



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

Управління попередження
авіаційних подій

21.05.2015 № 3.2.14-46

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Квітень 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 ²	2	9	13				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії							
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти ²	1	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 ²	3	10	14				
3.5	Всього	3	10	16				

¹ станом на 1 травня

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*			
			Квітень 2015 року	2015 рік	2014 рік	Загинуло		Травмовано	
						2015 року	2014 року	2015 року	2014 року
1	Надзвичайні події								
2	Пошкодження ПС		1	1					
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А		1/0		2			
		СІ/Інци	1/0	1/0					
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	0/1	0/1	0/1			2	1
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		4	16	18				
6	Всього					2			1

*станом на 1 травня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у квітні 2015 року з повітряними суднами, що внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України авіації загального призначення стався 1 серйозний інцидент, з ПС транспортної авіації відбулося 3 інциденти та 1 пошкодження ПС на землі. З незареєстрованими ПС сталася 1 аварія в районі с. Красне (Обухівський р-н), в результаті якої пілот та особа, що знаходилась на борту ПС отримали серйозні тілесні ушкодження.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 4 події.

ПОДІЇ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

1. АВАРІЇ

1.1. 26.04.2015 о 13:00 (тут та далі час вказано в UTC), при виконанні несанкціонованого польоту з аеродрому Долина (Обухівський р-н Київської обл.) на приватному, не внесеному до Державного реєстру цивільних повітряних суден ПС Sky Ranger, сталася аварія поблизу с. Красне (Обухівський р-н), в результаті чого було пошкоджено передню частину та силові елементи конструкції літака, а пілот з особою, що перебувала на борту отримали серйозні тілесні ушкодження.

Розслідування аварії проводить комісія НБРЦА.

2. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

2.1 12.04.2015 о 14:05 при виконанні польоту за маршрутом ЗПМ Чайка – ЗПМ Цунів на літаку ХІАТ-650 УТ/СТ UR-YAO, що експлуатується ТОВ «Хімічні авіаційні технології», під час польоту в СТР Львів, було втрачено зв'язок органу ОПР з екіпажем ПС. На неодноразові виклики каналами АДВ та ЦПІ Львів

екіпаж не відповідав. Через декілька хвилин пілот з мобільного телефону повідомив, що о 14:17 здійснив посадку на поле внаслідок проблем з паливною системою. В результаті посадки літак пошкоджень не отримав, травмованих осіб не було.

Під час проведення розслідування, КПС повідомив, що під час польоту на відстані 25 км від аеропорту Львів він помітив коливання стрілки датчика тиску пального. О 14:03 екіпаж запросив у диспетчера дозвіл на спрямлення маршруту на точку Цунів, мотивуючи своє прохання недостатнім залишком пального. Через 5 хвилин після отримання дозволу екіпаж ПС на зв'язок більше не виходив. При опитуванні комісією, КПС повідомив, що ним було прийняте рішення виконати посадку на підібраний з повітря майданчик, оскільки коливання показників датчику тиску пального могли свідчити про засмічення паливної системи або її розгерметизацію. Комісія з розслідування розглядала версію виконання вимушеної посадки через малий залишок пального, яку не вдалося перевірити через самостійне злиття залишку пального пілотом до прибуття комісії.

В результаті проведених робіт з визначення несправності, комісія також виявила перемінний контакт у хвостовику роз'єму датчика тиску пального у карбюраторі при похитуванні з'єднувального кабелю ROAD №54КО.1000.0019. Перемінний контакт у роз'ємі датчика тиску пального був причиною коливання стрілки показчика. Дефект було усунуто перепайкою дротів у роз'ємі.

Згідно з висновком комісії, причиною серйозного інциденту – вимушеної посадки поза межами аеродрому стало рішення КПС про виконання вимушеної посадки з причин нестійких показань тиску пального у карбюраторі (коливання стрілки показчика датчика тиску пального у карбюраторі). Причиною нестійкого показання тиску пального у карбюраторі стала наявність змінного електричного контакту у роз'ємі датчика тиску пального у карбюраторі.

Фактор: технічний (ВКН), організаційний (КЛЕ)



Рекомендації:

□ Керівництву ТОВ «Хімічні авіаційні технології»:

- Провести позачерговий огляд електричних мереж у системі виміру тиску пального перед карбюратором;
- У керівництві з льотної експлуатації літака у розділі 3.8. «Другие аварийные ситуации» надати рекомендації по діях пілота при коливанні стрілки тиску пального перед карбюратором;
- Провести повторне вивчення з персоналом з відпрацювання дій при виникненні АП чи інциденту та передачі первинного повідомлення та первинного донесення.

□ Державіаслужбі України:

- Розглянути необхідність внесення до відповідного розділу Керівництва з льотної експлуатації надлегких, дуже легких та легких ПС рекомендації по діях пілота при нестійких показаннях тиску

пального у карбюраторі (коливанні стрілки тиску пального перед карбюратором від максимуму до нуля);

- Розглянути необхідність пересертифікації типу ПС з надлегкого літака до легкого відповідно до класифікацій, які наведені в правилах реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, наказ від 25.10.2012р. №636.

ПОДІЇ З ПС ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

2. ІНЦИДЕНТИ

2.1. 15.04.2015 о 08:00 при виконанні рейсу IZC 4006 Ісфахан (Іран) – о. Кіш (Іран) на літаку А-320 UR-CNJ авіакомпанії «ДАРТ», після зльоту під час набору висоти, протягом 5 хвилин був втрачений зв'язок з літаком. Після відновлення зв'язку екіпаж доповів про раптове відключення всього навігаційного обладнання, системи керування, та зв'язку, а також спрацювання сигналізації про відмову одного з двигунів. Під час набору безпечної висоти, всі системи ПС перезавантажилась та почали працювати у штатному режимі. Екіпаж благополучно виконав посадку в аеропорту призначення о. Кіш.

Розслідування інциденту проводить комісія Ісламської Республіки Іран.

2.2. 29.04.2015 о 10:08 при виконанні рейсу AUI 494 Київ (Бориспіль) – Єреван (Вірменія) на літаку В-737-300 UR-FAA авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», під час набору висоти, на ешелоні FL140 сталося самовимкнення двигуна №2 з падінням обертів до 0. Екіпаж прийняв рішення про повернення в аеропорт вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Розслідування інциденту делеговано комісії авіакомпанії «МАУ».

ПОДІЇ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ

2.3 14.04.2015 о 09:57 при виконанні рейсу за місією ООН Бундж – Малакал (Південний Судан) на вертольоті Мі-8-МТВ UR-HLG авіакомпанії «Українські Вертольоти», в польоті сталася відмова електросистеми, в результаті чого вертоліт був повністю знеструмлений, за виключенням реєстратора МС-61. КПС прийняв рішення про виконання посадки на майданчик, підібраний з повітря.

Розслідування інциденту делеговано авіакомпанії «Українські вертольоти».

3. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

3.1. 06.04.2015 о 09:55 при виконанні рейсу TSO 208 Одеса – Внуково (РФ) на літаку В-737-800 EI-RUO авіакомпанії «Трансаеро» (РФ), при обслуговуванні рейсу сталося пошкодження нижньої частини внутрішньої обшивки задніх дверей.

Розслідування пошкодження не проводиться.

3.2. 06.04.2015 о 18:59 при виконанні рейсу 9HJET Шарм-ель-Шейх (Єгипет) – Київ (Жуляни) на літаку Gulfstream 150 9H-JET авіакомпанії «Euro Star» (Мальта), під час заходження на посадку в аеропорту Жуляни, сталося короткочасне спрацювання світлової сигналізації положення закрилків. КПС прийняв рішення про відхід на друге коло та виконав посадку у штатному режимі без відхилень.

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

3.3. 14.04.2015 о 15:10 в аеропорту Київ (Жуляни) на літаку Cessna-525B SE-RMJ авіакомпанії «Hummingbird Aviation Services» (Швеція), під час запуску двигунів для виконання рейсу виникло полум'я на лівому двигуні та витікання пального. КПС вимкнув двигун, ПС було розвернуто по осі, внаслідок чого полум'я загасло. Літак було відбуксовано на стоянку. Під час технічної інспекції було виявлено, що загоряння сталося внаслідок сильного хвостового вітру. За рішенням техніки, літак було допущено до перельоту на базу технічного обслуговування.

Згідно з п. 7.1.13 ПРАПУ, комісія з розслідування події не створювалась.

3.4. 30.04.2015 о 08:30 при виконанні рейсу IJM 599 Бориспіль – Мюнхен на літаку Falcon-900 OE-IOE авіакомпанії «International Jet Management» (Австрія), під час заняття виконавчого старту на ЗПС 36П сталося підвищення тиску мастила в двигуні №1. КПС прийняв рішення про повернення на МС.

Згідно з п. 7.1.13 ПРАПУ, комісія з розслідування події не створювалась.

4. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

4.1. 24.04.2015 під час буксирування «хвостом вперед» ПС Learjet 60 UR-ISH в аеропорту Київ (Жуляни) авіакомпанії «ДАРТ», сталося руйнування передньої опори шасі у початковий момент буксирування. Руйнування опори сталося внаслідок руху буксирувальної машини при увімкненому стоянковому гальмі літака.

Розслідування пошкодження проводить комісія НБРЦА.

5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

5.1. ІНЦИДЕНТИ

5.1.1. 22.03.2015 о 00:45 при виконанні рейсу ADB2800 за маршрутом Хьюстон (США) – Шенон (Ірландія) на літаку Ан-124 UR-82007 авіакомпанії «Антонов», під час польоту на висоті 10000 футів сталася відмова локатора МНРЛС 6А876. Екіпаж виконав посадку на запасному аеродромі Бангор (США).

Під час проведення розслідування комісія виявила перемінний контакт між двома дротами у джгуті між керуючим блоком та редуктором азимуту. Порухення контакту сталося внаслідок неякісного запакування екрануючих жил дротів біля хвостовика роз'єму СНЦ-23.

Згідно з висновком комісії причиною інциденту стало порушення електричного контакту дротів №13 та №41 у джгуті між керуючим блоком та редуктором керування азимуту. Порушення контакту сталося внаслідок виробничого недоліку – неякісного запакування екрануючих жил дротів біля хвостовика роз'єму СНЦ-23.

Фактор: ВКН

 **Рекомендації:**

Керівництву ДП «Антонов»:

- ІТС посилити контроль оглядових робіт стану електропроводки (не допускати чеканки, потертості, порушення ізоляції тощо) при виконанні регламентних робіт;
- Керівництву ІАЦ направити рекламацию заводу виробнику МНРЛС 6А876

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