



Національне бюро розслідувань на транспорті
(НБРТ)

12/2023

Інформаційний Бюлетень



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ (НБРТ)

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

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

01135, м. Київ, пр. Берестейський, 14

АФТН: UKKKYLYX

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 питань, крім інформації, що стосується безпеки польотів)

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

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 НБРТ, здійснюються відповідно до: Повітряного кодексу України, Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації (ПРАП), затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610 та Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

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 України у грудні 2023 року

За інформацією, що надійшла до НБРТ у грудні 2023 року при експлуатації комерційних цивільних повітряних суден (ПС) України та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС сталися:

Грудень 2023	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Транспортні комерційні перевезення						
Літаки				6		
Вертольоти						
Всього				6		
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	1	1			1	1
Вертольоти						
Всього	1	1				
Всі події разом	1	1		6	1	1
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

** ППВПШУ – Порушення порядку використання повітряного простору України. Кількість подій які розслідувало НБРТ.

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			
			2023 ¹				2022 ¹				2023 ¹		2022 ¹	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення	Транспортні		1		47	2	1		54		2	9	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		1	3		1	1			25	1	2	2	
4	Надзвичайні події		5											
5	Кількість постраждалих		1	3			9	2			1	4	11	2
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
6	² Порушення порядку використання повітряного простору України						2				X			
7	Пошкодження ПС на землі		7											

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

1.1.1. 01.12.2023 о 03:59 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу 5F325 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Стамбул (Туреччина) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», під час руління до ЗПС26 літак незначно перетнув лінію місця очікування (Holding Point) ЗПС26. Внаслідок цього в удосконаленій системі управління наземним рухом та контролю за ним «A-SMGCS» (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) аеропорту Кишинів спрацювало попередження про несанкціонований виїзд на ЗПС (RWY INCURSION). КПС негайно зупинив руління та повідомив диспетчера про перетин без дозволу.

Інформація була отримана 07.12.2023 від компанії-партнера по контракту лізингу АСМІ, що в свою чергу надійшла від Державного підприємства використання повітряного простору та обслуговування повітряного руху Молдови (MoldATSA).

Категорія: RI.

1.1.2. 07.12.2023 о 12:33 при виконанні рейсу 5F836 за маршрутом Брюссель (Бельгія) – Кишинів (Молдова) на літаку B738 UR-SQC, авіакомпанії «СкайАп», при

підході до ешелону FL 390 на ешелоні 38500 футів літак потрапив в зону сильної турбулентності, внаслідок чого різко збільшилася вертикальна швидкість (з 500 до 1800 футів за хвилину) та число М (з 0.77 до 0.806), що призвело до вимкнення автопілоту та спрацювання сигналізації бортової системи запобігання зіткненню (TCAS) в режимі попередження про рух ТА (Traffic Advisory). КПС спробував припинити набір висоти, проте літак продовжив рух за інерцією та перевищив заданий ешелон польоту на 280 футів. Внаслідок відхилення від заданого ешелону диспетчер ОПР попросив екіпаж повідомити про дотримання рівня польоту. В цей час літак вже повертався до ешелону 390 та в зниженні перетинав ешелон 391, про що екіпаж повідомив диспетчера та проінформував про спрацювання TCAS ТА. Додатково диспетчеру було повідомлено про потрапляння літака в зону сильної турбулентності та раптове збільшення поступальної та вертикальної швидкості. На запит яка висота встановлена на панелі контролю режимів MCP (Mode Control Panel) екіпаж повідомив - FL 390. Подальший політ проходив без зауважень, посадка благополучна.

Категорія: TURB.

1.1.3. 07.12.2023 о 16:30 при виконанні рейсу 5F233 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Верона (Італія) на літаку B738 UR-SQB, авіакомпанії «СкайАп», при виконанні розбігу для зльоту із ЗПС08, на швидкості 50 вузлів, спрацювала сигналізація MASTER CAUTION. КПС перервав зліт та повернувся на місце стоянки. З метою додаткового технічного огляду, було прийнято рішення замінити літак UR-SQB на UR-SQG. Подальше виконання рейсу пройшло без зауважень.

Категорія: SCF-NP.

1.1.4. 14.12.2023 о 05:55 при виконанні рейсу ZAV9010 за маршрутом Акаба (Йорданія) – Меркулешті (Молдова) на літаку Іл-76ТД UR-CTX, авіакомпанії «ЗетАвіа», невдовзі після вильоту з аеродрому Акаба, представник служби аеропорту повідомив представника авіакомпанії, що під час огляду ЗПС були виявлені фрагменти коліс шасі, ймовірно – реборда колеса літака Іл-76. Ця інформація також була передана відповідним органам ОПР. Після входу в Кишинівський диспетчерський район, екіпажу було повідомлено про імовірність пошкодження елементів шасі та рекомендовано виконати контрольний проліт над ЗПС аеродрому Меркулешті із випущеними шасі, для огляду та оцінки пошкоджень. О 10:00 літак виконав благополучну посадку. Під час післяпольотного огляду екіпаж виявив пошкодження колеса №6 основної опори шасі та відсутність реборди колеса. Після заміни пошкодженого колеса та виконання



перевірок герметичності гальмівної системи ПС було допущене до подальшої експлуатації.

Категорія: OTHR.

1.1.5. 22.12.2023 о 05:21 при виконанні рейсу 5F325 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Стамбул (Туреччина) на літаку B738 UR-SQC, авіакомпанії «СкайАп», під час заходу на посадку на ЗПС 16П, на висоті 500 футів відбулось зіткнення з птахом. Під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення на двигуні №2 (ліва зовнішня сторона), без пошкоджень ПС.

Категорія: BIRD.

1.1.6. 26.12.2023 о 17:10 при виконанні рейсу 5F154 за маршрутом Дубай (ОАЕ) – Кишинів (Молдова) на літаку B738 UR-SQB, авіакомпанії «СкайАп», під час заправки ПС в аеропорту Дубай стався витік палива з правого паливного баку.

Категорія: RAMP.

2. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

2.1. 25.12.2023 о 06:00 при виконанні рейсу U57103 за маршрутом Таллінн (Естонія) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», до бортпроводників звернувся пасажир з ознаками сп'яніння та безпідставними проявами агресії. Пасажир намагався потрапити до кабіни пілотів, щоб поспілкуватись з КПС, на зауваження членів кабінного екіпажу не реагував, продовжував прояви агресії та вдарив старшого бортпроводника в спину. Для забезпечення безпеки пасажирів та повітряного судна екіпаж застосував адекватні заходи стримування для заспокоєння пасажирів, та передав його до рук поліції. Про факт події авіакомпанія повідомила замовника рейсу для застосування відповідних заходів до пасажирів та уникнення подібних ситуацій в майбутньому.

Категорія: SEC.

3. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

3.1. КАТАСТРОФИ

3.1.1. 08.12.2023 о 21:29 при виконанні рейсу за маршрутом Елой – Раян Аірфілд (США) на літаку Skystar Kitfox Series 5 N66180, власник та експлуатант приватна особа, після зльоту із ЗПС20 на висоті 900 футів, перед початком розвороту вліво на південь, від'єдналася одна з лопатей повітряного гвинта, після чого літак перейшов у некерований штопор та зіткнувся



із землею на відстані 2км від порогу ЗПС20. Внаслідок зіткнення літак повністю згорів, пілот – загинув. Під час огляду уламків ПС було встановлено, що державою-виробником повітряного гвинта літака є Україна (організація NR-Prop).

Розслідування катастрофи проводить Національна Рада з Безпеки на Транспорті (NTSB) США, яка звернулася до НБРТ з проханням сприяти у розслідуванні авіаційної події. Відповідно до пункту 5.18 Додатку 13 до Чиказької конвенції, НБРТ (як уповноважений орган з розслідування держави-розробника та виробника повітряного гвинта) призначило уповноваженого представника для участі у розслідуванні.

Категорія: SCF-PP.

3.2. АВАРІЇ

3.2.1. 31.12.2023 о 12:00 при виконанні приватного польоту навколо ЗПМ «Слонави» (Польща) на літаку Aeroprakt A-22L2 (виробництва України) SP-SWOZ, під час заходу на посадку на ЗПС11, пілот виявив політ мотопараплана та, з метою забезпечення безпечної відстані, прийняв рішення виконати розворот на 360 градусів. Під час виконання розвороту пілот втратив контроль над повітряним судном, допустив зниження внаслідок чого літак зіткнувся з деревами.



На борту літака перебував пілот та 1 пасажир. Внаслідок зіткнення літак зруйновано, пасажир отримав незначні тілесні ушкодження.

Розслідування проводить Комісія з розслідування авіаційних подій (PKBWL) Польщі. Відповідно до пункту 5.18 Додатку 13 до Чиказької конвенції, НБРТ (як уповноважений орган з розслідування держави-розробника повітряного судна) призначило уповноваженого представника для участі у розслідуванні.

Категорія: LOC-I.

4. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

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 взяти до відома.

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)) Ненавмисне 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	
НБРТ – Національне бюро розслідувань на транспорті	