



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

Управління попередження
авіаційних подій

20.08.2014 № 3.2.14-86

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у липні 2014 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Липень 2014 року	2014 рік ¹	2013 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2014 рік	2013 рік	2014 рік	2013 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи			1		5		8
1.2	Аварії			1				
1.3	Серйозні інциденти		2	1				
1.4	Інциденти ²	4	30	53				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії			3				2
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти		2					
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України²							
3.1	Катастрофи			1		5		8
3.2	Аварії			4				5
3.3	Серйозні інциденти		2	1				
3.4	Інциденти ²	4	32	53				
3.5	Всього	4	34	59		5		13

¹ станом на 1 серпня 2014 року

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*			
			Липень 2014 року	2014 рік	2013 рік	Загинуло		Травмовано	
						2014 року	2013 року	2014 року	2013 року
1	Надзвичайні події			1					
2	Пошкодження ПС		3	5	4				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А		0/1	1/1		1		2
		СІ/Інци	1/0	1/0	2/0				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	2	3/1	2/2	3	3	1	1
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		10	35	51				
6	Всього					1	4	1	3

* станом на 1 серпня 2014 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у липні 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбувся 1 серйозний інцидент при виконанні приватного польоту, 4 інциденти при виконанні транспортних перевезень та 3 пошкодження ПС на землі.

3 іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталася 1 катастрофа та 9 інцидентів.

За вказаний період сталося 2 катастрофи з приватними ПС не внесеними до Державного реєстру.

1. КАТАСТРОФИ

1.1. 17.07.2014 о 16:00 (тут та далі час в UTC, якщо не вказано інше) при виконанні несанкціонованого польоту для проведення авіаційно-хімічних робіт в районі н.п. Белашки, Тальнянського району Черкаської обл. на літаку АІ-10 ЛА-0588, що належав приватній особі, пілот не впорався з керуванням ПС та зіткнувся з ЛЕП, внаслідок чого ПС впало на землю та загорілося. Пілот загинув.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

1.2. 26.07.2014 о 06:30 в районі с. Лісневичі, Пустомитивського району Львівської обл., під час виконання несанкціонованого польоту на незареєстрованому літаку Х-32 Бекас, пілот не впорався з керуванням ПС, зачепив ЛЕП та впав на землю. Внаслідок падіння пілот загинув.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

2. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

2.1. 28.07.2014 о 05:23 при виконанні рейсу URNST за маршрутом Рига – Івано-Франківськ на літаку Beechcraft Premier 1A UR-NST авіакомпанії «Бізнес Джет Тревел», під час заходження на посадку не спрацювала система випуску закрилків у посадковій конфігурації. У момент торкання ЗПС, сталося руйнування колеса лівої основної опори шасі, внаслідок чого ПС викотилося за межі ЗПС.

Розслідування серйозного інциденту проводить комісія НБРЦА.

3. ІНЦИДЕНТИ:

3.1. 15.07.2014 о 21:35 при виконанні рейсу ADB 5997 за маршрутом Тбілісі – Мазарі Шериф (Афганістан) на літаку Ан-124-100 UR-82007 авіакомпанії «Антонов», під час зниження на режимі роботи ПМГ сталося самовільне вимкнення двигуна №3 Екіпаж виконав посадку на запасному аеродромі Душанбе (Таджикістан) благополучно.

Розслідування події проводить комісія ДП «Антонов» під контролем НБРЦА.

3.2. 16.07.2014 о 10:06 при виконанні рейсу WAU 6272 за маршрутом Катовіце (Польща) – Жуляни на літаку А-320 UR-WUB авіакомпанії «Візз Ейр Україна», під час заходження на посадку сталося зіткнення з птахом. Під час післяпольотного огляду слідів та пошкоджень від удару виявлено не було.

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

Фактор: орнітологія

3.3. 22.07.2014 о 20:25 при виконанні рейсу WAU 6092 за маршрутом Дортмунд (Німеччина) – Жуляни на літаку А-320 UR-WUA авіакомпанії «Візз Ейр Україна», під час післяпольотного огляду ПС інженером було виявлено ознаки зіткнення з птахом на внутрішній частині лівого закрилку. Пошкоджень виявлено не було.

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

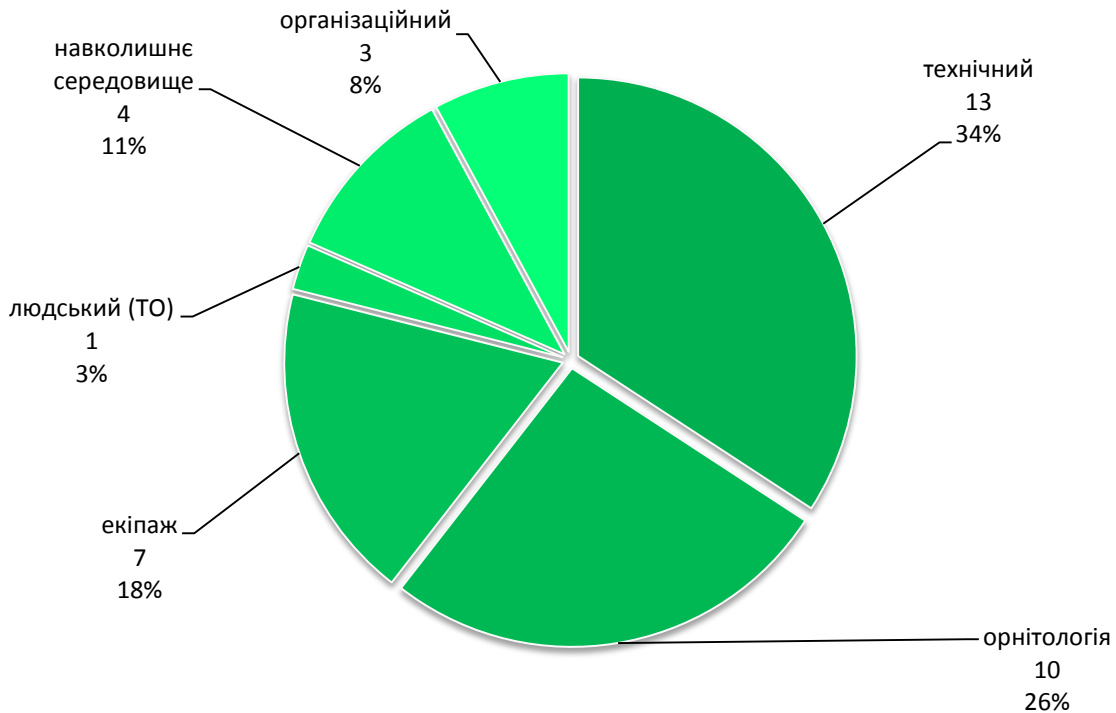
Фактор: орнітологія

3.4. 31.07.2014 о 14:36 при виконанні рейсу КНК 4202 за маршрутом Шарм-ель-Шейх (Єгипет) – Львів на літаку В-737-200 UR-CLS авіакомпанії «Авіалінії Харкова», під час післяпольотного огляду ПС були знайдені сліди крові та пух птаха на першій секції закрилку лівого крила. Пошкоджень літака виявлено не було.

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

Фактор: орнітологія

3. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



4. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

4.1. 10.07.2014 о 15:20, у процесі обслуговування ПС В-737 UR-GAQ авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» в аеропорту Бориспіль, під час підйому автоліфту IVECO, вийшла з ладу гідравлічна система автоліфту, в результаті чого сталося пошкодження лакофарбового покриття розміром 120x130 мм та зроблено вм'ятину глибиною 2,44 мм.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що після зупинки спецмашини біля літака, експедитор установив упорні колодки під колеса спецмашини і після випуску аутригерів подав водію сигнал на підйом робочого обладнання, а сам в цей момент направився на борт літака, не контролюючи процес подальшого підйому обладнання. Під час підйому обладнання, водій спецмашини почув характерний поштовх, який свідчив про зіткнення висувної площадки спецмашини з обшивкою фюзеляжу ПС та одразу натиснув кнопку опускання робочого органу автоліфту. В момент опускання робочого органу, висувна площадка була деякий час затиснена між фюзеляжем літака та вантажною платформою спецмашини. Внаслідок подальшого опускання під дією власної ваги у нижнє положення, площадка спричинила пошкодження кабіни автомобіля, внаслідок якого випало лобове скло.

Згідно з висновком комісії, причиною пошкодження ПС на землі стало зіткнення висувної платформи автоліфту IVECO з обшивкою фюзеляжу ПС внаслідок неувважності та неправильних дій персоналу хендлінгової компанії, який займався обслуговуванням ПС.

Фактор: організаційний

 **Рекомендації:**

Керівництву ТОВ «DO END CO KYIV»:

- довести обставини та причини пошкодження ПС автоліфтом до персоналу, який задіяний у наземному обслуговуванні ПС під розпис;
- провести розбір даного випадку з персоналом, який бере участь у наземному обслуговуванні ПС з метою подальшого недопущення подібного у майбутньому;
- копію протоколу розбору надати до служби контролю за безпекою польотів аеропорту «Бориспіль»;
- розробити технологічний документ (правила) завантаження/розвантаження (обслуговування) ПС, в якому описати обов'язки водія та експедитора при обслуговуванні ПС;
- організувати вивчення водіями та експедиторами розроблених правил виконання технологічних операцій по управлінню автоліфтами при обслуговуванні ПС та звернути особливу увагу на пунктуальне дотримання цих правил;
- з керівником під'їзду – експедитором та водієм автоліфта провести додаткові інструктажі з питань виконання вимог Керівництва з організації руху ПС, спецавтотранспорту на аеродромах ЦА та Правил наземного руху в аеропорту «Бориспіль», після чого направити їх до групи безпеки дорожнього руху аеропорту для складання іспиту на знання вимог нормативних документів, які регламентують забезпечення безпеки при наземному обслуговуванні ПС.

4.2. 12.07.2014 о 16:45 при виконанні рейсу UDN 524 за маршрутом Баку (Азербайджан) – Дніпропетровськ літаком E-145 UR-DPB авіакомпанії «Дніпроавіа», під час обслуговування літака на стоянці, багажним візком було пошкоджено обшивку у хвостовій частині ПС.

Розслідування пошкодження проводить повноважний орган Азербайджану.

4.3. 29.07.2014 о 09:30 при виконанні обслуговування вертольоту Mi-8 UR-HLN авіакомпанії «Українські Вертольоти» в аеропорту Румбек (Північний Судан), при під'їзді вантажівки відбулося зіткнення з ПС. Внаслідок зіткнення було пошкоджено вантажні створки та хвостову балку ПС.

Розслідування пошкодження делеговано авіакомпанії «Українські Вертольоти» під контролем НБРЦА.

5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

5.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

5.1.1. 14.09.2013 о 17:27 при виконанні рейсу AUI 373 за маршрутом Бориспіль – Дубай на літаку B-737-800 UR-PSA авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», на етапі розбігу, після досягнення швидкості прийняття рішення V1, екіпаж почув хлопок. Відбулося руйнування пневматика колеса №2 лівої основної опори шасі. Екіпаж звернувся до диспетчерів АДВ з проханням надати інформацію стосовно наявності на ЗПС сторонніх предметів. Диспетчери,

у свою чергу, зв'язалися з аеродромною службою, яка підтвердила наявність шматків пневматика на ЗПС та передали цю інформацію екіпажу. КПС прийняв рішення продовжити політ до аеродрому призначення. Перед виконанням посадки в аеропорту Дубай на ЗПС 12L екіпаж запросив диспетчера «ПІДХОДУ» аеропорту Дубай виконати візуальну інспекцію ходового блоку правої основної опори шасі. Технічні служби аеропорту не виявили будь-яких пошкоджень. Під час посадки сталося руйнування пневматика колеса №1 лівої основної опори шасі. Внаслідок руйнування обох пневматиків лівої основної опори шасі, ПС втратило можливість рухатись. Через неадекватний план дій з евакуації ПС, яка тривала 10 годин, та недостатню підготовку аеропортових служб, прийняття неефективних рішень, ЗПС було закрито.

Під час розслідування серйозного інциденту, комісією держави місця події (ОАЕ) було встановлено, що екіпаж не володів достатньою інформацією щодо зруйнованого пневматика колеса, а саме - його місце розташування та характер пошкоджень, внаслідок чого зробив невірний запит диспетчеру «ПІДХОДУ» аеропорту Дубай щодо стану колес опор шасі. Ні диспетчерська служба авіакомпанії (ДСА), ні служба технічного контролю (СТК) не брали участі в ідентифікації зібраних шматків пневматика з ЗПС аеропорту вильоту та передачі інформації екіпажу щодо розташування пошкодженого пневматика (пневматик лівої чи правої основної опори шасі). Не володіючи інформацією в повному обсязі, екіпаж погіршив наслідки посадки ПС з одним зруйнованим пневматиком, обравши невірну технологію посадки, що призвело до руйнування пневматика колеса №1 розташованого на спільній вісі.

Форма та розміри вилучених шматків дозволяли технічній службі експлуатанта достовірно встановити на якому саме колесі встановлений пневматик, оскільки один зі шматків мав серійний номер пневматика. За результатами досліджень встановлено, що сліди порізів пневматика колеса №2 найбільш вірогідно виникли в результаті контакту зі стороннім гострим предметом. Комісія вважає, що сторонній предмет знаходився на ЗПС вильоту. Лабораторні дослідження пневматика колеса №2 вказують на те, що відбиток обривків пневматика мав сліди перевантаження, яке могло виникнути внаслідок недостатнього тиску в пневматику. Пневматик Н-профілю моделі H44.5X16.5-21, що стояв на ПС, має тенденцію до швидкого зносу буртика у випадках, коли тиск в ньому занижений. Тому виробник ПС рекомендує експлуатантам виконувати процедуру контролю за тиском в пневматику цього типу та завищення його до максимального.

Комісія держави місця події в проекті остаточного звіту класифікувала подію як інцидент, але після наданих зауважень НБРЦА, перекласифікувала дану подію в серйозний інцидент та зробила наступний висновок щодо його причин:

- руйнування пневматика колеса №2 під час зльоту з великою ймовірністю сталося внаслідок зіткнення зі стороннім предметом на ЗПС аеропорту Бориспіль;
- руйнування пневматика колеса №1 сталося внаслідок руйнування пневматика колеса №2 при виконанні посадки в аеропорту Дубай;
- довготривалий строк закриття ЗПС в аеропорту Дубай стався внаслідок неадекватного плану дій з вилучення ПС, що втратило спроможність рухатись;

- недостатня підготовка та прийняття неефективних рішень служб аеропорту Дубай.

Комісія держави місця події також визначила супутні фактори, які не дали можливості екіпажу ідентифікувати пошкоджений пневматик та далі при виконанні посадки в аеропорту Дубай виконати спеціальну методику посадки для цього випадку, а саме:

- недостатню взаємодію між СКБП та АНЗ аеропорту Бориспіль, ДСА та СТК експлуатанта та екіпажем;
- відсутність інформації у екіпажа про тиск в пневматиках.

В свою чергу НБРЦА в зауваженнях до проекту остаточного звіту визначило наступні висновки щодо причин серйозного інциденту:

- розрив шини колеса №1 стався через невірну технологію виконання посадки з однією зруйнованою шиною;

- вибір невірної технології виконання посадки став наслідком відсутності у КПС достовірної інформації про стан основних опор шасі;

- відсутність достовірної інформації стало наслідком прийняття неправильного рішення КПС щодо продовження польоту в аеропорт призначення при вже наявних пошкодженнях ПС;

- прийняття неправильного рішення КПС викликано необґрунтованими рекомендаціями оперативного центру та центру з технічного обслуговування авіакомпанії «МАУ» по продовженню польоту, в яких не містилося інформації про місце розташування зруйнованої шини.

- необґрунтовані рекомендації стали результатом неефективної взаємодії служб аеропорту вильоту та авіакомпанії, неякісного аналізу фактичних і прогнозованих метеоумов в аеропорту вильоту, низької оцінки прийнятності факторів ризику для безпеки польоту (низька оцінка ступеню серйозності наслідків), а також прибирання екіпажем ПС опор шасі зі зруйнованою шиною колеса № 2 після зльоту.

На підставі зроблених висновків та оцінки виявлених пошкоджень ПС НБРЦА рекомендувало комісії держави місця події перекласифікувати дану подію в серйозний інцидент, а саме:

- Руйнування конструкції ПС, яке не класифікується як авіаційна подія;
- Закриття ЗПС на тривалий період.

Фактор: організаційний



Рекомендації:

Керівництву АК «Міжнародні Авіалінії України» установити нові процедури або забезпечити виконання наступних процедур:

- удосконалити свою оперативну мережу зв'язку з аеропортом, ЦУП (центром управління польотами), ЦТК (центру технічного контролю) та ПС для забезпечення своєчасної передачі інформації, що відноситься до БП екіпажів;
- забезпечити екіпажі вдосконаленою політикою та інструкціями по

- відношенню до критеріїв повернення на базу;
- незважаючи на те, що низький тиск у пневматику №2 не є доказом його руйнування, комісія рекомендує експлуатанту встановити систему моніторингу тиску в пневматиках для того, щоб гарантувати рівень тиску в пневматиках H44.5X16.5-21 до допустимого граничного значення, як це рекомендує виробник ПС;

Керівництву МА «Бориспіль»:

- не зважаючи на те, що зіткнення пневматика №2 зі стороннім предметом під час зльоту ПС є припущенням, яке зроблене за результатами лабораторного дослідження, комісія рекомендує покращити процедуру інспекції ЗПС;
- встановити нові процедури або вдосконалити наявні щодо передачі інформації з БП до ЦУП та ЦТК експлуатанта;

Державіаслужбі України забезпечити виконання експлуатантами, нових процедур, або вдосконалення існуючих щодо:

- покращення оперативної мережі зв'язку з аеропортом, ЦУП (центром управління польотами), ЦТК (центру технічного контролю) та ПС для забезпечення своєчасної передачі інформації екіпажів, що відноситься до БП;
- удосконалення своїх можливостей з управління ризиками;
- моніторингу тиску в пневматиках типу H44.5X16.5-21;

Забезпечити виконання експлуатантом аеропорту щодо:

- удосконалення процедур з інспекції ЗПС по відношенню до наявності сторонніх предметів;
- встановлення нових процедур або удосконалення існуючих для передачі інформації з БП до ЦУП та ЦТК експлуатанта.

6. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

6.1 КАТАСТРОФИ

6.1.1. 17.07.2014 при виконанні рейсу MAS17 за маршрутом Амстердам (Нідерланди) – Куала Лумпур (Малайзія) на літаку B-777 9M-MRD авіакомпанії «Malaysia Airlines», під час польоту над територією України, слідуючи до наступної за маршрутом точки ТАМАК, о 13:20 мітка літака зникла на екрані диспетчера Дніпропетровського РДЦ. Уламки літака було знайдено в районі с. Грабове, які було розкидано на площу близько 55 кв. км. В результаті катастрофи, всі 298 людей, що були на борту ПС загинули.

Розслідування катастрофи було делеговано Раді з Безпеки на Транспорті Нідерландів, за участю розслідувачів з України, Великобританії, Німеччини, Австралії, Франції, Італії, США, Малайзії.

6.2 ІНЦИДЕНТИ

6.2.1 02.07.2014 о 04:30 при виконанні рейсу TCLLL за маршрутом Жуляни – Анталія на літаку Cessna 550 TC-LLL авіакомпанії «Turk Hava Kurumu» (Туреччина), після зльоту спрацював датчик відкриття носового люку радіообладнання. КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту для перевірки. Під час перевірки виявлено, що люк був недотиснутий. Після дотискання люку вручну, датчик спрацював на закриття.

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

6.2.2 03.07.2014 о 09:38 при виконанні рейсу AUA 661 за маршрутом Відень – Бориспіль на літаку Fokker-100 OE-LVM авіакомпанії «Austrian Airlines» (Австрія), під час посадки на висоті 100 футів відбулося зіткнення ПС з птахами. Під час післяпольотного огляду, пошкоджень ПС не виявлено.

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

6.2.3 05.07.2014 о 05:55 при виконанні рейсу THY 465 за маршрутом Стамбул – Одеса на літаку B-737 TC-JHY авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), під час посадки КПС доповів про зіткнення ПС з птахом. На післяпольотному огляді слідів зіткнення з птахом та пошкоджень ПС виявлено не було. Під час огляду ЗПС, було виявлено мертвого яструба без видимих поранень від зіткнення з ПС.

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

6.2.4. 06.07.2014 о 06:37 при виконанні рейсу АНУ 051 за маршрутом Баку – Львів на літаку А-320 4K-AZ80 авіакомпанії «AZAL» (Азербайджан), під час післяпольотного огляду ПС була виявлена краплинна теча палива з лівого двигуна. Після огляду двигуна, його запуску, роботи на мінімальному режимі та зупинки, технічним складом не було виявлено відхилень від нормативних вимог АММ А-320.

Згідно з пунктом 7.1.13 ПРАПІ, комісія з розслідування інциденту не створювалась.

6.2.5. 06.07.2014 о 10:36 при виконанні рейсу FDB 5725 за маршрутом Дубай – Харків на літаку B-737-800 A6-FEJ авіакомпанії «Fly Dubai» (ОАЕ), після посадки літака, екіпаж доповів про зіткнення ПС з птахом у районі точки приземлення. Після огляду ЗПС аеродромним інженером було знайдено пір'я птаха. За результатами огляду ПС, пошкоджень виявлено не було.

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

6.2.6. 10.07.2014 о 10:38 при виконанні рейсу CPN 7932 за маршрутом Тегеран (Іран) – Бориспіль на літаку MD-83 EP-CPV авіакомпанії «Caspian Airlines» (Іран), під час заходження на посадку на ЗПС 18L сталася відмова навігаційної системи ПС. Посадку було виконано благополучно.

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

6.2.7. 16.07.2014 о 07:30 при виконанні рейсу VPBJJ за маршрутом Найробі (Кенія) – Жуляни на літаку B-737 VP-BJJ авіакомпанії «Execu Jet Middle East» (ОАЕ), під час заходження на посадку на ЗПС 08 на висоті 300 футів та швидкості 140 вузлів, екіпаж помітив зіткнення малого за розміром птаха з обтічником антени РЛС з правого борту ПС. Пошкоджень літака внаслідок зіткнення з птахом не виявлено.

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

6.2.8. 18.07.2014 о 13:25 при виконанні рейсу WZZ 2474 за маршрутом Жуляни – Будапешт на літаку A-320 HA-LPJ авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), під час зльоту екіпаж отримав інтерактивне речове повідомлення про зсув вітру за курсом зльоту ПС. Побачивши за курсом зльоту грозу, КПС прийняв рішення про припинення зльоту на швидкості 60 вузлів.

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

6.2.9. 21.07.2014 о 03:35 при виконанні рейсу TCO 211 за маршрутом Внуково – Жуляни на літаку B-737 EI-EUZ авіакомпанії «Трансаеро» (РФ), після посадки КПС доповів про зіткнення ПС з птахами. Під час післяпольотного огляду ПС, слідів зіткнення з птахами виявлено не було.

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

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:

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 Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

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