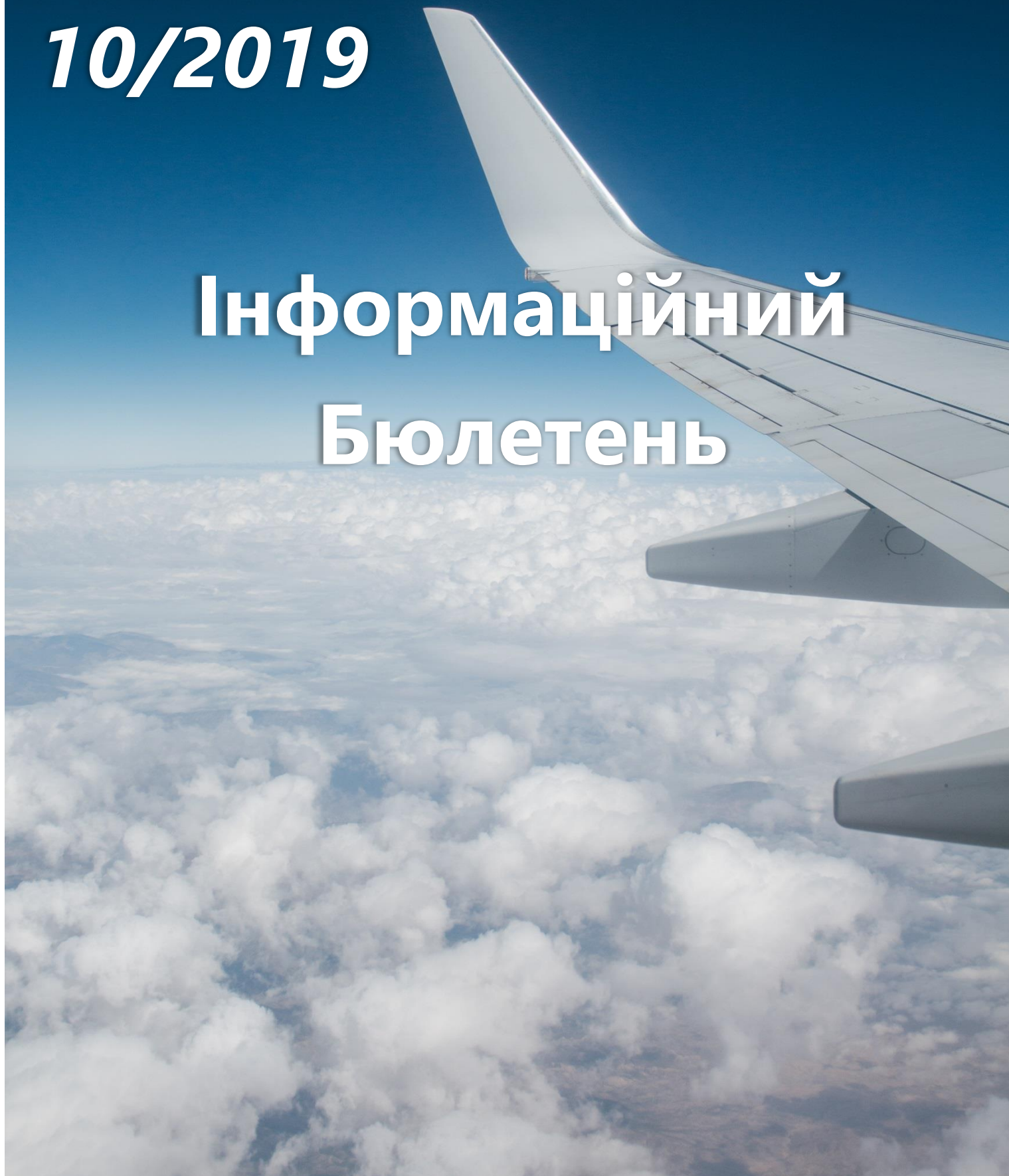




Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними
повітряними суднами
(НБРЦА)

10/2019

Інформаційний Бюлетень



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

факс: (044) 351-43-13 (цілодобово з функцією автовідповідача)

тел: (044) 351-43-38 (оперативний черговий, цілодобово)

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14

АФТН: UKKKYLYX (УКККЫЛЫЬ)

Бюлетені та звіти за результатами розслідування доступні в мережі Інтернет за посиланням: www.nbaai.gov.ua (додаткова оперативна інформація, щодо всіх авіаційних подій, оновлюється на сайті, у розділі НОВИНИ, щоденно протягом місяця.)

Розслідування, які проводить НБРЦА, здійснюються відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Повітряного кодексу України.

Єдиною метою розслідування авіаційних подій та інцидентів є запобігання таким подіям у майбутньому. Розслідування авіаційних подій не спрямоване на встановлення вини або відповідальності та проводиться окремо від будь-якого адміністративного, службового, прокурорського або судового розслідування

Листопад 2019

Стан безпеки польотів цивільних ПС в Україні у жовтні 2019 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА у жовтні 2019 року при експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, при здійсненні авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС, а також з незареєстрованими повітряними суднами сталися:

Жовтень 2019	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Транспортні комерційні перевезення						
Літаки	1			3	5	3
Вертольоти						
Всього	1			3	5	3
Авіаційні роботи та учбово-тренувальні польоти						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Авіація загального призначення						
Літаки						
Вертольоти	1				1	
Всього	1				1	
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						
Іноземні ПС						
Літаки				4		
Вертольоти						
Всього				4		
Всі події разом	2			7	6	3
Пошкодження ПС на землі						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Порушення порядку використання повітряного простору України						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						

* К – катастрофа

А – аварія

СІ – серйозний інцидент

І – інцидент

Авіаційні події та інциденти протягом року, порівняння

№ п/п	Класифікація подій: К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент І - інцидент		Кількість подій								Всього постраждалих			
			2019 ¹				2018 ¹				2019 ¹		2018 ¹	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення	Транспортні	1	1	2	21	1	1	4	48	5	3	20	3
		Авіаційні роботи та УТП	1	3			2	2	1		1	5	5	
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	1	1		5		3	1	3	1	2		2
		Не внесені до державного реєстру	2				2				3	1	2	
3	Події з ПС іноземної реєстрації				1	52				56				
4	Надзвичайні події		1											
5	Кількість постраждалих		10	11	-		27	5	-		10	11	27	5
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано		
6	² Порушення порядку використання повітряного простору України		8				9							
7	Пошкодження ПС на землі		2				1							

¹ Станом на 1 листопада

² Події, які розслідувало НБРЦА

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

1.1. КАТАСТРОФИ

1.1.1. 04.10.2019 вночі, о 03:43, (тут да далі час в UTC, якщо інше не зазначено), під час заходження на посадку в умовах густого туману на аеродромі Львів літака Ан-12БК, реєстраційний номер UR-САН, що експлуатується авіакомпанією «Україна Аероальянс», повітряне судно знизилось нижче мінімальної безпечної висоти, внаслідок чого зіткнулося з деревами та впало на землю. Внаслідок авіаційної події загинули 5 членів льотного екіпажу, троє службових пасажирів отримали серйозні тілесні ушкодження.

Для проведення технічного розслідування авіаційної події, встановлення її обставин та причин, наказом НБРЦА від 04.10.2019 № 78 була утворена комісія під керівництвом першого заступника директора НБРЦА.

Згідно з отриманою під час розслідування інформацією, авіаційна подія сталася на етапі заходження літака на посадку з посадковим курсом 310°. Політ виконувався у складних метеорологічних умовах: видимість біля землі становила 250 метрів, туман, дальність видимості на ЗПС у точці приземлення - 800 метрів, вертикальна видимість 60 метрів.

Політ виконувався з метою перевезення вантажу з м. Віго (Іспанія) до м. Стамбул (Туреччина). Посадка на аеродромі Львів планувалася з метою дозаправлення літака.

Під час проведення польового етапу розслідування, в координації з Національною поліцією, з літака були вилучені бортові засоби об'єктивного контролю (чорні скрині). Засоби об'єктивного контролю перебувають в задовільному стані. Інформація з бортових реєстраторів зчитана, розшифрована та передана фахівцям НБРЦА для аналізу.

Фахівці НБРЦА, у взаємодії з експертами ДП «Украерорух» переглянули та проаналізували радіолокаційну і мовну інформацію з наземних засобів об'єктивного контролю на етапі польоту у Львівському РПП. Проведено збір та розпочато аналіз інформації стосовно роботи служб радіотехнічного, електросвітлотехнічного, метеорологічного, аварійно-рятувального забезпечення польотів та засобів навігації і посадки на аеродромі Львів.

З метою встановлення обставин події, до розслідування залучені уповноважені органи з питань розслідування Франції (BEA) та Іспанії (CIAIAC).

Найближчим часом НБРЦА оприлюднить попередню інформацію про розслідування авіаційної події.

1.2. АВАРІЇ

1.2.1. 30.09.2019 о 11:20 при виконанні вантажного рейсу за маршрутом Ліверпуль (В.Британія) – Гетеборг (Швеція) на літаку Ан-12 UR-SKL, авіакомпанії «Кавок», під час руління в аеропорту Ліверпуль сталося зіткнення із стовпом наземної системи освітлення лівим напівкрилом. В результаті зіткнення була пошкоджена ліва кромка крила та з'явилася течя з-під лівого двигуна.

Розслідування проводить повноважний орган з розслідування Великобританії.

*Інформацію про подію, що сталася у вересні було внесено у цей бюлетень у зв'язку з тим, що повідомлення про дану подію було отримано від повноважного органу з розслідування Великобританії у жовтні.

1.3. ІНЦИДЕНТИ

1.3.1. 02.10.2019 о 23:20 при виконанні рейсу ККК 1822 за маршрутом Стамбул-Єреван на літаку А-320 UR-AJD, авіакомпанії «Атласджет Україна», після злету КПС доповів про нестановлення носової опори шасі на замок та прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. О 23:50 виконано благополучну посадку на аеродромі Стамбул. Екіпаж аварійну ситуацію не декларував та самостійно повернувся на місце стоянки. При огляді ПС виявлено не зняття запобіжного штиря носової опори шасі.

Категорія: SCF-NP

1.3.2. 06.10.2019 о 13:37 при виконанні рейсу WRC 6018 за маршрутом Анталія-Львів на літаку А-321 UR-WRV, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час післяпольотного огляду виявлено сліди зіткнення з птахом (розмазана пляма крові і незначні залишки пухового пір'я) у правому верхньому куті на лобовому склі другого пілота. Пошкоджень ПС та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

1.3.3. 26.10.2019 о 08:20 при виконанні рейсу WRC 101 за маршрутом Бориспіль-Дніпро на літаку EMB-145 UR-DNF, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час набору висоти екіпаж помітив повідомлення на EICAS «BLD 2 LEAK» (витік у системі відбору повітря двигуна №2) та прийняв рішення не набирати висоту вище 9000 футів, виконав вимоги QRH до етапу вимкнення двигуна. Всі попередні дії по QRH не призвели до зникнення попереджувального табло «BLD 2 LEAK». Згідно подальшої рекомендації QRH екіпаж вимкнув двигун № 2 та прийняв рішення про виконання посадки на аеродромі з одним працюючим двигуном. Стадію аварійності екіпаж не декларував. Виконана благополучна посадка в аеропорту Дніпро.

Категорія: UNK

2. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

2.1. КАТАСТРОФИ

2.1.1. 21.10.2019 о 13:00 при виконанні приватного польоту за маршрутом Київ (Челенджер) – г.т. Нижні Млини Полтавського району на вертольоті Robinson R-44 UR-КТВ, власник і експлуатант ТОВ Хеліклуб Юкрейн, сталося його падіння в районі с. Тарасенкове Полтавської області. В результаті зіткнення з землею вертоліт зруйнувався та повністю згорів. Пілот загинув.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

3. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

3.1. ІНЦИДЕНТИ

3.1.1. 02.10.2019 о 10:32 при виконанні рейсу WZZ 1843 за маршрутом Вроцлав-Львів на літаку А-320 HA-LPN, авіакомпанії «WizzAir» (Угорщина), під час післяпольотного огляду виявлено сліди зіткнення з птахом (суха пляма крові) на пілоні закритка лівого напівкрила. Здійснено огляд усіх поверхонь крила, фюзеляжу, шасі, двигунів, кіля та стабілізатора літака. Додатково слідів зіткнень та пошкоджень не виявлено. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не знайдено.

Категорія: BIRD.

3.1.2. 04.10.2019 о 20:38 при виконанні рейсу BRU 847 за маршрутом Мінськ-Київ (Жуляни) на літаку B-733 EW-282PA, авіакомпанії «Belavia» (Білорусь), в СТР UKKK при заході на посадку на ЗПС 26 на відстані 11 км від порогу сталося засліплення лазерним променем зеленого кольору праворуч від курсу літака. О 20:40 виконана благополучна посадка на ЗПС 26.

Категорія: SEC.

3.1.3. 10.10.2019 о 06:10 при виконанні рейсу RYR 5438 за маршрутом Дюссельдорф-Львів на літаку B-738 EL-EVL, авіакомпанії «Ryan Air» (Ірландія), при проведенні післяпольотного огляду виявлено сліди зіткнення з птахом (сліди крові на

внутрішній стороні правої ступки носової опори шасі) без пошкодження ПС. Здійснено огляд усіх поверхонь крила, фюзеляжу, шасі, двигунів, кіля та стабілізатора літака. Додаткових слідів зіткнень та пошкоджень не виявлено. Після огляду ЗПС решток птахів та сторонніх предметів не знайдено.

Категорія: BIRD.

3.1.4. 17.10.2019 о 23:25 після виконання рейсу AZA 590 за маршрутом Рим- Київ (Жуляни) на літаку А-320 ІВ-ІКІ, авіакомпанії «Alitalia» (Італія), при вивантаженні багажу контейнерним навантажувачем було пошкоджено задній багажник (обшивка фюзеляжу в районі задньої частини отвору вантажних дверей розміром 17х3 мм). ПС допущено до виконання зворотнього рейсу згідно керівництва з ремонту компанії виробника AIRBUS (SRM 53-41-11-283-043).

Категорія: RAMP

4. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

4.1. ІНЦИДЕНТИ

4.1.1. 01.02.2019 о 09:27 після завершення підготовки до вильоту рейсу LDM976 за маршрутом Бориспіль-Відень та посадки пасажирів на літак А321-211 OE-LCJ авіакомпанії Laudamotion Limited, через 18 секунд після початку буксирування ПС хвостом уперед літак раптово зупинився, що призвело до зрізання двох зрізних болтів на буксирувальному водилі та двох болтів кріплення пальця на буксирувальному фітингу носової опори шасі літака.



Згідно з висновком комісії з розслідування підготовка до буксирування, зчеплення тягача і літака за допомогою водила здійснювалися відповідно до технології буксирування ПС, без відхилень. На підставі отриманої інформації та проведеного аналізу, комісія дійшла висновку, що раптова зупинка літака під час буксирування хвостом уперед (PUSHBACK) призвела до надмірного зростання зусилля на адаптер буксирувального водила та буксирувальний фітинг носової опори шасі літака, що спричинило одноразове статичне навантаження, яке призвело до зрізання двох зрізних болтів на буксирувальному водилі та двох болтів кріплення пальця на буксирувальному фітингу носової опори шасі літака. Причина зупинки літака не була встановлена через те, що під час буксирування бортовий реєстратор польотної інформації не був ввімкнений.

Категорія: RAMP



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування інциденту можна ознайомитись, завантаживши остаточний [звіт](#).

4.1.2. 11.11.2018 о 13:54 (за місцевим часом), під час виконання рейсів AUI3SD за маршрутом Париж (Шарль-Де-Голль)-Бориспіль на літаку Б-738 UR-PSB авіакомпанії

«Міжнародні авіалінії України» та AF48KZ за маршрутом Париж (Шарль-Де-Голль)-Бордо на літаку А-320 авіакомпанії «Air France», на етапі початкового набору висоти після зльоту з паралельних ЗПС 26 права та 27 ліва було порушене ешелонування між двома літаками.

Розслідування інциденту проводило Бюро з розслідування авіаційних подій Франції за участю уповноваженого представника НБРЦА.

Розслідуванням встановлено, що 11.11.2018, у неділю, екіпаж літака B-737-800 UR-PSB авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» готувався до виконання рейсу AUI3SD за маршрутом Париж-Бориспіль. Під час передпольотної підготовки екіпаж прослухав інформацію ATIS-«Папа», яка вказувала, що для злітно-посадкових смуг 27L (ліва) і 26R (права), використовуються маршрути вильоту 2A, 2B і 2Z. Екіпаж вибрав в бортовому навігаційному комп'ютері (FMC) стандартний маршрут вильоту за приладами (SID) RANUX2B, що відповідало південній злітно-посадковій смузі - ЗПС 26R. За інформацією пілота, який вводив дані в FMC, SID RANUX 2B ним був вибраний тому, що ЗПС 26R була ближче до стоянки літака.

Обслуговування повітряного руху надавалося секторами диспетчерського органу аеропорту: АДВ Північ, АДВ Південь, «Виліт-Північ» та «Виліт-Південь». Диспетчери знаходяться географічно в різних місцях розташування, диспетчер АДВ Північ на північній вежі, диспетчер АДВ Південь на південній вежі, диспетчери секторів «Виліт-Північ» та «Виліт-Південь» знаходяться в залі диспетчерського органу підходу.

Дії диспетчерів координуються за допомогою телефону та, у термінових випадках, гучномовного зв'язку, який забезпечує зв'язок з усіма диспетчерами одночасно або на вибір з диспетчерами секторів АДВ аеропорту Шарль-Де-Голль, АДВ аеропорту Руассі, Відправлення та Прибуття.

О 13:17:10 екіпаж отримав диспетчерський дозвіл на виліт за маршрутом SID RANUX2A із північної ЗПС 27L. Надана диспетчером сектору «Видача» процедура вильоту відрізнялася від раніше вибраного екіпажем маршруту у FMC. Диспетчер призначив слот (розрахунковий час зльоту) на 13:47 та час запуску двигунів о 13:29. На інформацію диспетчера екіпаж відповів, що йому треба більше часу для підготовки до вильоту. На прохання екіпажу диспетчер відповів, що надання додаткового часу не є проблемою, повторив розрахунковий час слоту і запуску двигунів та попросив екіпаж повідомити про його готовність. Під час переговорів з екіпажем, диспетчер не отримав запиту щодо зміни часу запуску двигунів, а тому час слоту залишився без змін.

Інформацію про заданий диспетчером маршрут SID RANUX2A із північної ЗПС 27L екіпаж не змінив в FMC та не виконав перехресну перевірку внесених даних, оскільки його відволік наземний агент, який у цей час приніс вантажну накладну (loadsheet). За інформацією пілота, він не вніс до FMC фактичну інформацію за браком часу, який виник внаслідок призначеного диспетчером слоту.

О 13:35:20 екіпаж повідомив диспетчеру про готовність до відправлення. Після цього літак був переведений на частоту диспетчера сектору «Перон» та розпочалося буксирування.

О 13:42:39 екіпаж перейшов на частоту диспетчера сектору «Руління», та продовжив руління в точку очікування Q4 ЗПС 27L, де перейшов на частоту диспетчера АДВ Північ.

О **13:52:36** екіпаж отримав дозвіл на зліт із ЗПС 27L.

О 13:52:56 екіпаж літака А-320 F-HBNJ компанії Air France рейсу AF48KZ, який готувався до вильоту на аеродром Бордо, отримав дозвіл на зліт із ЗПС 26R. Екіпаж літака Air France перебував на зв'язку у диспетчера АДВ Південь.

О 13:53:54, через кілька секунд після зльоту літака B-738 UR-PSB, система керування польотом літака перейшла у режим горизонтальної навігації LNAV.

О 13:54:00, літак перетнув протилежний поріг ЗПС. Другий пілот починає поворот ліворуч, щоб вийти на траєкторію за обраною схемою SID RANUX2B для ЗПС 26R.

О 13:54:27, диспетчер АДВ Північ викликав диспетчера АДВ Південь та повідомив його про відхилення літака B-737 вліво.

О 13:54:28, диспетчер АДВ Південь дав вказівку пілоту рейсу AF48KZ негайно припинити набір висоти. В цей час літак А-320 перебував на висоті 1610 футів.

О 13:54:28, на радарх диспетчерів спрацювала функція короткострокового попередження про конфлікт (STCA). Рейс AUI3SD досягнув висоти 1980 футів, з курсом 206° на швидкості 189 вузлів.

Рейс AF48KZ досягнув висоти вздовж вісі злітно-посадкової смуги 26R, на висоті 1650 футів. Горизонтальний інтервал між двома літаками склав 2,56 м. миль, вертикальний інтервал 300 футів.

О 13:54:33 диспетчер сектору «Виліт-Північ» видав вказівку пілоту рейсу AUI3SD негайно відвернути праворуч на курс 270°. Одночасно диспетчер АДВ Північ, за допомогою гучномовного зв'язку, дав вказівку диспетчеру АДВ Південь зупинити набір висоти рейсу AF48KZ.

О 13:54:39 екіпаж рейсу AUI3SD встановив курс 270 у FCU (блок управління польотом) і розпочав правий поворот. Диспетчер АДВ Південь повідомив диспетчера АДВ Північ, що літаку рейсу AF48KZ видано вказівку припинити набір висоти.

О 13:54:43 диспетчер АДВ Північ повторно видав вказівку диспетчеру АДВ Південь зупинити набір висоти рейсу AF48KZ. На цей час літак досягнув максимальної висоти 2070 футів, після чого почав знижуватися до висоти близько 1615 футів.

О 13:54:53 вертикальний інтервал між літаками досягнув 1000 футів та продовжив збільшуватись.

За інформацією пілота літака рейсу AF 48KZ, відразу після зльоту, на висоті близько 1400 футів, літак потрапив у хмари з нульовою видимістю. В цей час диспетчер видав йому вказівку зупинити набір, використовуючи фразеологію для термінової ситуації. Пілотуючий пілот стабілізував літак на висоті 2000 футів після того, як він короткочасно досягнув висоти 2100 футів. Екіпаж бачив на дисплеї ND рух іншого літака з правого боку і на 200 футів вище. Пілот наголосив, що стабілізація літака була ускладненою, оскільки літак мав великий градієнт набору висоти згідно з процедурою по зниженню шуму. Пілот відмічає, що був приголомшений тим, що не міг чути зв'язок із конфліктним літаком через розділення частот. Він також додає, що на короткий час силует конфліктного літака накладався на візуалізацію на дисплеї TCAS і в цей час він не міг бачити різницю по висоті.

З метою запобігання подібних відхилень в майбутньому, авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» удосконалила інструктаж пілотів в аеропорту Шарль-Де-Голль, доповнивши його інформацією про зльоти з паралельних ЗПС. Компанія оприлюднила попередження щодо безпеки та якості (Попередження з якості та безпеки №QSA 06-218), в якому висвітлила обставини події. Також компанія нагадала про необхідність виконання перехресних перевірок між членами екіпажу під час зльотів з

паралельних ЗПС, суворе дотримання стандартних експлуатаційних процедур (SOPs), дотримання посиленої та постійної уваги щодо положення літака відносно запланованої траєкторії польоту.

4.2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

4.2.1. 11.09.2019 о 02:40 (за Київським часом) в районі села Бояни, Новоселицького району, Чернівецької області, прикордонним нарядом Чернівецького прикордонного загону було затримано трьох осіб - громадян України.

У них було виявлено транспортний засіб марки ВАЗ 2101 з причепом, шість ящиків тютюнових виробів, мотопараплан, GPS – навігатор. На даному мотопараплані одна із затриманих осіб виконала політ з с. Бояни, Новоселицького району, Чернівецької області в сторону державного кордону України з Румунією. Політ мотопараплана виконувався у межах зони з особливим режимом використання повітряного простору України. Політ виконувався з метою перевезення тютюнових виробів та їх збуту на території Румунії. Над державним кордоном мотопарапланерист, через погіршення метеоумов, повернувся назад і виконав посадку у місці вильоту.

Засобами радіолокаційної розвідки радіотехнічних підрозділів ПСЗСУ зазначена ціль не спостерігалась. Інформування відповідних органів Управління ПСЗСУ, органів Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху (ОЦВС ОПР) та органів ДПСУ, що здійснюють контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідним користувачем повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось.

Таким чином, були недотримані вимоги пунктів 18, 22 та 52 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою КМУ від 06.12.2017 № 954 та вимоги пункту 11 розділу XI, пунктів 8, 9, 10 розділу XII Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 11.05.18 № 430/210 та зареєстрованих в Міністерстві юстиції України від 14.09.18 № 1056/32508.

Відповідно до абзаців 1, 4, 7 пункту 46 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою КМУ від 06.12.2017 № 954, даний випадок належить до порушень порядку використання повітряного простору України.

Згідно з висновком комісії з розслідування причиною ППВППУ мотопарапланом стало свідоме невиконання користувачем повітряного простору вимог чинного законодавства, що регулює порядок виконання польотів та використання повітряного простору України.

За вчинення адміністративного правопорушення, постановою суду на пілота накладено адміністративне стягнення у виді штрафу в розмірі 8500 гривень.



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування ППВППУ можна ознайомитись, завантаживши остаточний [звіт](#).

5. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

5.1. 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. Продовжити вжиття заходів щодо інформування НБРЦА про відомі факти виникнення авіаційних подій та інцидентів.

Перший заступник директора

І.В. Мішарін

Категорії подій

ADRM	аеродром
AMAN	раптовий маневр
ARC	нештатний контакт із злітно-посадковою смугою
ATM	організація повітряного руху, навігація, спостереження
BIRD	зіткнення з птахами
CABIN	події, що пов'язані з безпекою в пасажирському салоні повітряного судна
CFIT	зіткнення (загроза зіткнення) керованого повітряного судна із землею
CTOL	зіткнення з перешкодою/перешкодами під час зльоту і посадки
EVAC	евакуація
EXTL	події, що пов'язані з зовнішньою підвіскою
F-NI	виникнення пожежі/диму (не внаслідок інших подій)
F-POST	виникнення пожежі/диму (внаслідок інших подій)
FUEL	події, пов'язані з паливом
GCOL	зіткнення з об'єктом на землі
GTOW	події, що пов'язані з буксируванням повітряного судна повітрям
ICE	обледеніння
LALT	виконання польотів на малих висотах
LOC-I	втрата керованості – у польоті
LOC-G	втрата керованості – на землі
LOLI	втрата підйомної сили під час польоту за маршрутом
MAC	зближення повітряних суден/ попередження TCAS/ втрата ешелонування/ бортової системи попередження зіткнень - ACAS/ порушення мінімумів ешелонування
MED	медичні події
NAV	помилки у навігації
OTHR	інше
RAMP	наземне обслуговування
RE	викочування за межі ЗПС
RI	несанкціоноване зайняття ЗПС
SCF-NP	відмова або несправність систем/компонентів (не силової установки)
SCF-PP	відмова або несправність систем/компонентів (силової установки)
SEC	події, що пов'язані з авіаційною безпекою
TURB	потрапляння в зону турбулентності
UIMC	Ненавмисне потрапляння у метеорологічні умови польотів за приладами
UNK	невідомо або невизначено
USOS	недоліт/переліт
WILD	дикі тварини
WSTRW	зсув вітру або гроза

Скорочення, що можуть використовуватись в тексті

А	– аварія
АП	– авіаційна подія
АР	– авіаційні роботи
БП	– безпека польотів
БППС	– безпілотне повітряне судно
ВКН	– виробничо-конструктивний недолік
ЗПМ	– злітно-посадковий майданчик
ЗПС	– злітно-посадкова смуга
І	– інцидент
НБРЦА	– Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами
ПС	– повітряне судно
КПС	– командир повітряного судна
ОПР	– обслуговування повітряного руху
ППС	– пошкодження повітряного судна
РДЦ	– районний диспетчерський центр
СЗП	– служби забезпечення польотів
СІ	– серйозний інцидент
FL	– ешелон польоту
UTC	– всесвітній координований час