



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

Управління попередження  
авіаційних подій

20.10.2014 № 3.2.14-106

Державіаслужбі України,  
Суб'єктам авіаційної  
діяльності

**ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ**

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

*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

| №<br>п/п   | Класифікація подій   | Кількість подій          |                          |                          | Кількість постраждалих* |             |             |             |
|------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
|            |  | Вересень<br>2014<br>року | 2014<br>рік <sup>1</sup> | 2013<br>рік <sup>1</sup> | Загинуло                |             | Травмовано  |             |
|            |  |                          |                          |                          | 2014<br>рік             | 2013<br>рік | 2014<br>рік | 2013<br>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>   | 4                        | 43                       | 67                       |                         |             |             |             |
| <b>II</b>  | <b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП</b>        |                          |                          |                          |                         |             |             |             |
| 2.1        | Катастрофи   |                          |                          |                          |                         |             |             |             |
| 2.2        | Аварії   |                          |                          | 3                        |                         |             |             | 5           |
| 2.3        | Серйозні інциденти   |                          |                          | 1                        |                         |             |             |             |
| 2.4        | Інциденти  |                          | 2                        | 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   |                          |                          | 5                        |                         |             |             | 5           |
| 3.3        | Серйозні інциденти   |                          | 3                        | 2                        |                         |             |             |             |
| 3.4        | Інциденти <sup>2</sup>   | 4                        | 45                       | 68                       |                         |             |             |             |
| 3.5        | <b>Всього</b>  |                          | 49                       | 76                       | 7                       | 5           |             | 13          |

<sup>1</sup> станом на 1 жовтня 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* |              |              |              |
|-------|---|---------|--------------------------|-------------|-------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
|       |   |         | Вересень<br>2014<br>року | 2014<br>рік | 2013<br>рік | Загинуло                |              | Травмовано   |              |
|       |   |         |                          |             |             | 2014<br>року            | 2013<br>року | 2014<br>року | 2013<br>року |
| 1     | Надзвичайні події                               |         |                          | 1           | 1           |                         |              |              |              |
| 2     | Пошкодження ПС                                  |         |                          | 5           | 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     | 2/0                      | 5/1         | 5/2         | 5                       | 6            | 1            | 1            |
|       |   | СІ/Інци |                          |             |             |                         |              |              |              |
| 5     | Події з ПС іноземної реєстрації                 |         |                          | 37          | 85          |                         |              |              |              |
| 6     | Всього  |         |                          |             |             | 5                       | 7            | 1            | 3            |

\* станом на 1 жовтня 2014 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у вересні 2014 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, сталося 4 інциденти при виконанні транспортних перевезень.

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

За вказаний період сталося 2 катастрофи з ПС не внесеними до Державного реєстру.

## 1. ІНЦИДЕНТИ:

**1.1. 05.09.2014** о 17:05 (тут та далі час в UTC якщо не вказано інше) при виконанні рейсу WRC 3082 Іракліон (Греція) – Дніпропетровськ на літаку А-320 UR-WRK авіакомпанії «Роза Вітрів», під час післяпольотного огляду носової частини ПС, було виявлено пошкодження лакофарбового покриття та вм'ятину внаслідок зіткнення з птахом. Пошкодження не виходили за межі допусків.

Згідно з п. 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

**Фактор:** середовище (орнітологія)

**1.2. 11.09.2014** о 22:00 при виконанні рейсу WAU6260 Ларнака (Кіпр) – Київ (Жуляни) на літаку А-320 UR-WUA авіакомпанії «Візз Ейр Україна», під час післяпольотного огляду ПС були виявлені сліди зіткнення з птахами на вхідному пристрої двигуна №1.

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

**Фактор:** середовище (орнітологія)

**1.3. 12.09.2014** о 09:05 при виконанні рейсу WAU6781 Львів – Бергамо (Італія) на літаку А-320 UR-WUB авіакомпанії «Візз Ейр Україна», під час зльоту сталося зіткнення ПС з птахами. На післяпольотному огляді було виявлено пошкодження 2-х лопаток вентилятора двигуна.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що зіткнення ПС з птахом сталося на швидкості 80 вузлів при виконанні зльоту. Оцінивши параметри роботи двигунів та систем, екіпаж прийняв рішення про продовження польоту до аеропорту призначення та доповів про зіткнення з птахом диспетчеру аеродромної вишки аеропорту Львів. Внаслідок зіткнення з птахом, було пошкоджено дві лопатки вентилятора двигуна №2.

Згідно з висновком комісії, супутнім фактором зіткнення ПС з птахом стало недостатньо ефективно впровадження заходів щодо орнітологічного забезпечення польотів в аеропорту Львів, який є аеропортом зі складною орнітологічною обстановкою.

**Фактор:** середовище (орнітологія), організаційний (орнітологічне забезпечення польотів)



**Рекомендації:**

**ТОВ АК «Візз Ейр Україна»**

- Організувати повторне вивчення льотним складом авіакомпанії вимоги п. 8.1.12 НПП ГА – 85 «Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки»;
- Керівництву підрозділу з льотної експлуатації авіакомпанії розглянути на черговому розборі польотів з льотним складом аспекти ризиків зіткнення з птахами та відпрацювати рекомендації для підвищення ефективності дій екіпажу ПС під час інтенсивної діяльності птахів в районі аеродромів;
- Відповідно до керівних документів, екіпажам ПС вмикати всі злітно-посадкові вогні ПС та радіолокатор під час зльоту та посадки;

**ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького»:**

- У період збільшення ризику зіткнень ПС із птахами та під час сезонної міграції збільшити інтенсивність проведення заходів по відлякуванню птахів та виявленню маршрутів міграції в районі аеропорту;
- Заходи для розгону птахів з льотного поля пропонується проводити за 15 хвилин до кожного вильоту/посадки, а за потреби – частіше (за безперервної присутності інспектора з орнітологічного забезпечення на аеродромі);
- Відлякування птахів на ЗПС за потреби проводити безпосередньо перед зльотом чи посадкою ПС;

- Приділяти більше уваги виявленню скупчень птахів на ЗПС перед вильотом чи посадкою ПС;
- Внести зміни до інструкції з орнітологічного забезпечення польотів та Плану управління небезпеками, що створюються представниками дикої природи у зоні аеродрому ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького» у частині, що стосується застосування пропанових звукових гармат у якості засобів для відлякування птахів.

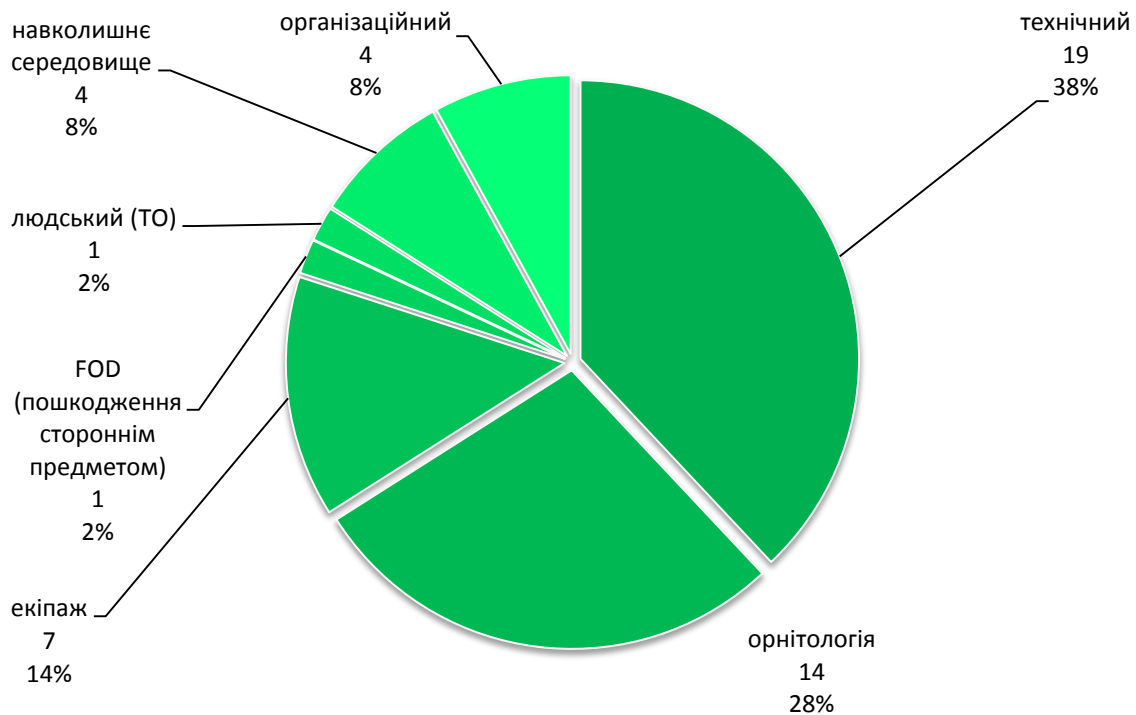
□ **Державіаслужбі України:**

- З метою уникнення масового скупчення птахів, що можуть створювати загрозу для повітряного руху, розглянути питання щодо повторного звернення до Львівської обласної державної адміністрації з проханням стосовно ліквідації сміттєзвалища КП «Збиранка», яке розташоване на відстані, меншій ніж 15 км від меж аеродрому «Львів» (частина 9 статті 69 «Приаеродромна територія. Будівництво на при аеродромній території» Повітряного кодексу України).

**1.4. 22.09.2014** о 13:40 при виконанні рейсу UDN204 Львів – Дніпропетровськ на літаку E-145LR UR-DNT авіакомпанії «Дніпроавіа», після зльоту на ЗПС аеропорту Львів були виявлені фрагменти зруйнованого пневматика та датчика внутрішнього колеса правої основної опори шасі. Після зарулювання на місце стоянки, під час огляду ПС було виявлено пошкодження фрагментами шини датчика положення правої опори шасі, обрив електродроду до датчика та руйнування кронштейну кріплення електродроду.

Розслідування інциденту проводить комісія НБРЦА.

## 2. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО ІНЦИДЕНТАХ



## 3. ПОДІЇ З НЕЗАРЕЄСТРОВАНИМИ ПС

### 3.1. КАТАСТРОФИ

**3.1.1. 09.09.2014** о 09:09 при виконанні несанкціонованого польоту для проведення авіаційно-хімічних робіт на літаку Х-32 Бекас 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.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

**3.1.2. 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.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

## 4. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТРУ

**4.1.1. 19.09.2014** о 14:17 при виконанні приватного польоту на літаку Cessna A-150L UR-URS, яке вилетіло з ЗПС Кам'янка (аеродром Чайка) ПС увійшло у контрольований повітряний простір СТР Жуляни без дозволу, що призвело до порушення порядку використання повітряного простору. Політ проходив без запиту умов на використання ПП та FPL.

Розслідування порушення проводить комісія НБРЦА.

## 5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

### 5.1. ІНЦИДЕНТИ

**5.1.1. 10.08.2014** о 08:23 при виконанні вантажного рейсу CVK 7017 Баден-Баден (Німеччина) – Монастір (Туніс) на літаку Ан-12 UR-СКЛ авіакомпанії «Кавок Ейр», після виконання зльоту під час набору висоти на FL 100 спрацювала сигналізація протипожежної системи двигуна №1. Візуально пожежа виявлена не була, двигун №1 був вимкнений. Екіпаж виконав посадку на аеродромі вильоту.

Під час проведення розслідування, комісія виявила пошкодження ізоляції двох проводів, при огляді джгута проводів на ділянці від блоку БИ-2АЮ системи ССП-2А системи пожежогасіння. Пошкодження проводів, що йдуть від контактів 4 і 1 роз'єму ШР4 виконавчого блоку БИ-2АЮ до реле включення системи пожежогасіння СУ №1 в розподільній коробці протипожежної системи сталося в районі 15 шпангоуту.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (вимкнення двигуна в польоті) сталося через помилкове спрацювання системи пожежогасіння та сигналізації про пожежу в гондолі силової установки №1. Причиною помилкового спрацювання сигналізації стало короткочасне замкнення в електроланцюзі від виконавчого блоку БИ-2АЮ до РК протипожежної системи через пошкодження ізоляції електродротів від контактів 1 та 4 роз'єму ШР4 блоку БИ-2АЮ до РК, що призвело до подачі сигналу на реле включення системи пожежогасіння гондолою силової установки №1, загорянню сигналізації про пожежу в гондолі двигуна №1 і автоматичному спрацюванню 1-ї черги пожежогасіння в гондолу двигуна №1.

Пошкодження ізоляції електродротів сталося внаслідок чеканки електроджгута по ребру полиці вертикальної стійки Т7995-40/161 стелі вантажної кабіни в районі 15-го шпангоуту через послаблення затяжки гвинта відбортовочного хомута.

**Фактор:** технічний



**Рекомендації:**

**Керівництву ТОВ АК «КАВОК ЕЙР»:**

- Провести спеціальні заняття з льотним складом по вивченню КЛЕ ПС Ан-12 (Раздел 5 «Особые случаи в полете», п. 5.2. «Останов двигателя в полете»).

**Інженерно-технічному складу АК «Кавок Ейр»:**

- На всіх ПС Ан-12 ТОВ «Кавок Ейр» виконати разовий огляд електрообладнання протипожежних систем, особливу увагу звернути на цілісність ізоляції електродротів, а також провести разову перевірку функціонування систем СОП-2А та ССП-7.
- Усунути несправність системи МСРП-12-96 ПС Ан-12БК UR-СКЛ по каналу тиску у вимірювачі обертального моменту двигуна №2 та по каналу приладової швидкості, а також на всіх ПС Ан-12 ТОВ «Кавок Ейр» виконати контрольний запис носія системи МСРП-12-

96, та за результатами розшифрування контрольних записів перевірити справність системи та тарування датчиків.

**5.1.2. 30.08.2014** о 07:27 при виконанні рейсу AUI111 Бориспіль – Гатвік (Великобританія) на літаку B-737-900 UR-PSI авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», в процесі зльоту на швидкості ПС менше 80 вузлів спрацювала сигналізація «до зльоту не готовий». Екіпаж ПС прийняв рішення перервати зліт.

Під час проведення розслідування, при виконанні перевірки роботи системи сигналізації злітної системи ПС, комісія виявила несправність датчика тиску випущеного положення інтерцепторів S1049 «GROUND SPOILER UP PRESSURE SWITCH».

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (хибне спрацювання сигналізації «TAKE OFF CONFIG» (незлітна конфігурація)) через відмову датчика тиску випущеного положення інтерцепторів S1049 «GROUND SPOILER UP PRESSURE SWITCH».

**Фактор:** технічний



**Рекомендації:**

**Керівництву ТОВ АК «Міжнародні Авіалінії України»:**

- Організувати повторне вивчення з інженерно-технічним складом комплексу технічного обслуговування та підтримки льотної придатності, який виконує оперативне та періодичне технічне обслуговування ПС, правил використання керівництва з пошуку несправностей (FIM Boeing – 737NG) та умов спрацювання системи попередження про не злітну конфігурацію ПС «TAKE OFF WARNING» АММ 31-53-00;
- Організувати з особовим складом льотного комплексу повторне вивчення дій під час виконання пункту QRH MAN 1.2 «REJECTED TAKE OFF».

## **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;

- на підставі аналізу результатів розслідувань, проведених у 2013-2014 роках, НБРЦА констатує тенденцію зростання кількості випадків недостатнього аналізу позаштатних ситуацій у польоті з боку льотних екіпажів, у результаті чого ускладнені умови польоту можуть призвести до виникнення інцидентів та серйозних інцидентів, або навіть аварійних ситуацій, тому вважаємо за необхідне впровадити рекомендації, викладені у звіті та інформаційному бюлетені за результатами розслідування серйозного інциденту з ПС В-737-800 UR-PSA авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», що стався 14.09.2013р. під час посадки в аеропорту Дубай (ОАЕ), у частині, що стосується обов'язкового ведення «інспекції прольоту» методом прольоту над диспетчерським або іншим спостережним пунктом з метою виконання візуального огляду ПС. (Інформація про подію викладена в бюлетені про стан БП за липень 2014р.)

- у зв'язку з тим, що НБРЦА неодноразово були зафіксовані факти порушення екіпажами стандартної фразеології, звернути увагу льотних екіпажів на необхідність дотримання вимог правил ведення радіотелефонного зв'язку та фразеологія радіообміну в повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 10.06.2004р. №486 та зареєстрованих у Мінюсті 06.07.2004р. за №844/9443.

6.1.4 Аеродромним службам або іншим відповідальним підрозділам аеропортів:

- відповідно до п. 7.4.2.6.2 Дос 4444 ІКАО «Організація воздушного движения», за проханням льотного екіпажу ПС, що вилітає та щодо якого є припущення, що воно зазнало пошкоджень, терміново перевіряти ЗПС та, у разі можливості, екіпаж негайно інформується про наявність на ЗПС будь-яких деталей ПС та останків птахів або тварин.

- у зв'язку з сезонною міграцією птахів аеродромним службам та службі організації повітряного руху посилити контроль за орнітологічною обстановкою та розробити додаткові заходи з покращення орнітологічного забезпечення безпеки польотів на аеродромі.

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)**