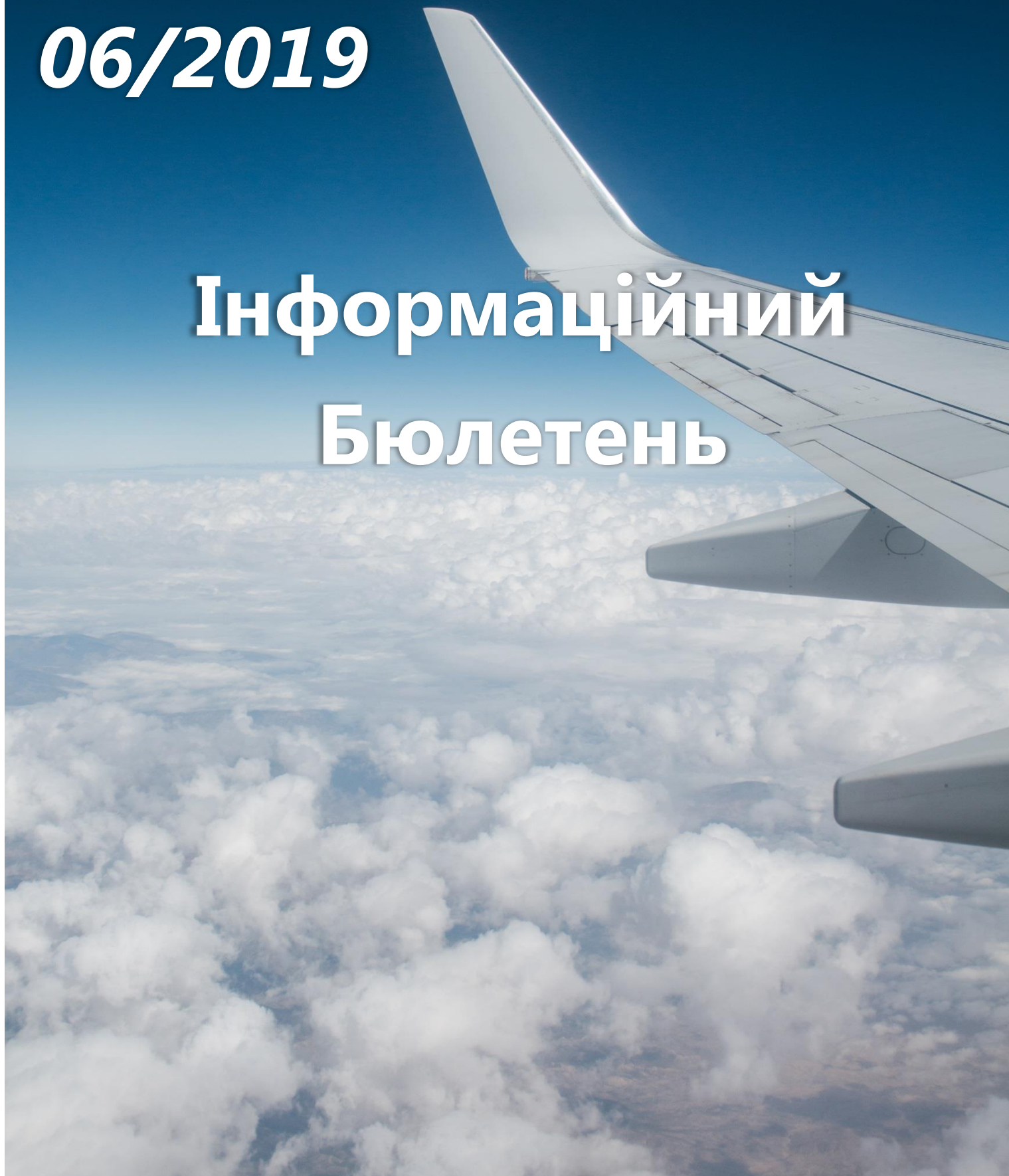




Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними
повітряними суднами
(НБРЦА)

06/2019

Інформаційний Бюлетень



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

факс: (044) 351-43-13 (цілодобово з функцією автовідповідача)

тел: (044) 351-43-38 (оперативний черговий, цілодобово)

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14

АФТН: UKKKYLYX (УКККЫЛЫЬ)

Бюлетені та звіти за результатами розслідування доступні в мережі Інтернет за посиланням: www.nbaai.gov.ua (додаткова оперативна інформація, щодо всіх авіаційних подій, оновлюється на сайті, у розділі НОВИНИ, щоденно протягом місяця.)

Розслідування, які проводить НБРЦА, здійснюються відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Повітряного кодексу України.

Єдиною метою розслідування авіаційних подій та інцидентів є запобігання таким подіям у майбутньому. Розслідування авіаційних подій не спрямоване на встановлення вини або відповідальності та проводиться окремо від будь-якого адміністративного, службового, прокурорського або судового розслідування

Липень 2019

Стан безпеки польотів цивільних ПС в Україні у червні 2019 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА у червні 2019 року при експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, при здійсненні авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС, а також з незареєстрованими повітряними суднами сталися:

Червень 2019	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Транспортні комерційні перевезення						
Літаки				1		
Вертольоти						
Всього				1		
Авіаційні роботи та учбово-тренувальні польоти						
Літаки		2				5
Вертольоти						
Всього		2				5
Авіація загального призначення						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки						
Вертольоти						
Інші	1				2	
Всього	1				2	
Іноземні ПС						
Літаки				1		
Вертольоти						
Всього				1		
Всі події разом	1	2	0	2		
Пошкодження ПС на землі						
Літаки		1				
Вертольоти						
Всього		1				
Порушення порядку використання повітряного простору України						
Літаки						
Вертольоти						
Інші		1				
Всього		1				

* К – катастрофа

А – аварія

СІ – серйозний інцидент

І - інцидент

Авіаційні події та інциденти протягом року, порівняння

№ п/п	Класифікація подій: К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент І - інцидент		Кількість подій								Всього постраждалих			
			2019 ¹				2018 ¹				2019 ¹		2018 ¹	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення	Транспортні			1	9		1	4	31				
		Авіаційні роботи та УТП		2				1	1			5	4	
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру				2		2		1				
		Не внесені до державного реєстру	1								2			
3	Події з ПС іноземної реєстрації					24				24				
4	Надзвичайні події		1											
5	Кількість постраждалих		2	5	-		4		-		2	5	4	
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
6	² Порушення порядку використання повітряного простору України		4											
7	Пошкодження ПС на землі		1				2							

¹ Станом на 1 липня

² Події, які розслідувало НБРЦА

1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 13.06.2019 о 03:22 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні транспортного рейсу УМК 2415 в аеропорту Тбілісі (Грузія) на літаку Іл-76 UR-78786, авіакомпанії «Южмашавіа», під час руління по РД «Е», КПС доповів про проблему з рампою (не закривається) та запросив повернення на стоянку.

Розслідування інциденту НБРЦА не проводить.

2. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ ТА УЧБОВО ТРЕНУВАЛЬНИХ РОЛЬОТІВ

2.1. АВАРІЇ

2.1.1. 07.06.2019 о 15:10 (за Київським часом) при виконанні обльоту літака за маршрутом ЗПМ «Чайка» - ЗПМ «Чайка» на літаку Ан-2 UR-KAU, що експлуатується ТСОУ на відстані 6-7 км на північний захід від аеродрому "Чайка", через падіння потужності двигуна, пілот здійснив вимушену посадку на озеро, в результаті чого ПС

[скапотувало](#). Внаслідок аварії літак було пошкоджено. Троє осіб, що перебували на борту отримали легкі тілесні ушкодження.

Розслідування аварії проводить НБРЦА.

Категорія: **SCF-PP**

2.1.2. 23.06.2019 о 10:10 (за Київським часом) при виконанні авіаційно-хімічних робіт в районі села Млини, Лохвицького району, Полтавської області, літак Ан-2 UR-43983, що експлуатується ТОВ "Фенікс Ейр", через падіння потужності двигуна, впав у лісову місцевість та повністю згорів. Два члени екіпажу отримали тілесні ушкодження.

Розслідування аварії проводить НБРЦА.

Категорія: **SCF-PP**

3. ПОДІЇ, ЩО НЕ КЛАСИФІКУЮТЬСЯ ЯК ІНЦИДЕНТ

3.1. ПОСАДКА НА ЗАКРИТИЙ АЕРОДРОМ

3.1.1. 14.06.2019 о 07:57 при виконанні учбово-тренувального польоту за маршрутом Біла-Церква – Черкаси сталася посадка літака Cessna-172M UR-ОВА, на закритий аеродром Черкаси. Власник і експлуатант ПС – «Київська авіаційна школа».

Розслідування події проводить НБРЦА.

4. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС, ЯКІ НЕ ВНЕСЕНІ ДО ДЕРЖАВНОГО РЕЄСТРУ ЦИВІЛЬНИХ ПС

4.1. КАТАСТРОФИ

4.1.1. 27.06.2019 при виконанні несанкціонованого польоту на параплані (мотопараплані) в районі села Кобиляки, Полтавської області сталася катастрофа. Внаслідок падіння, легкий літальний апарат було зруйновано, двоє парапланеристів загинули.

Розслідування катастрофи проводить НБРЦА.

5. ПОШКОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА НА ЗЕМЛІ

5.1. 10.06.2019 при підготовці до чартерного рейсу UNO 0568 в аеропорту Бамако (Малі) на літаку Saab-340B UR-ELJ, авіакомпанії «УРГА», сталася пошкодження літака на пероні іншим літаком (Dromader), який почав рухатися під впливом сильного вітру. Пошкоджена негерметична частина фюзеляжу між підфюзеляжними гребенями.

Розслідування події НБРЦА не розслідує.

6. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

6.1. ІНЦИДЕНТИ

6.1.1. 17.06.2019 о 07:26 при виконанні рейсу RYR 3132 за маршрутом Варшава-Львів на літаку В-737-800 SP-RSK, авіакомпанії «Ryanair Sun» (Польща), на післяпольотному огляді виявлено сліди зіткнення з птахом (кров на внутрішній стороні повітрязабірника правого двигуна, пір'я в зовнішньому контурі). Пошкоджень повітряного судна та двигунів не виявлено. Літак допущено до подальшої експлуатації. При огляді ЗПС залишків птаха не виявлено.

Категорія: BIRD.

7. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

7.1. 03.06.2019 о 09:30 (за Київським часом) від чергового в/ч А2847 (м. Стрий Львівська область) надійшла доповідь про візуальне спостереження польоту мотодельтаплану на висоті до 50 м з курсом 180° о 09:00 черговим технічної території та начальником варту поблизу с. Дуліби, Стрийського району Львівської області (над територією в/ч). О 09:20 силами добового наряду в/ч А2847 затримано пілота, автомобіль «Мерседес», автомобільний трейлер та літальний апарат типу мотодельтаплан без розпізнавальних знаків. Затриманого та техніку передали працівникам Національної поліції України. Радіолокаційними засобами повітряний апарат у вказаному районі не спостерігався. Встановлено, що діяльність пов'язана з використанням повітряного простору України в даному районі не запланована та не проводилася. Інформування відповідних органів управління Повітряних Сил ЗСУ, органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідними користувачами повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось. Порухені вимоги пункту 8 Розділу 12 Авіаційних правил України, Правила використання повітряного простору України затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954.

Розслідування ППВППУ проводить НБРЦА.

8. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

8.1. АВАРІЇ

8.1.1. 06.09.2018 о 04:17, вдень під час виконання польоту сталося падіння гелікоптера МВВ-ВК117 С2 (ЕС145) UR-МНР. В результаті падіння гелікоптер був зруйнований. Екіпаж у складі 2 осіб отримав тілесні ушкодження.



Під час проведення розслідування комісія з розслідування зробила наступні **висновки**:

- Екіпаж мав чинні свідоцтва льотного персоналу та медичні сертифікати відповідно до встановлених вимог.

- Гелікоптер зареєстрований у державному реєстрі ПС України та має сертифікат льотної придатності у відповідності до існуючих вимог Державної авіаційної служби України.

- Експлуатантом гелікоптера є ПАТ «МИРОНІВСЬКИЙ ХЛІБОПРОДУКТ».

- Екіпаж виконував приватний політ за маршрутом згідно з планом керівництва ПАТ «МИРОНІВСЬКИЙ ХЛІБОПРОДУКТ».

- Під час виконання польоту обов'язки пілота, який здійснював пілотування гелікоптером, виконував КПС, контролюючим був другий пілот.

- Злітна маса та центрівка гелікоптера знаходяться в експлуатаційному діапазоні та не виходять за рамки обмежень.

- Відповідно до фактичної та прогнозованої погоди, рішення на виконання польоту екіпаж прийняв правильно.

- Перед зльотом екіпаж не проінформував відповідні підрозділи ПС ЗСУ про виконання польоту.

- Демонтаж ременя системи кондиціонування р/п 9385 виконувалося з порушенням технології.

- Не виконані вимоги відправлення знятого ременя 9385 виробнику на дослідження.

- В розділі «Незавершене ТО» бортжурналу не оформлена деактивація компресору системи кондиціонування.

- У бортовому журналі, відкритому 17.07.2017 та закритому 15.08.2018, відсутні записи про встановлення ременя р/п 9385.

Згідно з висновками комісії з розслідування **причиною** аварії є неправильне кріплення валу хвостового гвинта до головної трансмісії гелікоптера.

Фактор: людський (ІТС).

Категорія: SCF-NP



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування катастрофи можна ознайомитись, завантаживши остаточний [звіт](#).

8.2. ІНЦИДЕНТИ

8.2.1. 01.02.2019 літак A321-211 реєстраційний номер OE-LCJ авіакомпанії «Laudamotion GMBH» буксировався хвостом вперед (PUSHBACK) за допомогою тягача, що належить компанії з наземного обслуговування «Аерохендлінг» (Україна), розташований в міжнародному аеропорту Бориспіль. Після того, як буксир та літак почали рухатися, приблизно через 20 метрів від місця початку буксирування, літак раптово зупинився. В результаті зупинки літака і руху тягача (рух тягача після зупинки продовжувався по інерції), літак отримав незначні пошкодження в кріпленні буксирувального фітінгу передньої опори шасі літака, а на з'єднувальному адаптері буксирувального водила були зрізані два зрізні болти.

На підставі отриманої інформації та проведеного аналізу, комісія дійшла висновку, що раптова зупинка літака під час буксирування хвостом уперед (PUSHBACK) призвела до надмірного зростання зусилля на адаптер буксирувального водила та буксирувальний фітінг носової опори шасі літака, що спричинило одноразове статичне навантаження, яке призвело до зрізання двох зрізних болтів на буксирувальному водилі та двох болтів кріплення пальця на буксирувальному фітінгу носової опори шасі літака.

Причина раптової зупинки літака не могла бути визначена під час розслідування через те, що під час буксирування бортовий реєстратор польотної інформації не був ввімкнений.



Рекомендації:

Керівництву авіакомпанії «Laudamotion»:

- Забезпечити функціонування реєстраторів польотної та мовної інформації (CVR та FDR) відповідно до SOP FCOPM під час підготовки кабіни пілотів до польоту;
- Розглянути можливість контролю виконання екіпажем стандартних експлуатаційних процедур (SOP) з використанням програми моніторингу польотних даних (FDM);
- У зв'язку з тим, що під час буксирування літака члени екіпажу пасажирської кабіни та пасажери піддаються ризику травмування від раптових зупинок, рекомендується початок буксирування здійснювати після того, як КПС переконається, що екіпаж пасажирської кабіни та пасажери пристебнуті на своїх місцях, за виключенням виконання членами екіпажу пасажирської кабіни будь-яких обов'язків, які безпосередньо стосуються безпеки.

Керівництву ТОВ «Аерохендлінг»:

- Дотримуватися вимог п. 4.13.1 Керівництва з наземного обслуговування у частині допуску агентів КНО до виконання буксирування ПС відповідними наказами;
- У разі виникнення АП або інциденту під час буксирування ПС, зобов'язати керівників буксирувальних бригад забезпечити недоторканість ПС, елементів та засобів буксирування ПС для збереження речових доказів,

- їхньої фіксації (фотографування) та складання кроків на місці події;
- Розглянути можливість та доцільність встановлення відео реєстратора в кабіну буксирувального тягача для забезпечення контролю зони передньої опори шасі під час буксирування ПС хвостом уперед (PUSHBACK).

□ **ДП «Міжнародний аеропорт Бориспіль»:**

- Під час заповнення та видачі водіям спецтехніки талонів на право керування спецмашинами (механізмами) по аеродрому та обслуговування повітряних суден, дотримуватися вимог Додатку 4 «Руководства по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах ГА и мерах по предупреждению повреждений воздушных судов на земле», затвердженого наказом Міністерства ЦА СРСР від 03.07.1986 №150, у частині обов'язкового зазначення типів ПС, обслуговування яких дозволяється водію.

□ **Державіаслужбі України:**

- У зв'язку з тим, що «Руководство по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах ГА и мерах по предупреждению повреждений воздушных судов на земле», затвердженого наказом Міністерства ЦА СРСР від 03.07.1986 №150, не адаптоване до вимог сучасних нормативних документів у галузі ЦА України, пропонується розглянути питання щодо розроблення відповідного національного нормативного документу;
- 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 п.2.1.6. Правил сертифікації аеропортів, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.06.2006р. №407 та зареєстрованих у Мін'юсті 23.06.2006р. за №740/12614;
- Розробити вимоги щодо встановлення спроможності суб'єктів авіаційної діяльності, що здійснюють наземне обслуговування ПС на аеродромах України, надавати послуги з обслуговування ПС на пероні, у т.ч. з буксирування ПС, враховуючи типи ПС, які експлуатуються на конкретному аеродромі (оцінка відповідності засобів механізації, спецмашин та виробничого обладнання, кваліфікації персоналу, експлуатаційних процедур та технологічних процесів).

8.3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

8.3.1. 06.12.2018 згідно сповіщення Державної прикордонної служби України №182/ВН-983 та повідомлення Повітряних сил Збройних сил України (ПСЗСУ) ТЛГ № 06212 з 19:10 до 20:00 (за Київським часом) прикордонним нарядом Мукачівського

прикордонного загону було виявлено політ безпілотного повітряного судна по шуму двигуна, який виконував політ спочатку з території України на території Румунії, а згодом і в зворотному напрямку.

Засобами радіолокаційної розвідки радіотехнічних підрозділів ПСЗСУ зазначений БППС не спостерігався. Інформування відповідних органів управління Повітряних Сил ЗСУ, органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідними користувачами повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось.

Політ безпілотного БППС виконувався у зоні з особливим режимом використання повітряного простору України.

Таким чином, були недотримані вимоги пунктів 18 і 22 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954 та вимоги пунктів 4 та 5 розділу II, пункту 11 розділу XI, вимоги пункту 10 розділу XII Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 11.05.18 №430/210 та зареєстрованих в Міністерстві юстиції України від 14.09.18 №1056/32508.

Згідно з висновком комісії з розслідування причиною порушення порядку використання повітряного простору України безпілотним повітряним судном (виконання польоту БППС в зоні з особливим режимом використання повітряного простору України без подання заявки на виконання відповідної діяльності і без отримання дозволу від відповідних органів, які здійснюють контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України) стало невиконання користувачем повітряного простору вимог чинного законодавства, що регулює порядок виконання польотів та використання повітряного простору України.



Рекомендації:

Власнику безпілотного повітряного судна:

- Ознайомитися з інформацією оприлюдненою на сайті Державіаслужби України стосовно експлуатації БППС <https://avia.gov.ua/bezpilotni-povitryani-sudna-2/> У разі виникнення додаткових запитань, звернутися до Державіаслужби України для отримання консультацій та інформації щодо експлуатації БППС, перед початком їх експлуатації.

9. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

9.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

9.1.2. Продовжити вжиття заходів щодо інформування НБРЦА про відомі факти виникнення авіаційних подій та інцидентів.

9.1.3. 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.

9.2. Експлуатантам ПС, під час виконання АХР, дотримуватися вимог пункту 6.1.7 «Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві», затверджених наказом Мінтрансв'язку від 22.12.2006 № 1179, зареєстрованих в Мінюсті 28.03.2007 за № 286/13553 в частині обмежень температури навколишнього повітря +22°C. Не виконувати АХР при температурі повітря навколишнього середовища вище +22°C.

9.2.1. Державіаслужбі України посилити контроль за дотриманням «Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві» експлуатантами, що використовують автомобільний бензин А-95 на літаках Ан-2 з двигунами АШ-62ІР.

З урахуванням набутого досвіду експлуатації ПС на автомобільному бензині та з урахуванням результатів розслідування авіаційних подій, що сталися в період проведення дослідних робіт із застосування автомобільного бензину А-95 під час експлуатації ПС на автомобільному бензині, переглянути, та, у разі доцільності, доопрацювати НПА, що регулюють організацію забезпечення та порядок використання ПММ при виконанні польотів на авіаційних роботах, зокрема:

вказівку Укравіатрансу від 22.06.2000 № 4 «Про проведення дослідних робіт із застосування автомобільного бензину А-95 на літаках Ан-2 і вертольотах Ка-26»;

вказівку Укравіатрансу від 21.10.2002 № 49 «Про підконтрольну експлуатацію літаків Ан-2 з двигунами АШ-62ІР на автомобільному бензині А-95 виробництва Кременчуцького НПЗ і ВАТ «Лисичанськнафтооргсинтез»;

вказівку Державіаслужби від 09.08.2005 № 15 «Про підконтрольну експлуатацію літаків Ан-2, Як-18Т і вертольотів Ка-26 на автомобільному бензині»;

Правила організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві.

Перший заступник директора

І.В. Мішарін

Категорії подій

ADRM	аеродром
AMAN	раптовий маневр
ARC	нештатний контакт із злітно-посадковою смугою
ATM	організація повітряного руху, навігація, спостереження
BIRD	зіткнення з птахами
CABIN	події, що пов'язані з безпекою в пасажирському салоні повітряного судна
CFIT	зіткнення (загроза зіткнення) керованого повітряного судна із землею
CTOL	зіткнення з перешкодою/перешкодами під час зльоту і посадки
EVAC	евакуація
EXTL	події, що пов'язані з зовнішньою підвіскою
F-NI	виникнення пожежі/диму (не внаслідок інших подій)
F-POST	виникнення пожежі/диму (внаслідок інших подій)
FUEL	події, пов'язані з паливом
GCOL	зіткнення з об'єктом на землі
GTOW	події, що пов'язані з буксируванням повітряного судна повітрям
ICE	обледеніння
LALT	виконання польотів на малих висотах
LOC-I	втрата керованості – у польоті
LOC-G	втрата керованості – на землі
LOLI	втрата підйомної сили під час польоту за маршрутом
MAC	зближення повітряних суден/ попередження TCAS/ втрата ешелонування/ бортової системи попередження зіткнень - ACAS/ порушення мінімумів ешелонування
MED	медичні події
NAV	помилки у навігації
OTHR	інше
RAMP	наземне обслуговування
RE	викочування за межі ЗПС
RI	несанкціоноване зайняття ЗПС
SCF-NP	відмова або несправність систем/компонентів (не силової установки)
SCF-PP	відмова або несправність систем/компонентів (силової установки)
SEC	події, що пов'язані з авіаційною безпекою
TURB	потрапляння в зону турбулентності
UIMC	Ненавмисне потрапляння у метеорологічні умови польотів за приладами
UNK	невідомо або невизначено
USOS	недоліт/переліт
WILD	дикі тварини
WSTRW	зсув вітру або гроза

Скорочення, що можуть використовуватись в тексті

А	– аварія
АП	– авіаційна подія
АР	– авіаційні роботи
БП	– безпека польотів
БППС	– безпілотне повітряне судно
ВКН	– виробничо-конструктивний недолік
ЗПМ	– злітно-посадковий майданчик
ЗПС	– злітно-посадкова смуга
І	– інцидент
НБРЦА	– Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами
ПС	– повітряне судно
КПС	– командир повітряного судна
ОПР	– обслуговування повітряного руху
ППС	– пошкодження повітряного судна
РДЦ	– районний диспетчерський центр
СЗП	– служби забезпечення польотів
СІ	– серйозний інцидент
FL	– ешелон польоту
UTC	– всесвітній координований час