



Національне бюро розслідувань на транспорті
(НБРТ)

04/2024

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 на транспорті)

e-mail: box@nbaai.gov.ua (для кореспонденції та інформації з усіх питань, крім інформації, що стосується безпеки на транспорті)

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 подій у цивільній авіації, 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 квітні 2024 року

За інформацією, що надійшла до НБРТ у квітні 2024 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:

Квітень 2024	Кількість подій*				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Транспортні комерційні перевезення						
Літаки				4		
Вертольоти						
Всього				4		
Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти						
Літаки		1				1
Вертольоти						
Всього		1				1
Авіація загального призначення						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
Всього						
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						
Іноземні ПС						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Всі події разом		1		4		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

**ППВПТУ – 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					
			2024 ¹				2023 ¹				2024 ¹		2023 ¹			
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І						
1	Комерційні перевезення	Транспортні			1	11										
		Авіаційні роботи та НТП		1								1				
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру														
		Не внесені до державного реєстру														
3	Події з ПС іноземної реєстрації		1								1	2	1			
4	Надзвичайні події		2				2									
5	Кількість постраждалих		2	2					2	2						
			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано				
6	² Порушення порядку використання повітряного простору України										X					
7	Пошкодження ПС на землі		2				4									

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

1.1.1. 03.04.2024 о 09:44 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні польоту за маршрутом ЗПМ Уланг – Малакаль (Південний Судан) на вертольоті Мі-8 МТВ-1 UR-LTN, авіакомпанії «Ейр Таурус», при виконанні зльоту з безпечним напрямком МК=250° екіпаж побачив птаха, який був значно вище вертольоту та загрози для безпеки не становив. Після того, як здавалось, птах пролетів на повітряним судном, виник свистячий звук однієї з лопатей несучого гвинта. Після посадки на аеродромі Малакаль та виконанні поверхневого огляду вертольоту, пошкоджень виявлено не було. В подальшому екіпаж здійснив політ за маршрутом Малакаль – Бор (Південний Судан), де було виконано детальний післяпольотний огляд з використанням стрем'янки, під час якого інженер виявив прим'ятість закінцівки у верхній частині однієї з лопатей несучого гвинта.

Категорія: BIRD.

1.1.2. 03.04.2024 при виконанні рейсу SEU 5394 за маршрутом Таллінн (Естонія) – Бахрейн (Королівство Бахрейн) на літаку B738 UR-SQD, авіакомпанії «СкайАп», при виконанні розбігу для зльоту, під час натискання кнопки TO/GA «Take-off/Go-around» з метою переведення літака у злітний режим, спрацювала сигналізація про

невідповідність злітної конфігурації літака "TAKEOFF CONFIGURATION WARNING". На швидкості 22 вузла КПС перервав зліт та звільнив злітну смугу. Після перевірки правильності встановлення злітної конфігурації була здійснена повторна спробу зльоту, проте після натискання кнопки TO/GA з невеликою затримкою знову спрацювала сигналізація "TAKEOFF CONFIGURATION WARNING". КПС вдруге припинив зліт на швидкості 30 вузлів та прийняв рішення зарулити на стоянку для огляду систем повітряного судна, зробив запис в AFML і викликав технічну службу. З метою пошуку несправності були виконані тести системи попередження про відхилення в конфігурації літака "TAKEOFF WARNING SYSTEM", проте відхилень виявлено не було, а система працювала без зауважень. Після виконання додаткових робіт технічним персоналом, було прийнято рішення про продовження польоту.

Зліт та подальший політ були виконані без зауважень.

Категорія: SCF-NP.

1.1.3. 11.04.2024 при виконанні рейсу FIA 611 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Берлін (Німеччина) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», під час польоту на крейсерському ешелоні, на дисплеї швидкості почала періодично з'являтися індикація обмеження швидкості «SPD LIM» із короткочасним спрацюванням вібросигналізатору лівого штурвалу «L/H stick shaker». Екіпаж, оцінивши обставини і параметри польоту, визначив спрацювання як хибне та продовжив виконання польоту. Посадку виконано благополучно, під час післяпольотного огляду були зроблені відповідні тести та внесено запис до AFML.

Категорія: SCF-NP.

1.1.4. 15.04.2024 о 08:27 при виконанні рейсу 5F617 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Лондон (Великобританія) на літаку B739 UR-PSI, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час зниження для заходження на посадку на висоті 16550 футів, перед входом в хмари, згідно з ОМ, екіпаж увімкнув систему антиобледеніння двигунів «ENG 1&2 ANTI-ICE» та продовжив зниження. Під час перетинання ешелону FL150 екіпаж виявив сильне обледеніння літака, що супроводжувалось наростанням льоду на лобовому склі та склоочисниках. О 08:30 на висоті 14000 футів екіпаж увімкнув систему антиобледеніння крила «WING ANTI-ICE». Разом з тим відчувалась помірна турбулентність. На показниках швидкості КПС та другого пілота з'явилась світлова сигналізація про різницю значень приладової швидкості (IAS DISAGREE), та спостерігалось падіння швидкості на дисплеї КПС. Екіпаж виконав процедури контрольної карти для некоректного відображення значень швидкості (airspeed unreliable non-normal checklist) в частині використання допоміжного дисплею – показника швидкості, продовжив зниження та оголосив сигнал лиха "MAYDAY". О 08:46 після виходу з хмар, на висоті 4835 футів показники значення швидкості на екрані КПС нормалізувалися, після чого КПС задіяв автопілот «В» та скасував сигнал "MAYDAY". Посадку виконано благополучно на ЗПС 25.

Під час післяпольотного огляду відхилень у роботі систем літака виявлено не було, у зв'язку з чим було прийнято рішення про виконання зворотного рейсу за маршрутом Лондон-Кишинів, який було виконано без зауважень.

Внаслідок детального пошуку несправності на аеродромі «Кишинів», інженерним складом авіакомпанії було виявлено, значне зниження опору (до 16 Ом) між контактом 41 (pin41) конектора D644 приймача динамічного тиску повітря (LH Pitot Probe) та

«землею», що нижче встановленого обмеження - 40-56 Ом. Імовірно, під час перебування літака в зоні сильного обледеніння, внаслідок низького опору стало недостатньо проходження струму для повноцінного обігріву приймача динамічного тиску повітря, що спричинило накопичення льоду на приймачі повітряного тиску (LN Pitot Probe). Після виконання робіт із заміни LN Pitot Probe ПС допущене до подальшої експлуатації без обмежень.

Категорія: SCF-NP.

2. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ НАВЧАЛЬНО-ТРЕНУВАЛЬНИХ ПОЛЬОТІВ

2.1. АВАРІЇ

2.1.1. 10.04.2024 близько 08:00 (за Київським часом) під час виконання навчально-тренувальних польотів на ЗПМ «Хмельницький» на літаку Aero AT-3 R100 UR-CSB, експлуатант ТОВ «Льотна школа «Кондор» сталася аварія. Внаслідок відмови двигуна, під час виконання вимушеної посадки, літак приземлився за 300 метрів до злітно-посадкової смуги та скапотував. На борту літака перебували пілот-інструктор та пілот-студент. Внаслідок аварії пілот-інструктор отримав травми, повітряне судно зруйноване.



Розслідування аварії проводить НБРТ.

Категорія: CFIT.



З інформацією щодо більш детальних обставин за результатами розслідування аварії можна ознайомитись завантаживши попередній [звіт](#).

3. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

3.1. ІНЦИДЕНТИ

3.1.1. 01.06.2023 о 14:18 при виконанні рейсу UNO-050 за маршрутом Бамако – Тімбукту (Республіка Малі) на літаку SAAB340B UR-ELZ, авіакомпанії «УРГА», після посадки на аеродромі призначення та установки важелів управління двигунами в положення земного малого газу не спрацювала індикація готовності до застосування



режиму реверсу лівого двигуна (L-Beta), а другий пілот повідомив КПС про спрацювання індикації про готовність лише для правого двигуна (R-Beta). Всупереч вимогам керівництва з льотної експлуатації, КПС перемістив важелі керування двигунами на кути, що відповідають сектору реверсу, що викликало зворотню тягу лише правого двигуна та, як наслідок, одночасне виникнення розвертаючого моменту вправо. Незважаючи на вжиті льотним екіпажем заходи, повітряне судно викотилось за межі злітно-посадкової смуги. Внаслідок інциденту літак пошкоджень не зазнав. Екіпаж, пасажери, бортпровідник та службовий пасажир тілесних ушкоджень не отримали.

Згідно з результатами розслідування причиною інциденту, викочування літака за межі ЗПС під час посадки, стало переміщення важелів управління двигунами у сектор реверсу до спрацювання світлової індикації Beta та недостатні дії з утримання літака на ЗПС.

Супутнім фактором стало:

Несинхронне встановлення важелів управління двигунами з різницею кутів у 6°.

Фактор: людський.

Категорія: RE.



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

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.

Заступник директора

Микола МАШАРОВСЬКИЙ

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	ОМ – керівництво з експлуатації
І – інцидент	UTC – всесвітній координований час
НБРТ – Національне бюро розслідувань на транспорті	