



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**
Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій
15.12.2016 № 3.2.14-146

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у листопаді 2016 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Листопад 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	3	21	27				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії		4	1				
2.3	Серйозні інциденти			1				
2.4	Інциденти			1				
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії		4	1				
3.3	Серйозні інциденти		4	2				
3.4	Інциденти	3	21	28				
3.5	Всього	3	29	31				

¹ станом на 1 грудня

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*			
		Листопад 2016 року	2016 рік	2015 рік	Загинуло		Травмовано	
					2016 року	2015 року	2016 року	2015 року
1	Надзвичайні події		2	2		1		
2	Пошкодження ПС							
3	Події з ПС авіації загального призначення	к/а		3/3		12		
		сі/Інци		0/1	2/2			
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	к/а		1/0	2/2	1	2	2
		сі/Інци						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	1	38	38				
6	Всього				1	15		2

* станом на 1 грудня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у листопаді 2016 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 3 інциденти.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталася 1 подія.

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

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 28.11.2016 о 17:45 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) під час виконання рейсу АUI 081 за маршрутом Бориспіль-Івано-Франківськ на літаку E-190M UR-EMC, авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» на аеродромі Івано-Франківськ припинилося електропостачання по вводу від Крихівецької трансформаторної підстанції. Відповідно до порядку електроживлення аеродрому Івано-Франківськ, аеропорт був переведений на електропостачання від трансформаторної підстанції «Арматурний завод».

О 18:24, коли літак перебував на відстані 60 кілометрів від аеродрому, припинилося електроживлення від підстанції «Арматурний завод». Для забезпечення електроживлення аеродрому, автоматично запустився аеродромний дизель-електричний агрегат АСДА-200, який відновив роботу світлотехнічних засобів аеропорту. У зв'язку з тим, що АСДА-200, крім засобів аеропорту забезпечував живленням об'єкти авіаційної бригади, а в службових приміщеннях активно використовувалися електронагрівальні прилади, дизель АСДА-200 працював з перевантаженням і через 8 хвилин (о 18:34) відключився.

О 18:36 екіпаж вийшов на зв'язок з диспетчерським органом підходу аеродрому Івано-Франківськ та отримав інформацію про знеструмлення аеродрому. За узгодженням з органом ОНР, командир літака прийняв рішення «стати» в зону очікування над VOR DME Івано-Франківська, де перебував близько 1 години. Після невдалих спроб відновити електропостачання аеродрому, о 19:24 командир літака прийняв рішення виконувати політ на запасний аеродром Львів, де о 19:45 виконав посадку.

О 19:29, після відключення всіх споживачів, дизель АСДА-200 був повторно запущений та була відновлена робота світлосистеми злітно-посадкової смуги. В подальшому, протягом наступної доби, електропостачання аеродрому ще кілька разів припинялося.



Рекомендації:

Експлуатантам аеродромів:

- перевірити схеми електропостачання об'єктів та аеродромних засобів забезпечення польотів;
- перевірити відповідність засобів електропостачання кількості підключених споживачів та об'єктів аеродромів, їх спроможність забезпечувати безперебійне електроживленням відповідно до експлуатаційної документації.

1.1.2. 28.11.2016 при виконанні рейсу ADB 3730 за маршрутом Львів-Робертс (Ліберія) на літаку Ан-124-100 UR-82008, авіакомпанії ДП «Антонов», вночі, через дві години після вильоту, внаслідок розгерметизації гідросистеми почалося зменшення кількості гідравлічної рідини в другій та четвертій гідравлічних системах. КПС прийняв рішення повернутися на аеродром вильоту.

Повідомлення про інцидент НБРЦА офіційно не отримувало.

Розслідування проводить ДП «Антонов».

1.1.3. 30.11.2016 о 12.07 при виконанні рейсу UTN 6131 за маршрутом Запоріжжя – Шарм-Ель-Шейх (Єгипет) на літаку В-737-800 UR-UTR, авіакомпанії «AZUR air», під час розбігу літака по злітно-посадковій смузі (ЗПС), екіпаж припинив зліт з причини підозри наявності на ЗПС автомобіля. Аеродромною службою було проведено огляд ЗПС та підтверджено відсутність будь-яких перешкод. За інформацією органу ОНР ЗПС була вільна. Після зупинки та упевненості в незайнятості ЗПС, літак виконав повторний розбіг, зліт та політ за маршрутом.

2. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 13.11.16 о 02:21 при виконанні рейсу FDB 730 за маршрутом Жуляни – Дубай (ОАЕ) на літаку В-738 А6FDP, авіакомпанії «Fly Dubai» (ОАЕ), на виконавчому старті ЗПС 08 екіпаж доповів про спрацювання сигналізації про не закриття дверей та повернувся на стоянку.

3. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

3.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

3.1.1. 06.04.2016 о 08:05 при виконанні рейсу CVK 7006 за маршрутом Марсель (Франція) – Хасси-Мессауд (Алжир) на літаку Ан-12А UR-ССР, який належить ТОВ «КАВОК ЕЙР» (Україна), під час виконання посадки на аеродромі призначення в процесі зниження на висоті Н-3000 м сталося різке зниження тиску масла на вході в двигун №3 з 5,5 кг/см² до 4,2 кг/см², почалася втрата масла з маслобака двигуна №3. В цей же момент почалося збільшення вібрації двигуна №3 з 1,9 g до 4,0 g.



Згідно п. 5.2 КЛЕ літака Ан-12 екіпаж приступив до вимкнення двигуна в польоті від кнопки КФЛ-37. Подача палива в двигун припинилася, двигун вимкнувся, але лопаті повітряного гвинта не увійшли у флюгерне положення. У зв'язку з тим, що лопаті повітряного гвинта не увійшли у флюгерне положення, екіпаж застосував флюгерування повітряного гвинта від аварійної системи флюгерування. Але лопаті повітряного гвинта не увійшли у флюгерне положення. Екіпаж прийняв рішення продовжувати зниження з одним непрацюючим двигуном і здійснити посадку на трьох працюючих двигунах.

Екіпаж здійснив посадку в аеропорту Хасси-Мессауд за процедурою виконання посадки при трьох працюючих двигунах згідно п. 5.10 КЛЕ літака Ан-12.

Посадка виконана без зауважень.

Члени екіпажу і технічний персонал, що знаходився на борту, не постраждали. Аеродромному майну шкоди причинено не було. Аварійно-рятувальні служби аеропорту Хасси-Мессауд після посадки не залучалися.

Під час підготовки до польоту відхилень та зауважень до роботи авіаційної техніки та членів екіпажу не було.

При виконанні післяпольотного огляду літака виявлено наступне:

- відсутність верхнього і бічних капотів мотогондоли СУ №3;
- ушкодження обтічника втулки повітряного гвинта №3;
- пошкодження обшивки з правого боку фюзеляжу в районі шпангоутів №10 та №18.

Під час проведення розслідування комісія встановила що:

- Попередню підготовку до виконання завдання екіпаж пройшов 22.02.2016 р. під керівництвом командно-керівного складу ТОВ «КАВОК ЕЙР»;



- Передпольотну підготовку до даного рейсу екіпаж пройшов напередодні дня вильоту під керівництвом КПС. На брифінгу, перед вильотом, КПС доповів екіпажу, що активне пілотування буде виконувати він сам;
- Рівень професійної підготовки та підготовка екіпажу до виконання - даного польоту відповідали встановленим вимогам;
- ПС було заправлене авіаційним паливом марки ТС-1. Загальна кількість палива у баках літака складало 10200 кг;
- На борту літака був присутній комерційний вантаж вагою 10756 кг, пасажери на борту були відсутні;
- Злітна маса складала 56988 кг і центрування ПС складала $X=20,0\%$ САХ, що не виходило за межі встановлених вимог;
- 06.04.2016 року під час підготовки рейсу CVK 7006 за маршрутом Марсель (Франція) - Хассі-Мессауд (Алжир) зауважень з боку технічного персоналу та екіпажу до ПС Ан-12А UR-ССР не було. Перед вильотом було виконано технічне обслуговування ПС в обсязі А2 + ОВ, CRS №004807, від 06.04.2016 р;
- Стан літака Ан-12А UR-ССР відповідав технічним вимогам;
- Під час запуску двигунів, руління, зльоту літака екіпаж не відмітив ніяких відхилень в роботі авіатехніки;
- О 05 годин 05 хв. (UTC) екіпаж виконав зліт у простих метеоумовах з аеродрому Марсель (Франція);
- Після зльоту, під час набору ешелону 250, зауважень в роботі систем літака не виявлено.

На підставі отриманих в ході розслідування матеріалів (пояснювальні записки членів екіпажу, ЗОК, матеріали дослідження двигуна AI-20M №Н2116001) комісія дійшла до наступних висновків:

- відмова двигуна сталася через його внутрішнє руйнування;
- відділення капотів та інші руйнування на ПС сталися через перевищення максимально допустимої вібрації двигуна №3 через не своєчасне вимкнення двигуна №3 екіпажем, чим було порушено вимоги розділу 6.1.Г п.1 КЛЕ літака Ан-12.

Згідно з висновком комісії з розслідування причиною серйозного інциденту стало несвоєчасне вимкнення двигуна після його відмови. Причину відмови двигуна комісія встановити не змогла через значні пошкодження зруйнованих деталей двигуна.

Фактор: людський (екіпаж).

Категорія: SCF-PP; OTHR.



Рекомендації:



Керівництву авіакомпаній експлуатуючих літаки Ан-12:

- під час проходження екіпажами тренажерної підготовки в обов'язковому порядку виконувати вимоги розділів 5.1. та 6.1.Г КЛЕ літака Ан-12.

3.2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.2.1. 27.09.2016 від оперативного чергового прикордонного загону (ПЗ) Мукачеве отримано інформацію про затримання особи, яка виконувала авіаційно-хімічні роботи на власному мотодельтаплані з 18:50 до 19:50 в районі н.п. Фертешолмаш, Виноградівського р-ну, Закарпатської області.

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 83 Розділу 5 Положення про використання повітряного простору України затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401.

Під час проведення розслідування комісія здійснила запити щодо вказаного порушення до Берегівського відділу ГУНП Виноградівського відділення поліції в Закарпатській області, Державіаслужби України, а також неодноразово телефонувала до пілота та фермера, на полях якого виконувалися АХР, внаслідок чого було встановлено:

- За інформацією т.в.о начальника штабу – першого заступника командувача ПСЗСУ №272011, вказане ППВППУ було здійснене на мотодельтаплані, який належить пілоту і не внесений до державного реєстру цивільних літальних апаратів та не має сертифікату льотної придатності.
- За сповіщенням Держприкордонслужби України, власником мотодельтаплану є фермер;
- Пілот який виконував АХР, за інформацією Державіаслужби України від 29.09.16 №255/1.3-1.8, не має діючого свідоцтва пілота;
- Змістовної відповіді від Берегівського відділу поліції ГУНП Виноградівського відділення поліції у Закарпатській області, на свої листи від 20.09.16 №1.3-1.5/448 та від 17.10.10 №1-1.9/471 комісія не отримала;
- У телефонних переговорах між членами комісії з пілотом та фермером, останні відмовилися від будь-якої співпраці.

Випадок належить до порушень порядку виконання польотів в зоні з особливим режимом використання повітряного простору України.

За браком інформації, комісія не має можливості в повному обсязі провести аналіз даного порушення.

Згідно з висновком комісії з розслідування можливою причиною ППВППУ від 27.09.2016 року стало свідоме недотримання пілотом та власником мотодельтаплану вимог нормативних документів, що регламентують авіаційну діяльність.



Рекомендації:

Експлуатантам та власникам повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських, дотримуватися вимог Повітряного кодексу України та авіаційних правил України щодо:

- отримання необхідних бортових документів з метою експлуатації ПС;
- отримання необхідної фахової підготовки та свідоцтва льотного персоналу;
- порядку організації польотів ПС;
- порядку використання повітряного простору України.

5. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

5.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

5.1.2. 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

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