



**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ
ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**
Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій
20.10.2016 № 3.2.14-126

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ
Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у вересні 2016 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Вересень 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	16	24				
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	16	25				
3.5	Всього	2	24	28				

¹ станом на 1 жовтня

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 2016 року	2016 рік	2015 рік	Загинуло		Травмовано	
					2016 року	2015 року	2016 року	2015 року
1	Надзвичайні події	2	2	2				
2	Пошкодження ПС							
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А		1/3		2		
		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	6	36	36				
6	Всього				1	4		2

* станом на 1 жовтня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у вересні 2016 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулося 2 інциденти та 2 надзвичайні події. З іноземними цивільними повітряними суднами на території України сталося 6 подій.

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

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 04.09.2016 о 16:06 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу ККК 6121 за маршрутом Стокгольм-Стамбул на літаку А-320 UR-AJA авіакомпанії «АТЛАСДЖЕТ-УКРАЇНА», на ешелоні FL390 за вказівкою диспетчера КПС приступив до зниження літака до FL370. З боку диспетчера обмежень стосовно вертикальної швидкості не було. Зниження відбувалося на автопілоті у автоматичному режимі, вертикальна швидкість становила 2400 футів та не перевищувала норму. Приблизно на FL378 на віддаленні у 27 миль від точки RIXEN спрацювала система TCAS RA «Monitor Vertical Speed» (протягом 2-3 сек.) Екіпаж виконав команду системи TCAS RA та припинив зниження. Єдине ПС, яке екіпаж спостерігав візуально та на моніторі ND знаходилося на FL360 зліва на віддаленні 12 миль, та продовжувало свій рух без зміни висоти на своєму ешелоні. Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування комісією з розслідування авіакомпанії, було зроблено висновок що сталося помилкове спрацювання бортової системи TCAS у режимі RA.

Причиною такого висновку є:

- Комісія з розслідування звернулася листом від 16.09.2016 за №ATL-AJA-16-09-09 до організації «ATS Team Istanbul» з проханням провести тестування агрегатів системи TCAS;
- Спочатку відмітка іншого літака починає зображуватись білим не замальованим ромбом (що і спостерігалось екіпажем);
- При наближенні іншого літака ромб має стати повністю білим – що не спостерігалось екіпажем;
- Якщо до ймовірного перетину траєкторій менше 48 секунд (для висоти 20000 футів), то видається команда - «TRAFFIC, TRAFFIC» - але цієї команди не видавалося;
- Лише, якщо до ймовірного перетину траєкторій менше 40 секунд – видається команда RA – яку й отримав екіпаж;
- Інше повітряне судно знаходилось на відстані 12 миль, тобто виходячи з логіки роботи системи, екіпаж штатно отримати команду TCAS RA – не міг;
- За даними розшифровок засобів об'єктивного контролю висота на якій екіпаж припинив зниження 37676 футів, тобто небезпечного зближення з іншим ПС не відбулося.

Згідно з висновком комісії дана подія класифікована як хибне спрацювання системи TCAS. Подія визнана як інцидент.

Фактор: технічний.



Рекомендації:

АК «Атласджет-Україна»:

- Керівнику льотної служби включити до наступних планів тренажерної підготовки додаткові вправи по діям екіпажу у випадку спрацювання TCAS.

1.1.2. 30.09.2016 о 04:48 при виконанні рейсу ВАУ 221 за маршрутом Жуляни – Одеса на літаку В-737-300 UR-CNE авіакомпанії «Браво», при виконанні злету стався збій в роботі автомату тяги. КПС припинив зліт та зарулив на стоянку для перевірки.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

1.2. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

1.2.1. 01.09.16 о 21:00 при виконанні рейсу АUI 5416 за маршрутом Анталія-Бориспіль на літаку В-737-800 авіакомпанії «МАУ», КПС доповів про промінь лазера на прямій до ЗПС 36П в районі ВВ 642. Літак знаходився на висоті 8000 футів.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводиться.

1.2.2. 29.09.16 о 17:36 при виконанні пасажирського рейсу АUI 081 за маршрутом Бориспіль - Івано-Франківськ на літаку Е-190М авіакомпанії «МАУ», при виконанні візуального заходження на посадку на ЗПС 28 на азимуті 90°,

відстані 20 км, висоті 3000 футів екіпаж доповів про засліплення лазерним променем зеленого кольору. О 17:41 посадку було виконано благополучно в аеропорту Івано-Франківськ на ЗПС 28.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводиться.

2. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 01.09.16 о 11:11 при виконанні рейсу LOT 759 за маршрутом Варшава-Харків на літаку E-170 SP-LID авіакомпанії «LOT» (Польща), після посадки на аеродромі призначення на ЗПС 07, КПС зарулив на стоянку 12. Об 11:56 від екіпажу диспетчеру руління поступила інформація про затримку рейсу DLA до 13:00. О 12:05 екіпаж доповів про відміну рейсу через попадання птаха в лівий двигун та крило між лівим двигуном і фюзеляжем. При огляді ЗПС рештків птахів виявлено не було. Спостерігалися окремі перельоти птахів.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

Фактор: орнітологія.

2.1.2. 10.09.16 00:40 при виконанні рейсу PGT 765 за маршрутом Запоріжжя – Стамбул на літаку B-737-800 TC-AAU авіакомпанії «Pegasus Airlines» (Туреччина), при виконанні злету на ЗПС 02 екіпаж припинив розбіг та доповів про спрацювання сигналізації «Пожежа». Після зупинки на ЗПС екіпаж самостійно зарулив на перон. Аварійно-рятувальні команди своєчасно приведені в готовність та прибули до місця події.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

2.1.3. 23.09.16 о 12:15 при виконанні рейсу THY 472 за маршрутом Херсон – Стамбул (Туреччина) на літаку A-319 TC-JLR авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), стався перерваний зліт по технічній причині. Після відповідної перевірки КПС прийняв рішення про продовження польоту до пункту призначення. Повторний зліт було виконано о 13:17.

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

2.1.4. 30.09.16 о 10:00 при рейсу DLH 9932 за маршрутом Мюнхен-Львів на літаку CRJ-900LR авіакомпанії «Lufthansa» (Німеччина), після посадки КПС доповів про проблему управління поворотом передньої опори шасі в процесі руління. Управління частково було можливе за допомогою диференціалу гальм та диференціалу тяги. Після огляду ПС на стоянці виявлено несправність механізму руління передньої опори шасі. Згідно з MEL виконано перевірку шасі та селекторного клапану. Складено технічний акт (technical report) готовності повітряного судна до польоту після усунення технічних проблем. За рішенням інженерної служби СТО Мюнхена та згідно з MEL виконано перегінний рейс (без пасажирів) за маршрутом Львів – Мюнхен (ФРН).

Розслідування інциденту Національним бюро не проводиться.

2.2. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

2.2.1. 09.09.16 о 21:07 при виконанні рейсу KLM 1387 за маршрутом Амстердам-Бориспіль на літаку B-737-800 PH-BXH, авіакомпанії «KLM» (Нідерланди), від КПС поступила доповідь про короткочасне засліплення лазерним променем зеленого кольору з правої сторони.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводиться.

2.2.2. 10.09.16 о 19:45 при виконанні рейсу CSA 922 за маршрутом Прага-Одеса на літаку B-737-400 OM-GTV, авіакомпанії «CZECH AIRLINES» (Чехія), при заході на посадку ЗПС 34 від КПС поступила доповідь про короткочасне засліплення лазерним променем зеленого кольору з правої сторони.

Розслідування надзвичайної події Національним бюро не проводиться.

3. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.1. 17.09.16 о 12:52 мало місце порушення порядку використання повітряного простору України. Над г.т. BASOR (Сектор ТС-4) було зафіксовано політ повітряного судна з кодом ВОРЛ 7000, реєстраційний знак UR-WLD, за маршрутом Жуляни-Коротич (Харківська область) на висоті 2500 футів. За доповіддю екіпажу, фактична висота польоту складала 250 м і що відповідач відображає висоту неправильно.

Розслідування ППВППУ проводить Національне бюро.

3.2. 17.09.16 від оперативного чергового 27 прикордонного загону Мукачеве отримано інформацію про візуальне спостереження о 18.50 в районі н.п. Велика Паладь Виноградівського району Закарпатської області польоту МЛА, який здійснював авіаційно-хімічні роботи. В ході взаємодії з органами Державної прикордонної служби України з'ясовано, що на мотодельтаплані здійснювалась обробка полів фермерського господарства. Черговими силами РТВ ПС ЗСУ дана ціль не спостерігалася. О 23:30 в ході оперативно-пошукових заходів виявлено мотодельтаплан та 2-х осіб в 2-х км від н.п. Фертешолмаш Виноградівського району Закарпатської області. Дозволу на польоти в межах зони з особливим режимом використання повітряного простору, крім її частини, що межує із забороненою зоною, від Адміністрації Держприкордонслужби експлуатант не отримував. 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 відповідними користувачами 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.

Розслідування ППВППУ проводить Національне бюро.

3.3. 27.09.16 в період 18:50-19:50 (час Київський) мало місце порушення порядку використання повітряного простору України в зоні з особливим режимом

використання повітряного простору. Від оперативного чергового Мукачівського прикордонного загону отримано інформацію про затримання пілота мотодельтаплану, який здійснював авіаційно-хімічні роботи на власному мотодельтаплані в районі н.п. Фертешолмаш – Велика Паладь Виноградівського району Закарпатської області без перетину кордону. О 20:00 в ході оперативно-пошукових заходів виявлено мотодельтаплан та пілота в 2-х кілометрах від н.п. Заболоття Виноградівського району Закарпатської області. Дозволу на польоти в межах зони з особливим режимом використання повітряного простору, крім її частини, що межує із забороненою зоною від Адміністрації Держприкордонслужби пілот не отримував. 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.

Розслідування ППВППУ проводить Національне бюро.

4. ЗАСЛІПЛЕННЯ ПІЛОТІВ ПС ЛАЗЕРОМ

Опромінення кабіни екіпажу лазером на критичних фазах польоту (особливо при виконанні процедур, що вимагають поворотів у стабілізованих умовах) призводить до виникнення ризику для безпеки польотів у результаті зорових, вестибулярних та психологічних ефектів, які, кожний окремо, або у сукупності можуть викликати втрату пілотом ситуаційної орієнтації. Світло лазерного променя, направлене на пілота, може погіршити якість виконання ним польотних процедур, викликати тривогу, тимчасову дезорієнтацію та втрату зорового сприйняття.

Кількість повідомлень НБРЦА про випадки засліплення пілотів лазером знизилася. Однак, це не означає повної відсутності подібних подій. Зокрема, тільки в аеропорту Київ (Жуляни) сталося 7 випадків опромінення кабіни пілотів лазером під час заходження ПС на посадку за період з квітня по вересень 2016р., про які НБРЦА не знало. Зважаючи на викладене, НБРЦА, з метою вжиття заходів щодо сприяння відслідковуванню та запобіганню несанкціонованого використання лазерного опромінення у повітряному просторі України, звертається до експлуатантів ПС, провайдерів аеронавігаційного обслуговування та експлуатантів аеродромів з проханням фіксувати та надавати інформацію про усі відомі випадки засліплення пілотів лазерними випромінювачами до НБРЦА (адреса електронної пошти - info@nbaai.gov.ua).



Рекомендації:

Державіаслужбі України:

1. Вжити заходи щодо забезпечення знань льотним складом процедур та дій по запобіганню впливу лазерних установок.

2. З метою уникнення небезпечного впливу лазерних випромінювачів на безпеку польотів ПС, відповідно до п. 5.3.1.2 Додатку 14 ІКАО, том І «Аеродроми» та п. 5.2 Doc 9815 ІКАО «Руководство по лазерным излучателям в аспекте безопасности полетов», сприяти створенню навколо аеродромів захисних зон польотів:

- зони польотів, вільної від впливу лазерних променів;
- зони польотів, критичної з точки зору впливу лазерних променів;
- зони польотів, чутливої до впливу лазерних променів.

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. 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 Doc 9756 ч.4.

Перший заступник директора

І.В. Мішарін

НБРЦА
www.nbaai.gov.ua
тел. (044) 351 43 13 тел/факс. (044) 351 43 38
e-mail: info@nbaai.gov.ua