



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**
Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій
18.11.2016 № 3.2.14-136

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

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

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Жовтень 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	2	18	25				
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	2	18	26				
3.5	Всього	2	26	29				

¹ станом на 1 листопада

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 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		2/3		4		
		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	37	37				
6	Всього				1	7		2

* станом на 1 листопада

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у жовтні 2016 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 2 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. 19.10.2016 о 09:09 (тут та далі за текстом час в UTC, якщо не вказано інше) при виконанні пасажирського рейсу AUI 717 за маршрутом Одеса-Стамбул на літаку B-737-500 UR-GAW авіакомпанії «МАУ», спрацювала функція APW (Area Proximity Warning) АС УВД Анастасія-2 в небезпечній зоні, що обмежена NOTAM A2554/16.

Факт спрацювання функції APW розслідувався Одеським РСП Украероруху в рамках внутрішнього розслідування.

Згідно з результатами розслідування, причиною входу літака рейсу AUI717 в межі небезпечної зони стала помилка диспетчера РДЦ під час надання значення курсу для збільшення інтервалу між конфліктуючими повітряними суднами.

Подія класифікована, як важливий інцидент.

Відповідно до пункту 118 Положення про використання повітряного простору України, виконання польоту через небезпечну зону без відповідного дозволу під час її використання, належить до порушень порядку використання повітряного простору, що підлягають розслідуванню.

Відповідно до частини 8 статті 119 Повітряного кодексу України усі випадки порушення порядку використання повітряного простору України підлягають розслідуванню НБРЦА. У зв'язку з тим, що НБРЦА не отримує повідомлень та сповіщень про події від Державіаслужби та суб'єктів авіаційної діяльності, державне розслідування таких подій не проводиться.



Рекомендації:

Державіаслужбі України:

- З метою забезпечення проведення незалежних розслідувань подій, що впливають на безпеку польоту та вироблення ефективних рекомендацій по їх запобіганню, вжити заходи щодо інформування суб'єктами авіаційної діяльності НБРЦА про авіаційні події, інциденти, пошкодження повітряних суден на землі та порушення порядку використання повітряного простору.

1.1.2. 31.10.2016 о 12:49 при виконанні рейсу UDN 560 за маршрутом Бориспіль – Бухарест на літаку E-145/M UR-DPB авіакомпанії «Дніпроавіа» під час виконання пробігу для зльоту екіпаж перервав зліт з причини хибного спрацювання реверсу та повернувся на місце стоянки.

Розслідування події Національним бюро не проводилось.

2. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 18.10.2016 об 11:03 при виконанні рейсу BRU827 за маршрутом Мінськ – Львів на літаку B-737-500 EW-250PA авіакомпанії «Белавія» (Білорусь) під час заходження на посадку на ЗПС 13 екіпаж доповів про помилкову індикацію випуску шасі і рішення про повторне заходження на посадку та готовність до посадки. Посадку було здійснено благополучно об 11:14.

Розслідування події Національним бюро не проводилось.

3. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

3.1. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.1.1. 24.09.2016 о 15:13 від т.в.о. начальника штабу Повітряних Сил Збройних Сил України отримано інформацію про візуальне спостереження, спостерігачем ОРЛД Чернівці польоту параплану. О 15:31 було затримано цивільну особу, яка здійснила посадку на параплані поблизу військової частини на відстані приблизно 1 км. 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 відповідним користувачем

повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось. Порушені вимоги пункту 83 Розділу 5 Положення про використання повітряного простору України затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401.

У ході розслідування було встановлено, що:

- вказане порушення було здійснене на параплані, який належить пілоту-парапланеристу;
- парапланерист є членом Федерації парапланеризму України, має діючий сертифікат з терміном дії до 2017 року;
- виконання польоту поблизу військової частини не планувалося, але внаслідок складних метеоумов, планерист був вимушений виконати посадку поблизу військової частини.

Згідно з висновком комісії причиною ППВППУ стало недотримання парапланеристом вимог нормативних документів, що регламентують авіаційну діяльність.



Рекомендації:



Федерації парапланеризму України:

- Звернути увагу на теоретичну підготовку парапланеристів, щодо надання інформації відповідним органам про початок та закінчення виконання польотів.

3.1.2. 13.07.2016 вдень, у візуальних метеорологічних умовах, під час виконання польоту за маршрутом ЗПМ Дівички-Черкаси, перебуваючи на зв'язку з органом польотно-інформаційного обслуговування, літак Цесна-172С UR-DVA, без дозволу органу ОНР увійшов у контрольований повітряний простір класу «С» (Київський ТМА).

Розслідуванням встановлено, що маршрут літака проходив поблизу кількох зон обмеження польотів. В день виконання польоту в указаних зонах проводилась діяльність з використання повітряного простору. Під час передпольотної підготовки, пілот-курсант не отримав від органу польотно-інформаційного обслуговування «Київ-інформація» інформацію про обмеження використання повітряного простору, як того вимагає інструкція з виконання польотів.

Після вильоту пілот-курсант отримав від диспетчера ПІО попередження про роботу військового полігону та про «закриття» повітряного простору поблизу маршруту польоту на висотах від нуля до 900 метрів. Існуючі обмеження повітряного простору знаходились в стороні від маршруту польоту літака та не впливали на його безпеку. Під час радіообміну пілот помилково оцінив інформацію диспетчера, як рекомендацію виконувати політ на висотах вище 900 метрів (3000 футів). В районі виконання польоту повітряний простір класу «G» обмежений висотою 900 метрів. Вище розташований термінальний диспетчерський район, де встановлений клас «С» повітряного простору. Виконуючи «рекомендацію» диспетчера ПІО, пілот-курсант, без узгодження з диспетчерським органом ОНР допустив несанкціонований вліт в контрольований повітряний простір. Після втручання диспетчера РДЦ, літак повернувся в

«неконтрольований» повітряний простір та продовжив політ до аеродрому призначення. Факт порушення не вплинув на безпеку польотів.

Причиною несанкціонованого вильоту в контрольований повітряний простір стали:

неправильне розуміння пілотом-курсантом інформації диспетчера ППО щодо заборон і обмежень використання повітряного простору внаслідок недостатнього рівня передпольотної підготовки пілота-курсанта до виконання польоту в частині неотримання перед вильотом інформації щодо обмежень використання повітряного простору та недостатнє розуміння пілотом-курсантом структури повітряного простору за маршрутом польоту та процедур переходу з неконтрольованого у контрольований повітряний простір, внаслідок недостатнього рівня організації передпольотної підготовки пілота-курсанта.

Супутнім фактором порушення стала висока активність інших користувачів повітряного простору та наявність обмежень повітряного простору поблизу маршруту польоту.

Під час розслідування були виявлені такі недоліки:

- програма підготовки приватних пілотів літаків, що затверджена Державіаслужбою, в Державіаслужбі відсутня (голови комісії з розслідування не надана). Програма підготовки містить помилки та неточності, які можуть впливати на якість підготовки курсантів. Державіаслужба неухважно перевіряє зміст програми підготовки під час її затвердження;

- в порушення вимог інструкції з виконання польотів, пілот-курсант отримав прогноз погоди не від диспетчера ППО, а з інтернет-сайту <http://meteo.ukosatse.ua/MetCom> ;

- перед початком польоту пілот-курсант не отримав інформацію щодо обмежень використання повітряного простору від органу ППО;

- під час радіообміну сталося нерозуміння пілотом-курсантом інформації диспетчера, внаслідок чого він помилково оцінив інформацію диспетчера про наявність діяльності з використання повітряного простору поблизу маршруту польоту, як рекомендацію виконувати політ на висотах вище 900 метрів (3000 футів);

- пілот-курсант не інформував про свій політ диспетчера сектору підходу РДЦ та не отримувал диспетчерський дозвіл на вхід в контрольований повітряний простір;

- інструкція з виконання польотів потребує внесення змін у зв'язку з втратою чинності ряду нормативно-правових актів, на підставі яких вона розроблялася;

- інструкція з виконання польотів вимагає від пілота перед вильотом прослухати погоду англійською мовою, що робить неможливим самостійне ознайомлення з погодою пілотів та курсантів, які не володіють англійською мовою;

- примірник частини 1 Керівництва з виконання польотів, що знаходиться в Державіаслужбі (який був наданий голові комісії) починається з 11 сторінки, сторінки 12, 17-37, 39 і далі – відсутні;

- частина 2-2 Керівництва з виконання польотів щодо експлуатації вертольоту R-44, має посилання на літаки. Робиться посилання на частину «А» ОМ (керівництво з експлуатації), аварійні карти і чек-листи, які фактично

відсутні. Це може вказувати на формальний підхід під час розроблення керівних документів за відсутності належного контролю з боку Державіаслужби;

- окремі частини Керівництва з виконання польотів видані лише англійською мовою, що ускладнює навчання курсантами, які не володіють англійською мовою. У той же час, згідно з Керівництвом з підготовки, кандидат на навчання не обов'язково повинен знати англійську мову;

- існуючий порядок державного нагляду не дозволив виявити недоліки в організації навчання та ведення документації в навчальній організації;

- інформація, яка відображалася на формулярі супроводження диспетчерського радіолокатора та відповідала місцезнаходженню літака Цесна-172C UR-DVA, відображала позивний іншого повітряного судна - вертольоту UR-MHP;

- НБРЦА не отримує повідомлень про порушення порядку використання повітряного простору, а порядок подання таких повідомлень в Україні не визначений. Ненадходження повідомлень про порушення не дозволяє досягти мети, з якою було створене НБРЦА.

Пропозиції комісії:

Державіаслужбі України:

- розробити заходи, які забезпечать наявність та контроль в Державіаслужбі повного пакета сертифікаційних документів організацій ФТО, зокрема Керівництв з виконання польотів та програм підготовки;

- розробити заходи щодо наявності у утримувача сертифіката ФТО процедурних документів мовами, знання яких вимагається від кандидата на навчання та інструкторського складу;

- розробити заходи щодо підвищення якості державного контролю за забезпеченням безпеки польотів, зокрема перевірки документів навчальних закладів перед їх схваленням та затвердженням;

- розробити заходи щодо приведення документації навчальної організації у відповідність до чинного законодавства та авіаційних правил України;

- з урахуванням ситуації в країні, що пов'язана з веденням бойових дій на Сході України, спільно з підприємством з ОПР та навчальною організацією звернути увагу та при необхідності дослідити факт відображення на дисплеї диспетчера у формулярі супроводження позивного від іншого повітряного судна;

- розробити заходи щодо надання суб'єктами авіаційної діяльності повідомлень та сповіщень про події до НБРЦА;

- з метою отримання якісного польотно-інформаційного обслуговування та умов використання повітряного простору рекомендувати експлуатантам та пілотам авіації загального призначення, що виконують польоти за ПВП на висотах до 1500 метрів, подавати перед польотом плани польоту (FPL);

- розробити заходи направлені на підвищення розуміння пілотами ризиків порушення повітряного простору;

- заохочувати регулярне оновлення баз даних GPS власниками та

експлуатантами повітряних суден авіації загального призначення;

- розробити заходи щодо застосування в Україні одиниць вимірювання, що підлягають використанню під час експлуатації повітряних суден відповідно до Додатку 5 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. У найкоротші терміни вжити заходи щодо оприлюднення в Збірнику аеронавігаційної інформації України (розділ GEN 1.7.5) інформації щодо відхилень чи відповідності національних правил Додатку 5 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

- розглянути доцільність організації періодичного підвищення кваліфікації пілотами авіації загального призначення;

- з метою використання пілотами авіації загального призначення, спільно з підприємством з ОПП розглянути можливість оприлюднення (нанесення, публікації) географічних координат для всіх позицій, де це можливо, елементів картографічної інформації.

□ **ТОВ «СК Аеро»:**

- розробити заходи щодо дотримання пілотами-інструкторами та курсантами вимог керівних документів, зокрема інструкції з виконання польотів.

- розробити заходи щодо покращення якості передпольотної підготовки пілотів-курсантів, зокрема забезпечувати курсантів інформацією про наявність заборон та обмежень використання повітряного простору;

- переглянути та у разі доцільності доповнити програми підготовки вивченням структури повітряного простору та процедури переходу з неконтрольованого до контрольованого повітряного простору;

- у випадку бажання отримувати польотно-інформаційне та/або аварійне обслуговування, рекомендувати пілотам подавати до органів ОПП плани польотів, згідно з пунктом 6.2 Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України;

- переглянути існуючий порядок оцінювання пілотів-курсантів з метою встановлення доцільності використання інструктором кількох шкал оцінки техніки пілотування та навігації;

- переглянути доцільність використання робочої документації авіаційних навчальних закладів інших країн, яка містить одиниці вимірювання, що не вживаються в Україні. При необхідності, проконсультуватися з цього питання з Державіаслужбою.

□ **ДП «Украерорух»:**

- розглянути питання щодо можливості організації процесу інформування користувачів про наявність заборон та обмежень використання повітряного простору за допомогою web-ресурсів;

- розглянути можливість використання функції APW АС КПП для попередження диспетчерів про несанкціоноване входження повітряних суден з неконтрольованого до контрольованого повітряного простору;

- з метою забезпечення діяльності інженера з УВПП у відповідності з його посадовою інструкцією, розглянути доцільність доповнення посадової інструкції інженера з УВПП посадовими обов'язками чи правами надавати експлуатантам повітряних суден інформацію щодо заборон і обмежень використання повітряного простору.

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 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