



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

Управління попередження  
авіаційних подій

20.11.2014 № 3.2.14-116

Державіаслужбі України,  
Суб'єктам авіаційної  
діяльності

**ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ**

**Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у жовтні 2014 року**

*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Жовтень 2014 року	2014 рік <sup>1</sup>	2013 рік <sup>1</sup>	Загинуло		Травмовано	
					2014 рік	2013 рік	2014 рік	2013 рік
<b>I</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень</b>							
1.1	Катастрофи		1	1	7	5		8
1.2	Аварії			2				
1.3	Серйозні інциденти		3	1				
1.4	Інциденти <sup>2</sup>	2	45	67				
<b>II</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП</b>							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії	1	1	3				5
2.3	Серйозні інциденти			1				
2.4	Інциденти	1	3	1				
<b>III</b>	<b>Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України<sup>2</sup></b>							
3.1	Катастрофи		1	1	7	5		8
3.2	Аварії	1	1	5				5
3.3	Серйозні інциденти		3	2				
3.4	Інциденти <sup>2</sup>	3	48	68				
3.5	<b>Всього</b>	<b>4</b>	<b>53</b>	<b>76</b>	<b>7</b>	<b>5</b>		<b>13</b>

<sup>1</sup> станом на 1 листопада 2014 року

<sup>2</sup> 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*			
			Жовтень 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	6	6				
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А		0/1	1/1		1		2
		СІ/Інци		2/0	2/1				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А		5/1	5/2	5	6	1	1
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації			37	85	298			
6	Всього					303	7	1	3

\* станом на 1 листопада 2014 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у жовтні 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, сталася 1 аварія при виконанні УТП, 2 інциденти при виконанні транспортних перевезень та 1 інцидент при виконанні авіаційних робіт.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України інцидентів у жовтні не було.

Також за вказаний період сталося 1 пошкодження ПС на землі.

## 1. АВАРІЇ:

**1.1. 11.10.2014** об 11:06 (тут та далі час в UTC, якщо не вказано інше), при виконанні учбово-тренувальних польотів по колу в районі ЗПС «Гідропорт», Одеської обл., на літаку K-10 Swift UR-TAT, що належить приватній особі, під час виконання маневру зниження для уникнення зіткнення зі зграєю птахів, сталося зіткнення літака з водною поверхнею лиману Куяльник. Внаслідок зіткнення з водною поверхнею літак повністю зруйнувався, пілот ПС отримав травми та був доставлений в лікарню. Особа, що перебувала на борту ПС ушкоджень не отримала.

Розслідування аварії проводить комісія НБРЦА.

## 2. ІНЦИДЕНТИ:

**2.1. 08.10.2014** о 13:40 при виконанні рейсу UDN-504 Домодедово – Дніпропетровськ на літаку E-145LR UR-DNR авіакомпанії «Дніпроавіа», під час зльоту спрацювала індикація не повністю прибраної опори шасі. Екіпаж виконав процедури згідно з QRH. КПС прийняв рішення про повернення ПС на аеродром

вильоту. Під час післяпольотного огляду було виявлено руйнування пневматика опори шасі.

Розслідування інциденту проводить комісія НБРЦА.

**2.2. 11.10.2014** о 20:01 при виконанні рейсу UTS-156 з аеропорту Бориспіль для обльоту РТЗ на літаку Beechcraft B-300 UR-CWA авіакомпанії «Украерорух», під час польоту на висоті 2500 футів між другим та третім розворотом відбулося зіткнення ПС з птахом. Під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення у вигляді вм'ятини 60х20 см глибиною 10см на передній кромці закінцівки правого крила.

Розслідування інциденту проводить комісія АК «Украерорух» під контролем НБРЦА.

**2.3. 29.10.2014** о 12:10 при виконанні рейсу ABQ-451 Мускат (Оман) – Лахор (Пакистан) на літаку А-321 UR-WRH авіакомпанії «Роза Вітрів», під час післяпольотного огляду було виявлено пошкодження двох лопаток вентилятора двигуна у вигляді деформації, внаслідок зіткнення ПС з птахом.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що зіткнення з птахом трапилось в аеропорту Мускат на етапі зльоту, коли на дисплеї ЕСАМ показники вібрації двигуна №2 досягали позначки в 7 одиниць, що підтверджується результатами розшифровки польотних даних та свідченнями екіпажу. Екіпажем було виконано процедури відповідно до QRH «High Engine Vibration», що потребують більш уважного моніторингу параметрів роботи двигуна та не потребує його вимкнення.

Згідно з висновком комісії, причиною пошкодження двох лопаток вентилятора двигуна стало зіткнення з птахом на етапі зльоту в аеропорту Мускат (Оман).

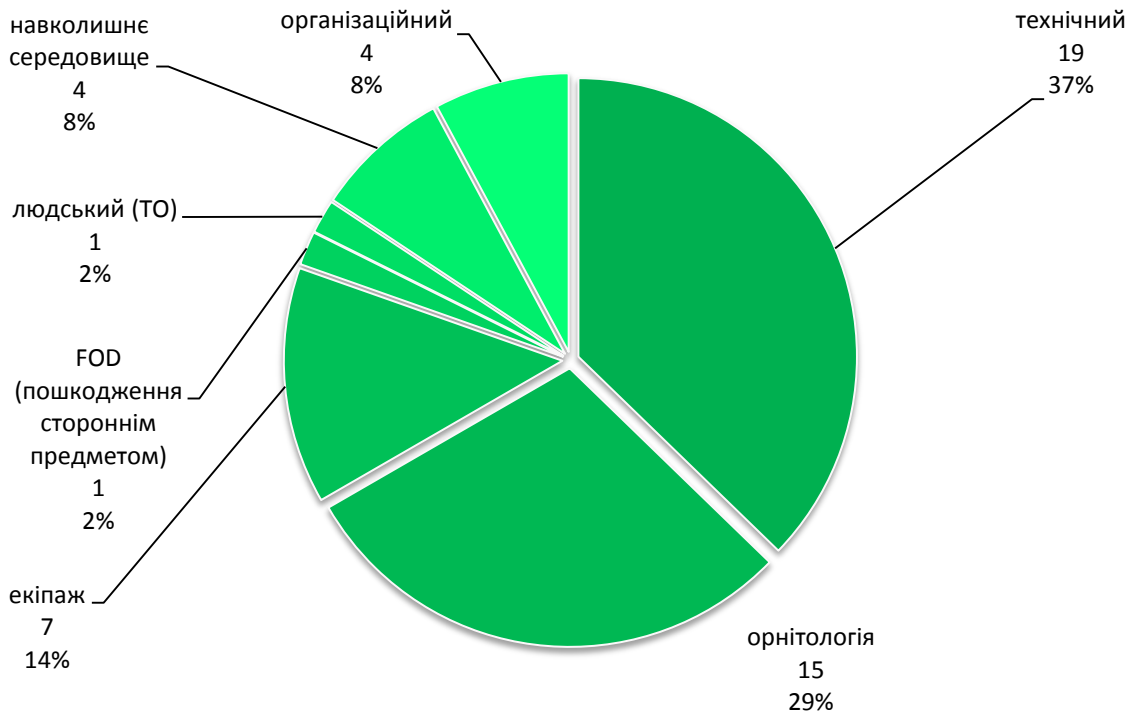
**Фактор:** середовище (орнітологія)

 **Рекомендації:**

**ТОВ АК «Роза Вітрів»:**

- Директорату з льотної експлуатації авіакомпанії розглянути на черговому розборі польотів з льотним складом аспекти ризиків зіткнення ПС з птахами та відпрацювати рекомендації для підвищення ефективності дій екіпажу ПС під час інтенсивної діяльності птахів в районі аеродромів;
- Директорату управління якістю авіакомпанії включати до Програми аудитів аеропортів питання з орнітологічного забезпечення польотів (управління небезпеками, що створюються представниками дикої природи у зоні аеродрому).

### 3. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



### 4. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

**4.1.1. 09.10.2014** о 23:30 під час перевірки наявності наклеюваних наклейок на поверхні крила літака авіакомпанії «Бізнес Джет Тревел» Raytheon 390 Premier UR-USA в аеропорту Жуляни, було пошкоджено електростатичний розрядник на лівому напівкрилі.

Згідно з п.4.5.6. Правил розслідування надзвичайних подій та ППС на землі в Україні, комісія з розслідування не створювалась. Про готовність та допуск ПС до експлуатації було складено технічний акт.

### 5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

#### 5.1. КАТАСТРОФИ

**5.1.1. 09.09.2014** о 09:09 при виконанні несанкціонованого польоту для проведення авіаційно-хімічних робіт на літаку X-32-912 без реєстраційних знаків в районі н.п. Ріпки, Чернігівської обл., пілот не впорався з керуванням ПС та зіткнувся з ЛЕП, внаслідок чого літак впав на землю та зруйнувався. Пілот загинув.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що пілот не маючи будь-яких діючих документів на право виконання польоту, не проінформувавши ПС ЗС України про виконання польотів, виконав зліт з автомобільної асфальтованої дороги на ділянці н.п. Ріпки – н.п. Замглай. Під час виконання польоту нижче мінімально встановленого рівня (50м над ЛЕП згідно п. 6.3.6. Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві), розвертаючись на зворотній курс літак зіткнувся з силовими дротами ЛЕП, чим викликав коротке замикання, та впав на землю повністю.

зруйнувавшись. Пілот ПС загинув внаслідок отримання травм не сумісних з життям.

Згідно з висновком комісії, причиною катастрофи стало зіткнення літака з високовольтним дротом ЛЕП через порушення пілотом безпечної висоти польоту над перешкодами. Супутніми факторами стали: невідповідність пілота, виконання польоту на не підготовленому для польоту літаку.

**Фактор:** людський

 **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.

**5.1.2. 13.09.2014** о 16:30 в районі с. Мощаниця, Рівненської обл., під час виконання несанкціонованого польоту на мотодельтаплані для здійснення парашутних стрибків, загинув парашутист.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що мотодельтаплан, на якому пілот здійснив політ та десантування парашутиста був аматорської конструкції та не був внесений до Державного реєстру цивільних ПС. Свідоцтво пілота втратило чинність у зв'язку з закінченням терміну дії у 2009 році. Дії пілота комісія класифікувала як порушення порядку використання повітряного простору України.

Щодо дій парашутиста комісія встановила, що парашутист, зі слів власника-пілота мотодельтаплану, вмовив його на виконання польоту та десантування після того, як парашутні стрибки, які стояли в плані польотів з технічних причин з ПС Ан-2 були відмінені. Польоти ПС Ан-2 повинні були виконуватись з ЗПМ Рівненського АСК ТСОУ «Воронів».

Парашутист виконував стрибок на відпрацювання техніки пілотування купола з мотодельтаплану аматорської конструкції з висоти 1500 м з затримкою розкриття парашута до висоти 1200-1100 метрів. Після розкриття основного парашута, через кілька секунд почалося його обертання. Швидкість обертання зростала та супроводжувалася збільшенням вертикальної швидкості зниження. Не зумівши зупинити обертання основного купола, парашутист відчепив його та спробував розкрити запасний парашут, що зробив на неприпустимо малій висоті, яка не дозволяє куполу запасного парашута нормально розкритися та знизити

швидкість до безпечної. При ударі об землю, парашутист отримав травми не сумісні з життям.

Також комісія встановила, що парашутист не включив страхуючий прилад, внаслідок чого на заданій висоті 225 м запасний парашут приладом не був автоматично розкритий.

Згідно з висновком комісії, причиною загибелі парашутиста стали травми, отримані при приземленні з високою вертикальною швидкістю. Катастрофа сталася внаслідок недотримання парашутистом заходів безпеки в процесі виконання стрибка, що виразилося у використанні ним парашутної системи, не запланованою на стрибок і не відповідає його рівню підготовки. Події сприяло не включення перед зльотом парашутного страхуючого приладу на запасному парашуті.

Причиною порушення порядку використання повітряного простору пілотом мотодельтаплану стало недотримання вимог авіаційних правил щодо:

- підготовки та правил виконання польотів;
- державної реєстрації та дозволу на виконання польотів;
- свідоцтва пілота надлегкого повітряного судна та термін його дії;
- власник саморобного мотодельтаплану не забезпечив страхування відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам;
- пілот саморобного дельтаплану не інформував органи управління Повітряних сил Збройних сил України про використання повітряного простору та не отримав дозвіл;
- керівництво Рівненського АСК ТСОУ «Воронів» не забезпечило відповідний рівень авіаційної безпеки щодо можливості виконання несанкціонованих польотів ПС.

**Фактор:** людський



**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.

**Керівництву ТСО України та інших організацій, незалежно від форми власності, що здійснюють діяльність в галузі ЦА:**

- забезпечити неможливість виконання несанкціонованих польотів ПС

цілодобово, з підлеглих аеродромів та ЗПМ.

□ **Керівникам авіаційних організацій незалежно від форм власності, на аеродромах та ЗПМ яких проводяться стрибки з парашутом:**

- з парашутистами всіх категорій організувати додаткові заняття. Тема занять: значення дотримання заходів безпеки на всіх етапах стрибка від посадки в літальний апарат і до покидання майданчика приземлення після приземлення;
- при освоєнні складних швидкісних парашутних систем використовувати перехідні купола, що мають менш жорсткі характеристики. Навчання проводити під керівництвом інструктора з урахуванням рекомендацій виробників систем і таблиці «USPA Canopy Downsizing Chart»;
- з парашутистами, які виконують стрибки з парашутними системами типу «крило», провести детальний розбір дій пілота, що призвели до розвитку аварійної ситуації.

## **5.2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ**

**5.2.1. 28.09.2014** о 15:42 в районі с. Грабовець, Стрийський р-н, Львівської обл. ПС ЗС України було помічено політ мотодельтаплану над позиціями військової частини на висоті 500 м.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що мотодельтаплан саморобної конструкції не був внесений до державного реєстру цивільних ПС, а заявка на використання повітряного простору України пілотом до ПС ЗС України не надавалась. Комісія також встановила, що пілот не був власником ПС та пред'явив свідоцтво пілота видане Центром підготовки льотного складу «Аеро Крим» 03.03.2008 року, яке не належало власнику ПС. Під час опитування пілота, комісія отримала пояснення, що політ виконувався з метою обльоту ПС перед його купівлею у власника, з яким пілот знаходиться у дружніх стосунках. За словами власника ПС, ним було придбано окремі частини та власноруч виготовлено ПС. Власник мотодельтаплану від пояснень щодо відношення до даного польоту відмовився.

Згідно з висновком комісії, причиною порушення порядку використання повітряного простору України стало порушення наступних вимог:

- Статті 39, 44, 49 Повітряного кодексу України;
- П. 5.1. Правил реєстрації цивільних ПС в Україні (наказ Мінінфраструктури №636 від 25.10.2012р.);
- П. 4.1. Правил видачі свідоцтв авіаційного персоналу (наказ Мінтрансу від 07.12.1998р. № 486 зі змінами.)
- Частини 5 статті 118 Повітряного кодексу України
- П. 56 та 83 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого Постановою Кабміну від 29.03.2002р. № 401 (зі змінами)

**Фактор:** людський



## 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.

## **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:

6.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

6.1.2. 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.

6.1.3. 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](http://www.nbaai.gov.ua)  
тел. (044) 351 43 13 тел/факс. (044) 351 43 38  
e-mail: [info@nbaai.gov.ua](mailto:info@nbaai.gov.ua)*