



Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними
повітряними суднами
(НБРЦА)

12/2021

Інформаційний Бюлетень



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

тел: (044) 351-43-38 (оперативний черговий, цілодобово)

факс: (044) 351-43-36 (цілодобово з функцією автовідповідача)

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14

АФТН: UKKKYLYX (УКККЫЛЫЬ)

e-mail: info@nbaai.gov.ua (тільки для інформації, що стосується безпеки польотів)

e-mail: box@nbaai.gov.ua (для кореспонденції та інформації з усіх інших питань)

Онлайн форма повідомлень про авіаційні події: <https://nbaai.gov.ua/report/>

***Твіттер НБРЦА – @NBAAI_UA**

Бюлетені та звіти за результатами розслідування доступні в мережі Інтернет за посиланням: <https://nbaai.gov.ua> (додаткова оперативна інформація, щодо всіх авіаційних подій, оновлюється на сайті протягом місяця)

Розслідування, які проводить НБРЦА, здійснюються відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Повітряного кодексу України.

Єдиною метою розслідування авіаційних подій та інцидентів є запобігання таким подіям у майбутньому. Розслідування авіаційних подій не спрямоване на встановлення вини або відповідальності та проводиться окремо від будь-якого адміністративного, службового, прокурорського або судового розслідування.

Січень 2022

* З метою приєднання до міжнародної цифрової спільноти, а також прискорення процесу комунікації із ЗМІ та реагування на АП та інциденти у НБРЦА запущена офіційна сторінка у [твіттері](#).

Стан безпеки польотів цивільних ПС в Україні у грудні 2021 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА у грудні 2021 року при експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, при здійсненні авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС, а також з незареєстрованими повітряними суднами сталися:

Грудень 2021	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Транспортні комерційні перевезення						
Літаки				7		
Вертольоти						
Всього				7		
Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Авіація загального призначення						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
Всього						
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						
Іноземні ПС						
Літаки				17		
Вертольоти						
Всього				17		
Всі події разом				24		
Пошкодження ПС на землі						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Порушення порядку використання повітряного простору України						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						

* К – катастрофа

А – аварія

СІ – серйозний інцидент

І - інцидент

Авіаційні події та інциденти у порівнянні з відповідним періодом минулого року

№ п/п	Класифікація подій: К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент І - інцидент		Кількість подій								Всього постраждалих			
			2021 ¹				2020 ¹				2021 ¹		2020 ¹	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення	Транспортні				73	1			17			176	
		Авіаційні роботи та НТП	1	1	2	2	2	2			2		2	2
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	2			1	3	1	1	1	5	6	6	
		Не внесені до державного реєстру		1										
3	Події з ПС іноземної реєстрації				3	115			2	21				
4	Надзвичайні події							2						
5	Кількість постраждалих		7	6	-		184	2	-		7	6	184	2
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано		
6	² Порушення порядку використання повітряного простору України		16				13				X			
7	Пошкодження ПС на землі		4											

¹ Станом на 1 січня.² Події, які розслідувало НБРЦА.**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****1.1. ІНЦИДЕНТИ**

1.1.1. 02.12.2021 о 10:43 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу WRC102D за маршрутом Дніпро-Бориспіль на літаку ATR-76 UR-RWA, авіакомпанії «Роза Вітрів», після зльоту, на відстані 12 км, з курсом 013° від аеродрому Дніпро, на етапі набору висоти, на висоті 9000 футів КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

1.1.2. 14.12.2021 о 18:59 при виконанні рейсу MSI202 за маршрутом Київ(Жуляни) – Запоріжжя на літаку Ан-24 UR-BXC, авіакомпанії «Мотор Січ», на відстані 48 км, з курсом 290° від г.т. ODNIV, на ешелоні FL 170 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

1.1.3. 14.12.2021 о 19:03 при виконанні рейсу WRC185P за маршрутом Бориспіль-Запоріжжя на літаку ATR-76 UR-RWE, авіакомпанії «Роза Вітрів», на відстані 60 км, з

курсом 309° від г.т. ODNIV, на ешелоні FL 190 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

1.1.4. 15.12.2021 о 05:17 при виконанні рейсу WRC186P за маршрутом Запоріжжя-Бориспіль на літаку ATR-76 UR-RWE, авіакомпанії «Роза Вітрів», на відстані 23 км, північно-західніше від г.т. ODNIV, на ешелоні FL 160 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

1.1.5. 25.12.2021 о 06:52 при виконанні рейсу MSI203 за маршрутом Запоріжжя – Київ(Жуляни) на літаку Ан-24 UR-47297, авіакомпанії «Мотор Січ», на відстані 34 км, з курсом 170° від г.т. ODNIV, на висоті 9000 футів КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом. О 07:19 на відстані 97 км, з курсом 290° від г.т. ODNIV сигнал GPS було відновлено.

Категорія: SCF-NP.

1.1.6. 25.12.2021 о 09:16 при виконанні рейсу WRC101D за маршрутом Бориспіль-Дніпро на літаку ATR-76 UR-RWE, авіакомпанії «Роза Вітрів», на відстані 19 км, з курсом 006° від г.т. ODNIV, на висоті 9000 футів КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

1.1.7. 26.12.2021 о 12:58 при виконанні рейсу WRC102D за маршрутом Дніпро-Бориспіль на літаку ATR-76 UR-RWA, авіакомпанії «Роза Вітрів», на відстані 24 км, з курсом 310° від г.т. ODNIV, на ешелоні FL 160 футів КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом. О 13:09 на відстані 84 км, з курсом 310° від г.т. ODNIV, на ешелоні FL 180 сигнал GPS було відновлено.

Категорія: SCF-NP.

2. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 01.12.2021 о 07:10 при виконанні рейсу THY3VU за маршрутом Стамбул – Харків(Основа) на літаку B739 TC-LYC, авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), на відстані 56 км, з курсом 215° від аеродрому Харків(Основа), на етапі зниження з ешелону FL 160 до висоти 6000 футів КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення для заходу на посадку за ILS на ЗПС25. Посадку виконано благополучно о 07:23.

Категорія: SCF-NP.

2.1.2. 01.12.2021 о 17:27 при виконанні рейсу YRCMO за маршрутом Ужгород – Київ(Жуляни) на літаку Cessna 510 YR-CMO, експлуатант «Conarg Motion S.R.L.» (Румунія), на відстані 14 км, з курсом 124° від аеродрому Київ(Жуляни), на етапі зниження, на висоті 5000 футів КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та

запитав навігаційне наведення для заходу на посадку. Посадку виконано благополучно о 17:34.

Категорія: SCF-NP.

2.1.3. 02.12.2021 о 07:56 при виконанні рейсу YRCMO за маршрутом Київ(Жуляни) – Дніпро на літаку Cessna 510 YR-CMO, експлуатант «Conarg Motion S.R.L.» (Румунія), над г.т. DEKAD, на ешелоні FL 330 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення.

Категорія: SCF-NP.

2.1.4. 02.12.2021 о 08:39 при виконанні рейсу YRCMO за маршрутом Дніпро-Одеса на літаку Cessna 510 YR-CMO, експлуатант «Conarg Motion S.R.L.» (Румунія), після зльоту, на відстані 13 км, з курсом 190° від аеродрому Дніпро, на етапі набору висоти, на ешелоні FL 100 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення.

Категорія: SCF-NP.

2.1.5. 02.12.2021 о 10:58 при виконанні рейсу PGT432 за маршрутом Стамбул-Запоріжжя на літаку A320N TC-NCN, авіакомпанії «Pegasus Airlines» (Туреччина), на відстані 51 км, з курсом 230° від аеродрому Дніпро, на ешелоні FL 330 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

2.1.6. 02.12.2021 о 15:36 при виконанні рейсу YRCMO за маршрутом Дніпро-Львів на літаку Cessna 510 YR-CMO, експлуатант «Conarg Motion S.R.L.» (Румунія), на відстані 125 км, з курсом 283° від г.т. ODNIV, на ешелоні FL 380 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

2.1.7. 02.12.2021 о 15:36 при виконанні рейсу VMP944 за маршрутом Дніпро-Женева на літаку Bombardier Global 5000 OY-VIZ, авіакомпанії «Execujet Scandinavia» (Данія), на відстані 120 км, з курсом 275° від г.т. ODNIV, на ешелоні FL 390 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

2.1.8. 02.12.2021 о 17:24 при виконанні рейсу RYR1PJ за маршрутом Барселона-Бориспіль на літаку B738 EI-ENF, авіакомпанії «Ryanair» (Ірландія), на відстані 30 км, з курсом 303° від аеродрому Бориспіль, на етапі зниження, на висоті 8500 футів КПС повідомив диспетчеру про засвічення лазерним променем з правої сторони. Посадку виконано благополучно.

Категорія: SEC.

2.1.9. 06.12.2021 о 13:52 при виконанні рейсу YUTUU за маршрутом Запоріжжя-Берлін на літаку Cessna 550 YU-TUU, авіакомпанії «Air Pink» (Сербія), на відстані 56 км, північніше від г.т. KVR, на ешелоні FL 380 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

Категорія: SCF-NP.

2.1.10. 07.12.2021 о 12:36 при виконанні рейсу RYR80Z за маршрутом Познань-Бориспіль на літаку B738 SP-RKU, авіакомпанії «Buzz» (Польща), після посадки на ЗПС36П КПС доповів про можливе зіткнення з птахом на пробігу. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. При огляді ПС слідів зіткнення з птахом, пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

Категорія: BIRD.

2.1.11. 09.12.2021 о 13:52 при виконанні рейсу YUTUU за маршрутом Дніпро-Белград на літаку Cessna 550 YU-TUU, авіакомпанії «Air Pink» (Сербія), на відстані 31 км, з курсом 244° від аеродрому Дніпро, на ешелоні FL 270 КПС повідомив диспетчера про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення.

Категорія: SCF-NP.

2.1.12. 14.12.2021 о 08:14 при виконанні рейсу QGA456A за маршрутом Харків(Основа) – Київ(Жуляни) на літаку Embraer Phenom 300 D-CWWP, авіакомпанії «Windrose Air Jetcharter» (Німеччина), на відстані 10 км, північно-західніше від аеродрому Харків(Основа), на етапі набору висоти з ешелону FL 130 до FL 240 КПС повідомив диспетчера про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення.

Категорія: SCF-NP.

2.1.12. 23.12.2021 о 13:35 при виконанні рейсу PGT426 за маршрутом Стамбул-Харків(Основа) на літаку A320N TC-NCA, авіакомпанії «Pegasus Airlines» (Туреччина), на відстані 51 км, з курсом 220° від аеродрому Харків(Основа), на етапі зниження з ешелону FL 130 до FL 90 КПС повідомив диспетчера про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення для заходу на посадку за ILS на ЗПС25. Посадку виконано благополучно о 12:56.

Категорія: SCF-NP.

2.1.13. 25.12.2021 о 11:36 при виконанні рейсу ALX279 за маршрутом Харків(Основа) – Київ(Жуляни) на літаку Embraer Phenom 300 OE-GGO, авіакомпанії «MJets» (Австрія), на відстані 47 км, з курсом 270° від аеродрому Харків(Основа), на ешелоні FL 280 КПС повідомив диспетчера про втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом. Об 11:46 на відстані 113 км, з курсом 278° від аеродрому Харків(Основа), на ешелоні FL 240 сигнал GPS було відновлено.

Категорія: SCF-NP.

2.1.14. 25.12.2021 о 12:37 при виконанні рейсу LOT6PY за маршрутом Бориспіль-Варшава на літаку Embraer 190 SP-LNO, авіакомпанії «LOT» (Польща), після зльоту із ЗПС 36Л, КПС доповів диспетчера про можливе зіткнення з птахом та зробив запит щодо інспектування ЗПС. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: BIRD.

2.1.15. 25.12.2021 о 19:08 при виконанні рейсу TCKRM за маршрутом Сейшели – Харків(Основа) на літаку Bombardier Global 5000 TC-KRM, авіакомпанії «Fiba Air»

(Туреччина), під час заходу на посадку за ILS на ЗПС25 КПС виконав відхід на друге коло з причини спрацювання хибної індикації про проблеми із шасі. О 19:13 КПС повідомив диспетчеру про вирішення проблеми та про повторний захід на посадку. Посадку виконано благополучно о 19:24.

Категорія: AMAN.

2.1.16. 29.12.2021 об 11:34 при виконанні рейсу YRCMO за маршрутом Івано-Франківськ – Бориспіль на літаку Cessna 510 YR-CMO, експлуатант «Conarg Motion S.R.L.» (Румунія), під час виконання заходу на посадку на ЗПС 36Л КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS у безпосередній близькості від г.т. ВВ668 аеродрому Бориспіль. Посадку виконано благополучно об 11:39.

Категорія: SCF-NP.

2.1.17. 30.12.2021 о 04:48 при виконанні рейсу LOT756 за маршрутом Київ(Жуляни) – Варшава на літаку B737 SP-LVF, авіакомпанії «LOT» (Польща), після зльоту КПС доповів диспетчеру про зіткнення із зайцем та зробив запит щодо інспектування ЗПС. Під час огляду ЗПС було виявлено тушку невеликого зайця на відстані 200м від РД1 про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

Категорія: WILD.

3. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

3.1. КАТАСТРОФИ

3.1.1. 17.07.2021 о 02.27, вдень, під час виконання зльоту за правилами візуальних польотів на вертольоті Мі-2 UR-MAA, авіакомпанії «Меридіан Авіа Агро» сталося зіткнення вертольота з перешкодою – деревом (тополя) лісосмуги, що розташована вздовж дороги. Після зіткнення з перешкодою, вертоліт упав на землю на відстані 25 метрів від точки зіткнення. Внаслідок зіткнення з перешкодою та падіння вертольоту на землю виникла пожежа. Двоє членів екіпажу загинули. Повітряне судно (ПС) повністю зруйноване, більша його частина згоріла.



Під час проведення розслідування були зроблені наступні висновки:

- ✓ екіпаж мав чинні свідоцтва льотного персоналу та медичні сертифікати відповідно до встановлених вимог;
- ✓ вертоліт зареєстрований у державному реєстрі ПС України та має сертифікат льотної придатності у відповідності до існуючих вимог Державної авіаційної служби України;
- ✓ екіпаж виконував переліт до с. Маячка, Херсонської області, з метою виконання АХР;

- ✓ під час виконання польоту обов'язки пілота, який здійснював пілотування літака, виконував КПС;
- ✓ злітна маса та центрітка вертольоту знаходилися в експлуатаційному діапазоні та не виходили за рамки обмежень;
- ✓ під час прийняття КПС рішення на виліт з м. Нова Одеса, Миколаївської області фактична та прогнозована погода відповідала правилам візуальних польотів;
- ✓ час відпочинку екіпажу перед вильотом не встановлено.

Згідно з матеріалами з розслідування ймовірною причиною катастрофи - зіткнення вертольоту Mi-2 UR-MAA з перешкодою (деревом) під час виконання зльоту, що призвело до руйнування конструкції вертольоту, його падіння та загибелі КПС та авіаційного техніка, став збіг наступних факторів:

- неправильний вибір КПС напрямку зльоту (зліт в напрямку перешкод);
- вплив зовнішнього середовища (сонця) під час зльоту вертольоту.

Фактор: Людський (пілот). Зовнішнє середовище.

Категорія: STOL.



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування катастрофи можна ознайомитись завантаживши остаточний [звіт](#).

3.2. АВАРІЇ

3.2.1. 09.06.2018 близько 11:55 за Київським часом, вдень, у візуальних метеорологічних умовах, під час виконання польоту в пілотажній зоні на повітряному судні Дельфін-4 UR-PAZZ сталася відмова двигуна. Під час виконання вимушеної посадки на поле, після приземлення літак скапотував. Внаслідок події пілот тілесних ушкоджень не отримав, особа, що перебувала на борту зазнала тілесні ушкодження. ПС отримало незначні пошкодження.



Розслідуванням встановлено, що план польоту, заявка на використання повітряного простору на діяльність літака Дельфін-4, UR-PAZZ не подавалися, запит щодо умов на використання повітряного простору не здійснювався. За інформацією наданою особою, що перебувала на борту ПС, після зльоту літака та набору висоти близько 1200 метрів, під час виконання польоту в пілотажній зоні, літак виконав 5 різних фігур пілотажу: «штопор», «петля», «переворот через крило», «бочку» та «гірки». Після виконання «гірок» у кабіні відчувався сильний запах палива. Звернувши увагу на незвичайну поведінку пілота, особа, що перебувала на борту зрозуміла, що з літаком відбувається щось ненормальне. По радіо особа почула рекомендацію щодо виконання аварійної посадки «сідай паралельно борозни». Через кілька секунд літак приземлився і майже відразу скапотував (перекинувся через носову частину).

Літак було евакуйовано з місця події до моменту прибуття групи розслідування НБРЦА. Місцезнаходження літака не встановлено. Пілот (власник) літака на телефонні дзвінки працівників НБРЦА не відповідає. За інформацією посадових осіб ЗПМ

Гоголів, 08.06.2018 літак Дельфін-4 UR-PAZZ було вивезено із ЗПМ Гоголів автомобільним транспортом у невідомому напрямку.

Згідно з результатами розслідування, на виникнення авіаційної події вплинула непридатність літака до виконання фігур пілотажу. Супутнім фактором є виконання польоту без будь-яких дозвільних документів, що регламентують виконання польотів.

Фактор: людський (пілот).

Категорія: SCF-PP, LOC-G.

Згідно з частиною шостою статті 119 Повітряного Кодексу України, у зв'язку з наявністю злочинних дій в організації експлуатації повітряного судна з боку пілота, копія остаточного звіту передається до Національної поліції, СБУ, Державіаслужби.



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування аварії можна ознайомитись завантаживши остаточний [звіт](#).

3.2.2. 09.09.2020 о 13:24, вдень, у візуальних метеорологічних умовах, під час виконання навчально-тренувального польоту на літаку А-22 UR-PAP1, що належить та експлуатується приватною особою, на постійному ЗПМ «Гідропорт», після приземлення, під час пробігу по ЗПС-30, сталося капотування повітряного судна.



Розслідуванням встановлено, що на момент виконання тренувальних польотів, на ЗПМ спостерігалися візуальні метеорологічні умови, вітер 290° 2-3 м/с, видимість 10 км. Пілот має чинне свідоцтво члена льотного екіпажу та медичний сертифікат. Під час заходження на посадку, політ по глісаді відбувався на швидкості, що перевищувала максимально встановлену керівництвом з льотної експлуатації. Проліт порогу ЗПС-30 відбувся на швидкості 100 км/год, що на 30 км/год перевищувало розрахункову. Закрилки літака у посадочне положення пілот не встановив. Після приземлення на основні опори шасі, пілот віддав штурвал від себе, опустив носову опору шасі на ЗПС і розпочав гальмування літака. Внаслідок високої швидкості пробігу, гальмування повітряного судна було не ефективним. Під час пробігу по ЗПС-30 на ділянці перетинання РД-3, на великій швидкості сталося раптове підкидання носової опори шасі літака від ЗПС, внаслідок чого повітряне судно відокремилось від землі на висоту близько пів метра. З метою повернення літака на ЗПС, пілот віддав штурвал від себе, що призвело до грубого приземлення на передню опору шасі. Внаслідок грубого приземлення передня опора шасі зруйнувалася, а літак скапотував та зазнав значних пошкоджень.

Причиною авіаційної події – капотування повітряного судна під час пробігу по ЗПМ, стали помилкові дії пілота на етапі виконання посадки, що призвело до значного пошкодження елементів конструкції літака А-22 UR-PAP1.

Фактор: людський (пілот).

Категорія: ARC.

**Рекомендації:****□ Експлуатантам та власникам повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських:**

- При виконанні польотів виконувати вимоги керівництва з льотної експлуатації літака стосовно виправлення помилок при заходженні та виконанні посадки.

3.3. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

3.3.1. 01.11.2021 о 07:17, вдень, при виконанні навчально-тренувального польоту у візуальних метеоумовах, на ЗПМ «Майське», Дніпропетровської області, з метою відпрацювання імітації відмови двигуна на літаку TECNAM P2002JF UR-ASC, ТОВ АК «Авіа-Союз», після виконання вправи літак здійснив посадку на злітно-посадкову смугу. Під час пробігу літака сталося відокремлення носового колеса та складання передньої стійки шасі. Літак отримав не значні пошкодження, пілот і курсант не постраждали.



Під час проведення розслідування були зроблені наступні висновки:

- ✓ КПС мав допуск до візуальних польотів на літаку TECNAM P2002JF, дійсний медичний сертифікат та всі необхідні допуски, теоретичні та практичні навички, досвід роботи пілотом на різних типах літаків;
- ✓ літак підготовлено згідно діючим правилам та процедурам до польоту;
- ✓ маса та центрівка літака знаходились в межах експлуатаційних обмежень;
- ✓ органи управління літаком були справні та в задовільному стані;
- ✓ зауважень щодо технічного стану літака та роботи двигуна під час польоту КПС не мав;
- ✓ літак був заправлений паливом згідно завдання на політ;
- ✓ фактична погода та прогноз погоди по ЗПМ «Майське» та запасним аеродромам відповідала візуальним метеорологічним умовам, без небезпечних явищ;
- ✓ технічне обслуговування літака проводилось згідно регламенту з технічного обслуговування;
- ✓ експлуатація літака відбувається на ґрунтовій ЗПС з метою навчально-тренувальних польотів. Конструкція літака отримує підвищені навантаження.

Згідно з матеріалами з розслідування причиною серйозного інциденту з літаком TECNAM P2002JF UR-ASC стало руйнування шпильки кріплення носового колеса

Фактор: технічний.

Категорія: SCF-NP, LOC-G.



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування серйозного інциденту можна ознайомитись завантаживши остаточний [звіт](#).

3.4. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.4.1. 10.09.2021 о 08:45 при виконанні приватного польоту за маршрутом ЗПМ «Коломия» - ТЗПМ «Наливайківка» на літаку Аеропракт-22 OM-W007, власник та експлуатант приватна особа (Словаччина), було виконано зліт з ЗПМ «Коломия» без узгодження зі старшим авіаційним начальником ЗПМ та без інформування відповідних органів управління ПС ЗСУ та ОЦВС ОПР, що здійснюють контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України.

Таким чином, були порушені вимоги пунктів 8 і 9 розділу XII Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 11.05.18 р. № 430/210, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України від 14.09.18 р. за № 1056/32508.

Згідно з матеріалами з розслідування причиною порушення порядку використання повітряного простору, а саме не інформування про виконання вильоту органів управління ПС ЗСУ, що здійснюють контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України, стало недотримання користувачем повітряного простору вимог чинного законодавства, що регулює порядок виконання польотів та використання повітряного простору України, а саме, вимог пунктів 8 та 9 розділу XII Правил порядку використання повітряного простору України. Зі слів пілота, порушення сталося через відсутність телефонного зв'язку, а іншими засобами зв'язку пілот не намагався надати інформацію.

Фактор: людський (пілот).

Категорія: OTHR.



Рекомендації:

Пілоту літака:

- Ознайомитись з Інструкцією з виконання польотів (використання повітряного простору) у районі злітно-посадкового майданчика «Коломия» в частині порядку взаємодії зі старшим авіаційним начальником ЗПМ під час планування та експлуатації ПС на ЗПМ.

Власнику літака:

- Надавати заявки на виконання польотів та іншу документацію до Державіаслужби України при виконанні польотів на території України, згідно зі спільним наказом Державіаслужби, Міністерства оборони України від 28.11.2005 N 897/703 «Правила надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України».

Відповідним органам з питань цивільної авіації Словацької Республіки:

- При наданні Спеціального Сертифікату льотної придатності літального транспортного засобу, який дозволяє виконати технічний переліт до базового аеропорту на території України, контролювати отримання власником або експлуатантом ПС дозволу на виконання польотів від Державної авіаційної служби України.

4. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

4.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), підприємств (органів) ОПР, навчальних закладів, розробникам та виробникам авіаційної техніки, пілотам та власникам ПС АЗП:

- інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу;
- 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.

4.2. У зв'язку з продовженням випадків втрати сигналу GPS, **екіпажам експлуатантів ПС**, що здійснюють польоти у західній частині DNIPRO FIR продовжувати використання НОТАМН №Ц4857/21 виданий ДП ОПР «Украерорух», що діє з 00:00 UTC 04.11.2021, та використовувати альтернативні засоби навігації або запитувати навігаційну допомогу у відповідного органу ATS.

В.о. директора

Ігор МІШАРІН

Категорії подій

ADRM	(Aerodrome) аеродром.
AMAN	(Abrupt maneuver) раптовий маневр.
ARC	(Abnormal runway contact) нештатний контакт із злітно-посадковою смугою.
ATM	(Air traffic management) організація повітряного руху, навігація, спостереження.
BIRD	(Bird strike) зіткнення з птахами.
CABIN	(Cabin safety issues) події, що пов'язані з безпекою в пасажирському салоні повітряного судна.
CFIT	(Controlled flight into or toward terrain) зіткнення (загроза зіткнення) керованого повітряного судна із землею.
CTOL	(Collision with obstacle(s) during take-off and landing) зіткнення з перешкодою/перешкодами під час зльоту і посадки.
EVAC	(Evacuation) евакуація.
EXTL	(External load related occurrences) події, що пов'язані з зовнішньою підвіскою.
F-NI	(Fire/smoke Non-impact) виникнення пожежі/диму (не внаслідок інших подій).
F-POST	(Fire/smoke Post-impact) виникнення пожежі/диму (внаслідок інших подій).
FUEL	(Fuel related) події, пов'язані з паливом.
GCOL	(Ground Collision) зіткнення з об'єктом на землі.
GTOW	(Glider towing related events) події, що пов'язані з буксируванням повітряного судна повітрям.
ICE	(Icing) обледеніння.
LALT	(Low altitude operations) виконання польотів на малих висотах.
LOC-I	(Loss of control – Inflight) втрата керованості – у польоті.
LOC-G	(Loss of control – Ground) втрата керованості – на землі.
LOLI	(Loss of lifting conditions en-route) втрата підйомної сили під час польоту за маршрутом.
MAC	((near) Midair collision/ Airprox/ ACAS alert/ loss of separation) зближення повітряних суден/ попередження TCAS/ втрата ешелонування/ бортової системи попередження зіткнень - ACAS/порушення мінімумів ешелонування.
MED	(Medical) медичні події.
NAV	(Navigation error) помилки у навігації.
OTHR	(Other) інше.
RAMP	(Ground handling) наземне обслуговування.
RE	(Runway excursion) викочування за межі ЗПС.
RI	(Runway incursion) будь-яка подія на аеродромі, пов'язана з неправильним знаходженням ПС, транспортного засобу або людини на території захищеної поверхні, призначеної для посадки і зльоту ПС.
SCF-NP	(System/component failure or malfunction - Non-powerplant) відмова або несправність систем/компонентів (не силової установки).
SCF-PP	(System/component failure or malfunction - Powerplant) відмова або несправність систем/компонентів (силової установки).
SEC	(Security related) події, що пов'язані з авіаційною безпекою.
TURB	(Turbulence encounter) потрапляння в зону турбулентності.
UIMC	(Unintended flight in IMC (instrument meteorological conditions)) Ненавмісне потрапляння у метеорологічні умови польотів за приладами.
UNK	(Unknown or undetermined) невідомо або невизначено.
USOS	(Undershoot/overshoot) недоліт/переліт.
WILD	(Collision Wildlife) дикі тварини.
WSTRW	(Windshear or Thunderstorm) зсув вітру або гроза.

Скорочення, що можуть використовуватись в тексті

А – аварія	ПС – повітряне судно
АП – авіаційна подія	КПС – командир повітряного судна
АР – авіаційні роботи	ОПР – обслуговування повітряного руху
БП – безпека польотів	ППС – пошкодження повітряного судна
БППС – безпілотне повітряне судно	РДЦ – районний диспетчерський центр
ВКН – виробничо-конструктивний недолік	СЗП – служби забезпечення польотів
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик	СІ – серйозний інцидент
ЗПС – злітно-посадкова смуга	ЕЛ – ешелон польоту
І – інцидент	UTC – всесвітній координований час
НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами	