



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО
З РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ
ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ З
ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ
СУДНАМИ

Управління попередження
авіаційних подій

21.10.2013 № 3.1-96

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у вересні 2013 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

| № п/п | Класифікація подій | Кількість подій | | | Кількість постраждалих* | | | |
|------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | | Вересень 2013 року | 2013 рік ¹ | 2012 рік ¹ | Загинуло | | Травмовано | |
| | | | | | 2013 рік | 2012 рік | 2013 рік | 2012 рік |
| I | Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень | | | | | | | |
| 1.1 | Катастрофи | | 1 | | 5 | | 8 | |
| 1.2 | Аварії | | 2 | | | | | |
| 1.3 | Серйозні інциденти | | 1 | 4 | | | | |
| 1.4 | Інциденти ³ | 10 | 67 | 70 | | | | |
| II | Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП | | | | | | | |
| 2.1 | Катастрофи | | | 1 | | 5 | | 15 |
| 2.2 | Аварії | | 3 | 1 | | | 5 | |
| 2.3 | Серйозні інциденти | 1 | 1 | | | | | |
| 2.4 | Інциденти ³ | | 1 | 2 | | | | |
| III | Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України² | | | | | | | |
| 3.1 | Катастрофи | | 1 | 1 | 5 | | 8 | |
| 3.2 | Аварії | | 5 | 1 | | | 5 | |
| 3.3 | Серйозні інциденти | 1 | 2 | 4 | | | | |
| 3.4 | Інциденти ³ | 10 | 68 | 72 | | | | |
| 3.5 | Всього | 11 | 76 | 78 | 5 | 5 | 13 | 15 |

¹ станом на 1 жовтня

² крім ПС авіації загального призначення (АЗП)

³ крім інцидентів при ОПР

Загальна кількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, подій з іноземними ПС, що сталися в Україні та подій з ПС АЗП

| № п/п | Класифікація подій | Кількість подій* | | | Кількість постраждалих* | | | |
|-------|---|--------------------|----------|----------|-------------------------|-----------|------------|-----------|
| | | Вересень 2013 року | 2013 рік | 2012 рік | Загинуло | | Травмовано | |
| | | | | | 2013 року | 2012 року | 2013 року | 2012 року |
| 1 | Надзвичайні події | | 1 | | | | | |
| 2 | Пошкодження ПС | 2 | 6 | 9 | | | | |
| 3 | Події з ПС авіації загального призначення | К/А | 1/1 | 0/2 | 1 | | 2 | 2 |
| | | СІ/Інци | 2/1 | 0/5 | | | | |
| 4 | Події з ПС, що не внесені до державного реєстру | К/А | 2/0 | 5/2 | 3/0 | 6 | 10 | 1 |
| | | СІ/Інци | | | | | | |
| 5 | Події з ПС іноземної реєстрації | 21 | 85 | 39 | | | | |
| 6 | Всього | | | | 7 | 5 | 3 | 2 |

* станом на 1 жовтня

У вересні 2013 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбулися: 1 серйозний інцидент при виконанні АХР, 10 інцидентів при виконанні транспортних перевезень та 2 пошкодження ПС на землі. З повітряними суднами, що не внесені до державного реєстру, сталося 2 катастрофи – катастрофа з літаком “Зодіак” та мотодельтапланом, внаслідок яких загинуло 3 людей.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України відбувся 21 інцидент.

1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

1.1. 02.09.2013 о 16:32 (тут та далі час за UTC, якщо не вказано інше), при виконанні АХР в районі с. Олександрівка, Корюківського району Чернігівської обл. на літаку Ан-2 UR-62681 авіакомпанії «Універсал-Авіа», екіпаж літака виконуючи обробку по краю поля вздовж ЛЕП з магнітним курсом (МК) 75°, перед самим виходом з гону помітив дроти ЛЕП поперек лінії шляху літака, які відгалужувалися від основної лінії та були ледве помітні на фоні лісосмуги. У зв'язку з тим, що літак знаходився на малій відстані від ЛЕП та на висоті меншій за висоту дротів ЛЕП, КПС прийняв рішення виконати зниження та пройти під дротами для уникнення лобового зіткнення з ними. Виконавши зниження, літак зіткнувся з двома нижніми дротами ЛЕП та обірвав їх, пошкодив верхню частину закінцівки кіля та зламав щоглу дренажної системи ПС. Внаслідок зіткнення з дротами ЛЕП екіпаж не постраждав.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що виконання оглядового польоту поля, на якому повинні були виконуватись АХР, були

виконані без належної уваги, внаслідок чого екіпаж при обробці країв поля несвоєчасно помітив відгалуження ЛЕП та допустив зіткнення з дротами ЛЕП.

Згідно з висновком комісії, причиною серйозного інциденту (зіткнення літака з дротами ЛЕП) під час виконання АХР стала недостатня підготовленість екіпажу до польоту в частині досконалого вивчення наземних перешкод при обробці складної ділянки.

Фактор: людський (екіпаж)

 **Рекомендації:**

Екіпажам ПС та експлуатантам, які виконують АХР:

- більш ретельно готуватися до виконання оглядового польоту з ретельним наземним (при можливості) оглядом ділянок;
- при нестійкому телефонному зв'язку на місці виконання АХР, авіакомпаніям необхідно забезпечити альтернативні види зв'язку, щоб екіпаж не зволікав з доповіддю про авіаційні події, тощо;
- забезпечити в Інструкції з виконання польотів по АХР на ТЗПМ зазначення засобів зв'язку (телефони, радіочастоти) з ППО РДЦ Украероруху та зазначення засобів зв'язку (телефони, радіочастоти) з ППО РДЦ Украероруху та аеродромним метеорологічним органом МНС України, а також зазначення найближчої відстані до вибраного запасного(их) аеродрому(ів).

Авіакомпанії Універсал-Авіа:

- організувати вивчення та виконання вимог Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві, звернувши окрему увагу на порядок обробки полів.

2. ІНЦИДЕНТИ

2.1. 04.09.2013 о 17:50 при виконанні рейсу UTN 130 за маршрутом Внуково – Донецьк на літаку Bombardier CL-600 UR-UTY авіакомпанії «ЮТейр-Україна», під час польоту на етапі набору висоти FL300, на ешелоні FL170 другий пілот почув хлопок в кабіні та побачив розтріскування правого лобового скла, про що доповів КПС. На ешелоні FL220 КПС припинив набір висоти та прийняв рішення повернутись на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісія виявила також пошкодження склоочисника правого лобового скла, причини пошкодження якого достовірно встановити не вдалося. За результатами аналізу ТО літака, було встановлено, що обслуговування лобового скла здійснюється кожні 24 місяці яке передбачає детальну інспекцію бокових стійок та фіксаторів лобового та бокових стекол, а також інспекцію стекол на предмет їхнього стану та надійності встановлення. Крайнє технічне обслуговування лобового скла було виконано під час проходження ПС базового технічного обслуговування у серпні 2012р.

Обслуговування склоочисника виконується кожні 5000 льотних годин та передбачає загальну інспекцію носової частини фюзеляжу на предмет наявності зносу, корозії, ерозії, тріщин, деформації, відсутніх елементів та інших дефектів. Крайнє обслуговування склоочисника виконувалось у червні 2010р.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (повернення на аеродром вильоту) стало розтріскування зовнішнього шару правого лобового скла. Причину розтріскування зовнішнього шару правого лобового скла достовірно встановити не вдалося.

Фактор: технічний



Рекомендації:

Льотному складу ТОВ «Авіакомпанія «ЮТейр-Україна», що виконує польоти на літаках типу CL-600-2B19:

- під час передпольотного огляду літака звертати особливу увагу на стан скла кабіни екіпажу;
- повторно вивчити розділ «Limitations» п. 1.34. WINDSHIELD WIPER Частини В Керівництва з експлуатації;
- повторно вивчити дії членів екіпажу під час руйнування лобового скла згідно з QRH CRJ-200 розд. 11-19 «Arcing, Delaminated, Shattered or Cracked Window or Windshield».

Інженерно-технічному складу ТОВ АК «ЮТейр-Україна»:

- провести разову перевірку стану лобового скла та склоочисників всього парку ПС Авіакомпанії під час виконання найближчої форми планового лінійного ТО.

2.2. 05.09.2013 о 07:20 при виконанні рейсу AUI 111 за маршрутом Бориспіль – Лондон на літаку B-737-800 UR-PSB авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», під час під'їзду тягача до ПС для стиковки та подальшого буксирування його в точку запуску, сталося зіткнення передньої частини платформи тягача з передньою опорою шасі ПС. Пошкодження ПС у вигляді відриву шматка гуми пневматика було розміром 70x20x10мм.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що при під'їзді до ПС, водій тягача не впорався з керуванням та зіткнувся підйомною п'ятою тягача з лівим колесом передньої опори шасі літака, внаслідок чого спричинив недопустиме пошкодження пневматика. Після заміни колеса літак було допущено до польотів.

Згідно з матеріалами розслідування, інцидент стався внаслідок помилкового натискання водієм педалі акселератора замість педалі гальма, що призвело до під'їзду до ПС на підвищеній швидкості.

Фактор: людський (персонал наземної служби аеропорту)



Рекомендації:

Керівництву ТОВ «Інтеравіа»:

- доповнити технологічну документацію вимогами щодо здійснення контролю робочого тиску в гальмівній системі тягачу під час маневрування в зоні обслуговування ПС.
- щодо прийнятих профілактичних заходів проінформувати НБРЦА

2.3. 06.09.2013 о 18:14 при виконанні рейсу АUI 595 за маршрутом Бориспіль – Сочі на літаку В-737-500 UR-GAS авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», після зльоту ПС та прибирання механізації крила в положення “0” індикація про випущені передкрилки на панелі «LE DEVICES ANNUNCIATOR» залишилась. Спроби екіпажу повторити випуск-прибрання механізації крила в положення “1” не змінили показників. Після виконання контрольної карти, КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісією було виконано перевірку системи індикації положення механізації крила, під час якої було виявлено несправність сенсору «Flap Extend Switch S169», який не видавав сигнал, що відповідає положенню передкрилків.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (повернення ПС на аеродром вильоту), стала несправність сенсору положення передкрилків «Flap Extend Switch S169».

Фактор: технічний



Рекомендації:

Керівництву комплексу ТО та підтримки льотної придатності АК «Міжнародні Авіалінії України»:

- організувати повторне вивчення з інженерно-технічним складом конструкції системи індикації положення закрилків «LE Flap and Slat Position Indicating System – Description and operation» ПС В-737CL відповідно до АММ 27-88-00/1-10;

Керівництву льотної служби авіакомпанії:

- організувати додаткове вивчення з льотним складом розділу 9 керівництва FCOM «Flight Controls», розділу 9 керівництва QRH NNC «Flight Controls»: «Uncommanded Roll», «All Flaps Up Landing», «LE Flaps Transit», «TE Flap Asymmetry», «TE Flap Disagree», «TE Flaps Up Landing».

Льотному складу авіакомпанії:

- у випадках посадки з механізацією крила, що не знаходиться у посадковій конфігурації, врахувати рекомендації SOP 11.5

«Autobrakes» щодо використання системи автоматичного гальмування (Autobrake).

2.4. 06.09.2013 о 20:05 при виконанні рейсу UTN 508 за маршрутом Жуляни – Луганськ на літаку ATR-42-300 UR-UTD авіакомпанії «Ютейр-Україна», під час набору висоти, не прибралися всі опори шасі. КПС прийняв рішення повернутись на аеродром вильоту.

Під час проведення розслідування комісія виявила несправність клапану управління шасі «Landing Gear Control Valve p/n 100-5383Y». Присутність електричної напруги на контактах штепсельного роз'єму електричної проводки та відсутність електричного сигналу на контактах штепсельного роз'єму клапану управління шасі свідчили про обрив проводки соленоїду, що є складовою частиною цього клапану.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (повернення на аеродром вильоту) стала неможливість прибирання опор шасі у зв'язку з обривом обмотки соленоїду клапану управління шасі «Landing Gear Control Valve p/n 100-5383Y»

Фактор: технічний



Рекомендації:

Інженерно-технічній службі ТОВ АК «Ютейр Україна»:

- організувати направлення клапану управління шасі «Landing Gear Control Valve p/n 100-5383Y» s/n 87 до ремонтної організації з метою отримання висновку щодо причин його несправності;
- зробити запит до розробника компоненту щодо отримання інформації про нормальні показники електричного опору обмотки соленоїду клапану управління шасі «Landing Gear Control Valve p/n 100-5383Y» з метою розробки інженерного ордеру контролю працездатності вказаного клапану;
- внести до програми ТО літаків ATR-42-300 ТОВ АК «Ютейр Україна» інженерний ордер контролю працездатності клапану «Landing Gear Control Valve p/n 100-5383Y» з періодичністю 2000 льотних годин.

2.5. 07.09.2013 при виконанні рейсу AUI 6012 за маршрутом Анталія – Львів на літаку B-737-400 UR-GAV авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», під час післяпольотного огляду було знайдено сліди зіткнення з птахом. Пошкоджень ПС не виявлено. Під час огляду ЗПС, працівниками аеродромної служби було виявлено рештки птаха.

Згідно з п. 7.1.14 ПРАПІ, комісія з розслідування інциденту не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

2.6. 14.09.2013 о 17:27 при виконанні рейсу AUI 373 за маршрутом Бориспіль – Дубай на літаку B-737-800 UR-PSA авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», на етапі розбігу перед зльотом, після швидкості прийняття рішення V1,

відбулося руйнування пневматика правої основної опори шасі. КПС прийняв рішення продовжити політ до аеродрому призначення. Під час посадки в аеропорту Дубай сталося руйнування другого пневматика правої основної опори шасі.

Розслідування інциденту проводить департамент з розслідування авіаційної влади ОАЕ.

2.7. 17.09.2013 о 09:35 при виконанні рейсу UTN 120 за маршрутом Внуково-Донецьк на літаку CL-600 UR-UTX авіакомпанії «ЮТейр-Україна», під час пробігу після приземлення, відбулося зіткнення ПС з птахами, що знаходились на ЗПС. Під час післяпольотного огляду ПС, окрім слідів зіткнення з птахами, пошкоджень виявлено не було.

Згідно з п. 7.1.14 ПРАПУ, комісія з розслідування інциденту не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

2.8. 17.09.2013 о 09:50 при виконанні рейсу WRC 5022 за маршрутом Даламан – Донецьк на літаку А-320 UR-WRM авіакомпанії «Роза Вітрів», під час пробігу після приземлення, екіпаж помітив злітаючу зграю птахів на ЗПС, після чого на післяпольотному огляді ПС було виявлено сліди зіткнення з птахами на обтічнику вентилятора та лопатці вентилятора двигуна №1. Пошкоджень ПС не отримало.

Згідно з п. 7.1.14 ПРАПУ, комісія з розслідування інциденту не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

2.9. 24.09.2013 о 09:44 при виконанні рейсу ADB 194F за маршрутом Київ (Антонов-2) – Абу-Дабі на літаку Ан-124-100 UR-82029 ДП «Антонов», після зльоту ПС не прибрались обидві опори передніх шасі, про що свідчив мнемо-індикатор на якому показники випущеного положення передньої опори шасі не змінились. При цьому візуально було встановлено спрацювання автомату захисту кола (АЗК) управління системою прибирання та випуску передньої опори шасі. КПС прийняв рішення повернутись на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно.

Під час проведення розслідування, комісією встановлено, що електрична схема системи прибирання та випуску передньої опори шасі виконана таким чином, що при короткому замиканні будь-якого елемента схеми, спрацьовує АЗК управління системою прибирання та випуску передньої опори шасі. У зв'язку з цим, було виконано замір опору ізоляції електричного дроту системи прибирання та випуску передньої опори шасі та виявлено низький опір ізоляції дроту під захисним ковпаком кінцевого вимикача прибраного положення правої стійки передньої опори шасі. Порушення ізоляції дроту сталось у місці накладення бандажу на захисний ковпак кінцевого вимикача прибраного положення правої стійки передньої опори шасі.

Згідно з висновком комісії, причиною інциденту (повернення на аеродром вильоту) стало не прибирання передніх опор шасі у зв'язку з порушенням ізоляції

дроту внаслідок тертя під захисним ковпаком в місці накладання бандажу, який послабився під час тривалої експлуатації.

Фактор: технічний



Рекомендації:



Керівництву ДП «Антонов»:

- на всіх літаках Ан-124-100 АТП ДП «Антонов» та їх модифікацій виконати разовий огляд кінцевих вимикачів ВКП-Д713 та захисного ковпака на предмет цілісності конструкції та встановлення згідно з конструкторською документацією. За результатами робіт прийняти рішення про доповнення технологічної карти ТК 601 розділів 032.20.00 та 032.10.00 КЕ літака Ан-124-100 технологією огляду вказаних місць.
- про виконання заходів в місячний термін проінформувати НБРЦА



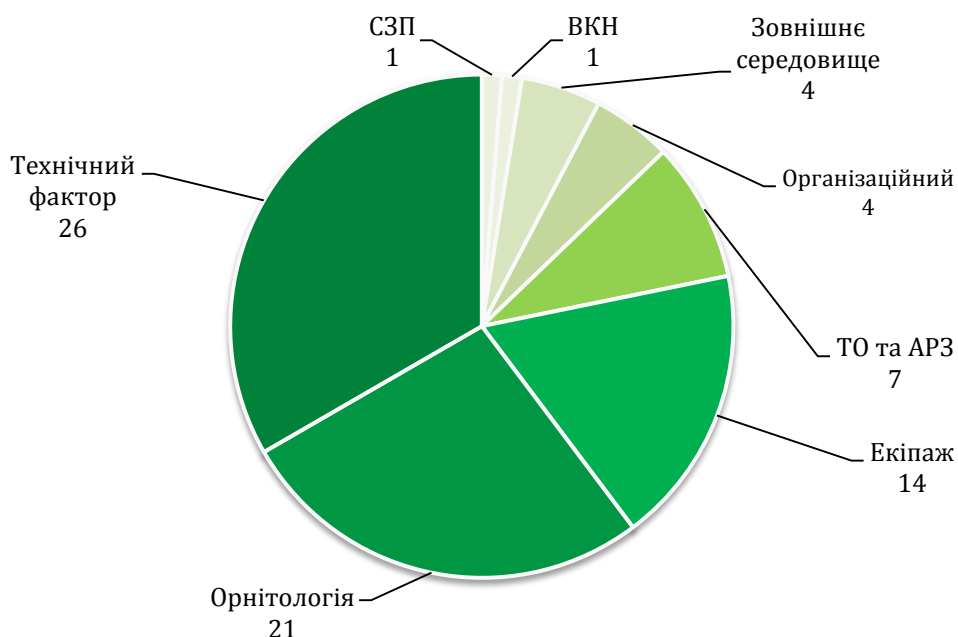
Льотно–методичній групі:

- провести заняття з екіпажами ПС щодо дій в ситуаціях коли шасі не прибирається або не випускається.

2.10. 28.09.2013 о 04:55 при виконанні рейсу URG425 за маршрутом Сімферополь – Львів на літаку Ан-24 UR-ELM авіакомпанії «Урга», при проходженні через КПП було затримано одного з членів екіпажу (штурмана) та виконано тест контроль на вживання алкоголю. Після того як тест-контроль показав позитивний результат, штурмана було знято з рейсу. КПС прийняв рішення на виконання польоту у скороченому складі.

Розслідування інциденту проводить комісія НБРЦА.

3. ДІАГРАМА РОЗПОДІЛУ ФАКТОРІВ ПО АП ТА ІНЦИДЕНТАХ



4. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

4.1. 09.09.2013 о 07:50 при виконанні рейсу за маршрутом Анталія – Алма-Ата на літаку А-320 UR-СKR авіакомпанії «Авіатранс-К», під час підготовки до вильоту, трапом транспортного засобу кейтерінгової служби було пошкоджено праві задні двері ПС.

Розслідування пошкодження ПС на землі проводить авіаційна влада Туреччини.

4.2. 17.09.2013 на стоянці в аеропорту Уагадугу (Буркіна-Фасо), де знаходився Ан-12БП UR-CGX авіакомпанії «Шовковий Шлях» під час сильного поривчастого вітру швидкістю 41 м/с, літак розвернуло на 70°. Інше ПС, АTR-72-200, що знаходилось на відстані 70м від літака Ан-12БП розвернуло на 540° та віднесло у бік Ан-12БП, внаслідок чого сталося зіткнення обох літаків.

Розслідування пошкодження ПС на землі виконує авіакомпанія «Шовковий Шлях» під наглядом НБРЦА.

5. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

5.1. 25.09.2013 о 13:00, в районі с. Новоселівка, Чернігівського району, Чернігівської обл., органами СБУ було виявлено вертоліт Ка-26, який не зареєстрований у Державному реєстрі цивільних ПС та використовувався для проведення АХР. На вертольоті було нанесено реєстраційний номер UR-194. Після опитування пілота-власника ПС працівниками СБУ, йому було передано вертоліт під зберігальну розписку.

Під час проведення розслідування комісія встановила, що пілот, який є власником вертольоту прилетів до Чернігівської обл. з метою виконання авіаційних робіт згідно усної домовленості з замовником. На даний момент свідоцтво комерційного пілота вертольоту втратило чинність, страхові сертифікати передбачені чинним законодавством на ПС відсутні, а вертоліт відпрацював призначений ресурс та списаний. Прибувши на місце, де ПС було виявлено органами СБУ, комісія вертоліт не знайшла. Місцезнаходження ПС на даний момент невідомо, а пілот-власник вертольоту за вказаною ним органам СБУ адресою не проживає. На теперішній час органами СБУ та УМВС України проводяться оперативні заходи щодо встановлення місцезнаходження ПС та його власника.

Згідно з висновком комісії, порушення порядку використання повітряного простору сталося внаслідок:

- не інформування пілотом-власником вертольоту органів управління ПС ЗСУ про використання повітряного простору
- планування польотів без надання заявки до ЦДС Державіаслужби України на проведення авіаційних робіт та отримання дозволу.

Фактор: людський (пілот)



Рекомендації:

Державіаслужбі України

- вжити відповідні заходи щодо недопущення порушення п. 56, 83 Постанови КМ України від 29.03.2002р. № 401 «Положення про використання повітряного простору України» у подальшому.

6. ПОДІЇ З ПС, ЩО НЕ ВНЕСЕНІ В ДЕРЖАВНИЙ РЕЄСТР

6.1. КАТАСТРОФИ

6.1.1. 11.09.2013 о 09:30, в районі села Воробіївка, Зборівського району, Тернопільської області, здійснюючи несанкціонований політ на саморобному мотодельтаплані, пілот не впорався з керуванням та зіткнувся з дротами ЛЕП, внаслідок чого впав, обірвавши електродроти, та загинув.

Під час проведення розслідування, комісія встановила, що пілот мотодельтаплану не мав свідоцтва пілота надлегкого повітряного судна та не подавав заявки щодо його отримання до Державіаслужби України. Також було встановлено, що мотодельтаплан аматорської конструкції не був внесений до Державного реєстру цивільних ПС України та не мав сертифікату льотної придатності.

Згідно з висновком комісії, причиною катастрофи мотодельтаплану аматорської конструкції стало його зіткнення з ЛЕП та падіння на землю, внаслідок недотримання користувачем повітряного простору наступних вимог авіаційних правил:

- пілот не мав відповідної підготовки;
- мотодельтаплан саморобної конструкції не мав відповідних бортових документів;
- дозвіл на використання повітряного простору пілот не отримував.

Фактор: людський (пілот)



Рекомендації:

Експлуатантам та власникам повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських, дотримуватися вимог Повітряного кодексу України та авіаційних правил України щодо:

- реєстрації аматорських ЛА та отримання необхідних бортових документів;
- отримання необхідної фахової підготовки та свідоцтва льотного персоналу;
- порядку організації польотів ПС;
- порядку використання повітряного простору України.

6.1.2. 17.09.2013 о 14:50 при виконанні несанкціонованого польоту в районі м. Коломия, Івано-Франківської обл. на незареєстрованому літаку СН601 «Зодіак»

сталася катастрофа внаслідок якої загинуло 2 людей, що перебували на борту ПС. Літак загорівся та повністю зруйнований.

Розслідування катастрофи проводить комісія НБРЦА.

7. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

7.1. 02.09.2013 о 10:22, при виконанні рейсу ОНУ 288 Одеса – Стамбул на літаку А-320 ТС-ОBD, АК «ОНУР ЕЙР» (Туреччина), під час набору висоти спрацювала сигналізація досягнення максимально допустимої температури вихідних газів. На висоті 7000 футів КПС доповів про проблеми з правим двигуном та прийняв рішення повернутись на аеродром вильоту – Одеса. Посадку виконано благополучно.

Розслідування інциденту делеговано державі експлуатанта.

7.2. 03.09.2013 о 12:10, при виконанні рейсу DLH2542 Мюнхен-Донецьк на літаку А-319, АК «Lufthansa» (Німеччина), під час посадки на ЗПС 08, КПС доповів про можливе зіткнення з птахом. Під час післяпольотного огляду ПС, слідів зіткнення з птахом не виявлено. Залишків птаха на ЗПС виявлено не було.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.3. 04.09.2013, о 07:04 при виконанні пасажирського рейсу AFL1812 Москва (Шереметьєво)– Донецьк на літаку SU-95 RA-89010, АК «Аерофлот» (РФ), після посадки в а/п Донецьк екіпаж доповів про зіткнення з птахом на вирівнюванні ЗПС 08°. Після огляду ПС пошкоджень не виявлено. Після огляду ЗПС майстром аеродромної служби птахів не виявлено.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.4. 06.09.2013, о 09:12 при виконанні пасажирського рейсу ABU290 Шарджа (ОАЕ) – Донецьк на літаку А-320 А6-ANR, авіакомпанії «Air-Arabia» (ОАЕ), після посадки в а/п Донецьк екіпаж доповів про зіткнення з птахом. Під час післяпольотного огляду ПС виявлено сліди зіткнення з птахом на носовому обтікачі. ПС пошкоджень не отримало. Під час огляду ЗПС виявлено птаха (ластівка).

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.5. 06.09.2013, о 11:03 при виконанні пасажирського рейсу LOT 751 Варшава – Бориспіль на літаку В-737 SP-LLG, авіакомпанії «LOT» (Польща), при виконанні післяпольотного огляду ПС, на нижній поверхні крила виявлено сліди крові від птаха. Пошкоджень ПС не виявлено.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.6. 08.09.2013, о 12.40 при виконанні пасажирського рейсу DLH2542 Мюнхен – Донецьк на літаку EMB-145 D-AEPB, авіакомпанії «Lufthansa»

(Німеччина), під час післяпольотного огляду ПС, екіпаж виявив зіткнення з птахом з правого боку центроплану та правого двигуна. За ствердженням екіпажу, правий двигун потребує додаткового огляду спеціалістами. Після виконання огляду ПС, пошкоджень не виявлено.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.7. 09.09.2013, о 08.45, при виконанні рейсу Сімферополь – Дніпропетровськ на літаку Eclipse 500LX N-888DZ, АК «Bramlaw Holding LTD», під час набору ешелону FL310, на ешелоні FL290, екіпаж почув гучний хлопок в районі основних дверей ПС, після чого виявив повільну втрату герметизації ПС. КПС прийняв рішення припинити набір висоти та використав кисневі маски. Посадку в а/п Сімферополь виконано благополучно. Після огляду ПС, екіпаж виявив зміщення регулювальної пластини дверей (adjustment plate).

Згідно з п. 7.2.8 ПРАПІУ, після усунення дефекту літак допущений до подальшої експлуатації.

7.8. 10.09.2013, о 21.43, при виконанні рейсу KL1387 Амстердам (Нідерланди) – Бориспіль літаком B-737-800 PH-BXF, АК «KLM» (Нідерланди), після посадки у а/п Бориспіль під час післяпольотного огляду ПС на лівій ступці передньої опори шасі було виявлено сліди зіткнення з птахом (пір'я та рештки птаха). Пошкоджень ПС не виявлено. За інформацією від КПС зіткнення з птахом сталося під час пробігу ПС після приземлення на ЗПС 18L.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.9. 12.09.2013, о 04.16, при виконанні рейсу AFL1827 Сімферополь-Шереметьєво, на літаку А-321, АК «Аерофлот» (РФ), під час розбігу перед зльотом на $V=70$ км, спрацювало сигнальне табло «MASTER WARN» (до зльоту не готовий). КПС припинив зліт та повернувся на МС. За повідомленням КПС спрацювання сигналізації було хибним.

Розслідування інциденту проводить авіаційна влада РФ.

7.10. 13.09.2013, о 10.31, при виконанні рейсу AUA 675 Відень – Дніпропетровськ, на літаку F-100, АК «Austrian Airlines» (Австрія), під час виконання посадки в а/п Дніпропетровськ відбулося зіткнення з птахом. Під час післяпольотного огляду пошкоджень ПС не виявлено.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.11. 13.10.2013, о 12.02, при виконанні рейсу LOT 768 Одеса – Варшава на літаку E-175 SPLII, АК «LOT» (Польща), під час розбігу літака КПС побачив на ЗПС зграю птахів та прийняв рішення перервати зліт.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.12. 13.09.2013, о 13.51, при виконанні приватного рейсу VPCOR Донецьк – Жуляни на літаку CL-60 Challenger VP-COR (приватний), після зльоту екіпаж

доповів органу ОПР аеродрому Донецьк про зіткнення з птахом та прийняв рішення про продовження польоту до аеродрому призначення. Після огляду ЗПС-08 аеродромною службою був знайдений мертвий птах (кібець).

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.13. 14.09.2013, о 14.13, при виконанні рейсу DLH 1439 Бориспіль - Франкфурт (Німеччина) на літаку A-321 D-AISV, АК «Lufthansa» (Німеччина), після зльоту з а/п Бориспіль відбулася відмова відповідача (transponder) ПС. Через заборону польоту повітряного простору Польщі з непрацюючим відповідачем КПС прийняв рішення повернутися на аеродром вильоту.

Відповідно до п.7.2.8 ПРАПІУ, після усунення несправності, КПС прийняв рішення про продовження виконання рейсу.

7.14. 17.09.2013, о 13.15, при виконанні рейсу DLH 2543 Донецьк-Мюнхен (Німеччина) на літаку A-319 D-AIPM, АК «Lufthansa» (Німеччина), під час розбігу по ЗПС при зльоті відбулося зіткнення літака з птахом невеликого розміру. КПС прийняв рішення на продовження польоту до аеродрому призначення. Всі системи ПС працювали без відхилень. Після огляду ЗПС було виявлено мертвого птаха (кібець).

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.15. 19.09.2013, о 16.54, при виконанні рейсу A0J52L Жуляни - Салоніки на літаку G-150 OE-GLF, АК «Avcon Jet» (Австрія), під час набору висоти після зльоту, при прибиранні механізації крила, не прибрались передкрилки. Екіпаж візуально переконався в неприбраному положенні передкрилків та проінформував диспетчера про необхідність входу в зону очікування для відпрацювання пального, після чого ПС повернулося на аеродром вильоту Жуляни. Посадку було виконано благополучно з випущеними передкрилками з конфігурацією 40°.

Згідно з MEL експлуатанта, літак був допущений до перельоту на базу ТО для усунення дефекту.

7.16. 20.09.2013, о 08.59, при виконанні рейсу BA840 Лондон-Бориспіль на літаку A-320 G-EUYL, АК «British Airways» (Велика Британія), під час заходження на посадку на ЗПС 18L, на висоті 400 футів сталося зіткнення з птахом. Під час післяпольотного огляду ПС виявлено сліди зіткнення з птахом у повітрі (кров та пір'я на лобовому склі кабіни пілотів). Пошкоджень ПС не виявлено.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.17. 20.09.2013, о 21.45, при виконанні рейсу KL1387 Амстердам – Бориспіль на літаку B-737-800 PX-BXL, АК «KLM» (Нідерланди), під час післяпольотного огляду ПС було виявлено сліди зіткнення з птахом (кров на носовій частині фюзеляжу). Пошкоджень ПС не виявлено. За інформацією від

КПС зіткнення з птахом сталося на висоті 7000 футів під час заходження на посадку на ЗПС 36П.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.18. 22.09.2013, о 23.10, при виконанні рейсу PGT 634 Стамбул – Львів на літаку В-737-800 TC-AAE, АК «Pegasus» (Туреччина), при заходженні на посадку, на висоті 100 футів відбулося потрапляння птаха у двигун №1. Параметри роботи двигуна залишалися у нормі. Під час післяпольотного огляду ПС виявлено сліди зіткнення ПС з птахом (сліди крові на носовому обтікачі локатора, лівій амортизаційній стійці, капоті лівого двигуна, пір'я і кров на лопатках ВНА, компресора НТ). Пошкоджень конструкції ПС не виявлено. Виконано запуск двигуна №1-параметри роботи у нормі. ПС допущено до подальшої експлуатації.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.19. 23.09.2013, о 00.06, при виконанні рейсу AEE744 Ларнака – Жуляни на літаку А-320, АК «Aegean Airlines» (Греція), під час заходження на посадку, екіпаж проінформував диспетчера про проблеми з закрилками. КПС прийняв рішення про вихід на друге коло з відстані 4 милі та висоти 2100 футів. Посадку виконано благополучно.

Згідно з п. 7.2.8. ПРАПІУ, після усунення несправності ПС допущене до експлуатації.

7.20. 24.09.2013, о 21.05, при виконанні рейсу LH2546 Мюнхен – Бориспіль на літаку А-321 D-AIRL, АК «Lufthansa» (Німеччина), під час заходження на посадку на ЗПС 36П на висоті 250 метрів відбулося зіткнення ПС з птахом. Під час післяпольотного огляду ПС були виявлені сліди зіткнення ПС з птахом (кров на носовому обтікачі справа). Пошкоджень ПС не виявлено.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ, комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія)

7.21. 27.09.2013, о 19.00, при виконанні рейсу UTA795 Внуково-Одеса, на літаку В-737 VP-BXQ, АК «ЮТейр» (РФ), під час посадки ПС при переміщенні ручки реверсу двигуна №2 не відбулося відкриття стулок реверсу. Під час огляду літака було відкрито пункт MTL 78-01 «Thrust reverser system» та виконано технічні процедури згідно з MTL 78-01. Літак було допущено до перельоту на базу ТО без пасажирів.

Розслідування інциденту проводить авіаційна влада РФ.

8. ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ

8.1. До уваги фахівців з авіаційної діяльності: з 28 жовтня по 9 листопада в Інституті післядипломного навчання НАУ будуть проводитись курси базової підготовки державних інспекторів за напрямком «Розслідування авіаційних подій та інцидентів».

8.2. НБРЦА звертається до всіх експлуатантів з проханням щомісячно та щоквартально надавати до НБРЦА інформацію про обсяги нальоту за типами ПС та інформацію про стан безпеки польотів в авіакомпанії з метою точної оцінки стану безпеки польотів в Україні. Просимо також зазначати правильні та актуальні реквізити авіакомпанії (телефони, факс, e-mail).

8.3. З метою допущення до проведення розслідування авіаційних подій та інцидентів фахівців суб'єктів авіаційної діяльності, просимо суб'єктів авіаційної діяльності, які ще не надавали інформацію про проходження спеціальної підготовки своїх фахівців за програмою «Розслідування авіаційних подій та інцидентів» надати таку інформацію з зазначенням ПІБ фахівців, номерів сертифікатів та дати їх видачі у довільній формі та направити до НБРЦА електронною адресою: nbiaica@gmail.com або факсом (044) 351-43-33.

9. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

9.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), підприємств (органів) ОПР, навчальних закладів, розробникам та виробникам авіаційної техніки:

9.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

9.1.2. Рекомендації з безпеки польотів, що зазначені в цьому бюлетені, в частині, що стосується взяти до виконання в своїх компаніях, підприємствах, організаціях та службах. Про виконання заходів з попередження авіаційних подій надати інформацію до НБРЦА.

9.1.3. Для оцінки аналізу тенденції рівня безпеки польотів надати до НБРЦА дані щодо нальоту за типами ПС, що експлуатуються в компаніях за вересень та 3 квартал поточного року.

9.2. Державіаслужбі України:

9.2.1. За рекомендаціями, що зазначені у цьому Бюлетені та рекомендаціями комісії з розслідувань розробити відповідні заходи щодо забезпечення безпеки польотів та попередження АП.

9.2.2. Продовжити надання роз'яснень та впровадження заходів щодо стимулювання суб'єктів авіаційної діяльності своєчасно надавати до НБРЦА первинні повідомлення, донесення та сповіщення про події, що впливають чи потенційно можуть впливати на безпеку польотів, та іншу інформацію, що запитується в межах компетенції НБРЦА.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

тел. (044) 351 43 13

факс. (044) 351 43 33

e-mail: nbiaica@gmail.com