



Національне бюро розслідувань на транспорті
(НБРТ)

06/2024

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/>

*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.

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)

Інформація, що міститься у цьому бюлетені отримана НБРТ в рамках збору та обліку інформації, що стосується безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому та не є показником якості послуг, що надаються суб'єктами авіаційної діяльності. Статистичні дані представлені в бюлетені виключно з метою інформування авіаційного персоналу та суспільства про стан безпеки польотів в Україні та не можуть бути використані з метою дисциплінарного, цивільного, адміністративного, кримінального провадження або у справах провадження про адміністративні правопорушення стосовно експлуатаційного персоналу.

Дозволяється перепублікація цього бюлетеня, або витягів з нього без спеціального дозволу НБРТ лише за умови посилання на джерело матеріалу та дослівного відтворення тексту. Витяги з цього бюлетеня не можуть використовуватися в оманливому контексті, принизливій формі чи в іншому вигляді, що може призводити до некоректного її трактування.

Липень 2024

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у червні 2024 року

За інформацією, що надійшла до НБРТ у червні 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:

Червень 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						
Вертольоти						
Всього						
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				4		
Пошкодження ПС на землі						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Порушення порядку використання повітряного простору України*						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						

*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	23			1		25				2		
		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						1	2	1				
4	Надзвичайні події		2				2										
5	Кількість постраждалих		2	2					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				6										

¹ Станом на 1 липня.

² Події, які розслідувало НБРТ.

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

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 03.06.2024 о 08:29 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Могадішо – Джоугар (Сомалі) на літаку Ан-26 UR-UZK, авіакомпанії «Константа», після посадки на ЗПС 25, під час післяпосадкового пробігу сталося зіткнення з птахами. З урахуванням особливості забарвлення птахів і самої ЗПС виявити птахів перед посадкою було неможливо.

Під час післяпольотного огляду були виявлені сліди крові на фюзеляжі без пошкоджень ПС.

Категорія: BIRD.

1.1.2. 10.06.2024 о 09:00 при виконанні рейсу NYM312 за маршрутом Анталія (Туреччина) – Кишинів (Молдова) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», під час виконання посадки сталося зіткнення з птахом.

Під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення з птахом без пошкоджень ПС.

Категорія: BIRD.

1.1.3. 14.06.2024 об 11:55 при виконанні рейсу AIZ152 за маршрутом Пафос (Республіка Кіпр) – Тель-Авів (Ізраїль) на літаку B738 UR-SQE, авіакомпанії «СкайАп», при виконанні зльоту з аеродрому Пафос на висоті 200-300 футів сталося зіткнення з птахом, внаслідок чого на висоті 400-500 футів на дисплеях пілотів (PFD) з'явилася індикація про розбіжність у показаннях швидкості (IAS Disagree). Екіпаж виконав відповідний чек лист і визначив некоректні показання швидкості на лівому PFD. Правий і резервний індикатори швидкості були справними. За 1-1.5 хвилини показання швидкості лівого PFD відновилися і індикація IAS Disagree зникла. КПС прийняв рішення продовжити політ за маршрутом. Посадку на аеродромі Тель-Авів виконано благополучно.

Під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення з птахом на лівому приймачі динамічного тиску (Pitot). Після чого інженерно технічним складом організації PART 145 Sky-Stream, даний приймач, був знятий з ПС для промивання та продування, пошкоджень виявлено не було. Після виконання технічних робіт, встановлення Pitot на літак та його тестування за допомогою Air Data Tester, зауважень не виявлено, а літак допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: BIRD.

1.1.4. 30.06.2024 о 12:34 при виконанні рейсу FIA835 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Брюссель (Бельгія) на літаку B739 UR-PSI, авіакомпанії «Роза Вітрів», після запуску двигунів за інформацією наземного персоналу, стався незначний витік палива з двигуна №1. Перед виконанням рейсу, екіпажем було зроблено передпольотний огляд літака згідно OM-B, підтікань рідини не виявлено. Під час запуску двигунів, параметри були в нормі. Після огляду двигуна №1 інженерним складом авіакомпанії було виявлено незначний витік палива площею 1м². В подальшому було виконано інспекцію та запуск двигуна на режимі "малий газ" протягом 5 хвилин згідно АММ 71-71-00 (Rev 84, 15 JUN 2024) під час якої, витоку палива не було. КПС прийняв рішення про виконання рейс за маршрутом, політ пройшов без зауважень.

Згідно з висновком авіакомпанії «Роза Вітрів» подію класифіковано як інцидент. Імовірною причиною інциденту – витоку палива з двигуна №1 стало зміщення карбонового ущільнювача головного паливного насосу, який став на місце після запуску двигуна.

Категорія: SCF-PP.

2. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

2.1. АВАРІЇ

2.1.1. 15.06.2023 о 15:38 при виконанні рейсу UNO-080P за маршрутом Кідаль – Гао (Республіка Малі) на вертольоті Мі-8МТВ-1 UR-HLN, авіакомпанії «Українські вертольоти», після посадки на аеродромі Гао, під час руління на місце стоянки, в умовах сильної пилової/піщаної бурі та обмеженої видимості, вертоліт перекинувся на лівий борт.



Внаслідок події вертоліт зазнав значних пошкоджень. 3 члени екіпажу зазнали незначних тілесних ушкоджень. Під час евакуації з вертольоту два пасажирів зазнали серйозних тілесних ушкоджень, інші пасажирів зазнали незначних тілесних ушкоджень.

Згідно з результатами розслідування причиною аварії найбільш ймовірно стало руління вертольоту в умовах сильного вітру, швидкість якого перевищувала встановлені КЛЕ обмеження.

Супутніми факторами стали:

- Виконання посадки в умовах наближення пилової/піщаної бурі.
- Відсутність інформації від органу ОПП про реальну швидкість вітру, включаючи пориви, під час руління.
- У ОМ відсутні процедури щодо дій екіпажу під час руління при потраплянні в умови пилової/піщаної бурі.
- Невиправданість прогнозів погоди по аеродрому Гао за параметрами швидкості вітру, видимості, а також відсутність у прогнозі інформації про пилову/піщану бурю.

Фактор: людський.

Категорія: LOC-G.



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

2.2. ІНЦИДЕНТИ

2.2.1. 28.10.2021, вночі, о 20:19 (за Київським часом) при виконанні польоту за маршрутом Кременчук – Київ (Жуляни) на вертольоті Мі-8-МТВ-1 UR-HLT, авіакомпанії «Українські вертольоти», перебуваючи на зв'язку з диспетчером сектору ПЮ «Північ» Київського РДЦ, вертоліт увійшов до контрольованого повітряного

простору сектору BV3+BV4 Київського ТМА без дозволу органу диспетчерського ОНР. Вертоліт виконував політ на абсолютних висотах від 1900 до 2400 футів.

О 20:31 в повітряний простір сектору BV3+BV4 Київського ТМА увійшов літак Боїнг 737-800 рейсу RYR9229, що виконував політ за маршрутом Дублін (Ірландія) – Бориспіль та з дозволу диспетчера УНР сектору BV3+BV4 Київського РДЦ знижувався до висоти 3000 футів.

Після ідентифікації літака рейсу RYR9229, диспетчер УНР сектору BV3+BV4 Київського РДЦ виявив на дисплеї повітряної обстановки невідому ціль, яка рухалась назустріч рейсу RYR9229. З метою забезпечення безпечного інтервалу, диспетчер УНР припинив зниження рейсу RYR9229 на висоті 5000 футів.

Під час координації з диспетчером сектору ПНО «Північ», було встановлено, що невідома ціль з кодом відповідача ВОРЛ 1200 є вертольотом Мі-8-МТВ-1 UR-HLT, що виконує політ за маршрутом Кременчук-Київ (Жуляни).

Згідно з результатами розслідування причиною важливого інциденту (несанкціонованого вльоту та польоту вертольоту Мі-8 у контрольованому повітряному просторі) став збіг наступних факторів:

- недостатній рівень передпольотної підготовки екіпажу, під час якої він не отримав інформацію про структуру повітряного простору та частоти органів ОНР за маршрутом польоту;
- неспроможність диспетчера ПНО оцінити повітряну обстановку, рівень польоту повітряного судна, і, як наслідок, надання ним обслуговування у контрольованому повітряному просторі ТМА (поза межами району своєї відповідальності).

Сприяючими факторами виникнення інциденту стали:

- відсутність функції попередження про несанкціонований вліт неконтрольованих польотів у контрольований повітряний простір (APW) на автоматизованій системі керування повітряним рухом;
- чергування одного диспетчера ПНО одночасно на двох робочих місцях секторів ПНО «Північ» та «Південь», що позбавляло необхідності проводити координацію під час передачі відповідальності за ОНР;
- імовірно відсутність у диспетчера ПНО знань авіаційної англійської мови на рівні достатньому для надання ОНР.

Фактор: людський.

Категорія: NAV, ATM.



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

3. 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	ППВППУ – Порушення порядку використання повітряного простору України
ВКН – виробничо-конструктивний недолік	РДЦ – районний диспетчерський центр
г.т. – географічна точка	СЗП – служби забезпечення польотів
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик	СІ – серйозний інцидент
ЗПС – злітно-посадкова смуга	FL – ешелон польоту
І – інцидент	ОМ – керівництво з експлуатації
НБРТ – Національне бюро розслідувань на транспорті	UTC – всесвітній координований час