



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**
Управління попередження
авіаційних подій
22.12.2014 № 3.2.14-116

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Листопад 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	1	7	5		8
1.2	Аварії			2				
1.3	Серйозні інциденти		3	1				
1.4	Інциденти ²	3	48	82				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії		1	4				5
2.3	Серйозні інциденти			1				
2.4	Інциденти		3	5				
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України²							
3.1	Катастрофи		1	1	7	5		8
3.2	Аварії		1	6				5
3.3	Серйозні інциденти		3	2				
3.4	Інциденти ²	3	51	87				
3.5	Всього	3	56	96	7	5		13

¹ станом на 1 грудня 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*			
			Листопад 2014 року	2014 рік	2013 рік	Загинуло		Травмовано	
						2014 року	2013 року	2014 року	2013 року
1	Надзвичайні події			1	1				
2	Пошкодження ПС		1	7	8				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А		0/1	1/1		1		2
		СІ/Інци		2/0	2/2				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А		5/1	6/3	5	8	1	2
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації		5	42	102	298			
6	Всього					303	9	1	4

* станом на 1 грудня 2014 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у листопаді 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, сталося 3 інциденти при виконанні транспортних перевезень та 1 пошкодження ПС на землі.

За вказаний період також сталося 2 порушення порядку використання повітряного простору України з повітряними суднами, що не внесені до державного реєстру цивільних ПС України.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 2 серйозні інциденти та 3 інциденти.

1. ІНЦИДЕНТИ:

1.1. 05.11.2014 о 08:00 (тут та далі час в UTC) при виконанні рейсу WAU 6782 Бергамо (Італія) - Львів на літаку А-320 UR-WUA авіакомпанії «Візз Ейр Україна», під час польоту на ешелоні FL 340, ПС раптово потрапило в умови сильної турбулентності. Швидкість польоту почала різко зростати, незважаючи на корегуючі дії пілотів, та перевищила максимально допустиму на 5 вузлів. Одночасно з перевищенням спрацювала звукова сигналізація та відключення автопілоту. Екіпаж запросив зниження до ешелону FL300 з доповіддю про сильну турбулентність. Політ було завершено успішно, постраждалих на борту ПС не було.

Розслідування інциденту делеговано комісії авіакомпанії «Візз Ейр Україна».

1.2. 13.11.2014 о 04:05 при виконанні рейсу WAU 6091 Жуляни – Дортмунд (Німеччина) на літаку А-320 UR-WUB авіакомпанії «Візз Ейр Україна», після

виконання зльоту екіпаж доповів диспетчеру на частоті 125.3 МГц про зіткнення з птахами. Під час перевірки ЗПС були знайдені рештки трьох птахів та частини акустичної панелі двигуна ПС. Екіпаж було проінформовано через систему ACARS та рекомендовано виконати посадку у найближчому аеропорту Катовіце (Польща). Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування комісія за результатами аналізу ЗОК встановила, що зіткнення з птахами сталося на етапі зльоту в аеропорту Жуляни. Протягом 38 секунд після зіткнення показники вібрації двигуна №1 досягли значення 1.2 одиниць та повернулись до 0.2, що не перевищує меж допустимих значень в 5 одиниць згідно з QRH 70.06 та АММ 71-00-00-860-010-В. Після зіткнення з птахом, набір висоти проходив без відхилень.

Екіпажем ПС та МСС авіакомпанії «Візз Ейр Україна» було прийняте узгоджене рішення щодо здійснення вимушеної посадки в аеропорту Катовіце (Польща), де знаходиться схвалена організація з ТО.

Фактор: середовище (орнітологія), організаційний (аеропорт).



Рекомендації:

Керівництву ТОВ АК «Візз Ейр Україна»

- Екіпажам ПС при отриманні інформації щодо можливої присутності птахів на аеродромі збільшити обачливість по виявленню птахів задалегідь;
- Екіпажам вмикати всі злітно-посадкові вогні ПС та радіолокатор під час зльоту та посадки, як рекомендовано керівними документами;

Керівництву КП МА «Київ» (Жуляни):

- Проводити заходи з відлякування птахів незалежно від часу доби принаймні за 15 хвилин до кожного відправлення чи прибуття рейсу, а за потреби – частіше з безперервною присутністю інспектора на аеродромі;
- Внести зміни до Плану управління небезпеками, що створюються представниками дикої природи у зоні аеродрому КП МА «Київ» в частині застосування заходів в темний час доби та визначення конкретних інтервалів відлякування птахів перед зльотом або посадкою ПС;
- Вести облік виїздів, обстеження аеродромних територій та зіткнень з птахами в електронному вигляді;
- Періодично змінювати розташування пропанових звукових гармат.

1.3. 25.11.2014 о 00:10 при виконанні рейсу МХМ3704 Шарджа (ОАЕ) – Джуба (Південний Судан) на літаку Іл-76ТД UR-BXQ авіакомпанії «Максимус Ейрлайнс», при вильоті з аеродрому, від диспетчера було отримано інформацію

про відсутність відповіді транспондера системи TCAS. Екіпаж виконав політ в зону очікування, після чого здійснив благополучну посадку.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що під час зльоту на висоті 1000 футів екіпаж від диспетчера УПР отримав інформацію про відсутність сигналу по висоті від відповідача TCAS літака та дав вказівку на набір висоти 2000 футів. На індикаторі IVA-81 системи TCAS спостерігалась зміна режимів роботи з «TA/RA» на «TCAS STBY» та періодично зникала інформація про повітряну обстановку. За вказівкою диспетчера екіпаж виконав вихід в зону очікування на висоту 6000 футів. Після отримання диспетчерського дозволу, екіпаж виконав посадку в аеропорту Шарджа. При виконанні посадки значення перенавантаження склала 1.2 G, а посадкова вага ПС – 178600 кг при максимально допустимій відповідно до КЛЕ 151500 кг.

Рішення про виконання посадки ПС з більшою посадковою масою за максимально допустиму, КПС прийняв у зв'язку з повітряною обстановкою в аеропорту та КЛЕ, відповідно до пункту 2.1 та 3.6 якого, «у виключних випадках посадка літака з будь-якою посадковою вагою до максимально допустимої для зльоту дозволяється за умови підвищеної уваги екіпажу».

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (повернення на аеродром вильоту) стала відсутність сигналу про висоту польоту літака в службі ОПР через відмову відповідача MST-67A системи TCAS.

Фактор: технічний

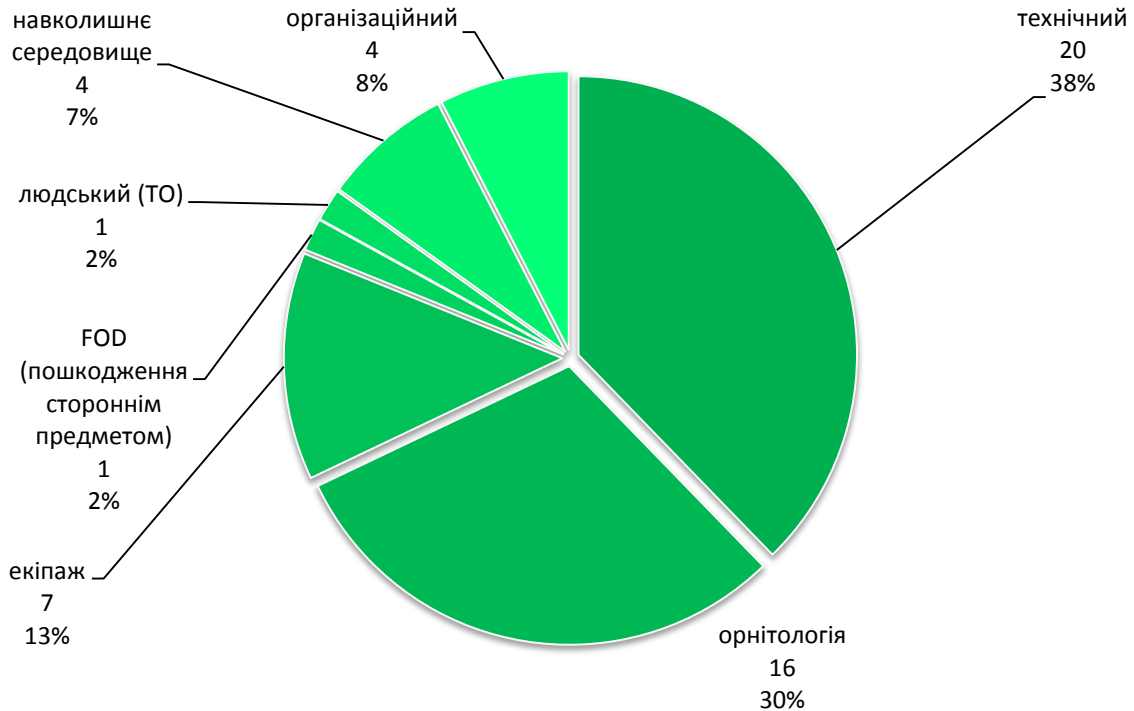


Рекомендації:

Керівництву ТОВ АК «Максімум Ейрлайнс»

- Провести розбір з льотним складом ПС Іл-76 стосовно обставин даного інциденту та організувати повторне вивчення розділів КЛЕ Іл-76ТД:
 - Книга перша, Розділ 3 «Особые случаи в полете»;
 - Доповнення до КЛЕ для ПС, що обладнані системою TCAS;
- Організувати повторне вивчення з інженерно-технічним персоналом авіакомпанії «Дополнения к Инструкции по технической эксплуатации самолета Ил-76ТД» для літаків, що обладнані системою попередження зіткнень в повітрі TCAS.
- Інженерно-авіаційній службі виконати перевірку системи TCAS вбудованим контролем на ПС Іл-76ТД UR-BXS та UR-BXQ при черговому оперативному ТО по формі «А2», згідно з експлуатаційно-технічною документацією.

2. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



3. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

3.1.1. 06.11.2014 під час виконання робіт по розвантаженню ПС Ан-12 в аеропорту Гостомель, внаслідок зрушення автомобіля КАМАЗ, було пошкоджено літак Іл-76ТД UR-78786, авіакомпанії «Южмашавіа», який знаходився на сусідній стоянці. Літак Іл-76ТД отримав пошкодження нижнього обтікача РЛС, температурного датчика П-104 літака Іл-76ТД та вм'ятини розміром 500*250 мм глибиною 3-5 мм без порушення цілісності фюзеляжу.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що в автомобілі була увімкнена передача, ключ у замку запалення був у ввімкненому положенні, та не встановлене ручне гальмо, при цьому водій знаходився в кузові автомобіля, а під колесами автомобіля не були встановлені упорні колодки.

Згідно з висновком комісії, причиною пошкодження літака стало залишення водієм автомобіля, не встановленого на ручне гальмо з увімкненою передачею та ключем у замку запалення у ввімкненому положенні, і не встановлення під колесами упорних колодок. Внаслідок поштовху під час завантаження літака Ан-12, автомобіль зрушив з місця та зіткнувся з літаком.

Фактор: людський, організаційний (недостатній контроль з боку служб, що забезпечують наземне обслуговування на аеродромі Київ (Антонов-2) за здійсненням робіт по розвантаженню літака Ан-12, безпечним рухом автомобіля сторонньої організації по території аеродрому та підготовкою її водія).



Рекомендації:

Керівництву експлуатанта аеродрому ДП «Антонов»

- Організувати вивчення персоналом служб, що забезпечують наземне обслуговування на аеродромі Київ (Антонов-2), вимог «Руководства

по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации и мерах по предупреждению повреждений воздушных судов на земле», затверджених наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 03.07.1986р. №150 із прийняттям заходів;

- Забезпечити контроль за розстановкою ПС на пероні та місцях стоянки аеродрому Київ (Антонов-2) у відповідності до маркування, виконаного згідно з вимогами п. 8.1 Сертифікаційних вимог до цивільних аеродромів України, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 17.03.2006р. №201 та Глави 3 «Наставлення по аеродромній службі в гражданской авиации (НАС ГА-86);
- Чітко виконувати вимоги п.п. 2.7, 2.11, 2.24, 2.26, 2.27 «Руководства по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации и мерах по предупреждению повреждений воздушных судов на земле», затверджених наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 03.07.1986р. №150 у частині, що стосується забезпечення безпечного під'їзду спецавтотранспорту до ПС, що знаходяться на МС та пероні;
- Дотримуватися вимог п.п. 2.64-2.71 «Руководства по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации и мерах по предупреждению повреждений воздушных судов на земле», затверджених наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 03.07.1986р. №150 щодо допуску на аеродром та організацію роботи машин сторонніх організацій, а також підготовки водіїв.

4. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

4.1. 09.11.2014 о 12:30 в районі н.п. Усатове, Одеської обл. візуально спостерігався мотодельтаплан біло-синього кольору, що виконував політ над територією військової частини на висоті 100 м, курсом 30 градусів. О 12:53 пілот здійснив посадку в полі поблизу н.п. Усатове, та був затриманий виїзною командою військової частини.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що причиною порушення порядку використання повітряного простору було не інформування пілотом мотодельтаплану органів управління Повітряних Сил Збройних Сил України про використання повітряного простору. Також було виявлено, що мотодельтаплан не був зареєстрований в Державному реєстрі цивільних ПС України.



Рекомендації:

- **Експлуатантам та власникам ПС авіації загального призначення, в 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;
- отримання необхідної фахової підготовки до технічного обслуговування;
- страхування ПС;
- порядку організації польотів ПС;
- порядку використання повітряного простору України.

4.2. 29.11.2014 о 00:30 в районі н.п. Бадалово (відділ прикордонної служби «Лужанка», 23 ПЗ Мукачеве) було затримано двоє громадян які виконали перетин державного кордону з території Угорщини в Україну на мотодельтаплані та здійснили посадку на обладнаний світлотехнічними засобами ЗПМ, де знаходився мікроавтобус з ящиками цигарок.

Розслідування порушення проводить комісія НБРЦА.

5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

5.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

5.1.1. 20.06.2014 о 11:25 при виконанні рейсу MARVY Відень-Жуляни на літаку Falcon 7X M-ARVY авіакомпанії «ExecuJet» (о.Мен), на ешелоні FL 420 відбулася розгерметизація пасажирського салону. Екіпаж та пасажирки використали кисневі маски. Командир літака виконав зниження до FL 200, після чого тиск в кабіні стабілізувався. Посадку в аеропорту Жуляни було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що перша інформація про проблему з системою герметизації кабіни та багажного відсіку з'явилась на екрані (PDU) в полі інформаційних повідомлень (CAS) на етапі набору висоти на ешелоні FL370. Відповідно до QRH, в такому випадку ніяких дій від екіпажу не вимагається, оскільки система електронного управління клапаном багажного відсіку при відмові одного з двох каналів управління автоматично перемикається на працюючий канал управління. Через 11 хвилин на екрані з'явилося повідомлення про занадто швидкий відтік повітря через вентиляційний клапан багажного відсіку «Press: Bag Vent HI». Таке повідомлення висвічується при неправильній роботі клапану багажного відсіку, або коли система управління герметизації кабіни знаходиться в ручному режимі при закритому клапані багажного відсіку. Відповідно до QRH екіпаж виконав подвійне натискання кнопки «BAG Vent» для закриття клапану та знизився до FL400. Оскільки відмовили обидва електронні керуючі канали (ECU) вентиляційного клапану

багажного відсіку, а клапан заклинило у відкритому положенні, повідомлення «Press: Bag Vent HI» не зникло. Оскільки швидкість зміни висоти в кабіні не перевищувала встановлених обмежень та складала близько 1500 футів на хвилину, через 4 хвилини з'явилось повідомлення «90PRESS: CAB ALT TOO HI», яке виникає при досягненні висоти в кабіні більше 8300 футів.

У зв'язку з виконанням другим пілотом вимог електронного чек-листа та знаходженню на борту ПС пасажирів, КПС прийняв рішення застосувати додаткові засоби безпеки:

- виконав стандартне зниження;
- дав команду екіпажеві та пасажирів використати кисневі маски.

Екіпаж запросив в диспетчера зниження до висоти 10000 футів та в зв'язку з тим, що в районі польотної інформації «Братислава» на момент події була висока інтенсивність повітряного руху, не отримавши протягом більше ніж 1-ї хвилини диспетчерського дозволу на зниження, оголосив сигнал «MAYDAY» та задекларував аварійне зниження. В подальшому екіпаж продовжив політ з управлінням висоти в кабіні в ручному режимі та її контролю на рівні 5000-6000 футів.

Відповідно до Рекомендацій (FSA-21-30-013-R00-A) сервісного центру з обслуговування ПС Falcon з січня 2010 року, було зареєстровано декілька подій, пов'язаних з системою герметизації, у тому числі й повільна розгерметизація кабіни з появою повідомлення «90PRESS: CAB ALT TOO HI». У всіх випадках екіпаж успішно контролював висоту в кабіні тільки в ручному режимі наддуву. Згідно з рекомендаціями для виключення повільної розгерметизації кабіни та відновлення контролю над системою герметизації, екіпажеві необхідно перейти на ручний режим управління.

В ході пошуку несправностей було виявлено, що найбільш імовірним сценарієм була короткочасна втрата контролю тиску в кабіні через те, що клапан багажного відсіку заклинило у відкритому положенні. Ця відмова вплинула на появу інформаційного повідомлення про помилку в роботі вентиляційного клапану багажного відсіку. Перше повідомлення про помилку в роботі керуючого каналу №2 вентиляційним клапаном багажного відсіку з'явилося в процесі набору висоти як результат раптової відмови процесора цифрових сигналів (DSP), що призвело до деактивації інвертора двигуна та заклинювання вентиляційного клапану багажного відсіку у відкритому положенні 58°.

Друге повідомлення про помилку керуючих каналів №2 та №1 вентиляційним клапаном багажного відсіку з'явилося під час встановленого горизонтального польоту, одразу після появи інформаційного повідомлення CAS «PRESS: BAG VENT HI» (як наслідок появи попередньої відмови та заклинювання вентиляційного клапану багажного відсіку). Після появи повідомлення «PRESS: BAG VENT HI», процедури електронного чек листа були неефективними, повідомлення «PRESS: BAG VENT HI» не зникло і внаслідок цього з'явилося повідомлення «90PRESS: CAB ALT TOO HI». Обидва повідомлення зникли після застосування дій зі сторони екіпажу з ізоляції багажного відсіку. Однак поспішні дії екіпажу з переходу на ручний режим управління герметизацією кабіни та переведення ізоляційних клапанів в автоматичний режим роботи відповідно до електронного чек-листа та як наслідок збентеження екіпажу при повторній появі інформаційного повідомлення

«90PRESS: CAB ALT TOO HI» призвели до довготривалого відновлення висоти в кабіні.

Згідно з висновком комісії, причиною серйозного інциденту (розгерметизація пасажирського салону у польоті), стали:

- Значний відтік повітря через вентиляційний клапан багажного відсіку, керування яким у автоматичному режимі було відсутнє через відмову електронних керуючих пристроїв №1 та №2 вентиляційним клапаном багажного відсіку;
- Відмова електронного керуючого пристрою №2 вентиляційним клапаном багажного відсіку через раптову відмову процесору цифрових сигналів (Digital Signal Processor), що призвело до деактивації інвертору двигуна та заклинювання вентиляційного клапану багажного відсіку у відкритому положенні (58°);
- Відмова електронного керуючого пристрою №1 вентиляційним клапаном відсіку через заклинювання вентиляційного клапану багажного відсіку у відкритому положенні (58°).

Супутнім фактором стала відсутність в електронному чек-листі інформації про затримку в часі (більш 15 секунд), яка необхідна для відновлення тиску в кабіні, може бути викликана необхідністю наддуву кабіни, ввело екіпаж в оману під час виконання вимог чек-листа. Це, в свою чергу, призвело до поспішних дій екіпажу щодо переведення ізоляційних клапанів у автоматичний режим роботи, та, у результаті, призвело до повторного росту висоти в кабіні через відкриття ізоляційних клапанів.

Фактор: конструктивно-виробничий недолік

 **Рекомендації:**

Авіакомпанії «ExecuJet»:

- Провести розбір з льотним складом авіакомпанії відносно виконання процедур електронного чек-листа в частині що стосується повільної розгерметизації кабіни з урахуванням рекомендацій сервісного центру з обслуговування ПС типу Falcon (FSA-21-30-001-R02-A, FSA-21-30-013-R00-A);
- виконати внутрішню оцінку необхідності додаткового навчання льотного екіпажу авіакомпанії відносно виконання процедур контролю та управління герметизацією кабіни та багажного відсіку в ручному режимі;
- здійснити перевірку інформації відносно попередньої оцінки авіакомпанією сервісного бюлетеню № 7X-196 від 16.12.2013р. щодо заміни вентиляційного клапану кабіни (cabin IPCS valve (1001HP)), а також додатково проаналізувати наслідки інциденту стосовно необхідності його виконання.

Компанії виробнику «Dassault Aviation»:

- Рекомендувати виконати оцінку необхідності оновлення коду програмного забезпечення процесору цифрових сигналів (DSP (Digital Signal Processor)) інвертору двигуна вентиляційного клапану багажного відсіку;
- рекомендувати виконати тестові перевірки системи кондиціонування з метою визначення затримки в часі по відновленню висоти в кабіні після повільної розгерметизації в ході виконання процедур електронного чек-листа (закриття ізоляційних клапанів).

5.1.2. 15.07.2014 о 21:35 при виконанні рейсу ADB 5997 Тбілісі – Мазарі-Шеріф (Афганістан) на літаку Ан-124-100 UR-82007, що експлуатується ДП «Антонов», під час зниження при встановленні РУД 3-го двигуна Д-18Т на ПМГ (положення малого газу) сталося самовільне вимкнення двигуна. Екіпаж прийняв рішення виконати посадку на запасному аеродромі Душанбе (Таджикистан). Під час огляду двигуна на землі було виявлено засмічення приймача повного тиску повітря (ППТ).

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що засмічення не є причиною самовимкнення двигуна. ППТ потрібен для заміру повного тиску повітря на вході в компресор. Значення повного тиску повітря передається в паливний регулятор 4015Т для обчислення значення P_k (ступень підвищення тиску компресора) з метою формування закону управління витратою палива. При невірному обчисленні P_k паливний регулятор 4015Т повинен забезпечити двигун мінімальною витратою палива. Таким чином комісія прийшла до висновку, що самовимкнення двигуна сталося внаслідок зниження витрати палива менше мінімального через відхилення в роботі паливного регулятора 4015Т. Паливний регулятор 4015Т було направлено на дослідження виробнику «ОМКБ» (м. Омськ).

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту стало зниження подачі палива менше мінімального через відхилення в роботі паливного регулятора 4015Т. Причину відхилення паливного регулятора буде встановлено за результатами його дослідження на підприємстві виробника «ОМКБ» м. Омськ.

Фактор: буде встановлено після дослідження паливного регулятора 4015Т.



Рекомендації:

Керівництву АТП ДП «Антонов»:

- звернути увагу інженерно-технічного складу авіакомпанії щодо пошуку та безумовного встановлення причин відмови агрегатів та компонентів ПС перед допуском ПС до подальшої експлуатації згідно з п. 7.1.15 ПРАПШУ-2005;
- керівництву ІТС посилити контроль за станом ППТ при виконанні на літаках регламентних робіт, передпольотної та післяпольотної підготовок;
- льотно-методичній групі нагадати екіпажам дії в ситуації відмови двигуна в польоті.

6.2. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

6.2.1. 09.11.2014 о 09:30 при виконанні рейсу DLH 2550 Мюнхен-Львів на літаку CRJ-900 D-ACKF авіакомпанії «Lufthansa» (Німеччина), під час післяпольотного огляду ПС, було знайдено сліди крові на передкрилку лівого крила. Пошкоджень виявлено не було.

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

Фактор: середовище (орнітологія)

6.2.2. 24.11.2014 о 16:39 при виконанні рейсу WZZ 6002 Жуляни – Лутон (Лондон) на літаку А-320 HA-LYA авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), після зльоту екіпаж доповів про необхідність перевірки ЗПС на предмет рештків від зайця. Після інспекції ЗПС було виявлено рештки зайця. Екіпаж було проінформовано щодо інспекції ЗПС та її результатами через органи ОПР.

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

Фактор: середовище ()

6.2.3. 25.11.2014 о 06:18 при виконанні рейсу АОJ 63Р Жуляни - Дніпропетровськ на літаку Hawker-900XP OE-GYP авіакомпанії «Avcon Jet» (Австрія), після зльоту на висоті 100 футів сталося задимлення системи вентиляції, а також спрацювання індикації «Bag Fire». КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно. Постраждалих та травмованих осіб не було.

Розслідування серйозного інциденту проводить комісія НБРЦА.

6.2.4. 28.11.2014 о 05:56 при виконанні рейсу IPBRA Жуляни - Будапешт на літаку Falcon 50 I-PBRA авіакомпанії «Sirio Executive» (Італія), після зльоту не приборалася ліва основна опора шасі. Екіпаж виконав посадку в аеропорту вильоту Жуляни. Після огляду опор шасі, було виявлено лід та сніг на елементах опори.

Згідно з п. 7.1.13 ПРАПУ, комісія з розслідування інциденту не створювалась.

6.2.5. 29.11.2014 о 17:50 при виконанні рейсу AUA 676 Дніпропетровськ - Відень на літаку Fokker 70 OE-LFJ авіакомпанії «Austrian Airlines» (Австрія), під час руління з місця стоянки №6 до місця обробки ПС проти обмерзання, в салоні літака з'явився дим. Екіпаж вимкнув двигуни, організував евакуацію пасажирів через аварійний вихід на праве крило та аварійний вихід за допомогою надувного трапу в носовій частині фюзеляжу.

Розслідування серйозного інциденту проводить комісія НБРЦА.

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.

7.1.3. Авіакомпаніям та авіапідприємствам:

- чітко дотримуватися п. 7.1.6. ПРАПІУ-2005 у частині, що стосується вимог щодо призначення до складу комісій з розслідування спеціалістів за напрямками діяльності та з метою уникнення непорозумінь та конфліктів інтересів між експлуатантами ПС та аеропортами/аеродромами, у разі, якщо є підстави вважати, що інцидент може бути пов'язаний з аеродромним забезпеченням польотів, включати до складу комісій з розслідування інцидентів фахівців аеропортів.

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*