



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

Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій

18.09.2015 № 3.2.14-96

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у серпні 2015 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих			
		Серпень 2015 року	2015 рік ¹	2014 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2015 рік	2014 рік	2015 рік	2014 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи			1				
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти		1	3				
1.4	Інциденти		24	39				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії							
2.3	Серйозні інциденти		1					
2.4	Інциденти	1	1	2				
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України							
3.1	Катастрофи			1				
3.2	Аварії							
3.3	Серйозні інциденти		2	3				
3.4	Інциденти	1	25	41				
3.5	Всього	1	27	45				

¹ станом на 1 вересня

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*				
		Серпень 2015 року	2015 рік	2014 рік	Загинуло		Травмовано		
					2015 року	2014 року	2015 року	2014 року	
1	Надзвичайні події	1	1	1	1				
2	Пошкодження ПС			5					
3	Події з ПС авіації загального призначення	к/А	0/2	1/3	0/1	2			
		СІ/Інци		2/2	2/0				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	к/А		2/2	3/1	2	3	2	1
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації	2	34	37					
6	Всього				5	3	2	1	

*станом на 1 вересня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у серпні 2015 року з комерційними цивільними повітряними суднами, що внесені в державний реєстр стався один інцидент (при виконанні учбово-тренувального польоту). При виконанні польотів авіації загального призначення сталося 2 аварії.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 2 події.

За вказаний період зафіксовано 1 надзвичайну подію.

1. ПОДІЇ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

1.1. АВАРІЇ

1.1.1. 02.08.2015 о 12:50 (тут та далі час в UTC, якщо не вказано інше) при виконанні польоту з двома особами на борту за маршрутом ЗПМ «АТСК «Євростар»» - Велика Димерка – Старі Петрівці – Гідропарк (м. Київ) та у зворотному напрямку на літаку Diamond 40NG UR-TEL ПП «Бель», здійснивши приземлення з перельотом порогу ЗПС на 80 м, під час пробігу, почав відхилятися праворуч від осі ЗПС. Намагаючись втримати літак на ЗПС, командир літака застосував інтенсивне гальмування та ліву педаль руля напрямку, але через низький тиск у шині колеса правої основної опори шасі літак, після вирівнювання по осі ЗПС, знов продовжив зміщуватись праворуч. Через недостатню посадкову дистанцію, що залишилась та, уникаючи зіткнення з перешкодами, які знаходилися у вільній зоні за порогом ЗПС, командир літака прийняв рішення про здійснення зльоту. На швидкості 50 вузлів літак відірвався від ЗПС, але, пролетівши на незначній висоті близько 300 метрів, ПС завалилося на ліве напівкрило та зіткнулося із земною поверхнею. У результаті зіткнення було

пошкоджено праву основну і передню опори шасі, закрилок правого крила та гвинт. Постраждалих внаслідок аварії не було.

Розслідування аварії проводить комісія Національного бюро.

1.1.2. 17.08.2015 о 15:00 під час проходження чемпіонату України з планерного спорту, на аеродромі Сутиски, Вінницької обл., не долетівши 1 км до посадкової смуги, планер Янт-СТ-3 UR-KABU приземлився на ліс (крони дерев). Пілот евакуйований рятувальною службою ДСНС. Внаслідок посадки на ліс, планер отримав пошкодження елерону та кабіни пілота.

Розслідування аварії проводить комісія Національного бюро.

2. ПОДІЇ ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ УТП

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 27.08.2015 о 07:38 при виконанні польоту за маршрутом ЗПМ Коротич – ЗПМ Майське на літаку ХАЗ-30 UR-CMF ДАП «Харківський аероклуб ім. В.С. Гризодубової», командир літака виявив коливання значень обертів двигуна та прийняв рішення про виконання вимушеної посадки поза межами аеродрому (на сільськогосподарське поле). Посадку виконано благополучно без пошкоджень ПС.

Розслідування проводить комісія аероклубу під наглядом НБРЦА.

3. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

3.1. 11.08.2015 о 19:33 при виконанні рейсу TNY468 за маршрутом Одеса – Стамбул на літаку B-737-800 TC-JGT авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), КПС доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору від лазерного шоу зі сторони морського узбережжя, та продовжив політ до аеродрому призначення.

Розслідування надзвичайної події не проводиться.

3.2. 11.08.2015 о 19:35 при виконанні рейсу TNY468 за маршрутом Одеса – Стамбул на літаку B-737-800 TC-JGT авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), після зльоту командир ПС доповів про зіткнення з птахом та прийняв рішення продовжити політ. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не знайдено.

Фактор: орнітологія.

Розслідування інциденту не проводиться.

4. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

4.1. 22.08.2015 о 18:25 під час виконання парашутних стрибків на ЗПМ «Крупське» (СП «Західноукраїнська парашутна асоціація»), в процесі виконання стрибка, парашутист відкрив основний парашут ХІТВЕВІЙ-135 на заданій висоті та стабільно пілотував до висоти 300 метрів. За попередньою інформацією на висоті 300 метрів парашутист почав виконувати різкі розвороти, внаслідок чого втратив управління парашутом, відчепив основний купол та відкрив запасний

парашут. Через недостатню висоту купол запасного парашута не встиг повністю розкритися, що призвело до падіння парашутиста на землю та його загибелі.

Розслідування події проводить комісія ТСОУ.

5. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

5.1. АВАРІЇ

5.1.1. 26.07.2015 о 15:30 при виконанні польоту на злітно-посадковому майданчику «Спортивний аеродром «Гідропорт», м. Одеса, на надлегкому автожирі «Cavalon» UR-MANE, під час розбігу для зльоту, сталося передчасне відокремлення повітряного судна від землі. Мала швидкість відриву автожиру призвела до його «просідання», зіткнення опорами шасі із ЗПС та повторним відокремлення від ЗПС. В подальшому повітряне судно опустилося на носову частину, що призвело до повторного зіткнення колеса передньої опори шасі із землею, внаслідок чого передня опора шасі зламалася та відбулося зіткнення лопатей несучого гвинта з килем та землею. Внаслідок деформації лопатей несучого гвинта сталося їх зіткнення з лопатями штовхаючого гвинта, які також зруйнувалися. Автожир перекинувся на лівий бік, просунувся по землі 15 метрів отримавши пошкодження фюзеляжу.

В ході розслідування комісією було встановлено, що пілот автожиру має чинне свідоцтво пілота та медичний сертифікат. Метеорологічні умови на спортивному аеродромі були візуальні при відсутності хмар, видимості більше 10 км та вітру біля землі 120-150° 7 м/с. За інформацією пілота, під час розбігу автожиру по ЗПС, виник сильний порив вітру (який не був зафіксований приладами) внаслідок чого повітряне судно відірвалося від землі з малою поступальною швидкістю, яка не дозволила продовжити політ.

Згідно з висновком комісії причинами аварії стали:

- Несвоєчасне реагування пілота на порив бокового вітру;
- Наявність бокового поривчастого вітру.

Фактор: людський, середовище.

Рекомендації:

Власнику надлегкого автожиру:

- Розглянути можливість та необхідність встановлення подвійного управління для підтримки достатнього фахового рівня техніки пілотування.

Пілотам авіації загального призначення:

- При виконанні польотів на неконтрольованих аеродромах, де відсутнє метеорологічне забезпечення польотів, виявляти та враховувати напрямок і швидкість приземного вітру.

5.2. ІНЦИДЕНТИ

5.2.1. 28.07.2015 о 12:00 при виконанні польоту за маршрутом ТЗПМ «Річки» (Білопільський р-н, Сумська обл.) – ТЗПМ «Олександрія» (Кіровоградська обл.) на літаку Х-32-912 UR-ITRB авіакомпанії ТОВ «АК «Горизонт», при підльоті до водного рубежу річки Дніпро, командир ПС виявив зростання температури мастила двигуна до максимально допустимого значення та прийняв рішення про виконання вимушеної посадки на майданчику «Недогарки». Технічне обслуговування літака здійснювалося пілотом.



Комісія з розслідування встановила, що причиною інциденту (вимушена посадка) стало підвищення температури мастила та головок циліндрів двигуна через засмічення зовнішньої поверхні радіатора комахами та рештками соломи.

Фактор: людський (екіпаж).



Рекомендації:



Керівництву авіакомпанії ТОВ «Авіакомпанія «Горизонт»:

- Матеріали розслідування вивчити з льотним та технічним персоналом авіакомпанії ТОВ «АК «Горизонт»;
- ІАС ТОВ «АК «Горизонт» виконати огляд та очистку радіаторів охолодження двигунів літаків всього парку авіакомпанії;
- екіпажам ПС Х-32 при виконанні передпольотного огляду літаків звертати особливу увагу на чистоту радіаторів охолодження двигуна.

6. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

У серпні поточного року до Національного бюро надійшло шість повідомлень про порушення порядку використання повітряного простору України невстановленими повітряними суднами у Закарпатській області. За інформацією органів Повітряних Сил Збройних сил України польоти невстановлених повітряних суден (імовірно мотодельтапланів) спостерігаються у нічний час доби. Польоти виконуються як у бік так і з боку державного кордону України, що з високою імовірністю вказує на різке збільшення контрабандних польотів у Закарпатській області. Фіксація порушень продовжується і у вересні 2015 року.

Як повідомлялося Національним бюро, 26 березня 2015 року в селі Промінь, Волинської області, вночі сталася катастрофа літака Ан-2, який перевозив вантаж контрабандних сигарет.



Рекомендації:

Державіаслужбі України:

- Вивчити міжнародний досвід та розробити додаткові заходи щодо запобігання порушень порядку використання повітряного простору України у прикордонних районах.

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, пілотам ПС АЗП:

7.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

7.1.2. 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.

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