



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

*01/2022*

# 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](mailto:info@nbaai.gov.ua) (тільки для інформації, що стосується безпеки польотів)

e-mail: [box@nbaai.gov.ua](mailto: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.***

## Стан безпеки польотів цивільних ПС в Україні у січні 2022 року

За інформацією, що надійшла до НБРЦА у січні 2022 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:

Січень 2022	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
<b>Транспортні комерційні перевезення</b>						
Літаки				11		
Вертольоти						
<b>Всього</b>				11		
<b>Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти</b>						
Літаки						
Вертольоти						
<b>Всього</b>						
<b>Авіація загального призначення</b>						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
<b>Всього</b>						
<b>Не внесені до державного реєстру цивільних ПС</b>						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
<b>Всього</b>						
<b>Іноземні ПС</b>						
Літаки				12		
Вертольоти						
<b>Всього</b>				12		
<b>Всі події разом</b>				23		
<b>Пошкодження ПС на землі</b>						
Літаки						
Вертольоти						
<b>Всього</b>						
<b>Порушення порядку використання повітряного простору України**</b>						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
<b>Всього</b>						

\* К – катастрофа                      А – аварія  
СІ – серйозний інцидент      І – інцидент

\*\* ППВПТУ – Порушення порядку використання повітряного простору України. Кількість подій які розслідувало НБРЦА.

**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					
			2022 <sup>1</sup>				2021 <sup>1</sup>				2022 <sup>1</sup>		2021 <sup>1</sup>			
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І						
1	Комерційні перевезення	Транспортні				11						2				
		Авіаційні роботи та НТП														
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру														
		Не внесені до державного реєстру														
3	Події з ПС іноземної реєстрації					12						4				
4	Надзвичайні події															
5	Кількість постраждалих		Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано		
6	<sup>2</sup> Порушення порядку використання повітряного простору України															
7	Пошкодження ПС на землі															

<sup>1</sup>Станом на 1 лютого.<sup>2</sup>Події, які розслідувало НБРЦА.**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****1.1. ІНЦИДЕНТИ**

**1.1.1. 02.01.2022** о 01:02 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UTN6632 за маршрутом Шарм-еш-Шейх – Запоріжжя на літаку B738 UR-AZF, авіакомпанії «Азур Ейр», при заходженні на посадку за ILS на ЗПС 20 на висоті 2000 футів при підході до посадкової прямої, КПС повідомив про проблему з закрилками та запитав зону очікування на висоті 3000 футів для перевірки обладнання. О 01:12 КПС повідомив, що ситуація на борту нормальна та запитав повторний захід за ILS. Посадку виконано благополучно о 01:24, аварійний стан не оголошувався.

**Категорія: SCF-NP.**

**1.1.2. 09.01.2022** о 22:05 при виконанні рейсу SQP7105 за маршрутом Бориспіль – Шарм-еш-Шейх на літаку B737 UR-SQC, авіакомпанії «СкайАп», КПС перервав зліт з причини спрацювання світлової індикації «Master Caution» та індикатора «Cowl Anti-Ice Valve Open» (клапан протизледеніння обтікача відкритий) правого двигуна та прийняв рішення про повернення на місце стоянки. Після зарулювання на стоянку, технічним складом були виконані роботи з пошуку несправності, під час яких було

виявлено відмову клапану протизледеніння двигуна №2, а саме заклинення клапану у відкритому положенні, оформлений відкладений дефект (DI#513) та складений відповідний акт. Після проведення огляду, ПС було допущене до подальшої експлуатації та виконало рейс за маршрутом без зауважень.

13.01.2022 були виконані роботи з ТО під час яких був замінений клапан протизледеніння двигуна №2. Після усунення недоліку та успішної активації усіх систем, ПС було допущене до подальшої експлуатації без обмежень, а відкладений дефект (DI#513) був закритий.

**Категорія:** SCF-PP.

**1.1.3. 17.01.2022** о 19:21 при виконанні рейсу WRC185P за маршрутом Бориспіль-Запоріжжя на літаку ATR-76 UR-RWE, авіакомпанії «Роза Вітрів», в районі г.т. ORSUS, на ешелоні FL 190 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.4. 21.01.2022** об 11:40 при виконанні рейсу UTN5548 за маршрутом Марса-Алам – Харків (Основа) на літаку B753 UR-AZO, авіакомпанії «Азур Ейр», в районі г.т. TOVPU КПС повідомив диспетчеру про рішення виконати посадку на запасному аеродромі Бориспіль з причини не запуску допоміжної силової установки на борту, а також з причини відсутності наземної установки повітряного запуску на аеродромі Харків (Основа) для даного типу ПС.

**Категорія:** SCF-PP.

**1.1.5. 21.01.2022** о 19:07 при виконанні рейсу WRC185P за маршрутом Бориспіль-Запоріжжя на літаку ATR76 UR-RWC, авіакомпанії «Роза Вітрів», на відстані 40 км з курсом 307° від г.т. ODNIV, під час польоту на ешелоні FL 190 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту до аеродрому призначення.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.6. 23.01.2022** о 19:56 при виконанні рейсу MSI204 за маршрутом Київ (Жуляни) – Запоріжжя на літаку Ан-24 UR-BXC, авіакомпанії «Мотор Січ», на відстані 32 км з курсом 320° від аеродрому Дніпро, під час зниження з ешелону FL 150 для виконання посадки, КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту до аеродрому призначення.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.7. 24.01.2022** о 08:21 при виконанні рейсу SQP591 за маршрутом Бориспіль-Лодзь на літаку B737 UR-SQD, авіакомпанії «СкайАп», під час розбігу на швидкості 45 вузлів спрацювала індикація «Speed Brake Do Not Arm» (гальмівні щитки не підготовлені до застосування), внаслідок чого КПС перервав зліт із ЗПС 36П та звільнив її по найближчій руліжній доріжці. Після зменшення швидкості індикація зникла і екіпаж розпочав виконання non-normal checklist та перевірів роботу гальмівних щитків «Speed Brake» згідно вимог переліку мінімального обладнання «MEL». Після виконання усіх процедур, КПС прийняв рішення віднести даний недолік до хибного

спрацювання та виконати повторний зліт. О 08:29 КПС повторно перервав зліт на швидкості 65 вузлів з причини повторного спрацювання індикації «Speed Brake Do Not Arm» та прийняв рішення про повернення на місце стоянки. Після зарулювання на стоянку, технічним складом, що був викликаний на борт, були проведені роботи з оцінки несправності, та оформлені відкладені дефекти (DI#531 та DI#532) відповідно до B737NG MEL, за результатами ТО був складений відповідний акт, а ПС було допущене до подальшої експлуатації та в подальшому виконало рейс за маршрутом без зауважень.

25.01.2022 були виконані роботи з пошуку несправності, під час яких було виявлено разову відмову системи демпфірування, а саме автоблокування гальмівних щитків «Speed Brake Autostow (Alleviation System)». Після усунення недоліку та успішної активації усіх систем, ПС було допущене до подальшої експлуатації без обмежень, а відкладені дефекти (DI#531 та DI#532) були закриті.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.8. 25.01.2022** о 10:02 при виконанні рейсу UTN5248 за маршрутом Марса-Алам – Харків (Основа) на літаку B753 UR-AZO, авіакомпанії «Азур Ейр», на відстані 32 км південніше від аеродрому Харків (Основа), під час зниження з ешелону FL 110 для виконання посадки, КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення. О 10:06 КПС повідомив про відновлення сигналу GPS та о 10:15 виконав благополучну посадку на ЗПС25.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.9. 25.01.2022** о 19:09 при виконанні рейсу MSI202 за маршрутом Київ (Жуляни) – Запоріжжя на літаку Ан-24 UR-BXC, авіакомпанії «Мотор Січ», на відстані 19 км з курсом 300° від г.т. ODNIV, під час польоту на ешелоні FL 170 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту до аеродрому призначення.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.10. 25.01.2022** о 19:27 при виконанні рейсу WRC145H за маршрутом Бориспіль – Харків (Основа) на літаку ATR76 UR-RWF, авіакомпанії «Роза Вітрів», на відстані 16 км з курсом 320° від аеродрому Харків (Основа), під час польоту на висоті 10000 футів КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення. Посадку виконано благополучно о 19:36 на ЗПС25.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.11. 26.01.2022** о 19:02 при виконанні рейсу MSI202 за маршрутом Київ (Жуляни) – Запоріжжя на літаку Ан-24 UR-BXC, авіакомпанії «Мотор Січ», на відстані 32 км з курсом 300° від аеродрому Дніпро, під час польоту на ешелоні FL 170 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту до аеродрому призначення.

**Категорія:** SCF-NP.

## 2. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

### 2.1. ІНЦИДЕНТИ

**2.1.1. 02.01.2022** о 10:25 при виконанні рейсу YUBTV за маршрутом Тель-Авів – Запоріжжя на літаку Cessna 550 YU-BTV, авіакомпанії «Air Pink» (Сербія), на відстані 21 км з курсом 272° від аеродрому Запоріжжя, під час польоту на ешелоні FL 170 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення.

**Категорія:** SCF-NP.

**2.1.2. 02.01.2022** о 17:20 при виконанні рейсу RYR2668 за маршрутом Краків-Одеса на літаку B-738 SP-RZD, авіакомпанії «Buzz» (Польща), під час заходу на посадку на ЗПС 34, на посадковій прямій, КПС повідомив диспетчеру про підсвічення лазерним променем зеленого кольору зі сторони узбережжя. Посадку виконано благополучно.

**Категорія:** SEC.

**2.1.3. 14.01.2022** о 18:14 при виконанні рейсу RUK1642 за маршрутом Лондон-Львів на літаку B738 G-RUKF, авіакомпанії «Ryanair UK» (Великобританія), під час заходу на посадку на ЗПС 31, КПС повідомив про влучання блискавки та відхід на друге коло. Всі системи літака працювали в штатному режимі. Через декілька хвилин КПС повідомив диспетчеру про рішення виконати посадку на запасному аеродромі Ряшів-Ясенка (Польща) і о 18:34 ПС покинуло зону Львівського РПП.

**Категорія:** WSTRW.

**2.1.4. 18.01.2022** о 04:31 при виконанні рейсу АНО548U за маршрутом Дніпро-Варна на літаку Embraer Legacy 550, авіакомпанії «Air Hamburg» (Німеччина), після зльоту КПС повідомив про проблему з електронними органами управління польотом «Electrical Flight Control Problem» та перехід на ручне керування «Direct Mode» ПС. Після встановлення повного контролю над ПС, КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку виконано благополучно о 04:53.

**Категорія:** SCF-NP.

**2.1.5. 20.01.2022** о 11:41 при виконанні рейсу ABY262 за маршрутом Бориспіль-Шарджа на літаку A320 A6-AOB, авіакомпанії «Air Arabia» (ОАЕ), після зльоту КПС повідомив про ймовірне зіткнення з птахом та запросив огляд ЗПС. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено, про що проінформовано екіпаж. КПС прийняв рішення про продовження польоту за маршрутом.

**Категорія:** BIRD.

**2.1.6. 23.01.2022** о 11:50 при виконанні рейсу FDB15Z за маршрутом Дубай-Бориспіль на літаку B-738 A6-FMM, авіакомпанії «FlyDubai» (ОАЕ), після виконання посадки на ЗПС 18П, КПС повідомив про зіткнення з птахом у зоні приземлення на висоті 50 футів. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. Під час огляду ПС пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

**Категорія:** BIRD.

**2.1.7. 23.01.2022** о 12:45 при виконанні рейсу WZZ6289 за маршрутом Київ (Жуляни) – Познань на літаку A320 HA-LPW, авіакомпанії «Wizz Air» (Угорщина), після зльоту із ЗПС 08 КПС повідомив диспетчеру про тимчасову втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

**Категорія:** SCF-NP.

**2.1.8. 23.01.2022** о 13:57 при виконанні рейсу YUTUU за маршрутом Київ (Жуляни) – Афіни на літаку Cessna 550 YU-TUU, авіакомпанії «Air Pink» (Сербія), на відстані 43 км з курсом 235° від аеродрому Бориспіль, КПС повідомив диспетчеру про тимчасову втрату сигналу GPS та продовження польоту за маршрутом.

**Категорія:** SCF-NP.

**2.1.9. 26.01.2022** о 09:08 при виконанні рейсу THY3VU за маршрутом Стамбул – Харків (Основа) на літаку B738 TC-JHL, авіакомпанії «Turkish Airlines» (Туреччина), на відстані 69 км з курсом 305° від г.т. ODNIV, під час польоту на ешелоні FL 370 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту до аеродрому призначення.

**Категорія:** SCF-NP.

**2.1.10. 26.01.2022** о 11:57 при виконанні рейсу YRCMO за маршрутом Харків (Основа) – Бориспіль на літаку Cessna 510 YR-CMO, експлуатант «Conarg Motion S.R.L» (Румунія), на відстані 27 км західніше аеродрому Харків (Основа), під час польоту на ешелоні FL 200 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та запитав навігаційне наведення.

**Категорія:** SCF-NP.

**2.1.11. 26.01.2022** о 13:00 при виконанні рейсу FPO4643 за маршрутом Париж-Бориспіль на літаку B734 F-GZTX, авіакомпанії «ASL Airlines France» (Франція), КПС повідомив про зіткнення з птахом після посадки на ЗПС 36Л. Під час огляду ЗПС сторонніх предметів не виявлено. Під час огляду ПС пошкоджень планера та двигунів не виявлено.

**Категорія:** BIRD.

**2.1.12. 27.01.2022** о 16:11 при виконанні рейсу CAZ301 за маршрутом Харків (Основа) – Цюрих на літаку Pilatus PC-24 HB-VVU, авіакомпанії «Cat Aviation» (Швейцарія), на відстані 129 км з курсом 271° від аеродрому Харків (Основа), під час польоту на ешелоні FL 360 КПС повідомив диспетчеру про втрату сигналу GPS та продовження польоту до аеродрому призначення.

**Категорія:** SCF-NP.



### 3. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

#### 3.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

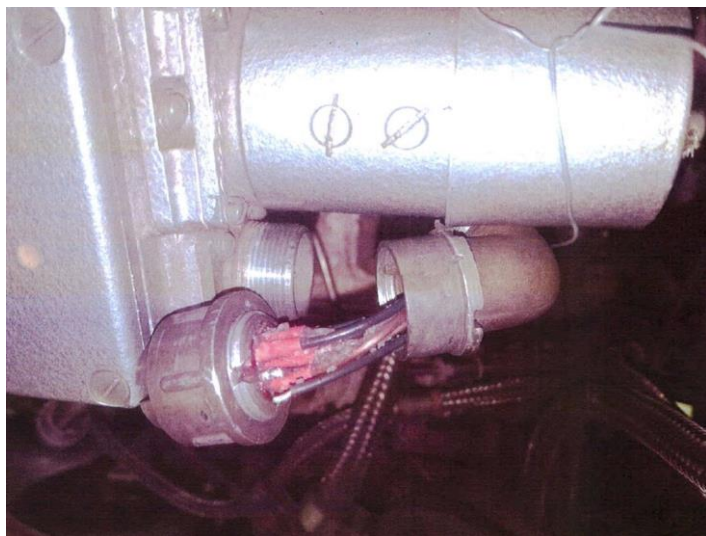
**3.1.1. 24.04.2021** о 15:53 при виконанні польоту з метою десантування парашутистів в районі аеродрому Київ-Південний (с. Ксаверівка, Київська обл.) на літаку Ан-3Т UR-AAR ТОВ «Авіакомпанія Укראгроавіа», під час виконання сьомого польоту, на етапі зниження на висоті 3000м, спрацювала світова та звукова сигналізація «минимальное давление масла», при цьому тиск масла впав до  $0,2 \text{ кг/см}^2$ , температура масла становила  $71^\circ\text{C}$ , віброшвидкість  $\text{TK} = 0,4 \text{ мм/сек}$ .



Оцінивши по приладам параметри роботи двигуна, екіпаж прийшов до висновку про самовимкнення двигуна. Згідно РЛЕ КПС перевів «рычаг рода работ» (РРР) у положення «флюгирование» та оцінивши ситуацію, прийняв рішення на посадку літака поза межами аеродрому. Посадка на аеродромі зльоту була неможлива з причини наявності парашутистів в повітряному просторі, які виконували приземлення.

Посадка була виконана на поле за 1 км на північ від ЗПС аеродрому.

Під час проведення розслідування при виконанні цільових оглядів і перевірок та



аналізу польотних даних отриманих із засобів об'єктивного контролю було виявлено самовимкнення двигуна. При подальшому дослідженні виявлено не спрацювання заслінки 1919Т системи протизледеніння двигуна через порушення пайки електропроводки заслінки 1919Т.

Згідно з матеріалами розслідування, найбільш імовірною причиною вимкнення двигуна стало зледеніння вхідного пристрою двигуна з причини відмови заслінки 1919Т системи

протизледеніння двигуна. Причиною відмови заслінки 1919Т системи протизледеніння двигуна стало порушення пайки електропроводки заслінки 1919Т.

**Фактор:** людський (ТО).

**Категорія:** SCF-PP.



## Рекомендації:

### □ ТОВ «Авіакомпанія Укragроавіа»:

- Технічному персоналу авіакомпанії провести позачергові навчання по перевірці працездатності заслінки 1919Т ПОС двигуна.
- На всіх ПС типу Ан-3Т виконати позачергову перевірку працездатності заслінки 1919Т ПОС двигуна.

## 3.2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

**3.2.1. 28.08.2021** о 13:14 при виконанні приватного польоту за маршрутом Скадовськ-Хмельницький на літаку R-300 D-EMNI, власник та експлуатант – приватна особа (громадянин Німеччини), КПС не дотримався вимог щодо отримання умов на використання повітряного простору України від органу ОЦВС (РДЦ Одеса). Внаслідок цього, РДЦ Одеса надав вказівку КПС про повернення літака на аеродром вильоту до отримання подальших інструкцій. О 13:35 літак виконав посадку на аеродромі Скадовськ.

Під час розслідування було встановлено наступне:

- під час складання плану польоту (FPL), КПС помилково вказав назву аеродрому вильоту Бузова (UKXB) замість Скадовськ. Органи ОПР та ОЦВС, що отримали FPL, не виявили вказану помилку;
- перед вильотом КПС проінформував про виконання польоту органи управління ПС ЗСУ (Вінниця), та отримав дозвіл на політ. Однак зі слів КПС, він не знав, що треба було інформувати ще і орган ОЦВС (Одеський РДЦ);
- після зльоту КПС встановив зв'язок з диспетчером ЦПІ Одеського РДЦ, доповів про виліт згідно наданого FPL та отримав інформацію про тиск QNH та про активовану тренувальну зону в районі міста Херсон;
- о 13:09 заступник керівника польотів центру ОрПР Одеського РДЦ виявив ціль з кодом відповідача 7000, яка рухалась з району Скадовська на висоті 500 метрів. На цей час інформація про виконання будь-яких польотів у даному районі до центру ОрПР Одеського РДЦ не надходила. Також було встановлено, що це було ПС R-300 D-EMNI, яке виконало зліт, не дотримавшись умов, які встановлені НОТАМН A1688/21;
- за рішенням Украероцентру диспетчер ПІО надав вказівку КПС повернутися на аеродром вильоту через невиконання умов НОТАМН A1688/21 і про те, що екіпажу треба було отримати дозвіл від центру ОрПР Одеського РДЦ;
- КПС повідомив, що він ознайомлений з даними НОТАМ, проінформував ПС ЗСУ (Вінниця) та отримав дозвіл на політ, проте про необхідність інформування Одеського РДЦ він не знав. Після цього ПС здійснило посадку на аеродромі Скадовськ.

Відповідно до пункту 46 «Положення про використання повітряного простору України» від 06.12.2017 № 954, даний випадок належить до ППВПШУ.

Згідно з матеріалами розслідування, причиною ППВППУ стало невиконання умов НОТАМН А1688/21 через нерозуміння пілотом порядку отримання дозволу на використання повітряного простору.

**Фактор:** людський (пілот), організаційний.

**Категорія:** OTHER.



**Рекомендації:**

**Державіаслужбі України:**

- Внести до розділу ENR 1.3 «Додаткові регіональні процедури» Збірника аеронавігаційної інформації за правилами візуальних польотів номери телефонів і контактну інформацію Украероцентру та центрів ОрПП та порядок отримання дозволу та умов використання повітряного простору України, згідно з Авіаційними правилами України «Правила використання повітряного простору України» та «Положення про використання повітряного простору України».

- Організувати, із залучення авіаційних федерацій, асоціацій, ГО, власників ЗПМ, розміщення на кожному ЗПМ, аеродромі з якого виконуються польоти за ПВП, чіткого алгоритму дій пілота під час підготовки до використання повітряного простору поза межами контрольованого повітряного простору у вигляді пам'ятки українською та англійською мовами. Передбачити у алгоритмі дій пілота інформацію, що містить номери телефонів, адреси електронної пошти, назви органів, з якими необхідно узгоджувати порядок ВПП.

#### **4. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:**

4.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), підприємств (органів) ОПР, авіаційних навчальних закладів, розробникам та виробникам авіаційної техніки, пілотам та власникам ПС АЗП інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

4.2. 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 із запобігання авіаційним подіям надати інформацію до НБРЦА.

В.о. директора

І.В. 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
г.т. – географічна точка	СІ – серйозний інцидент
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик	FL – ешелон польоту
ЗПС – злітно-посадкова смуга	UTC – всесвітній координований час
І – інцидент	
НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами	