



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

Управління попередження
авіаційних подій

20.03.2015 № 3.2.14-26

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Лютий 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				
1.4	Інциденти ²	3	5	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 ²			1				
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України²							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії							
3.3	Серйозні інциденти			1				
3.4	Інциденти ²	3	5	7				
3.5	Всього	3	5	8				

¹ станом на 1 березня

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*			
		Лютий 2015 року	2015 рік	2014 рік	Загинуло		Травмовано	
					2015 року	2014 року	2015 року	2014 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				1
		СІ/Інци						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	4	6	15				
6	Всього							1

*станом на 1 березня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у лютому 2015 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 3 інциденти при виконанні транспортних перевезень.

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

ПОДІЇ З ПС ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

1. ІНЦИДЕНТИ

1.1. 03.02.2015 о 9:52 (тут та далі час UTC, якщо не вказується інше) при виконанні рейсу UTN 3222 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Львів на літаку В-737-800 UR-UTR авіакомпанії «ЮТейр Україна», під час заходження на посадку на ЗПС 31 на висоті 100 футів над порогом ЗПС сталося зіткнення з птахом. Пошкоджень ПС під час післяпольотного огляду виявлено не було.

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

Фактор: орнітологія

1.2. 24.02.2015 о 15:00 при виконанні рейсу ABQ 471 за маршрутом Джедда (Саудівська Аравія) – Лахор (Пакистан) на літаку А-330 UR-WRQ авіакомпанії «Роза Вітрів», при підготовці екіпажу до зниження для посадки в аеропорту Лахор, на літаку спрацювала сигналізація падіння тиску в гідросистемі, після чого екіпаж помітив зниження рівня гідравлічної рідини. Екіпаж виконав процедури відповідно до QRH та благополучно виконав посадку. Під час огляду ПС на стоянці, було виявлено течу на лівій консолі крила в районі обтічника монорельса закрилку.

Розслідування проводить комісія авіакомпанії «Роза Вітрів».

1.3. 26.02.2015 о 18:31 при виконанні рейсу AUI 055S за маршрутом Київ (Бориспіль) – Одеса на літаку B-737-800 UR-PSH авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», під час огляду літака після посадки було виявлено сліди птаха на ВНА та роторі №1 другого двигуна. Пошкоджень ПС виявлено не було.

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

Фактор: орнітологія

4. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

4.1. 05.02.2015 о 15:25 при виконанні рейсу 9HJET за маршрутом Фрідріхсгафен (Німеччина) – Київ (Жуляни) на літаку Gulfstream-150 9H-JET авіакомпанії «Europe Star» (Мальта), під час заходження на посадку не випустились закрилки ПС. Після виконання перевірочних процедур, КПС прийняв рішення на посадку в аеропорту Бориспіль. Посадку на ЗПС 36П з прибраними закрилками було виконано благополучно. Після усунення несправності ПС було допущене до подальшої експлуатації.

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

4.2. 17.02.2015 о 15:28 при виконанні рейсу PGT 751 за маршрутом Харків – Стамбул на літаку B-737-800 TC-ACP авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), під час розбігу ПС для зльоту на швидкості менше 80 вузлів сталося загоряння індикатора «перевірка карти», у зв'язку з чим зліт ПС було перервано. Після усунення несправності ПС було допущене до подальшої експлуатації.

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

4.3. 18.02.2015 о 15:45 при виконанні рейсу OEFCW за маршрутом Київ (Жуляни) – Відень (Австрія) на літаку Cessna 525 OE-FCW авіакомпанії «CW Business Airlines» (Австрія), після зльоту під час набору висоти спрацював світловий сигнал «розгерметизація», що призвело до повернення ПС на аеродром вильоту. Після посадки під час перевірки ПС, екіпаж виявив, що ущільнювач люка багажного відділення неналежно прилягав внаслідок намерзання льоду. Після усунення причини, ПС було допущене до подальшої експлуатації.

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

4.4. 25.02.2015 о 01:16 при виконанні рейсу PGT 4751 за маршрутом Харків – Стамбул (Туреччина) на літаку B-737-800 TC-AAU авіакомпанії «Pegasus» (Туреччина), під час польоту виникли проблеми з паливною системою ПС. Екіпаж прийняв рішення про повернення в аеропорт вильоту. Посадку було виконано благополучно. Після перевірки паливної системи, було виявлення забруднення паливного фільтру лівого двигуна. Після усунення причини, літак було допущене до подальшої експлуатації.

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

5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

5.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

5.1.1. 29.11.2014 о 17:50 при виконанні рейсу AUA 676 за маршрутом Дніпропетровськ – Відень (Австрія) на літаку Fokker-70 OE-LFJ авіакомпанії «Tyrolean Airlines» (Австрія), під час руління з місця стоянки №6 до місця обробки ПС проти обмерзання, в салоні літака з'явився дим. Екіпаж вимкнув двигуни та організував евакуацію пасажирів через аварійний вихід на праве крило та аварійний вихід за допомогою надувного трапу в носовій частині фюзеляжу. Під час евакуації одна з пасажирок отримала травму куприкового відділу хребта та п'ят ніг.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що рівень гідравлічної рідини в резервуарі гідравлічної системи №2 склав 120% (4.2 літри) від норми. Також було виявлено несправність контрольного клапану регулювання тиску між гідросистемою №2 та системою попереднього наддуву, включаючи несправність контрольного клапану подачі повітря в систему попереднього наддуву. Внаслідок несправності клапанів, випаровування гідравлічної рідини з переповненого резервуару гідросистеми №2 потрапили у систему розподілу повітря, яка в свою чергу з'єднується з кабіною ПС через систему кондиціонування повітря, внаслідок чого і сталося пароутворення в кабіні ПС.

Згідно з висновком комісії, причиною серйозного інциденту стало потрапляння випаровувань гідравлічної рідини в систему розподілу й відбору повітря через несправність у роботі регулятора тиску й зворотного контрольного клапану гідравлічної системи №2 та перевищення рівня гідравлічної рідини в резервуарі гідросистеми №2, що призвело до змішування парів гідравлічної рідини з гарячим повітрям відбору від компресора двигуна й можливе їх потрапляння на теплообмінник агрегату системи розподілу повітря та систему кондиціонування повітря. Причину несправності контрольних клапанів буде встановлено після дослідження.

Фактор: технічний



Рекомендації:



Керівництву авіакомпанії «Tyrolean Airlines»:

- Провести розбір даного серйозного інциденту з льотним складом по виконанню процедур передпольотної підготовки під час транзитної зупинки відповідно до пункту 2.16.3 Керівництва з експлуатації – частина В;
- провести з льотним складом тренаж по виконанню процедур аварійної евакуації на землі;
- за рекомендацією організації з ТО, виконати заміну зворотного клапана розподілу подачі повітря на інших ПС типу "Fokker" у складі парку ПС;
- виконати одночасну інспекцію парку ПС типу "Fokker" для перевірки контрольних клапанів регулятора тиску в гідравлічній системі;

- провести відповідні дослідження компонентів, які відмовили, для визначення причин відмови;
- переглянути інспекційні інтервали для контрольних клапанів системи передачі, перевірки рівня гідравлічної рідини в резервуарах гідравлічної системи.
- включити в програму безперервного навчання спеціальне вивчення обслуговування гідросистеми.

6. ПЕРЕКЛАСИФІКАЦІЯ ПОДІЇ

У зв'язку зі зверненням ДП «Украерорух» та за результатами наради за участю представників Державіаслужби, ДП «Украерорух» та Національного бюро, було прийнято рішення про перекласифікацію події, що сталася 07.08.2014р. та внесено відповідні зміни до аналізу стану безпеки польотів за 2014 рік. Подію перекласифіковано з серйозного інциденту в крупний інцидент.

7. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

7.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

7.1.2. 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.

7.2. Державіаслужбі України:

7.2.1. 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.

7.3. 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

*www.nbaai.gov.ua тел. (044) 351 43 13 тел/факс. (044) 351 43 38
e-mail: info@nbaai.gov.ua*