



Національне бюро розслідувань на транспорті
(НБРТ)

08/2024

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.

Вересень 2024

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у серпні 2024 року

За інформацією, що надійшла до НБРТ у серпні 2024 року при експлуатації комерційних цивільних ПС України та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС сталися:

Серпень 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						
Інше		1				1
Всього		1				1
Авіація загального призначення						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
Всього						
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
Всього						
Іноземні ПС						
Літаки	1				1	
Вертольоти						
Інше	1				2	
Всього	2				3	
Всі події разом	2	1		4	3	1
Пошкодження ПС на землі						
Літаки						
Вертольоти						
Всього						
Порушення порядку використання повітряного простору України*						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
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	31			1		35				2
		Авіаційні роботи та НТП	1	2								1	2		
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру													
		Не внесені до державного реєстру													
3	Події з ПС іноземної реєстрації		3		1						1	4	1		
4	Надзвичайні події		2				3								
5	Кількість постраждалих		6	3				2			6	3		2	
			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 вересня.

² Події, які розслідувало НБРТ.

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

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 10.08.2024 о 18:35 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу AIZ415 за маршрутом Ларнака (Кіпр) – Батумі (Грузія) на літаку B738 UR-SQE, авіакомпанії «СкайАп», під час зниження з ешелону польоту FL350 до FL310 спрацювала бортова система запобігання зіткненням ПС у повітрі в режимі рекомендації на ухилення від зіткнення (TCAS RA). КПС виконав маневр для запобігання зіткненню і зайняв ешелон FL310. Конфліктний борт виконував політ на ешелоні FL300. КПС поінформував диспетчера ОПР про подію і продовжив політ до аеродрому призначення Батумі. Посадку виконано благополучно.

Категорія: МАС.

1.1.2. 20.08.2024 о 10:11 при виконанні рейсу UNO 691P за маршрутом Малакаль – Джуба (Південний Судан) на літаку Ан-26-100 UR-UZJ, авіакомпанії «Константа», під час заходження на посадку сталася відмова системи TCAS. Посадку виконано благополучно. Під час післяпольотного огляду, було виявлено несправність антени ANT-67A, що призвело до відмови системи TCAS. Під час виконання робіт з

усунення несправності, антену було замінено, після чого робота TCAS була відновлена, а літак допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

1.1.3. 30.08.2024 о 12:35 при виконанні рейсу CVK-7028 за маршрутом о. Сал (Республіка Кабо-Верде) – Форталеза (Бразилія) на літаку Ан-12БП UR-СКМ, авіакомпанії «Кавок Ейр», під час польоту на ешелоні FL180 спрацювала сигналізація «Стружка в маслі СУ-3». Екіпаж провів огляд усіх показників роботи СУ-3, інших відхилень виявлено не було. Після брифінгу екіпажу, КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Відповідний запит був наданий диспетчеру. Захід на посадку і посадка на аеродромі о. Сал виконані без зауважень.

Категорія: SCF-PP.

1.1.4. 30.08.2024 о 21:40 при виконанні рейсу UBG346 за маршрутом Шарджа (ОАЕ) – Дакка (Бангладеш) на літаку B738 UR-SQB, авіакомпанії «СкайАп», під час виконання заправки літака стався витік палива з дренажних отворів правого напівкрила.

Категорія: OTHR.

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

2.1. АВАРІЇ

2.1.1. 03.08.2024 о 15:37 при виконанні навчально-тренувального польоту із ЗПМ «Палукніс» (EYVP) (Литва) на планері SZD-48-3 «Jantar Standard 3» UR-KABV, експлуатант «ТСО України», під час заходження на посадку планер втратив швидкість та зіткнувся із землею поза межами ЗПМ. Внаслідок аварії планер було пошкоджено, а пілот (громадянин України) отримав тілесні ушкодження.

Розслідування аварії проводить Відділ з розслідування подій на транспорті Міністерства юстиції Республіки Литви. Відповідно до пункту 5.18 Додатку 13 до Чиказької конвенції, НБРТ призначило уповноваженого представника для участі у розслідуванні.

Категорія: LOLI.

3. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ІНОЗЕМЕНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

3.1. КАТАСТРОФИ

3.1.1. 09.08.2024 о 17:40 при виконанні приватного польоту із ЗПМ «Таураге» (EYTR) (Литва) на літаку Аеропракт А22 L2 LY-UCB (державна розробника – Україна), експлуатант приватна особа, під час польоту по колу над ставком у селі Вайділай, Таурагського району, літак почав знижуватися нижче безпечної висоти та, як результат, зіткнувся із водною поверхнею. Внаслідок катастрофи літак повністю зруйновано. Під час проведення пошуково-рятувальних робіт пасажира було врятовано, проте КПС літака з місця події зник безвісти.

Розслідування катастрофи проводить Відділ з розслідування подій на транспорті Міністерства юстиції Республіки Литви. Відповідно до пункту 5.18 Додатку 13 до Чиказької конвенції, НБРТ призначило уповноваженого представника для участі у розслідуванні.

Категорія: LALT.

3.1.2. 18.08.2024 о 10:25 при виконанні приватного польоту із ЗПМ «Таполька» (ЛНТР) (Угорщина) на тандемному параплані BGD DUAL 2, власник та експлуатант Планерна Асоціація «Siresz» (Угорщина), під час східчастого самопідйому на висоті близько 100-150 м, параплан увійшов у пікіруючу спіраль і зіткнувся із землею. Внаслідок події пілот – громадянин Угорщини та пасажир – громадянин України загинули.

Розслідування катастрофи проводить Бюро з безпеки на транспорті Угорщини. Відповідно до пункту 5.27 Додатку 13 до Чиказької конвенції, НБРТ призначило експерта для участі у розслідуванні.

Категорія: STOL.

4. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ТРИВАЄ.

4.1. КАТАСТРОФИ

2.1.1. 27.07.2024 о 09:20 (за Київським часом) під час виконання навчального польоту сталася катастрофа літака К-10 Свіфт UR-KAI. З інформацією щодо більш детальних обставин катастрофи можна ознайомитись завантаживши попередній [звіт](#).

В рамках поточного розслідування НБРТ дослідило якість палива, що використовувалось для заправки



навчальних повітряних суден. За результатами дослідження палива встановлено, що бензин марки А95 відібраний зі стаціонарного пункту заправки ЗПМ «Цунів» та паливного баку літака за значенням тиску насичених парів дорівнює 38,1 кПа та 33,4 кПа відповідно, що в свою чергу не відповідає вимогам Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2013 № 927 (далі – регламент), згідно з яким тиск насичених парів повинен знаходитися в межах 45-100 кПа. Відповідно до паспорту якості заводу-виробника (вантажовідправника) від 12.07.2024 тиск насичених парів дорівнював 65,2 кПа. Враховуючи, що решта показників відповідають вимогам регламенту, невідповідність тиску насичених парів найбільш імовірно пов'язана з втратою легких фракцій через незадовільні умови зберігання (негерметичність тари, підвищена температура, тощо). Варто зазначити, що група з розслідування НБРТ на даному етапі розслідування не розглядає версії

пов'язані з паливом чи паливною системою як такі які вплинули або могли вплинути на авіаційну подію з літаком K-10 Свіфт UR-KAI. Разом з цим втрата легких фракцій в паливі має значний вплив на пускові якості та роботу непрогрітого двигуна, особливо в перехідних режимах та особливо для двигунів з карбюраторною системою живлення.

Відповідно до п. 44 ПРАП, з урахуванням проведених досліджень та з метою підвищення безпеки польотів НБРТ розробило наступні рекомендації:



Термінові рекомендації з безпеки польотів:

□ Затвердженим навчальним організаціям (АТО):

- Терміново виконати перевірку якості палива на відповідність регламенту.
- Організувати постійний контроль якості палива.
- Вжити заходів із забезпечення належних умов зберігання палива та контролю за його зберіганням.

□ Державіаслужбі України:

- Під час найближчої планової перевірки у затверджених навчальних організаціях (АТО), провести перевірку якості палива та умов його зберігання.

5. ДРУГИЙ СИМПОЗИУМ ІСАО З НАДАННЯ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ЇХ СІМ'ЯМ

26-28 листопада 2024 року відбудеться Другий симпозиум Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) з надання допомоги постраждалим внаслідок авіаційних подій та їх сім'ям.

Симпозиум проходить у м. Гарлем, Королівство Нідерланди.

Захід направлений на зміцнення міжнародного співробітництва на шляху реалізації передового досвіду у наданні допомоги постраждалим внаслідок авіаційних подій та їх сім'ям, оформлення компенсацій страховими компаніями, а також визначення подальшої короткострокової та довгострокової стратегії, зокрема прийняття законів, правил та принципів забезпечення такої допомоги.

З додатковою інформацією можна ознайомитися за [ПОСИЛАННЯМ](#).

6. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

6.1. 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 взяти до відома.

6.2. 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 авіаційних подій надати інформацію до НБРТ у відповідності до вимог ПРАП.

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