



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

Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій

20.04.2017 № 3.2.14-66

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у березні 2017 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Березень 2017 року	2017 рік ¹	2016 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2017 рік	2016 рік	2017 рік	2016 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти		1	3				
1.4	Інциденти	3	9	5				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії			1				
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти							
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії			1				
3.3	Серйозні інциденти		1	3				
3.4	Інциденти	3	9	5				
3.5	Всього	3	10	9				

¹ станом на 1 квітня

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*			
		Березень 2017 року	2017 рік	2016 рік	Загинуло		Травмовано	
					2017 року	2016 року	2017 року	2016 року
1	Надзвичайні події	3	5					
2	Пошкодження ПС		1					
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А						
		СІ/Інци						
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А						
		СІ/Інци						
5	Події з ПС іноземної реєстрації	4	11	9				
6	Всього							

* станом на 1 квітня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у березні 2017 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 3 інциденти та 1 надзвичайна подія при виконанні транспортних перевезень.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 2 інциденти та 2 надзвичайні події.

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

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 25.03.2017 о 18:49 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу АUI 133Т за маршрутом Бориспіль-Львів на літаку В-738 UR-PSR, авіакомпанії «МАУ», екіпаж виконав посадку при односторонньому радіозв'язку. За інформацією екіпажа всі команди диспетчера він прослуховував та виконував.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

1.1.2. 29.03.2017 при виконанні перегонного рейсу за маршрутом Кіровоград-Черкаси на літаку Cessna-172 UR-LKP, що експлуатується КЛК НАУ, після злету з аеродрому Кіровоград КПС доповів про не прибирання шасі та прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку на аеродромі Кіровоград було виконано благополучно. Згідно пояснювальної записки пілота-інструктора, причиною не прибирання шасі стало перегорання запобіжника електроланцюга гідронаосу.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

1.1.3. 29.03.2017 о 15:25 при виконанні обльоту в районі аеродрому Херсон на літаку Beechcraft (Super King Air 350) UR-CWA авіакомпанії «УкрАерорух», після злету не прибрався всі опори шасі. Після благополучної посадки в аеропорту Херсон, було прийняте рішення про переліт на базу для виконання технічного обслуговування в а/д Брауншвейг (Німеччина). Отримавши дозвіл на виконання перельоту з випущеними шасі, екіпаж благополучно здійснив посадку в а/п Брауншвейг. Під час технічного обслуговування було виявлено несправність насосу гідравлічної системи шасі. Після заміни насосу на новий, всі системи працювали в штатному режимі.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

1.2. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

1.2.1. 24.03.17 о 18:48 при виконанні рейсу AUI 123K за маршрутом Бориспіль-Харків на літаку B-738 UR-PSF, авіакомпанії «МАУ», при виконанні заходження на посадку на ЗПС 25 по ILS, екіпаж доповів про засліплення променем білого кольору з правої сторони на відстані 6 миль від точки приземлення. О 18:46 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Харків.

Розслідування надзвичайної події не проводиться Національним бюро.

2. ПОДІЇ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

2.1. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

2.1.1. 17.03.2017 об 11:39 було виконано посадку на аеродромі «Чайка» літаком Advantic WT-10 зі знаком державної реєстрації UR-ПАА, який належить приватній особі. Літак вилетів з аеродрому Коломия о 08:45 без заявки на виконання польоту. 18.03.2017 об 11:20 ПС WT-10 здійснило виліт за маршрутом «Чайка» - н.п. Косів вже під іншим знаком державної реєстрації UR-РОМА без подання заявки на виконання польоту. Інформацію про переліт було надано користувачем повітряного простору тільки на Київський центр польотної інформації диспетчеру польотної інформації РДЦ.

Розслідування порушення порядку використання повітряного простору проводить комісія Національного бюро.

3. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

3.1. ІНЦИДЕНТИ

3.1.1. 17.03.17 о 16:21 при виконанні рейсу VJT 432 за маршрутом Поград-Татри – Львів на літаку CL-350 9H-VCD, авіакомпанії «Visa Jet» (Мальта), при виконанні польоту на висоті 10000 футів, КПС повідомив про проблеми з герметизацією та прийняте рішення здійснити посадку в аеропорту Львів. О 16:28 КПС повідомив про відсутність пошкоджень на борту літака та про те, що

необхідності особливого обслуговування немає. О 16:43 UTC виконана благополучна посадка в аеропорту Львів.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

3.1.2. 27.03.17 о 13:52 при виконанні рейсу WZZ 7318 за маршрутом Гамбург-Жуляни на літаку А-320 HA-LWK, який експлуатується авіакомпанією «WIZZ AIR» (Угорщина), при заходженні на посадку на ЗПС 26 на відстані 9 км екіпаж доповів диспетчеру про спрацювання системи TCAS на борту повітряного судна та запросив інформацію про наявність інших повітряних суден в цьому районі. В зоні CTR на зв'язку крім даного повітряного судна іншого руху не було, про що диспетчер проінформував екіпаж. Диспетчер радара також повідомив про відсутність іншого руху. На екрані локатора поблизу даного повітряного судна інших міток не було. Після посадки ПС та аналізу ситуації екіпаж повідомив про можливе хибне спрацювання системи TCAS.

Розслідування інциденту не проводиться Національним бюро.

3.2. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

3.2.1. 31.03.17 о 19:19 при виконанні рейсу THY 4CA за маршрутом Одеса-Стамбул на літаку А-321 TC-JRA, авіакомпанії «Turkish airlines» (Туреччина), в наборі висоти при перетині 8000 футів у 20 км на південний схід від аеродрому Одеси екіпаж доповів про засліплення дуже потужним променем білого кольору.

Розслідування надзвичайної події не проводиться Національним бюро.

3.2.2. 31.03.17 о 21:06 при виконанні рейсу KLM 1387 за маршрутом Амстердам-Бориспіль на літаку B-738 авіакомпанії «KLM» (Нідерланди), на висоті 8000 футів, екіпаж доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору справа над г.т. TSURKA.

Розслідування надзвичайної події не проводиться Національним бюро.

4. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

4.1. КАТАСТРОФИ

4.1.1. 09.03.2016 о 03:05 при виконанні регулярного вантажного рейсу за маршрутом Кокс-Базар – Джессор (Бангладеш) на літаку Ан-26Б S2-AGZ, експлуатанта «True aviation Ltd» (Бангладеш), екіпаж отримав дозвіл від диспетчера УПР на зліт. Одразу після відриву ПС від землі екіпаж доповів про відмову лівого двигуна та запросив негайне повернення на аеродром вильоту. Диспетчер УПР запросив підтвердження розвороту з лівим креном, але контрольно-диспетчерський пункт зафіксував розворот з правим креном ПС на дуже малій висоті. Екіпаж зробив останній запит на виконання посадки. З досі невідомих причин, ПС виконало вихід на друге коло на малій висоті. За свідченням диспетчера, політ спостерігався на висоті 400-500 футів з випущеними

шасі. Диспетчер УПР запросив підтвердження розвороту з лівим креном, але не отримав відповіді від екіпажу. Зв'язок з екіпажем було повністю втрачено, не зважаючи на повторні спроби виклику диспетчером УПР. О 03:32 адміністрації аеропорту стало відомо про падіння літака в 3 км західніше від аеропорту. В результаті катастрофи 3 членів екіпажу загинуло, 1 штурман отримав серйозні тілесні ушкодження. Літак в результаті удару об водну поверхню повністю зруйнувався, а уламки було розкидано у морі на відстані 3 км від берегу на великій площині.

Відповідно до статті 26 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Національним бюро було призначено уповноваженого представника від України для участі у розслідуванні катастрофи.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що:

- екіпаж мав достатній відпочинок відповідно до розпорядку, який ведеться експлуатантом, погодні умови були прийнятними для виконання польоту. Під час розбігу при зльоті ПС втратило початкову потужність зі значення максимальної злітної до крейсерської у лівому двигуні при швидкості близько 80 км/год. Екіпаж продовжив зліт, незважаючи на проблему з двигуном. Одразу ж після відриву лівий двигун повністю відмовив;

- екіпаж виконав зліт з ЗПС 35, але після відмови двигуна спробував виконати посадку на ЗПС 17 – у зворотному напрямку. Не вирівнявши ПС по осі ЗПС, екіпаж припинив заходження на посадку та прийняв рішення про повторне заходження на посадку на ЗПС 35. Літак виконував політ на середині ділянки між другим та третім розворотами праворуч на висоті близько 1000 футів з приладовою повітряною швидкістю 300 км/год з прибраними механізацією та шасі;

- відповідно до наявної інформації та отриманих свідчень, ПС мало повну конфігурацію для посадки та стабільність на відстані приблизно в 3,5 миль від ЗПС. На відстані 1,2 миль від ЗПС з невідомих причин КПС прийняв рішення вийти на друге коло.

Згідно з висновком комісії, причинами катастрофи стали:

- екіпаж не перервав зліт під час пробігу при зльоті після спрацювання індикації про відмову двигуна;

- після виявлення відмови двигуна під час зльоту, екіпаж не дотримувався Стандартної методики роботи екіпажу авіакомпанії;

- враховуючи погану видимість в аеропорту Кокс-Базар, екіпаж повинен був змінити маршрут до аеропорту Читтагонг, який був на відстані 50 миль та мав умови для заходження на посадку за приладами. Це могло сприяти екіпажеві виконати високоточну посадку з одним двигуном;

- ПС виконувало політ на швидкості значно нижчій ніж необхідну при прибраній механізації та шасі (225 км/год), тоді як мінімальна швидкість при такій конфігурації – 290 км/год;

- відповідно до даних параметричного реєстратора, на заключному етапі спроби заходження на посадку сталося звалювання ПС під час розвороту в сторону двигуна, що відмовив на занадто низькій висоті.



Рекомендації:

□ Експлуатантам ПС Ан-26:

- Всі члени льотного екіпажу ПС Ан-26 повинні мати належну підготовку при виконанні процедури керування ПС під час відмови одного з двигунів під час або після зльоту;
- Під час курсів CRM (управління ресурсами льотного екіпажу ПС) необхідно акцентувати більше уваги на процес прийняття рішень;
- Статус технічного обслуговування ПС Ан-26 необхідно підвищити для забезпечення запобігання подій відмови двигуна на будь-якій стадії польоту.

*Більш детально можна ознайомитись з обставинами та причинами катастрофи, завантаживши офіційний звіт за результатами розслідування Групи з розслідування АП Республіки Бангладеш за [посиланням](#).

4.2. АВАРІЇ

4.2.1. 09.08.2013 о 00:02, при виконанні рейсу UAA 4061 за маршрутом Лейпциг - Мінеральні Води на літаку Ан-12 UR-CAG авіакомпанії «Україна-Аероальянс», під час запуску зовнішнього двигуна №4 при працюючій ДСУ в аеропорту Лейпциг екіпаж почув глухий вибух, під час якого літак смикнуло. Другий пілот, який спостерігав за приладами управління ДСУ під час запуску двигуна спостерігав коливання



швидкості обертів та зростання температури. Через деякий час спрацювала сигналізація про пожежу ДСУ ТГ-16М. Екіпаж вимкнув обидва працюючі двигуни (№1 та №4) та увімкнув систему пожежогасіння. Декілька членів екіпажу покинули ПС: двоє техніків та бортінженер. Вони намагалися загасити полум'я за допомогою бортових вогнегасників. Близько 00:08 пожежу побачили очевидці. Вони доповіли про горіння в районі лівої основної опори шасі, а також про витік рідини під фюзеляжем. В той же час КДП підняв за тривогою пожежну станцію та о 00:09 доповів про місцезнаходження пожежі. О 00:12 на місце прибула перша пожежна машина та вжила заходів з гасіння пожежі за допомогою піни. Всі члени екіпажу евакуювались з ПС через передній аварійний вихід, розташований у підлозі кабіни пілотів, після чого покинули небезпечну зону.

Пожежа поширилась на все ПС, внаслідок чого літак і вантаж згоріли. Екіпаж ПС не постраждав. Розслідування аварії проводилось комісією Федерального бюро з розслідування Німеччини. Відповідно до статті 26 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Національним бюро було призначено

уповноваженого представника і його радника від України для участі у розслідуванні.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що пожежа виникла в районі розташування ДСУ, про що також свідчить ступінь пошкодження даної зони, де розташована ДСУ, та свідчення очевидців. Внаслідок значного руйнування ПС визначити точний хід подій з'ясувати не вдалося. Найбільш вірогідно, виходячи з отриманої інформації з досліджених уламків, сталося руйнування диску компресора ДСУ. Про це свідчить пошкодження повітрязабірника та дві зрізані голівки болтів. Внаслідок руйнування диску компресора ДСУ, уламки могли проникнути у камеру ДСУ та розірвати паливні шланги. Також можливо, що уламки пошкодили паливні баки у нижній частині фюзеляжу, про що свідчить калюжа пального, яка спостерігалася на [відеозапису](#).

Згідно з висновками комісії, пожежа виникла у ДСУ та швидко розповсюдилася на вантажний відсік. Пожежу не було локалізовано всередині камери ДСУ. Розповсюдженню та інтенсивності розвитку пожежі сприяло пальне, що витікало з баків нижньої частини фюзеляжу та компоненти ДСУ, виконані зі сплавів легких металів.

*Більш детально можна ознайомитись з обставинами та причинами катастрофи, завантаживши офіційний звіт за результатами Федерального бюро з розслідування Німеччини за [посиланням](#).



Рекомендації:

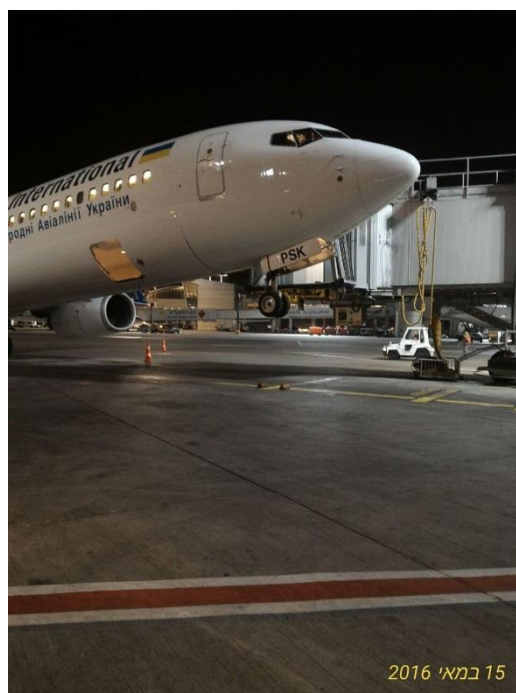
Державіаслужба України:

- Забезпечити вжиття виробником ПС Ан-12 відповідних заходів з метою запобігання розповсюдження пожежі з відсіку ДСУ або вильоту компонентів з відсіку ДСУ у випадку руйнування ДСУ;

4.3. ІНЦИДЕНТИ

4.3.1. 15.05.2016 о 20:30 при виконанні рейсу АUI 781 за маршрутом Бориспіль – Бен-Гуріон (Ізраїль) на літаку В-737-900 UR-PSK авіакомпанії «МАУ», під час висадки пасажирів та розвантаження багажу з переднього відсіку ПС, на аеродромі призначення, ніс літака повільно піднявся догори, а передні входні двері літака опинилися на рівні даху телескопічного трапу, що викликало їх незначні пошкодження та застрягання носової частини кабіни пілотів. На борту літака знаходилось 212 пасажирів та 7 членів екіпажу, внаслідок інциденту ніхто не постраждав. Зворотній рейс в Київ був скасований.

Незважаючи на те, що дана подія не була класифікована як серйозний інцидент, на прохання українського Національного бюро з розслідування АП та інцидентів



дане розслідування було зосереджено на вазі, centruванні та наземному обслуговуванні в аеропорту Бен-Гуріон в порівнянні з інструкціями виробника і експлуатанта ВС.

Під час проведення розслідування комісія з розслідування зробила наступні висновки:

- Інцидент класифікований по категорії «Управління», в якому головна відповідальність покладається на управлінські дії експлуатанта, а під час події додалася супутня причина - дії диспетчера ВВП і бригади бортпровідників повітряного судна.
- Головним фактором, що сприяв перекиданню в сторону хвостової частини, було накопичення великої кількості пасажирів в хвостовій частині пасажирського салону в той час, поки передня частина була порожньою, як супутній фактор - передній вантажний відсік був порожній, а хвостовий відсік - заповнений.
- Діюча на момент інциденту процедура запобігання перекиданню в сторону хвостової частини була загальною і недостатньою. Дана процедура була викладена в двох окремих посібниках і свідчила, що переднє відділення «має» завантажуватися в першу чергу, а розвантажуватися в останню чергу, не визначаючи мінімальну вагу або, зокрема, який відсік «повинен» завантажуватися. Ці процедури вказували, що порядок завантаження полягає в тому, щоб запобігти зсуву центру ваги назад від основного шасі, не даючи персоналу наземного обслуговування практичних дій для його контролю.
МАУ недостатньо впровадили методичні вказівки, дані циркулярним листом з обслуговування, який випустила компанія Boeing. Ці процедури не містили будь-які посилання на узгодження за часом висадки пасажирів з розвантаженням вантажних відділень, що чітко рекомендовано в параграфі С цього листа з обслуговування.
- Диспетчер ВВП, який діяв від імені QAS - Обслуговуючої компанії, не давав вантажникам аеропорту певні інструкції по розвантаженню і не контролював процес до переходу на телескопічний трап, навіть при тому, що він знав про процедуру, згідно з якою передній відсік повинен розвантажуватися в останню чергу.
- Бригада бортпровідників МАУ не здійснювала моніторинг процесу висадки пасажирів і не зупинила пасажирів в передній частині пасажирського салону, коли утворилася «пробка» в центрі. Немає ніякої впевненості в тому, що члени кабінного екіпажу, які обслуговували пасажирський салон цього рейсу, або ж в цілому в МАУ знають про цю вимогу.
- Є висока ймовірність того, що той факт, що передній відсік був розвантажений в першу чергу, не був фактором, який виключно змусив повітряне судно перекинутися, навіть при тому, що він сприяв цьому. Перекидання повітряного судна було викликано головним чином розташуванням пасажирів у хвостовій частині пасажирського салону.
- Процедури ІАТА по стійкості на землі є загальними і не обов'язковими. Процедури ІАТА визначені як «рекомендації», в той час як деякі директиви передбачають, що вони є обов'язковими до виконання.

- Процедури по стійкості на землі компанії Boeing мають загальний характер. Навіть при тому, що відомо, що певні типи ПС чутливі до перекидання, методичні вказівки виробника є загальними і надають право експлуатантам вирішувати, чи треба і як робити поліпшення.
- МАУ діяла швидко і правильно шляхом негайного поновлення своїх процедур по стійкості на землі. Проте, оновлені процедури не визначають, чи повинна в рамках переднього відділу необхідна вага завантажуватися в відсік 1 або 2, в той час як відсік 1 кращий для стійкості на землі. Оновлена процедура не вирішує проблему узгодження за часом посадки або висадки пасажирів з навантаженням вантажної кабіни.
- Процедури Управління аеропортами Ізраїлю не вимагають розвантаження хвостового багажника в першу чергу.



Рекомендації:

□ Авіакомпанії «МАУ»:

- Розробити та імплементувати спеціальну процедуру забезпечення стійкості на землі із зазначенням мінімальної ваги, яку потрібно завантажити в переднє відділення, визначаючи, в якій відсік вона повинна бути завантажена, а також вимогу узгодження за часом посадки або висадки пасажирів з завантаженням або розвантаженням вантажної кабіни;
- Через значну ймовірність відносної чутливості перекидання в сторону хвостової частини при певних обставинах (таких як: фаза посадки/висадки/ розвантаження/завантаження/дозаправки) моделі ПС B737-800 / 900, існує необхідність знайти/використати відомі технічні рішення, запропоновані виробником (наприклад такі, які містяться в поправці до посилання «Е» Керівництва по ТО і ремонту ВС компанії Boeing), або альтернативне рішення, яке дозволить усунути/зменшити ймовірність перекидання в сторону хвостової частини літака.

□ Управлінню аеропортами Ізраїлю:

- Перевірити сувору відповідність процедур наземного обслуговування Управління аеропортами Ізраїлю з процедурою пар. 431 IATA (АНМ), яка вказує проводити розвантаження хвостового відділення в першу чергу, якщо тільки іншу вказівку не надає відповідальний диспетчер ВВП.

□ Компанії Boeing:

- Через відсутність розуміння і ясності у кількох експлуатантів щодо тенденції перекидання у сторону хвостової частини в певних обставинах (опубліковані інструктивні матеріали є загальними і залишають експлуатанту невеликий запас на випадок можливих

помилки), існує необхідність публікувати докладні і конкретні інструкції по посадці і висадці пасажирів, завантаження і розвантаження вантажів.

4.4. ПОШКОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА НА ЗЕМЛІ

4.4.1. 08.12.2016 о 09:26 під час буксирування ПС Boeing-767 UR-GEV з МС «D10» перону «D» на МС «M11» перону «М», під час повороту аеродромного тягача на МС «M11», літак почав рухатися юзом та затягнув буксир під фюзеляж ПС. В результаті наїзду на тягач, нижня частина фюзеляжу літака отримала пошкодження. Буксирування ПС Boeing-767 UR-GEV здійснювала обслуговуюча компанія ТОВ «ІНТЕРАВІА» із залученням фахівців аеропорту «Бориспіль» та авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України».



Під час проведення розслідування комісія з розслідування зробила наступні висновки:

- вибір швидкості, яка не забезпечувала безпечного буксирування за даних метеорологічних умов;
- недостатня взаємодія між керівником буксирування, авіатехніком, що перебував у кабіні літака та водієм тягача під час події;
- недостатній опис в Робочій інструкції порядку проведення інструктажу з боку керівника буксирування з урахуванням особливостей буксирування ПС у складних метеорологічних умовах перед його початком та складу буксирувальної бригади, сформованої із персоналу різних організацій;
- недостатня оцінка керівником буксирування та водієм тягача стану поверхні перону за наявних погодних умов під час вибору швидкості буксирування ПС та здійснення маневру з зарулювання на місце стоянки;
- недотримання керівником буксирування стандартної фразеології під час надання команд членам буксирувальної бригади на зупинку тягача під час події;
- не врахування, під час буксирування, фактичної та прогнозованої метеорологічної інформації для виконання відповідних розрахунків з метою визначення можливості продовження буксирування ПС.



Рекомендації:



Керівникам авіакомпаній/авіапідприємств:

- Матеріали розслідування вивчити з усім льотним, інженерно-

технічним персоналом авіакомпаній, персоналом наземних служб аеропортів, що залучаються до буксирування ПС та персоналом суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування ПС на аеродромах України.

□ **Керівництву ТОВ «ІНТЕРАВІА»:**

- Зобов'язати осіб, які призначаються керівниками буксирування, проводити обов'язковий інструктаж перед початком буксирування для персоналу, задіяного у буксируванні, щодо особливостей буксирування конкретного типу ПС, фактичних та прогнозованих погодних умов, стану поверхні покриття елементів аеродрому, уточнення маршруту руху тощо;
- Під час буксирування ПС, розміри та висота яких не дозволяють забезпечити перебування керівника буксирування у полі зору водія тягача та особи, яка перебуває у кабіні літака (при використанні літакового переговорного пристрою), використовувати для зв'язку між керівником та членами буксирувальної бригади виключно радіозв'язок;
- Зобов'язати персонал, що залучається до буксирування, неухильно дотримуватися вимог додатку 1 до Робочої інструкції під час ведення зв'язку (використовувати визначену фразеологію, чітко та лаконічно надавати команди та реагувати на них);
- Особі, яка перебуває у кабіні літака, під час буксирування враховувати прогнози погоди, отримані перед початком виконання робіт, а також аналізувати метеорологічну інформацію, яку він отримує від диспетчера, під час буксирування, у тому числі щодо швидкості та напрямку приземного вітру, що може вплинути на безпеку буксирування ПС та інформувати про це керівника буксирувальної бригади;
- Доповнити Робочу інструкцію вимогами щодо порядку обов'язкового інструктажу перед початком буксирування, а також необхідності призупинення буксирування у разі погіршення погодних умов або стану покриттів аеродрому, які не забезпечують безпечного буксирування.

□ **Керівництву ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»:**

- Організувати повторне вивчення водіями бригади буксирувальників вимог Розділу 6 Робочої інструкції «Швидкість і режим буксирування».

5. УЧАСТЬ НАЦІОНАЛЬНОГО БЮРО У РОЗСЛІДУВАННЯХ ЗА МЕЖАМИ УКРАЇНИ

5.1. АВАРІЇ

5.1.1. 20.03.2017 о 15:25 при виконанні рейсу за маршрутом Джуба (Juba) – Вау (Wau) (Південний Судан) на літаку Ан-26Б S9-TLZ авіакомпанії «South Sudan Supreme Airlines», після торкання ЗПС на аеродромі призначення Вау, ПС з 49 людьми на борту, включаючи екіпаж, відхилилося від осі ЗПС, врізалось в пожежну машину аеропорту, загорілося і зупинилося посередині перону (Місця стоянки ПС). Екіпаж виконав "Дії в аварійних ситуаціях" і безпечно евакуював всіх пасажирів без будь-яких жертв.

На даний час Департамент розслідування АП та інцидентів в Республіці Південний Судан за участі уповноваженого представника та його радників від України (Національне бюро), розглядають версію ймовірної відмови двигуна.

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 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 Дос 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