



**ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
АДМІНІСТРАЦІЯ**

Управління незалежного
розслідування авіаційних подій

20.11.2010 № 24.2-116

Інформаційний бюлетень
про стан БП у жовтні 2010 року

**Керівникам експлуатантів,
підприємств ЦА України**

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у жовтні 2010 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Жов- тень 2010 року	2010 рік*	2009 рік*	Загинуло		Травмовано	
					2010 рік	2009 рік	2010 рік	2009 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти	1	3	6				
1.4	Інциденти	4	81	77				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт							
2.1	Катастрофи		1	2		4		
2.2	Аварії		4	1			5	1
2.3	Серйозні інциденти		1					
2.4	Інциденти							
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України**							
3.1	Катастрофи		1	2	2	4		
3.2	Аварії		4	1			5	1
3.3	Серйозні інциденти	1	4	6				
3.4	Інциденти	4	81	77				
3.5	Всього	5	90	86	2	4	5	1

* станом на 1 листопада

** крім приватних ПС

Загальні кількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, подій з іноземними ПС, що сталися в Україні та подій з приватними ПС

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Жов- тень 2010 року	2010 рік*	2009 рік*	Загинуло		Травмовано	
					2010 року	2009 року	2010 року	2009 року
1	Надзвичайні події		3	1			1	
2	Пошкодження ПС		6	10				
3	Події з приватними ПС внесеними до державного реєстру	АП/НП	1	2	1	4	2	
		Інц	1	4				
3	Події з приватними ПС не внесеними до державного реєстру	АП/НП	1	3	2	3	1	3
		Інц/ІПС		1				
4	Події з іноземними ПС	3	37	43	1			

* станом на 1 листопада

У жовтні 2010 року з повітряними суднами, що внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України сталися: 2 серйозні інциденти, один з яких з приватним ПС та 4 інциденти, три з яких відбулися з причини зіткнення літаків з птахами.

За вказаний період сталася одна катастрофа літака саморобної конструкції, внаслідок якої одна людина загинула (пілот).

При експлуатації іноземних ПС на території України відбулося 3 інциденти.

1. СЕРЬОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

1.1. 23.10.2010 о 08.42 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) у межах диспетчерської зони (CTR) аеродрому Маріуполь стався зліт двох літаків Ан-2 UR-02257 та UR-40364, що належать приватним особам без попередньої заявки на використання повітряного простору та радіозв'язку з органами ОПР. Політ виконувався вдень у простих метеорологічних умовах з колишньої магістральної РД, яка на даний час знаходиться за межами аеродрому Маріуполь. О 09.50 літаки виконали посадку на майданчику в селі Тополине, Запорізької області.

Внаслідок серйозного інциденту ніхто з членів екіпажу не постраждав, літаки ушкоджень не зазнали.

Доставка літаків до нового місця базування, у зв'язку зі зміною власника, початково планувалася наземним транспортом. Але у зв'язку з погодними умовами які призвели до розмокання ґрунту та не давали можливість під'їзду автокрану до ПС було прийнято рішення про відбуксирування 3-х ПС Ан-2 UR-33003, UR-02257 та UR-40364 на колишню магістральну РД, яка в даний час знаходиться за огорожею аеродрому Маріуполь.

22.10.2010 о 13.00 виконало зліт ПС Ан-2 UR-33003 та о 14.08 здійснило посадку на площадку в селі Тополине, Запорізької області.

23.10.2010 виконали зліт ще два літаки Ан-2 UR-02257 та UR-40364, які здійснили посадку на майданчику в селі Тополине, Запорізької області. Літак Ан-2 UR-02257 пілотував екіпаж у складі КПС та другого пілота. Літак Ан-2 UR-02257 пілотував КПС Еверт С.В. без другого пілота у складі екіпажу.

В ході розслідування комісією встановлено, що літак Ан-2 UR-02257 виключено з держаного реєстру цивільних повітряних суден України 30.04.2009. Термін дії сертифікатів льотної придатності літаків Ан-2 UR-40364 та UR-33003 закінчився 20.05 2009 року. Доказової документації про проведення будь-якого технічного обслуговування на літаках Ан-2 UR-33003, UR-02257 та UR-40364 комісії не надано. У двох КПС та 2-го пілота закінчився термін дії свідоцтва пілота. КПС не мають допуску до позатрасових польотів з правом підбору посадкових майданчиків з повітря. КПС і 2-й пілот не мають чинних медичних сертифікатів, не проходили КПК та тренажерну підготовку.

Розслідування проводить комісія Державіаадміністрації.

Згідно з попередніми висновками комісії з розслідування, причиною серйозного інциденту є політ літаків у контрольованому повітряному просторі без дозволу органів ОПР на непідготовлених літаках, непідготовленими екіпажами у неповному складі через недисциплінованість екіпажів та КРС.

Фактор: екіпаж, командно-керівний склад (КРС).

Рекомендації:

- керівництву аеропорту Маріуполь прийняти заходи щодо попередженню несанкціонованих вильотів ПС які залишилися на аеродромі Маріуполь.

- управлінням інспекції та авіаційної безпеки Державіаадміністрації провести ревізію ПС, що зберігаються на аеродромах, ЗПМ та майданчиках АХР та вжити заходи щодо недопущення несанкціонованих вильотів ПС.

1.2. 29.10.2010 о 13.15 при виконанні чартерного транспортного польоту рейсом UCR 9511 за маршрутом Жуляни-Харків на літаку Як-40 UR-RLZ BAT «Авіакомпанія «Аеро-Чартер» під час здійснення посадки у візуальних метеорологічних умовах по системі ILS на ЗПС-08 повітряне судно викотилося за межі ЗПС на ґрунтову частину кінцевої смуги безпеки на відстань 100 метрів від торця ЗПС. На борту літака перебувало 4 члена екіпажу, 1 службовий пасажир (авіатехнік) та 6 пасажирів.

Внаслідок серйозного інциденту ніхто з пасажирів та членів екіпажу не постраждали. Повітряне судно ушкоджень не отримало.

Політ виконувався у складі екіпажу: КПС, 2-й пілот та бортінженер. До складу екіпажу був включений 2-й пілот з недостатнім досвідом, що не суперечило вимогам КВП авіакомпанії.

Після входу літака в повітряний простір ТМА Харків диспетчер проінформував екіпаж про значення вітру на ЗПС, який складав 230° 5 м/с пориви 6 м/с для ЗПС-08 та запитав про відповідність параметрів вітру для екіпажу. Екіпаж доповів, що такий вітер йому підходить.

О 13:08 диспетчер видав дозвіл на заходження на посадку за системою ILS на ЗПС-08, а о 13:13 видав дозвіл на виконання посадки.

О 13:15 диспетчер АДВ оголосив сигнал «ТРИВОГА» через викочування літака за межі ЗПС.

Під час прольоту ДПРМ 2-й пілот доповів командиріу ПС про велику швидкість польоту і значно вищу висоту польоту та запропонував виконати вихід на друге коло. Командир ПС прийняв рішення захід продовжити. Своє рішення командир ПС пояснив тим, що параметри польоту не були позамежними. За даними наземних ЗОК літак пройшов: ДПРМ на висоті 2000 футів на швидкості 330 км/год (розрахована $V_{пр.}=305$ км/год); БПРМ на висоті 900 футів на швидкості 330 км/год (розрахована $V_{пр.}=305$ км/год). У зв'язку з тим, що ПС знаходилось значно вище глісади, на ділянці між ДПРМ і БПРМ вертикальна швидкість зниження досягала 11 м/с.

На висоті 100 метрів бортінженер зробив доповідь «Оценка» та повідомив командира ПС про високу швидкість і запропонував виконати вихід на друге коло. Командир ПС прийняв рішення про виконання посадки.

Згідно з даними наземних ЗОК та штурманського розрахунку шляхова швидкість літака під час перетину порога ЗПС становила близько 300 км/год, а приладова швидкість близько 280 км/год, що на 70-80 км/год перевищувало встановлені обмеження згідно з КЛЕ літака Як-40.

Розслідування серйозного інциденту проводить Державіаадміністрація.

Згідно з попередніми висновками, причиною серйозного інциденту, викочування за межі ЗПС під час виконання посадки, стали неправильні дії екіпажу на етапі заходження на посадку та помилкове рішення командира ПС щодо виконання посадки на етапі оцінювання можливості продовження заходження, що призвело до приземлення літака на швидкості, яка значно перевищувала обмеження встановлені КЛЕ.

Виникненню серйозного інциденту сприяли неефективні дії командира ПС при використанні ресурсів повітряного судна (реверс, гальмівна система).

Фактор: людський фактор (екіпаж).

Рекомендації:

- обставини та причини серйозного інциденту вивчити з льотним і диспетчерським складом;
- керівнику авіакомпанії «Аеро-Чартер»:
 - КВП авіакомпанії привести у відповідність до вимог чинних керівних документів;
 - вжити додаткових заходів щодо реалізації вимог програми моніторингу польотних даних. По кожному випадку виявлених відхилень проводити розбори з кожним членом екіпажу;
 - організувати підготовку пілотів авіакомпанії за програмою правил і фразеології радіообміну англійською мовою;
 - організувати додаткову тренажерну підготовку для льотного складу авіакомпанії за програмою виконання посадки в умовах попутного вітру;

- організувати додаткову підготовку та тестування льотного складу стосовно умінь приймати рішення про продовження виконання заходження та посадки в умовах, коли параметри польоту (швидкість, висота, конфігурація тощо) не відповідають вимогам КЛЕ;

- організувати спеціальні розбори щодо культури безпеки в авіакомпанії, вимагати від кожного члена екіпажу суворого дотримання вимог стандартних процедур виконання польотів на всіх етапах польоту;

- керівникам авіакомпаній:

- переглянути ефективність програм моніторингу польотних даних в своїх компаніях, кількість та прийнятність відхилень, що виявляються. При необхідності внести зміни та доповнення до програм, переглянути фахову підготовку фахівців об'єктивного контролю;

- вжити заходи щодо ефективного функціонування систем обов'язкових та добровільних сповіщень про події, що впливають на безпеку польотів. Документально задекларувати та довести до всього особового складу компаній, що відповідно до вимог наказу Мінтрансв'язку від 19.03.2009 № 295 єдиною метою збору інформації, у тому числі за системами обов'язкових і добровільних сповіщень, моніторингу польотних даних, є запобігання АП та інцидентів. Дані, отримані в ході інформаційного забезпечення систем управління безпекою польотів не можуть бути використані для встановлення будь-якої вини або відповідальності;

- персонально організувати перевірку наявності та дієздатності в своїх компаніях систем управління безпекою польотів та в разі потреби вжити відповідних заходів;

- організувати та провести окреме заняття, з документальним оформленням, за темами «Льотна експлуатація носіїв польотної інформації ПС» всіх типів літаків які експлуатуються в авіакомпанії та «Дії членів екіпажу при виникненні АП та інцидентів»;

- регіональній інспекції управління інспекції протягом місяця виконати перевірку організації моніторингу польотних даних в авіакомпаніях своїх регіонів.

2. ІНЦИДЕНТИ

2.1. 13.10.2010 о 12:46 при виконанні рейсу AEW 262 за маршрутом Стамбул-Бориспіль на літаку A-320 UR-DAD авіакомпанії «Донбасаеро», після зльоту на висоті 200 футів сталося зіткнення літака з крупним птахом. Зміни параметрів роботи двигунів і систем повітряного судна не було. На висоті 2000 футів та швидкості 270 вузлів екіпаж почув шум та виявив, що показання швидкості на PFD лівого і правого пілота відрізняються на 10 вузлів. Після переходу PFD правого пілота на резервне джерело живлення, показання швидкості відновилися. Командир прийняв рішення про продовження польоту до аеродрому призначення.

Після посадки в аеропорту Бориспіль, під час післяпольотного огляду літака екіпаж виявив деформацію матеріалу обтічника радіолокатора зі слідами зіткнення з птахом.

Згідно з висновками комісії, інцидент стався через зіткнення літака з крупним птахом на висоті 200 футів (60 метрів) під час зльоту в аеропорту Стамбул.

Фактор: середовище (орнітологія)

Рекомендації:

- матеріали розслідування вивчити з льотним та інженерно-технічним складом;

- з льотним складом повторно вивчити рекомендації розділу 4.6 РООП ГА-89 «Действия экипажа при полетах в сложной орнитологической обстановке» та пункту 8.1.12 «Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки» НПП ГА-85.

2.2. 20.10.2010 о 20:37 при виконанні рейсу UDN 007 за маршрутом Бориспіль-Дніпропетровськ на літаку B-737-400 UR-KIV авіакомпанії «Дніпроавіа», під час заходження на посадку екіпаж виявив відсутність індикації курсу на дисплеях командира ПС і 2-го пілота. Враховуючи складні погодні умови командир ПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту Бориспіль.

В ході розслідування, комісією була виявлена відмова системи VHF/NAV system # 1 (системи 1 заходу на посадку ILS/VOR). Причиною відмови системи VHF/NAV system # 1 стала відмова приймача VHF/NAV UNIT # 1, p/n 822-0761-001, s/n 1157, після заміни якого працездатність даної системи відновилась.

Комісія дійшла до висновку, що під час заходження на посадку в аеропорту Дніпропетровськ індикація курсу була відсутня тільки на приладах КПС, що було підтверджено в ході наземної перевірки і було наслідком відмови приймача VHF/NAV system # 1. При виникненні відмови екіпаж не використав в повній мірі наявних ресурсів кабіни :

- не перевіряв наявності індикації курсу при інших положеннях перемикача VHF NAV (BOTH 1 та BOTH 2). Опис даної системи викладений в FCOM B-737 (11-10-21 та 11-10-22);

- не ввімкнув автопілот «В», після виявлення відсутності індикації курсу на приладах КПС.

Згідно з результатами розслідування, причиною інциденту, повернення на аеродром вильоту незалежно від причини, став збіг наступних обставин:

- відмови системи індикації курсу на приладах КПС під час заходження на посадку в аеропорту Дніпропетровськ, через відмову приймача системи індикації курсу на панелі приладів КПС (VHF/NAV UNIT#1);

- неправильна оцінка екіпажем стану індикації курсу на дисплеях авіагоризонту та курсової системи (EADI/ESHI) в результаті чого було прийнято помилкове рішення про відмову системи індикації курсу на приладах КПС і другого пілота;

- невикористання екіпажем ресурсів кабіни екіпажу для оцінки працездатності системи VHF/NAV, в результаті чого не був здійснений захід на посадку за системою ILS;

- складні погодні умови, що були нижчі за експлуатаційний мінімум для заходження на посадку за системами VOR/DME та NDB.

Фактор: людський фактор (екіпаж).

Рекомендації:

- обставини та причини інциденту вивчити з льотним та інженерно-технічним складом авіакомпаній «Дніпроавіа» та «АероСвіт»;

- з льотним складом провести заняття щодо порядку дій у випадках відмов одного або двох приймачів системи VHF/NAV, звернувши особливу увагу на повноту використання ресурсів кабіни;

- під час проходження тренажерної підготовки, при заходах на посадку за системами VOR/DME та NDB, при імітації несправності одного або двох приймачів системи VHF/NAV, використовувати мінімуми погоди екіпажу.

2.3. 28.10.2010 о 16:04 при виконанні рейсу AEW 260 за маршрутом Гамбург-Бориспіль на літаку Емб-145 UR-DNP авіакомпанії «Дніпроавіа» під час заходження на посадку в аеропорту Бориспіль, на висоті 100 метрів відбулося зіткнення літака з птахом не великих розмірів. Під час післяпольотного огляду літака пошкоджень планера, систем та двигунів літака не виявлено.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ-2005 комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія).

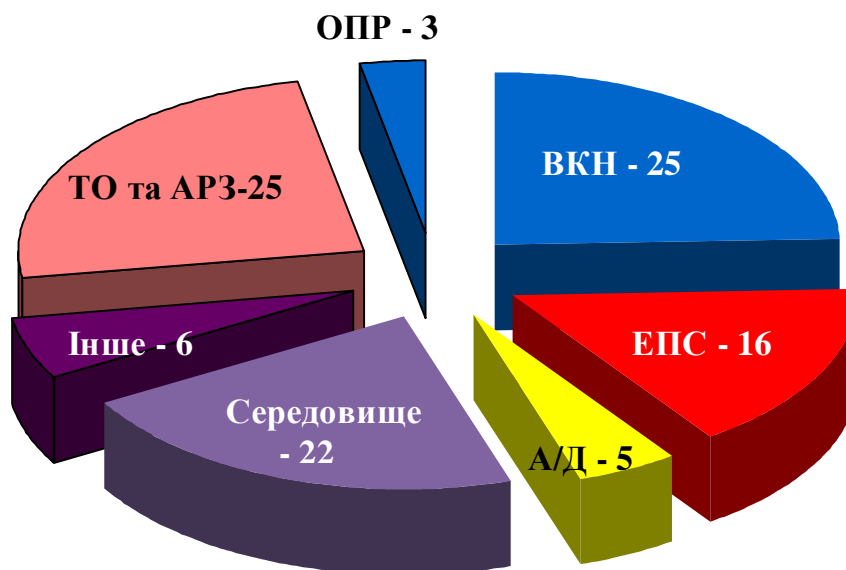
2.4. 28.10.2010 о 16:08 при виконанні рейсу AEW 218 за маршрутом Белград-Бориспіль на літаку Емб-145 UR-DNF авіакомпанії «Дніпроавіа» під час заходження на посадку в аеропорту Бориспіль, на висоті 100 метрів відбулося

зіткнення літака з птахом не великих розмірів. Під час післяпольотного огляду літака пошкоджень планера, систем та двигунів літака не виявлено.

Згідно з пунктом 7.1.14 ПРАПІУ-2005 комісія з розслідування не створювалась.

Фактор: середовище (орнітологія).

Розподіл АП та інцидентів за факторами станом на 01.11.2010



3. ПОДІЇ З ПС, ЩО НЕ ВНЕСЕНІ В РЕЄСТР ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

3.1. 10.10.2010 року о 12.45 поблизу н.п. Гриценкове Сумської області сталася катастрофа літака саморобної конструкції, який належав приватній особі.

Політ виконувався вдень, в простих метеорологічних умовах, з приватною метою. Заявка на виконання польотів та використання повітряного простору не подавалась.

За показаннями свідків власник літака зробив спробу злетіти з метою випробування повітряного судна. Відірвавшись від землі на висоту близько 1 м літак приземлився, після чого розвернувся та почав виконувати зліт. Набравши висоту 30 - 40 метрів літак почав розвертатися вліво, нахилився вперед та впав на землю. Внаслідок зіткнення із землею літак був зруйнований. Власник літака від отриманих травм загинув.

За попередніми результатами розслідування, імовірною причиною катастрофи літака аматорської конструкції під керуванням власника-аматора став збіг наступних факторів:

- невідповідність власника літака до виконання польотів в якості пілота;

- виконання польоту без проведення попередніх випробувань та перевірок працездатності систем літака;
- вірогідне виникнення перебоїв в роботі двигуна зі зменшенням потужності силової установки або його відмова в наслідок виконання власником літака саморобних доробок системи живлення двигуна паливом;
- можлива втрата цілісності і працездатності елементів конструкції хвостового оперення літака;
- вірогідна неефективність застосованої для поперечного керування літаком саморобної системи роздільного відхилення закрилків;
- невідповідність літака вимогам льотної придатності щодо конструктивних рішень, застосованих агрегатів та їх стану;
- незадовільна організація підготовки пілота та літака до польотів.

Відхилення, що виявлені при розслідуванні

В порушення вимог Статей 19, 25, 30, 33, 37 та 103 Повітряного Кодексу України, введеного в дію Постановою Верховної Ради України від 04.05.2003 № 3167-XII, та пункту 4.1. Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07.12.98 № 486, власник літака виконав політ без реєстрації та засвідчення льотної придатності ПС, без оформлення бортових документів, без наявності відповідної підготовки та свідоцтва авіаційного персоналу, без оформлення страхування.

В порушення вимог пунктів 56, 140, 141, 145 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002. № 401, виконувався політ в зоні з особливим режимом використання повітряного простору без подання заявки, без інформування органів повітряних сил та Держприкордонслужби та отримання відповідного дозволу на використання повітряного простору.

В порушення вимог розділу 2.5 Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден, затверджених наказом Державіаслужби від 01.12.2004 № 205, власник літака виконав політ без дозволу користувача земельної ділянки та оформлення акту обстеження тимчасового злітно-посадкового майданчика.

Розслідування катастрофи триває.

Рекомендації:

1. Обставини та причини події довести до авіаційного персоналу, який забезпечує та виконує польоти на ЗПМ.

4. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

4.1. 02.10.2010 о 15:57 при виконанні рейсу за маршрутом Шереметьєво-Сімферополь на літаку Б-737-300 VP-BKT авіакомпанії «Норд Авіа-РА» (Росія), після зльоту виникла проблема з наддувом кабіни ПС. Екіпаж виконав процедури,

що передбачені КВП після чого наддув відновився. Подальший політ та посадка на аеродромі Сімферополь відбувалися без зауважень.

Розслідування події виконує комісія авіаційної влади Росії.

4.2. 18.10.2010 о 06.30 при виконанні рейсу MDT 4 за маршрутом Бориспіль-Алеппо (Сирія) на літаку Beech B200 LN-NOA авіакомпанії «Sung Air AS» (Норвегія), після зльотув наборі висоти екіпаж виявив проблеми наддуву салону від правої системи. Командир ПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту Бориспіль.

Відповідно до вимог пункту 7.2.8 ПРАПІУ-2005, після усунення несправності командир ПС прийняв рішення про продовження виконання рейсу.

4.3. 20.10.2010 о 13.31 при виконанні рейсу GLP 166 за маршрутом Сімферополь-Домодедов на літаку Б-737-400 VP-ВТА авіакомпанії «Глобус» (Росія), під час зльоту на швидкості 40 вузлів (72 км/год) спрацювала сигналізація про неготовність до зльоту та висвітилось табло-сигналізатор ввімкнення стоян очних гальм. При цьому стоян очні гальма були вимкнені.

Розслідування події виконувала комісія авіаційної влади Росії. Згідно з висновками технічної підкомісії, причиною спрацювання сигналізації «до зльоту не готовий» стала відмова перекривного клапану стояночного гальма.

5. ІНФОРМАЦІЯ ПРО ЗАВЕРШЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ

5.1. Державіаадміністрація завершила розслідування серйозного інциденту з літаком Як-18 UR-SLAW, що стався 02.09.2010 на ЗПМ Мала Виска (Державна льотна академія).

У зв'язку з тим, що магнітозапис радіообміну екіпаж-диспетчер не був збережений (внаслідок зношення обладнання чи стирання запису) комісія була обмежена в об'єктивних даних щодо виконання польоту. Згідно з поясненнями пілота і керівника польотів ЗПМ політ виконувався з метою оцінки можливості проведення учбових польотів (розвідка погоди) в фактичних метеоумовах та для перевірки роботи бортової радіостанції. Фактична погода за 11.30 UTC: вітер 180° 10м/с, видимість 10км, розсіяна хмарність висотою 500м, температура +19°C. Літак пілотував командир льотного загону ДЛАУ.

Після зльоту із ЗПС-12 пілот (КПС) запитав дозвіл на заходження на посадку та отримав інформацію від керівника польотів про зміну вітру 200° – 10 пориви 12 м/с, що перевищувало максимально допустиму бокову складову для посадки. Після цього КПС прийняв рішення виконувати прольоти над ЗПС на малій висоті 5 – 2 метри з прибраними шасі. Після двох проходів над ЗПС-12 умови на посадку не змінились. Перед 3-м розворотом КПС запитав дозвіл на виконання заходження з проходом над ЗПС-15 на висоті 5 – 2 метри з прибраними шасі. Після зниження до висоти 10 метрів (зі слів КПС) сталася різка просадка літака зі зменшенням швидкості польоту і збільшенням вертикальної швидкості. РУД було переведено в зльотний режим, штурвал взято «на себе», але літак продовжив зниження, повітряним гвинтом зіткнувся із землею після чого

приземлився з прибраними шасі. Внаслідок серйозного інциденту пілот ушкоджень не зазнав.

Згідно з висновками Державіаадміністрації, причиною серйозного інциденту, приземлення з прибраними опорами шасі, став збігу наступних факторів:

- попадання літака в умови зсуву вітру на етапі виконання заходження для прольоту над ЗПС на висоті 5 метрів;
- несвоєчасні дії пілота по виведенню літака з зони зсуву вітру в приземному шарі;
- незадовільна організація метеозабезпечення навчальних польотів;
- низький рівень організації виконання та забезпечення польотів.

Фактор: середовище, організаційний фактор, людський фактор (екіпаж).

Під час розслідування Державіаадміністрацією виявлені суттєві недоліки в організації та забезпеченні виконання польотів на ЗПМ Мала Виска, зокрема:

- метеоспостереження на ЗПМ покладено на керівника польотів, який під час польотів вимушений або покидати робоче місце на АДВ, щоб виконати замір елементів погоди або не здійснювати спостереження до закінчення польотів;

- метеорологічна інформація, що надавалася АМСЦ Кіровоград телефоном на ЗПМ, включала прогноз погоди по ЗПМ без детальної метеорологічної консультації синоптика щодо розвитку особливих явищ погоди/умов погоди на ЗПМ, що впливають на безпеку польотів ПС;

- достовірність даних спостережень за параметрами вітру не забезпечена. Метеорологічні прилади, встановлені на ЗПМ «Мала Виска», не повірені та не проходили технічне обслуговування за відповідним регламентом. Угода між Кіровоградським центром по гідрометеорології та ДЛАУ від 11.07.2005 №10/321/05 не передбачає надання ЦГМ Кіровоград послуг щодо перевірки метеорологічних приладів, методичного супроводження щодо їх експлуатації та спостережень за погодою;

- датчик параметрів вітру, встановлений на даху КДП, не забезпечує репрезентативність спостережень за вітром, що пов'язане зі значною віддаленістю його від ЗПС, можливістю спотворення вимірювань за рахунок встановленої на даху КДП вишки поряд з датчиком вітру, забудов та засадженнями дерев на прилеглий до КДП території;

- схема сповіщення при виникненні авіаційних подій з ПС на ЗПМ «Мала Виска» не відповідає встановленим вимогам додатку 4 п.2.2 Правил пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів у цивільній авіації України;

- в збірнику аеронавігаційної інформації України зона Мала Виска опублікована як зона учбово-тренувальних польотів військової авіації;

- на ЗПМ надається диспетчерське, польотно-інформаційне і аварійне обслуговування, але повітряний простір не класифікований, керівник польотів не має свідоцтва диспетчера служби руху, провайдер не сертифікований;

- в ДЛАУ відсутній контрольний примірник КЛЕ літака Як-18.

Рекомендації:

- обставини та причини інциденту вивчити з льотним та диспетчерським складом, персоналом АМСЦ;
- Керівництву ДЛАУ:
 - внести зміни до КВП та програм підготовки пілотів щодо виконання польотів по прямокутному маршруту з випущеними шасі, як це викладено в КЛЕ Як-18Т в редакції 1977р. Дане обмеження ввести в дію до моменту звіряння КЛЕ Як-18Т з контрольним чинним екземпляром виробника;
 - надати до ДАА Програму підготовки керівників польотів ДЛАУ;
 - забезпечити заміну застарілого та зношеного обладнання реєстрації переговорів на АДВ ЗПМ Мала Виска;
 - забезпечити заміну застарілих метеоприладів на ЗПС Мала Виска на новітні, наприклад, метеорологічний комплекс ТРОПОСФЕРА для вимірювань параметрів вітру, тиску, вологості та температури повітря, введення до експлуатації в установленому порядку та надання до Державіадміністрації акта вводу до експлуатації;
 - забезпечити додаткову метеорологічну підготовку пілотів щодо виконання польотів в умовах особливих явищ/умов погоди, що впливають на безпеку польотів;
 - забезпечити постійне доведення фактичної регулярної, спеціальної погоди та бортової погоди ЗПМ Мала Виска до АМСЦ Кіровоград з метою уточнення прогнозів погоди та попереджень по ЗПМ та маршрутах польотів. ДЛАУ розглянути можливість введення посадки спостерігача на ЗПМ Мала Виска;
 - забезпечити постійний зв'язок між АМСЦ Кіровоград та керівником польотів ЗПМ Мала Виска;
 - забезпечити запит керівником польотів ЗПМ Мала Виска під час отримання від АМСЦ Кіровоград прогнозів, попереджень щодо особливих явищ/умов погоди метеорологічної консультації з метою доведення отриманої інформації до екіпажів ПС, що виконують навчально-тренувальні польоти;
 - забезпечити надання практичних занять на АМСЦ Кіровоград керівникам польотів щодо спостережень за погодою та експлуатації метеобладнання на ЗПМ Мала Виска;
 - забезпечити внесення до Інструкції з виконання польотів на ЗПМ Мала Виска змін та доповнень, що стосуються посилань на відповідні чинні нормативно-правові акти, переліку критеріїв спеціальних зведень погоди, строків спостережень, попереджень по ЗПМ та маршрутах навчально-тренувальних польотів, проведення спостережень за погодою по сигналу «Тривога» тощо;
 - провести повторне вивчення з керівниками польотів вимоги нормативних документів щодо порядку, форми та термінів сповіщення та надання інформації до ЦДС ЦА, КЦПР ЦА, РДЦ, Украероцентру, Управління незалежного розслідування Державіадміністрації при виникненні аварійної ситуації з повітряним судном;
 - внести зміни до схеми сповіщення при виникненні аварійної ситуації з ПС на ЗПМ «Мала Виска» ДЛАУ та зробити доповнення щодо посадових осіб та

організацій, які повинні бути оповіщені з урахуванням вимог нормативних документів з пошуку та рятування.

- відпрацювати наказ «Про організацію пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів на ЗПМ «Мала Виска» з урахуванням вимог п.2.5 Правил пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів у цивільній авіації України;

- забезпечити на ЗПМ «Мала Виска» підготовку керівника аварійно-рятувальних робіт за напрямом діяльності ПАРЗП відповідно до встановлених вимог;

замінити батарею живлення наявної на літаку UR-SLAW аварійної радіостанції Р-855УМ;

- Кіровоградському ЦГМ та АМСЦ Кіровоград забезпечити:

- вибір репрезентативного місця спостережень за вітром на ЗПС Мала Виска, спільно з фахівцями ДЛАУ установку новітніх приладів;

- внесення до Угоди про співробітництво між ДЛАУ та ЦГМ Кіровоград положення щодо надання методичної допомоги з питань спостережень та експлуатації метеобладнання ЗПМ, перевірки та технічного супроводу відповідно до нормативних вимог;

- спільно з Держгідрометом розроблення формату прогнозів погоди та попереджень по району учбових польотів, ЗПМ з урахуванням прогнозування шарів турбулентності та її інтенсивності, зсувів вітру та інших особливих явищ/умов погоди, що впливають на безпеку польотів;

- внесення до Інструкції з метеозабезпечення польотів на аеродромі Кіровоград положень щодо передачі штормових повідомлень метеостанцій Ново-Миргород та Помічна на ЗПМ Мала Виска, розділу щодо взаємодії АМСЦ Кіровоград та ЗПМ за умови авіаційних подій чи інцидентів, строків спостережень, критеріїв спеціальних спостережень за погодою та попереджень про особливі явища/умови погоди, що впливають на безпеку польотів на ЗПМ Мала Виска;

- Державіаадміністрації, Украероруху внести зміни до АІР України щодо розмежування військових та цивільних зон учбово-тренувальних польотів;

- ректору ДЛАУ:

- забезпечити сертифікацію ДЛАУ як організації, що здійснює діяльність, пов'язану з аеронавігаційним обслуговуванням (наказ МТЗУ від 22.01.2007 № 42);

- не допускати надання ОПР не сертифікованим персоналом відповідно до вимог Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні;

- заборонити виконання польотів з розвідкою погоди на літаках ДЛАУ з порушенням вимог пункту 9.7.4 ПМЗ. Умови погоди, що зазначені в пункті 9.7.4 ПМЗ визначати наявними засобами та синоптичним методом;

- надати додаткову підготовку на літаку Як-18Т командирів авіаційного загону ДЛАУ щодо виконання польотів по прямокутному маршруту та в умовах сили вітру наближеного до максимальних значень для даного типу ПС;

- Інструкцію з виконання польотів на ЗПМ Мала Виска привести у відповідність до вимог чинних нормативно-правових актів України;
- надати до Державіаадміністрації примірник КВП ФТО/TRTO ДЛАУ в редакції 2010 року;
- документування (магнітозапис, цифровий запис) каналів авіаційного електрозв'язку привести у відповідність до вимог Інструкції з організації та здійснення об'єктивного контролю при ОПР та виробничій діяльності ЦА України;
- звернути увагу на те, що керівник польотів не може одночасно забезпечувати ОПР та здійснювати метеоспостереження, у зв'язку з чим переглянути доцільність покладання на керівника польотів функцій метеоспостерігача;
- до усунення недоліків, що стосуються організації виконання та забезпечення польотів призупинити польоти на ЗПМ Мала Виска;
- управлінню стандартів льотної експлуатації сертифікацію авіаційного персоналу та видачу додаткових частин свідоцтв льотного складу, що має інструкторський допуск проводити в Державіаадміністрації.

6. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

6.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), органів ОПР:

6.1.1. Вивчити інформаційний бюлетень з авіаційним персоналом під розпис.

6.1.2. Рекомендації з безпеки польотів, що зазначені в цьому бюлетені, в частині що стосується, взяти до виконання в своїх компаніях, організаціях та службах. Про виконання заходів надати інформацію в чергових звітах з БП.

**Начальник управління незалежного
розслідування авіаційних подій
Державіаадміністрації**

О.Л. Бабенко