



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**
Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій
19.08.2016 № 3.2.14-106

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ
Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у липні 2016 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Липень 2016 року	2016 рік ¹	2015 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2016 рік	2015 рік	2016 рік	2015 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти		4	1				
1.4	Інциденти	4	13	24				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії	1	4					
2.3	Серйозні інциденти			1				
2.4	Інциденти							
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії		4					
3.3	Серйозні інциденти	1	4	2				
3.4	Інциденти	4	13	24				
3.5	Всього	5	21	26				

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 2016 року	2016 рік	2015 рік	Загинуло		Травмовано	
					2016 року	2015 року	2016 року	2015 року
1	Надзвичайні події							
2	Пошкодження ПС							
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А		1/1		2		
		СІ/Інци		0/1	2/1			
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А		1/0	2/1	1	2	2
		СІ/Інци						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	4	27	32				
6	Всього				1	4		2

* станом на 1 серпня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у липні 2016 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 4 інциденти. При виконанні авіаційно-хімічних робіт сталася 1 аварія.

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

1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ ТА УТП

1. АВАРІЇ

1.1.1. 13.07.2016 5:45 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні авіаційно-хімічних робіт в районі села Козельне, Сумської області, Недригайлівського району на вертольоті Mi-2 UR-15606 авіакомпанії «Авіа-стиль», після зльоту сталося просідання ПС, з подальшим зіткненням його з землею та займанням. Внаслідок аварії вертоліт було зруйновано, пілот не постраждав.

Розслідування аварії проводить Національне бюро.

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

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 12.07.2016 о 10:24 при виконанні рейсу АUI 4NN за маршрутом Бориспіль-Мюнхен на літаку В-737-300 UR-GAN авіакомпанії «МАУ», під час набору висоти на ешелоні FL360 КПС доповів про технічні проблеми (несправність автотриммера) та прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. О 10:58 була виконана благополучна посадка на ЗПС 18Л в аеропорту Бориспіль.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

2.1.2. 20.07.2016 11:17 при виконанні рейсу АUI 846 за маршрутом Відень-Бориспіль на літаку В-737-300 авіакомпанії «МАУ», при заході на посадку на ЗПС 36П в аеропорту Бориспіль, диспетчером з відстані 2 км ПС було направлено на друге коло, з причини неготовності до злету літака Е-145 рейсу WRC 7213, який знаходився на виконавчому старті.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

2.1.3. 30.07.2016 о 13:45 при виконанні рейсу АUI 382 на літаку В-737-900 авіакомпанії «МАУ», на висоті 4000 футів КПС доповів про підозру зіткнення з птахом під час злету та попросив оглянути ЗПС, аварійної ситуації не декларував та продовжив політ за маршрутом. Після огляду ЗПС було виявлено рештки птаха.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

Фактор: орнітологія.

2.1.4. 31.07.2016 о 23:50 при виконанні рейсу UIA 5021 за маршрутом Бориспіль-Хургада на літаку В-737-900 UR-PSL авіакомпанії «МАУ», під час виконання зльоту на швидкості 50 вузлів, спрацювала сигналізація «Не у злітному положенні», КПС прийняв рішення перервати зліт. Пасажири були пересаджені на інший літак (UR-PSK) та відправлені із затримкою на 2 години 20 хвилин. Після надання техакту на ПС UR-PSL, літак вилетів до Анталії о 03:16.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.1. 25.07.2016 о 18:35 від оперативного чергового регіонального управління Західної Держприкордонслужби України, надійшла інформація про візуальне спостереження одного легкомоторного літака не встановленого типу, в районі села Новосілки, Володимир-Волинського р-ну, Волинської обл. В ході взаємодії з органами Держприкордонслужби України було з'ясовано, що політ здійснювався з метою хімічної обробки фермерського господарства на легкомоторному літаку, експлуатант Аероклуб «Крила Волині» (м. Луцьк).

Інформування відповідних органів управління ПС ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють

контроль за використання повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідним користувачем повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось.

Таким чином було порушено вимоги Розділу 5 п. 83 «Положення про використання повітряного простору України» затвердженого Постановою КМУ від 29.03.2002 №401 (зі змінами).

Розслідування ППВППУ проводить Національне бюро.

4. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

4.1. АВАРІЇ

4.1.1. 08.07.2016 о 11:05 при виконанні польоту за маршрутом Чайка-Львів на літаку RV8 YL-RVA (Латвія), під час польоту за маршрутом в районі н.п. Золочів, Львівської обл., КПС доповів диспетчеру ППО про відмову двигуна та вимушену посадку на дорогу. Внаслідок аварії літак отримав пошкодження, КПС та фізична особа, що знаходилась на борту літака не постраждали, від медичної допомоги відмовилися.



Відповідне повідомлення про аварію було направлено до авіаційних властей Латвії.

Розслідування аварії проводить Національне бюро.

4.2. ІНЦИДЕНТИ

4.2.1. 02.07.2016 о 12:45 при виконанні рейсу FDB728 за маршрутом Жуляни-Дубай на літаку B-738 A6-137-IS авіакомпанії «FlyDubai» (OAE), після зльоту на висоті FL300 КПС виконав зниження та доповів про проблеми на борту без уточнення причин, після чого запросив зниження до FL110 та повернення на аеродром вильоту та доповів про проблеми з герметизацією ПС. Екіпажу літака було задано векторіння на 360 град. праворуч та вихід в зону очікування з метою виявлення причин несправності. Після випрацювання пального було виконано благополучну посадку в аеропорту Жуляни. Аварійна ситуація не декларувалася.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

4.2.2. 10.07.2016 о 17:25 при виконанні рейсу W67308 за маршрутом Кельн-Жуляни на літаку A-320 HA-LYV авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), під час посадки на ЗПС RW26 на висоті 5 футів КПС помітив декілька птахів, що пролітали ЗПС поблизу літака. Під час післяпольотного огляду інженером було виявлено ознаки потрапляння птаха в двигун №2 та незначні пошкодження поверхні внутрішньої обшивки двигуна. Інженером ПС допущено до експлуатації на 2 повітряні цикли з обов'язковим бароскопічним оглядом протягом нічної стоянки. Надалі ПС виконало 2 цикли (UKKK-LCLK-UKKK) без зауважень. Під час нічної стоянки інженером при бароскопічному огляді були виявлені внутрішні

пошкодження двигуна №2. Двигун потребує заміни перед наступним вильотом ПС.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

Фактор: орнітологія.

4.2.3. 15.07.2016 о 08:56 при виконанні рейсу MJF 702 за маршрутом Жуляни-Анапа на літаку Gulfstream G-200 OE-HSN (Швейцарія), при виконанні польоту за маршрутом КПС доповів про пошкодження лобового скла та прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. О 09:25 КПС змінив рішення та продовжив рейс на аеродром Альтенрейн (Швейцарія) для проведення ремонтних робіт. О 09:25 ПС покинуло повітряний простір України над г.т. SUVUR.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

5.1. АВАРІЇ

5.1.1. 23.06.2016 о 15:03 при виконанні спортивної програми на 38-му відкритому чемпіонаті України з вертолітного спорту (на ПЗПМ «Коротич» Харківського аероклубу ім. В.С. Гризодубової ТСО України, Харківська область) на вертольоті Мі-2 UR-MSQ ПАТ «Авіакомпанія «Мотор Січ», при підльоті до місця скидання спортивного знаряддя («Криши»), вертоліт опинився на висоті, приблизно 5 метрів, що на 2 метри нижче передбаченої. Після команди оператора «вище», командир вертольоту збільшив шаг НГ, але вертоліт продовжував інтенсивно знижуватись та зіткнувся з землею.



Зіткнення з землею сталося майже вертикально (з незначним переміщенням вправо) та з правим креном, на праву основну стійку шасі.

Під час різкого приземлення, права основна стійка шасі зруйнувалася, вертоліт перевернувся на правий борт. Після перевертання на правий борт лопаті несучого гвинта почали руйнуватися о землю. Вертоліт зробив три оберти на правому борту та зупинився.

Після зупинки вертольоту, екіпаж вимкнув двигуни, перекрив паливні крани та покинув вертоліт через лівий аварійний блістер.

За півтори – дві хвилини на місце події прибула аварійно-рятувальна команда. З метою недопущення виникнення пожежі, двигуни вертольоту були залиті піною з ручних вогнегасників.

Проаналізувавши пояснювальні записки екіпажу та інших осіб які мали інформацію стосовно події, документи з підготовки екіпажу до польотів, технічну документацію на вертоліт, матеріали по дослідженню працездатності несучої системи вертольота та трансмісії, вплив зовнішнього середовища та людського фактору на виникнення події, комісія прийшла до висновку:

- екіпаж вертольота пройшов первинну та передпольотну підготовку в повному обсязі, зауважень при проходженні медичного контролю не було;

- пілот вертольота мав діюче свідоцтво, пройшов відповідні тренування та мав всі повноваження на виконання даного польотного завдання;
- на час виникнення аварії вертоліт був справний та технічно підготовлений до польоту, всі форми періодичного ТО виконувались своєчасно;
- в ході дослідження несучої системи та трансмісії вертольота, встановлено, що агрегати знаходяться в справному, працездатному стані та дефектів не мають.

Комісія з розслідування вважає, що **найбільш вірогідною** безпосередньою причиною аварії вертольота Мі-2 UR-MSQ, заводський № 549441105, який належить ПАТ «Мотор Січ», стало перенавантаження НГ та втрата ним обертів під час спроби пілотом збільшення висоти польоту в умовах часткової втрати керованості вертольота.

Фактор: людський - екіпаж.

Категорія: LOC-I



*Більш детально з обставинами та причинами події можна ознайомитись, завантаживши остаточний [звіт](#).



Рекомендації:

ПАТ авіакомпанії «Мотор Січ»:

- Провести заняття з льотним складом на тему:
 - «Льотні обмеження згідно п.2.5.1 Керівництва з льотної експлуатації вертольоту Мі-2»;
 - «Виконання заходу та посадки на вертольоті Мі-2. Характерні помилки, їх причини та методи усунення»;
 - Критичні режими польоту та дії пілота при попаданні в них.
- Включити в методичну частину плану підготовки екіпажів вертольотів до ОЗП – ВЛП тему:
 - «Аеродинаміка вертольоту Мі-2 на різних етапах польоту».

Громадській спілці «Федерація вертолітного спорту України»:

- Під час проведення змагань з вертолітного спорту забезпечити постійну відеозйомку виконання пілотами дисциплін, які виконуються в межах льотного поля.

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 та власникам 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 у відповідності до положень Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Doc 9756 ч.4.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

