



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

Сектор аналізу та попередження
авіаційних подій

18.04.2016 № 3.2.14-56

Державіаслужбі України,
Суб'єктам авіаційної
діяльності

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у березні 2016 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Березень 2016 року	2016 рік ¹	2015 рік ¹	Загинуло		Травмовано	
					2016 рік	2015 рік	2016 рік	2015 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти	1	3					
1.4	Інциденти	2	5	7				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт та УТП							
2.1	Катастрофи							
2.2	Аварії		1					
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти							
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України							
3.1	Катастрофи							
3.2	Аварії		1					
3.3	Серйозні інциденти	1	3					
3.4	Інциденти	2	5	7				
3.5	Всього	3	9	7				

¹ станом на 1 квітня

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*			
			Березень 2016 року	2016 рік	2015 рік	Загинуло		Травмовано	
						2016 року	2015 року	2016 року	2015 року
1	Надзвичайні події								
2	Пошкодження ПС								
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А							
		СІ/Інци							
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А							
		СІ/Інци							
5	Події з ПС іноземної реєстрації			9	12				
6	Всього								

* станом на 1 квітня

За інформацією, що надійшла до НБРЦА, у березні 2016 року з комерційними повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, відбувся 1 серйозний інцидент та 2 інциденти при виконанні транспортних перевезень.

З іноземними цивільними повітряними суднами на території України авіаційних подій та інцидентів не було.

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

1.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 04.03.2016 о 19:30 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу IRA351 за маршрутом Острів Кіш – Тегеран (Іран) на літаку MD-82 UR-CHX авіакомпанії «Буковина», під час польоту за маршрутом на ешелоні FL340 в районі точки GESIP на маршруті 659, сталася розгерметизація ПС з випадінням кисневих масок. Екіпаж повідомив про аварійну ситуацію та благополучно здійснив посадку в аеропорту Ісфахан. Про тілесні ушкодження присутніх на борту не повідомлялось. На теперішній час персонал авіакомпанії виконав перевірку літака та запросив здійснити перегінний політ з Ісфахана в Тегеран для подальшого технічного обслуговування.

Розслідування серйозного інциденту проводить повноважний орган з розслідування АП Ірану.

1.2. ІНЦИДЕНТИ

1.2.1. 01.03.2016 о 08:38 (тут та далі час UTC, якщо не вказується інше) при виконанні рейсу АUI 775 за маршрутом Бориспіль – Тель-Авів на літаку В-763 UR-GEA авіакомпанії «МАУ», після зльоту сталося розтріскування правого скла в кабіні екіпажу, після чого КПС доповів про повернення на аеродром вильоту та запитав зниження до висоти FL200, по уточненим даним розгерметизації не було. Екіпаж аварійної ситуації не декларував.

Розслідування інциденту не проводиться НБРЦА.

1.2.2. 02.03.2016 о 08:02 при виконанні рейсу АUI171-IS на літаку Е-190 UR-EMB авіакомпанії «МАУ», КПС доповів про проблему з системою наддуву та прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно о 08:25.

Розслідування інциденту не проводиться НБРЦА.

2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

16.03.2016 о 17:00 (за Київським часом) при виконанні польоту за маршрутом Тернопіль-Гідропорт на літаку RV-10 UR-POLO, пілот ПС виконував політ за маршрутом, але на аеродром призначення літак не прибув, а виконав вимушену посадку поблизу н.п. Ільїнка Одеської обл. о 18:35 на пасовищі, у зв'язку з проколом пневматика колеса лівої основної опори шасі. 17.03.2016 о 06:15 даний літак вилетів з н.п. Ільїнка та о 06:20 здійснив посадку на аеродромі Гідропорт (Одеса). Інформування відповідних органів управління ПС ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використання повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідним користувачем повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось.

Таким чином було порушено вимоги Розділу 5 п. 83 «Положення про використання повітряного простору України» затвердженого Постановою КМУ від 29.03.2002 №401 (зі змінами).

Під час проведення розслідування комісія встановила, що користувач повітряного простору, який виконував політ на літаку RV-10 UR-POLO не проінформував про політ ПС RV-10 UR-POLO відповідні органи управління ПС ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використання повітряного простору України. Також під час розслідування було встановлено, що пілот ПС RV-10 UR-POLO не допущений до виконання польотів після заходу сонця (вночі).

Згідно з висновком комісії причиною порушення Правил використання повітряного простору України 16.03.2016 та 17.03.2016 стали безвідповідальні дії пілота RV-10 UR-POLO.

Фактор: людський (пілот ПС).



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:

- Порядку організації польотів ПС;
- Порядку використання повітряного простору України;
- Виконання польотів за ПВП.

29.03.2016 о 17:53 (за Київським часом) прикордонний наряд на відстані до 24 км від державного кордону (1,5 км до межі Чорнобильської зони відчуження) виявив проліт легкого вертольоту чорного кольору іноземного виробництва з курсом 185° у напрямку м. Київ на висоті до 200 м. Відстань від прикордонного наряду до вертольоту становила близько 400 м. Інформації про виконання польотів у зоні з особливим режимом використання повітряного простору на цій ділянці від експлуатантів повітряних суден не надходило. О 17:55-18:30 за інформацією оперативного чергового командного центру ПС ЗСУ (м. Вінниця) радіотехнічними підрозділами ПС ЗСУ встановлювався радіолокаційний контакт з ціллю-порушником, що здійснював політ в напрямку м. Бориспіль. В районі с. Проліски Бориспільського району (12 км від м. Бориспіль) радіолокаційний контакт було втрачено. За обліком Державіаслужби України у с. Проліски Бориспільського району перебуває злітно-посадковий майданчик «Проліски», що належить ВАТ «Дніпронафтопродукт» (сертифікат дійсний до 27.04.2016). О 18:05-19:15 з метою перехоплення виявленої цілі-порушника здійснено виліт винищувача Міг-29 з аеродрому «Васильків». Наземна пошукова група від ЗСУ в ангарі на території ВАТ «Дніпронафтопродукт» виявила вертоліт Bell 407 UR-VAL (синього кольору) та вертоліт ALOUETTE-3.

Розслідування ППВППУ проводить Національне бюро.

3. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ВЖЕ ЗАВЕРШЕНО

3.1. АВАРІЇ

3.1.1. 21.01.2016 08:35 при виконанні навчально-тренувального польоту, в межах аеродрому Кременчук (В. Кохнівка), по відпрацюванню навичок з виконання злету, зависання, переміщення, розворотів під час зависання та посадки на вертольоті Мі-2 UR-MSV, який належить ПАТ «Мотор Січ», експлуатант Кременчуцький ЛК НАУ, після зльоту та початку розгону вертольоту з набором висоти для перельоту на вертольотний майданчик, на висоті приблизно 10 метрів та на швидкості близько 20 км/год, вертоліт потрапив у сніговий вихор. Втративши візуальний контакт з землею пілот-інструктор прийняв спробу перевести РШГ в верхнє положення з метою збільшення висоти польоту, але відчув сильний опір з тенденцією переміщення РШГ вниз. Відчувши сильні навантаження на РШГ та у відсутності візуального контакту з землею пілот-інструктор прийняв рішення про виконання вимушеної посадки. Під час посадки на глибокий сніг, з невеликою поступовою швидкістю, сталося нерівномірне провалювання основних коліс шасі в сніг, через що вертоліт накренився вправо, почав чіпляти лопатями НГ за сніг та повністю перекинувся на правий бік. Після перекидання вертольоту, лопаті НГ почали руйнуватися, а вертоліт розвертався на правому боці проти часової стрілки. В процесі розвороту пілот-інструктор зупинив важелями «стоп-кранів» двигуни, перекрив пожежні крани та знеструмив вертоліт. Після повної зупинки пілот-інструктор та пілот-курсант покинули вертоліт. Внаслідок аварії ніхто не постраждав.

Проаналізувавши пояснювальні записки екіпажу та інших осіб які мали інформацію стосовно події, документи з підготовки екіпажу до польотів, технічну документацію на вертоліт, дані дослідження ПММ, матеріали по дослідженню працездатності гідравлічної системи вертольоту та її агрегатів, вплив зовнішнього середовища та людського фактору на виникнення події, комісія з розслідування прийшла до висновку:

- пілот-інструктор та курсант пройшли первинну та передпольотну підготовку в повному обсязі, зауважень при проходженні медичного контролю не було;
- пілот-інструктор мав діюче свідоцтво, пройшов відповідні тренування та мав всі повноваження на виконання даного польотного завдання;
- комісія не встановила, за період експлуатації вертольоту Мі-2 UR-MSV, будь-яких письмових підтверджень відмови гідравлічної системи, що були занесені до бортового журналу;
- на час виникнення аварії вертоліт був справний та технічно підготовлений до польоту, всі форми періодичного ТО виконувались своєчасно;
- згідно даних багаторазових випробувань зразків ПММ взятих на аналіз з паливного баку, масляної та гідравлічної систем вертольоту, зразки ПММ відповідають відповідним сертифікатам якості;
- в ході дослідження агрегатів гідросистеми вертольоту, встановлено, що агрегати знаходяться в справному, працездатному стані та дефектів не мають.

Враховуючи відсутність на даному типі вертольоту засобів об'єктивного контролю за параметрами польоту та параметрами роботи двигуна, комісія прийшла до висновку, що авіаційна подія, сталася найбільш вірогідно, через втрату екіпажем просторового положення вертольоту під час раптового попадання його в сніговий вихор та різке переміщення важеля «ШАГ-ГАЗ» до гори, що призвело до перевантаження НГ та втрати ним обертів, зниженню вертольоту з подальшим його зіткненням з землею, перевертанням на правий бік та руйнуванням.

До факторів, що сприяли виникненню даної аварійної ситуації, найбільш вірогідно, слід віднести:

- прийняття пілотом-інструктором рішення на виконання маневру переміщення над снігом в зоні впливу повітряної подушки (на висоті до 10 метрів);
- відсутність чіткої взаємодії між членами екіпажу за умови потрапляння в особливу ситуацію;
- швидкоплинність виникнення та розвитку аварійної ситуації, при відсутності візуального контакту з землею та втратою екіпажем контролю просторового положення вертольоту.

Згідно з висновком комісії з розслідування, найбільш вірогідною причиною аварії, стала втрата екіпажем контролю за просторовим положенням вертольоту через раптове попадання вертольоту в зону снігового вихору та перевантаження НГ, при спробі збільшення висоти польоту, що призвело до зниження вертольоту та зіткнення його з землею.

Фактор: людський (екіпаж)



Рекомендації:

Кременчуцькому ЛК НАУ:

- Командно-керуючому складу:
 - провести заняття з льотно-інструкторським складом на тему: «Роль і рівень відповідальності інструктора у процесі льотного навчання», повторно вивчити «Технологію роботи і взаємодії навчального екіпажу при злетах та посадках в умовах снігового вихору»;
 - з льотно-інструкторським та курсантським складом повторно вивчити розділ 4.9.1. КЛЕ Мі-2 «Особливості польотів на заповоршених, піщаних та засніжених майданчиках»;
 - провести тренування з льотно-інструкторським складом по діям у випадку відмови гідросистеми під час злету, переміщення та посадки.
- Аеродромній службі:
 - демонтувати огорожу та ворота на майданчику для ТО вертольотів Мі-2;
 - поновити знаки на стартових квадратах для навчально-тренувальних польотів;
 - своєчасно та в повному обсязі готувати льотне поле до

виконання навчально-тренувальних польотів.

- Службі ОПР:
 - внести зміни до «Інструкції з виконання польотів на аеродромі В.Кохнівка» у розділ «Виконання польотів» переміщення і підльоти на старт для виконання польотів;
 - провести повторне вивчення дій у випадку авіаційної події.
- АТБ провести разовий огляд гідросистем вертольотів Мі-2, які мають льотну придатність.
- Службі АІРЕО перевірити якість зв'язку на вертольотах Мі-2, замінити або придбати якісні гарнітури.

3.2. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

3.2.1 15.01.2016 о 05:23 при виконанні рейсу PS034 за маршрутом Львів-Бориспіль на літаку B737-800 UR-PSC авіакомпанії «МАУ», після зльоту на етапі початкового набору висоти, пасажирів відчували їдкий запах. КПС дав завдання кабінному екіпажу перевірити пасажирський салон на наявність диму чи вогню. Після огляду пасажирського салону, старший бортпровідник доповів, що джерело диму та вогню знайдено не було, але в салоні зберігається їдкий запах пластику. Після отримання даної інформації КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку було виконано благополучно, аварійної ситуації оголошено не було.

Під час проведення розслідування, з огляду на статистику подій з появою диму і запаху диму, або парів технічних рідин, а також особливості конструкції системи кондиціонування літаків B-737NG комісією були розглянуті наступні версії появи стороннього запаху:

- потрапляння масла в систему кондиціонування з масляної системи двигуна в контури відбору повітря (через 5-у і 9-у ступені компресора високого тиску (КВД));
- потрапляння стороннього предмета в зовнішній або внутрішній контури двигуна з подальшими наслідками для роботи системи кондиціонування;
- потрапляння гідравлічної рідини в систему кондиціонування, за умови перевищення рівня рідини в резервуарах системи, а також можливість потрапляння рідини в систему кондиціонування;
- причини потрапляння стороннього запаху саме в пасажирську кабіну, а не в кабіну пілотів.

Під час проведення розслідування комісія з розслідування зробила висновки про таке:

- Члени льотного екіпажу мали ліцензію та були кваліфіковані для виконання польоту відповідно до діючих вимог Державної авіаційної адміністрації і Міністерства інфраструктури України;
- ПС було сертифіковано, обладнане і пройшло ТО відповідно до вимог Державної авіаційної адміністрації і Міністерства інфраструктури України;
- ПС мало льотну придатність при відправленні в рейс;

- Вивчення записів по ТО не виявило яких-небудь свідчень, про конструктивні, експлуатаційні або механічні відхилення, які могли б сприяти інциденту;
- Екіпаж отримав інформацію про появу сильного стороннього запаху в пасажирському салоні на висоті 4500-5000 футів при виконанні набору висоти;
- Екіпажу не було відоме джерело появи сильного стороннього запаху в пасажирському салоні;
- Досягнувши висоти 8000 футів, екіпаж доповів диспетчеру про необхідність повернення на аеродром вильоту через ймовірність наявності диму, і, в зв'язку з цим, запросив зниження і посадку на ЗПС «13»;
- Екіпаж у процесі польоту не виконував дій передбачених контрольним переліком QRH Non Normal Check List “Smoke, Fire or Fumes”, в разі виникнення в польоті події з появою диму, вогню або випарів;
- Протягом усього польоту всі системи літака працювали справно, сигналізація про наявність пожежі або диму на ПС не спрацьовувала;
- Аварійна ситуація екіпажем не декларувалася;
- Метеорологічні умови в аеропорту вильоту не перешкоджали поверненню літака на аеродром вильоту;
- Посадка літака була виконана на аеродром вильоту, на смугу «13» без відхилень;
- Після виконання посадки екіпаж на запит диспетчера повідомив про підозру, що у вантажному відсіку номер один був дим і дим був з запахом пластика;
- Висадка пасажирів проводилася в штатному режимі;
- Після виконання робіт з виявлення джерела появи в польоті запаху диму технічний персонал авіакомпанії виявив надходження в салон літака з правої системи кондиціонування невизначеного запаху під час роботи правого двигуна на режимі вище земного малого газу;
- Сторонній запах у салон літака надходив від правого двигуна через відбір повітря в пневматичну систему і далі систему кондиціонування ПС;
- Сторонній запах у пасажирському салоні літака, ймовірно, утворився в результаті термічної деструкції полімерного матеріалу і потрапив у внутрішній контур правого двигуна;
- При огляді лівого і правого двигунів, а також правої і лівої систем кондиціонування сторонніх предметів в тракті двигунів і систем кондиціонування виявлено не було;
- При виконанні наступних польотів сторонні запахи та дим були відсутні.

Комісія з розслідування серйозного інциденту встановила, що:

- Найбільш ймовірною причиною виникнення стороннього запаху в пасажирському салоні ПС Боїнг 737-800 UR-PSC після зльоту з аеропорту Львова є потрапляння стороннього предмету у внутрішній контур працюючого двигуна №2, ймовірно з полімерного матеріалу з його подальшим випаровуванням або згорянням з виділенням токсичних речовин.

- В результаті руйнування полімерного матеріалу під впливом термічної деструкції пари або дим потрапив в пневматичну систему літака далі систему кондиціонування і в пасажирський салон ПС.

Фактор: не встановлений



Рекомендації:

АК «МАУ»:

- Звернути увагу на підготовку екіпажів в частині, що стосується дотримання та виконання вимог експлуатаційної документації при відпрацюванні позаштатних ситуацій на борту ПС.

Міжнародному аеропорту «Львів» імені Данила Галицького:

- У співпраці з Державіаслужбою України внести до регулюючих вимог експлуатанта аеродрому доповнення, що стосуються ризиків, пов'язаних з виявленням і попередженням появи сторонніх предметів на території аеродрому.

Державіаслужбі України:

- При виконанні планових інспекторських перевірок експлуатантів ПС на маршруті звертати увагу на виконання екіпажами ПС контрольних переліків.

3.3. ІНЦИДЕНТИ

3.3.1. 14.05.2015 о 11:28 при виконанні рейсу UDN-507 за маршрутом Дніпропетровськ-Стамбул на літаку Embraer-145LR UR-DNT ПАТ «АК «Дніпроавіа», після посадки на аеродромі призначення, звільнення ЗПС 05 та зарулювання на МС, КПС виявив руйнування та відшарування наварного шару пневматика на правій опорі шасі, колеса №3 та сліди течі гідравлічної рідини на місці стоянки біля правої опори шасі. Внаслідок руйнування пневматика фрагментами гуми, було пошкоджено трубопровід підводу гідравлічної рідини до циліндру прибирання-випуску правої опори шасі, дві лопатки вентилятора та 5 пакетів вхідного спрямляючого апарату.

За результатами аналізу записів FDR: руління, політ, посадка виконані без перевищення експлуатаційних обмежень, відхилень у техніці пілотування та роботі АТ не виявлено.

Після приземлення і початку гальмування тиск гідрорідини в системі гальма №3 нижче ніж гальма №1, підвищується вібрація правого двигуна.

По інформації СМС (бортового комп'ютера) відхилень в роботі АТ не виявлено.

За результатами комплексного аналізу записів FDR попередніх польотів за травень 2015р. (35 польотів) зареєстровано 4 зауваження, але такі, що не впливають на роботу АТ. Руління, зліти, посадки виконані без перевищення експлуатаційних обмежень, відхилень у техніці пілотування не виявлено.

Згідно з висновком комісії з розслідування, на підставі аналізу результатів дослідження шини, причиною інциденту стало руйнування протектору авіаційної шини колеса №3 на правій опорі шасі ймовірно через поріз стороннім гострим предметом.

Фактор: середовище.



Рекомендації:

ПАТ «АК «Дніпроавіа»:

- Обставини та причини інциденту вивчити з льотним та інженерно-технічним складом;
- Посилити контроль стану пневматиків з боку членів екіпажу протягом виконання PFI (AA+BD);
- Керівництву авіакомпанії розглянути доцільність використання авіа шин після капітального ремонту з партійним номером DR31216T.

3.4. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.4.1. 07.02.2016 о 11:58 (за Київським часом) оперативний черговий в/ч А0796 візуально спостерігав політ легкомоторного літака біло-синього кольору не визначеного типу. О 12:02 пост візуального спостереження, черговий ПВС, візуально спостерігав на висоті до 100 метрів легкомоторний літак білого кольору, який здійснював політ над аеродромом Рівне з курсом 90°. О 12:08 рішенням старшого оперативного чергового в/ч А2556 оголошено сигнал «Режим». О 12:13 від оперативного чергового підрозділу Рівне отримано інформацію про візуальну посадку легкомоторного літака білого кольору на аеродромі Рівне. О 12:39 від оперативного чергового підрозділу Рівне отримано нову інформацію про візуальне спостереження повторного вильоту легкомоторного літака білого кольору з аеродрому Рівне та його посадку о 12:47 на аеродромі Рівне. О 13:45 рішенням старшого оперативного чергового в/ч А2556 сигнал «Режим» знято та доведено до органів ОНР. В ході проведеної бесіди з орендаром ангару, який знаходиться на території аеродрому Рівне, стало відомо про те, що здійснювався політ літака ТБ-10 «Соката», біло-синього кольору без реєстраційних знаків. Інформування відповідних органів управління ПС ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використання повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідним користувачем повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось.

Таким чином було порушено вимоги Розділу 5 п. 83 «Положення про використання повітряного простору України» затвердженого Постановою КМУ від 29.03.2002 №401 (зі змінами).

Під час проведення розслідування комісією було встановлено, що причиною порушення порядку використання повітряного простору України стало ігнорування, власником – пілотом, правил польотів, щодо використання ПС, яке

не зареєстроване в Україні, інформації про регламент роботи аеродрому Рівне та низька особиста дисципліна.

Водночас в ході розслідування встановлено, що ТО ПС «Соката» ТБ-10 SP-DRA, по заміні гальмівних колодок, виконувалась персоналом, який не має відповідного допуску до обслуговування даного типу ПС.

Фактор: людський.



Рекомендації:

Власнику літака, КПС:

- Неухильно дотримуватися вимог «Положення про використання повітряного простору України» затвердженого Постановою КМУ від 29.03.2002 №401 (зі змінами), Правил використання повітряного простору України, інформації заявленій в Інструкції з виконання польотів, АПП України, інших авіаційних правил та поточної аеронавігаційної інформації.

Власнику ПС:

- До виконання робіт з ТО залучати персонал відповідної кваліфікації за умов наявності у нього допуску до обслуговування даного типу ПС.

Керівництву ОКП «МА Рівне»:

- Провести на аеродромі заходи, щодо унеможливлення самостійного руління ПС по робочій площі аеродрому у період, коли аеродром відповідно до регламенту не працює.

Державіаслужбі України:

- Вжити заходи відповідно до «Положення про використання повітряного простору України» затвердженого Постановою КМУ від 29.03.2002 №401 (зі змінами), розділ 8 пункт 118 підпункт 7, особи з вини яких допущено порушення несуть відповідальність згідно із законодавством.
- З метою недопущення зниження рівня авіаційної безпеки та безпеки польотів, звернутися до Рівненської обласної адміністрації, щодо дій ВАТ «Універсал-Авіа» у питаннях передачі в оренду, продажу будівель, земельних ділянок своєї частки без узгодження з адміністрацією «Міжнародний аеропорт Рівне».

3.4.2. 23.02.2016 о 14:57 (за Київським часом) спостерігач в/ч А4606 візуально помітив політ літака, який кружляв на відстані до 4 км від н.п. Первомайськ, Миколаївської обл. Політ здійснювався на висоті до 50 м, о 16:00 пілот виконав посадку в полі поблизу н.п. Зелені Кошари та був затриманий виїзною командою в/ч А2183. Літак Z-35 жовтого кольору розпізнавальних знаків

не має, заявку на використання повітряного простору, інформацію про виліт та посадку ПС Z-35 в органи управління ПС ЗСУ та Одеський РДЦ пілот не надавав.

Таким чином було порушено вимоги статті 83, пунктів 1, 7 статті 118 «Положення про використання повітряного простору України» затвердженого Постановою КМУ від 29.03.2002 №401 (зі змінами).

Під час проведення розслідування комісія виявила наступні недоліки:

- ПС Z-35, на якому здійснювався політ не внесений до Державного реєстру цивільних ПС України;
- Користувач повітряного простору має свідоцтво пілота надлегкого повітряного судна, термін дії якого закінчився 19.06.2004 року;
- Користувачем повітряного простору, який виконував політ на літаку Z-35 було порушено вимоги:
 - Статті 39 Повітряного кодексу України «Реєстрація цивільних повітряних суден», та пункту 5.1 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України 16.11.2012р. за №1926/22238, оскільки аматорське повітряне судно не внесено до Державного реєстру цивільних повітряних суден України.
 - Статті 44 Повітряного кодексу України «Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна», оскільки власник повітряного судна не має дозволу на виконання польотів з метою засвідчення льотної придатності.
 - Пунктів 56 та 83 Положення про використання повітряного простору України затвердженого Постановою КМУ від 29.03.2002 №401 (зі змінами), оскільки користувачем не було проінформовано про політ ПС Z-35 відповідні органи управління ПС ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України.

Під час розслідування даного порушення комісія не отримала належної інформації щодо повітряного судна, його власника, пілота та його поясень, технічної та супроводжувальної документації на ПС, охорони ЗПМ.

Фактор: людський.



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 ПС та отримання необхідних бортових документів з метою експлуатації ПС;
- Отримання необхідної фахової підготовки та свідоцтва льотного персоналу;
- Порядку організації польотів ПС;
- Порядку використання повітряного простору України.

□ **Державіаслужбі України:**

- Провести заходи, щодо контролю за незареєстрованим ПС Z-35 та неможливості його подальшої експлуатації.

УЧАСТЬ НАЦІОНАЛЬНОГО БЮРО У РОЗСЛІДУВАННЯХ ЗА МЕЖАМИ УКРАЇНИ

4. КАТАСТРОФА

09.03.2016 о 03:05 при виконанні вантажного рейсу за маршрутом Кокс-Базар – Джессор (Бангладеш) на літаку Ан-26Б S2-AGZ експлуатант «True aviation LTD», власник літака МААК «УРГА». За інформацією отриманою від МААК «УРГА» та авіаційних властей республіки Бангладеш, після зльоту з а/п Кокс-Базар на літаку сталася відмова лівого двигуна. Екіпажем було зроблено спробу здійснити посадку на аеродромі вильоту, але за невідомих причин заходження на посадку не вдалося. Екіпаж прийняв рішення про відхід на друге коло. Під час виконання цього маневру сталося зіткнення ПС з водною поверхнею на відстані приблизно 3 км від ЗПС. Внаслідок авіаційної події, штурман ПС отримав важкі травми, а решта екіпажу загинули.

Розслідування авіаційної події проводиться авіаційними властями республіки Бангладеш, за участі уповноваженого представника та його радників від України (Національне бюро). На момент публікації бюлетеня, у лабораторії НАУ проводяться роботи по зчитуванню та аналізу інформації, отриманої з ЗОК у присутності членів комісії з республіки Бангладеш та фахівців Національного бюро.

5. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

5.1.1. Інформаційний бюлетень довести до авіаційного персоналу.

5.1.2. 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 з попередження авіаційних подій надати інформацію до НБРЦА у відповідності до положень Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Doc 9756 ч.4.

Заступник директора

М.Г. Машаровський

НБРЦА
www.nbaai.gov.ua
тел. (044) 351 43 13 тел/факс. (044) 351 43 38
e-mail: info@nbaai.gov.ua