



**ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ**

Департамент стандартів
безпеки польотів

18.05.2012 № 19.2.11-66

Керівникам експлуатантів,
підприємств ЦА України

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у квітні 2012 року

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій			Кількість постраждалих*			
		Квітень 2012 року	2012 рік*	2011 рік*	Загинуло		Травмовано	
					2012 рік	2011 рік	2012 рік	2011 рік
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень							
1.1	Катастрофи							
1.2	Аварії							
1.3	Серйозні інциденти	1	3	2				
1.4	Інциденти	9	32	26				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт							
2.1	Катастрофи			1				
2.2	Аварії	1	1	1				
2.3	Серйозні інциденти							
2.4	Інциденти		2					
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України**							
3.1	Катастрофи			1				
3.2	Аварії	1	1	1				
3.3	Серйозні інциденти	1	3	2				
3.4	Інциденти	9	34	26				
3.5	Всього	11	38	30				

* станом на 1 травня

** 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*			
		Квітень 2012 року	2012 рік	2011 рік	Загинуло		Травмовано	
					2012 року	2011 року	2012 року	2011 року
1	Надзвичайні події							
2	Пошкодження ПС	1	3	2				
3	Події з приватними ПС внесеними до державного реєстру	АП						
		Інци		1				
3	Події з приватними ПС не внесеними до державного реєстру	АП						
		Інци		1				
4	Події з іноземними ПС	1	15	10				

* станом на 1 травня

У квітні 2012 року з повітряними суднами, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України сталися: 1 аварія, 1 серйозний інцидент, 9 інцидентів та 1 ППС. З цивільними повітряними суднами іноземних компаній на території України стався 1 інцидент.

1. АВАРІЇ

1.1. 23.04.2012 о 13:35, вдень, у візуальних метеорологічних умовах при виконанні авіаційно-хімічних робіт (АХР) поблизу с. Княжичі, Ямпільського р-ну, Сумської області на літаку Ан-2 UR-81515 авіакомпанії «Проскурів Авіа» під час зльоту ПС застрягло колесами основних опор шасі в розмоклому ґрунті і скапотувало.



Загальна довжина розбігу склала 577 метрів, причому останні 56 метрів літак залишав на землі колію від коліс глибиною до 40 см. Політ виконувався у складі двох членів екіпажу. Внаслідок аварії у літака була зруйнована біпланна стійка правої напівкоробки крила, утворилася тріщина шпангоута № 8, отримані незначні пошкодження

зовнішніх елементів конструкції планера та полотняної обшивки, пошкоджено повітряний гвинт та двигун. Екіпаж внаслідок аварії не постраждав.

Командир літака 1966 року народження; закінчив Бугурусланське льотне училище у 1987 році; метеомінімум 200x3000x18; загальний наліт на літаку Ан-2

5391 година, з них на посаді КПС – 2539 годин; свідоцтво комерційного пілота дійсне до 21.12.2012; останні КПК за спеціальністю 10.02.2012 при Кременчуцькому ЛК; з грудня 2011 по березень 2012 мав перерву у льотній роботі більше 90 днів викликану сезонністю АХР; остання сертифікаційна перевірка – 05.09.2011, остання кваліфікаційна перевірка 13.03.2012.

Другий пілот 1968 року народження; закінчив Сасівське льотне училище у 1995 році; загальний наліт на літаках Ан-2 1745 годин; останні КПК за спеціальністю 10.02.2012 при Кременчуцькому ЛК; з грудня 2011 по березень 2012 мав перерву у льотній роботі більше 90 днів викликану сезонністю АХР; остання сертифікаційна перевірка – 05.09.2011; остання кваліфікаційна перевірка – 12.03.2012.

Перед виконанням польотів екіпаж ознайомився з прогнозом погоди по району польотів та метеоданими по аеродромах в межах Дніпропетровського РПП. Для визначення напрямку та швидкості вітру на ЗПМ використовувався конус, для визначення видимості - природні орієнтири видимості.

У другій половині дня в результаті розвитку термічної конвекції та утворення купчастої та купчасто-дошової хмарності, літак під час розбігу по ґрунтовій смузі ЗПМ потрапив в умови різкої зміни зустрічного вітру на попутній.

Враховуючи те, що злітно-посадкова смуга ЗПМ має фактичний розмір 768 метрів по довжині та відкриті повітряні підходи екіпаж виконував зльоти не з самого початку ЗПС, а з її середини. При цьому відстань від початку розбігу до межі ЗПС складає 348 метрів. Така методика зльотів застосовувалася екіпажем при наявності зустрічного вітру. Екіпаж виконав таких злетів з даного ТЗПМ більше 100.

Під час виконання 16-го польоту в цей день з МК=168°, на етапі розбігу літак не відірвався від ЗПС в точці, де за звичай відривався (260м – позначений білим прапорцем). Продовжуючи розбіг, літак використав всю дистанції до пограничних знаків манкіровки ЗПС та викотився за межі майданчика. Командир літака продовжував розбіг, але прокотившись ще 50-80 метрів, та переконавшись, що зліт неможливий, перервав зліт. Літак почав загрузнути в ґрунті з подальшим опусканням «носа» та капотуванням. Після капотування літака виникла пожежа двигуна, яка була ліквідована силами екіпажу і персоналу ЗПМ за допомогою вогнегасника.

Згідно з висновками комісії з розслідування, причиною аварії став збіг наступних факторів:

- не використанням екіпажем повної довжини ТЗПМ при виконанні зльоту літака;
- пізнім прийняттям рішення командиром ПС про припинення зльоту під час викочування літака за межі ЗПС;
- зміна напрямку вітру на протилежний (попутній) під час розбігу літака.

Фактор: людський фактор (екіпаж), середовище.

Рекомендації:

- керівникам експлуатантів застосування авіації в народному господарстві:

- провести додаткові заняття з командно-керівним та льотним складом щодо вибору посадкових майданчиків для виконання польотів у відповідності до вимог «Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких ПС» (Наказ Державіаслужби № 205 від 01.12.2004, зареєстрований в Мінюсті 24.12.2004 № 1644/10243);
- провести перевірку стану злітно-посадкових майданчиків на відповідність вимогам «Руководства по летной эксплуатации самолета Ан-2», Правил допуску до експлуатації ЗПМ для польотів ПС та Правил організації і виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві;
- обмежити перельоти на майданчики, без попереднього детального наземного огляду. Враховувати вплив різкого підвищення температури вдень на стан розмокання ґрунту. Чітко дотримуватися вимог КЛЕ літака Ан-2 щодо експлуатаційних обмежень по міцності ґрунту та рекомендованих посадочних центрівок літака;
- забезпечити в Інструкції з виконання польотів по АХР на ЗПМ зазначення засобів зв'язку (телефони, радіочастоти) з ППО РДЦ та аеродромним метеорологічним органом МНС України, перелік метеоінформації, що отримується, а також зазначення найближчої відстані до вибраного запасного(их) аеродрому(ів);
- здійснювати запис метеоінформації (прогнози погоди, штормпопередження, фактична погода по метеостанціях тощо), яка отримується екіпажем від диспетчерів ППО, аеродромних метеоорганів;
- забезпечити повторне вивчення екіпажами авіакомпаній нормативно-правових документів з аеронавігаційного обслуговування польотів по АХР (метеорологічного включно) та вивчення, небезпечних явищ погоди в умовах термічної конвекції в атмосфері.

2. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

2.1. 24.04.2012, о 18.17 при виконанні рейсу UCR 595 за маршрутом Київ (Бориспіль) - Лейпціг (ФРН) на літаку Ан-12 UR-DWI авіакомпанії «Аерочартер» Після злету на висоті 9000 футів (2750 метрів) екіпаж відчув незначний поштовх ПС. Після виходу ПС з хмарності на висоті 10000 футів (3050 метрів) екіпаж візуально виявив відсутність обтічника гвинта двигуна № 4. Екіпаж прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадка виконана благополучно.

Розслідування події виконує комісія Державіаслужби.

3. ІНЦИДЕНТИ

3.1. 01.04.2012 о 07:45 при виконанні рейсу MSI 6535 за маршрутом Запоріжжя - Мари (Туркменістан) на літаку Ан-12 UR-11316 авіакомпанії «Мотор Січ», після запуску двигунів сталося руйнування гідроаккумулятора лівої гідросистеми з пошкодженням елементів ПС.

Розслідування інциденту проводить комісія Державіаслужби.

3.2. 02.04.2012 о 03:48 при виконанні рейсу TBZ 5249 за маршрутом Тебріз-Тегеран (Іран) на літаку MD-83 UR-CJC авіакомпанії «Хорс» через 3 хвилини після зльоту загорілося табло забруднення масляного фільтра правого двигуна (R OIL STRAINER CLOGGIN). Командир прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту.

Комісією встановлено, що 30.03.2012 в бортжурнал було внесено запис про спрацювання табло забруднення фільтра мастила правого двигуна. Технічний персонал договірної організації з ТО «Priority Aero Maintenance» (Швеція), що виконає ТО в аеропорту Тебріз (далі – організація з ТО) по вказаній несправності відповідно до пункту 79.5 MEL відкрив відкладене усунення дефекту (DMI) категорії «В», що передбачало усунення несправності протягом 72 годин. 01.04.2012 з метою усунення відкладеної несправності (DMI) персонал організації з ТО виконав чистку роз'єму диференційного перемикача тиску мастила (Engine oil differential Pressure Switch), гонку двигуна та закрив відкладену несправність оскільки сигналізація забруднення масляного фільтра більше не спрацьовувала. Комісія встановила, що дії техперсоналу організації з ТО були не адекватними серйозності дефекту. Комісія з розслідування вважає, що в даному випадку дефект необхідно було усунути шляхом заміни перемикача, що хибно спрацював ще 30.03.2012. Тільки після повторного спрацювання 02.04.2012 перемикача в польоті, що привело до повернення ПС на аеродром вильоту перемикач був замінений на справний.

Причиною інциденту з ПС UR-CJC стала несправність диференційного перемикача тиску мастила, внаслідок чого спрацювало табло забруднення масляного фільтра правого двигуна.

Фактор: людський (персонал ТО).

Рекомендації:

- авіакомпанії «Хорс»:

- організувати вивчення обставин та причин інциденту з льотним та інженерно-технічним персоналом.;
- звернутися до договірної організації з ТО «Priority Aero Maintenance» з метою усунення недоліків, що відкрилися при проведенні розслідування інциденту;
- організувати проведення заняття з сертифікованим та допоміжним персоналом компанії, які виконують безпосередньо лінійне обслуговування ПС - щодо правильності оформлення форм DMI (викладених дефектів);
- ознайомити персонал організації з ТО «Priority Aero Maintenance» з процедурами та документацією з технічного обслуговування авіакомпанії «Хорс»;
- спільно зі службою якості організації з ТО «Priority Aero Maintenance» провести позачерговий аудит лінійної станції з ТО «Priority Aero Maintenance» в аеропорту Тебріз;

- при підписанні договорів зі сторонніми організаціями з ТО ретельно вивчати технологічні документи договірних організацій, при потребі вимагати внесення відповідних доповнень та організувати вивчення політики авіакомпанії «Хорс» з персоналом договірних організацій.

3.3. 04.04.2012 о 05:15 при виконанні рейсу АEW501 за маршрутом Дніпропетровськ-Шереметьєво на літаку E-145 UR-DPB авіакомпанії «Дніпроавіа» при виконанні зльоту на етапі розбігу сталась відмова пілотажно-навігаційних дисплеїв командира ПС (MFD,PFD) та системи індикації роботи двигунів і сигналізації несправності (EICAS). Екіпаж припинив зліт і виконав повернення на стоянку.

В ході розслідування інциденту було виконано пошук несправності. Відмов систем літака за засобами об'єктивного контролю не зафіксовано. Комісією було направлено запит на адресу заводу-виробника літаків Embraer з проханням надання технічної консультації та можливих заходів по усуненню даного дефекту. За рекомендацією підприємства-виробника був замінений блок комп'ютера IC-600 № 1 після чого дефект не проявлявся.

За результатами розслідування, комісія дійшла висновку, що причиною інциденту стала нестабільна робота блоку IC-600 № 1, в результаті чого відмовили всі дисплеї командира ПС, а саме: PFD, MFD, EICAS. Причина відмови блоку не встановлена.

Фактор: технічний.

Рекомендації:

- авіакомпанії «Дніпроавіа»:

- при виконанні тренувань на тренажері ПС Embraer-145 проводити тренування льотного складу по діях при відмовах, пов'язаних з раптовим вимкненням дисплеїв PFD, MFD, EICAS протягом зльоту літака;

- виконати разові перевірки електронної системи ELECTRONIC FLIGHT INSTRUMENT SYSTEM - ADJUSTMENT/ TEST I.A.W. AMM TASK 34-22-00 на всьому парку літаків E-145;

- виконати тестування/налаштування комп'ютерних систем INTEGRATED COMPUTERS ADJUSTMENT/TEST I.A.W. AMM TASK 31 -42-00-700-801-A на всьому парку літаків E-145;

- згідно з рекомендаціями підприємства-виробника Embraer-145 провести інспектування CONNECTOR J1017 з'єднання IC-600 № 1 на всіх літаках E-145.

3.4. 12.04.2012 о 06:10 при виконанні рейсу АEW 501 за маршрутом Дніпропетровськ-Шереметьєво на літаку E-145 UR-DNR авіакомпанії «Дніпроавіа», при виконанні зльоту на розбігу сталась відмова управління передньою опорою шасі (ПОШ). Екіпаж перервав зліт та повернувся на місце стоянки. За повідомленням командира ПС управління ПОШ було утруднено. Під

час зарулювання на стоянку при великих кутах відхилення вибивало управління ПОШ та спрацювала сигналізація про його відмову.

Інженерно-технічною комісією було складено програму з пошуку несправності, що була погоджена з фірмою Embraer. Після «обрулювання» літака були зняті засоби об'єктивного контролю та проведений аналіз роботи системи управління передньою опорою шасі - відхилень не виявлено. При виконанні перевірок, жодна система не показала відхилень в роботі. У зв'язку з цим, згідно з рекомендацією підприємства-виробника Embraer, була виконана заміна реле K0025, K0007, K0366.

Згідно з висновками комісії, вірогідною причиною відмови управління передньою опорою шасі став збій в роботі одного з трьох реле: K0025, K0007, K0366 які були замінені за рекомендацією фірми-виробника Embraer.

Фактор: технічний

Рекомендації:

- авіакомпанії «Дніпроавіа»:

- виконати разову перевірку NW Steering System Actuation operational check згідно з АММ TASK 32-50-00-700-803-А на всьому парку літаків Е-145 на найближчому А-Check;

- виконати разову перевірку NW Steering System Disengagement Operational Check згідно з АММ TASK 32-50-00-700-801-А на всьому парку літаків Е-145 на найближчому А-Check;

- розробити додаткові заходи шляхом навчання інженерно-технічного персоналу, удосконалення технологічної документації тощо з метою належного забезпечення виявлення несправностей під час відмов систем літаків Е-145 та допуску ПС з якими стався інцидент. Звернути увагу на те, що 03.05.2012 на цьому ж літаку Е-145 UR-DNR повторно сталася відмова управління ПОШ, внаслідок чого літак звільнив ЗПС за допомогою буксиру.

3.5. 13.04.2012, о 15:45 при виконанні рейсу АEW230 за маршрутом Афіни-Бориспіль на літаку Б-737-500 UR-DND авіакомпанії «Аеросвіт», під час набору висоти сталося спрацювання індикації «пожар в відсіку шасі». Командир ПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Під час огляду літака на землі ознак пожежі не виявлено.

Згідно з висновками комісії з розслідування, причиною інциденту, повернення літака на аеродром вильоту, стало спрацювання сигналізації про пожежу у ніші основного шасі, яке виявилось хибним в зв'язку з несправною роботою датчика пожежі/перегріву ніші основного шасі в умовах термічного впливу. Згідно з поясненнями комісії термічний вплив на роботу датчика викликаний умовами високої температури в аеропорту Афіни, що, в умовах короткочасної стоянки, не дозволило достатньо охолонути гальмівній системі та викликало хибний сигнал про пожежу в ніші основної опори шасі.

Фактор: технічний.

Рекомендації:

- авіакомпанії «АероСвіт» включити в програму ТО ПС роботу з перевірки електричного опору датчиків перегріву ніші шасі на всьому парку ПС Б-737 з періодичністю С-check.

3.6. 15.04.2012 о 13:05 при виконанні чартерного рейсу АUI 027 за маршрутом Бориспіль-Харків на літаку Ан-148 UR-NTA ДП «Антонов» в процесі розбігу ПС після виводу двигунів на злітний режим висвітилося повідомлення про включення максимального надзвичайного режиму двигуна № 2. Екіпаж перервав зліт та повернувся на стоянку.

При аналізі записів бортових реєстраторів було встановлено, що після включення блоків електронної системи керування двигунів, ще до запуску двигунів, в дублюючому каналі блоку ЗСУ-436 лівого двигуна було сформовано признак «Зниження тяги на зльоті». Цей признак спричинив появу признаку в ЗСУ-436 правого двигуна «Зниження тяги на зльоті сусіднього двигуна» та вихід правого двигуна на режим МЧР після встановлення РУДів на злітний режим.

Аналіз результатів перевірки систем літака та відсутність зауважень в їх роботі вказує на те, що поява помилкового сигналу при включенні електроживлення блоків ЗСУ-436 була спричинена системним збоєм. При цьому було встановлено, що помилкові сигнали в блоках ЗСУ-436 можуть формуватися якщо після включення блоків ЗСУ-436 проводиться включення інших систем літака. В подальшому це може спричинити відмову тієї чи іншої системи.

Згідно з висновками комісії, причиною інциденту, перерваного зльоту, стало самовільне ввімкнення «МЧР» правого двигуна через формування в ЗСУ-436 під час передпольотної підготовки літака помилкового сигналу «Зниження тяги лівого двигуна на зльоті».

Фактор: ВКН

Рекомендації:

- ДП «Антонов»

- визначити в КЛЕ літака АН-148 порядок включення та перевірки систем літака під час підготовки його до вильоту, який повинен забезпечити послідовність включення блоку управління комунікаціями та ЗСУ-436 безпосередньо перед запуском двигунів;

- визначити в КЛЕ літака АН-148 процедуру проведення тестового контролю блоків ЗСУ-436 перед запуском двигунів, та дій у випадку виявлення помилкових сигналів на БСТО-148;

- забезпечити індикацію екіпажу інтегрованої ознаки на багатофункціональному індикаторі при наявності помилкових сигналів в ЗСУ-436 після запуску двигунів до етапу зльоту;

- узгодити процедури ТО літака з процедурою передпольотної підготовки екіпажу в КЛЕ, щоб уникнути протиріч між ними;

- розробити рекомендації в КЛЕ та КВП авіакомпанії по діям екіпажу при самовільному включенні режиму «МЧР».

3.7. 16.04.2012 о 08:25 при виконанні пасажирського рейсу АEW 186 за маршрутом Сайгон-Бориспіль на літаку Б-767 UR-AAG авіакомпанії «АероСвіт» під час заходження на посадку та випуску закрилків з положення з 20град. до 30град. спрацювала сигналізація несиметричного положення закрилків. Посадка літака була виконана з закрилками 20град.

В ході розслідування було виконано заміну однієї пари датчиків з лівої сторони напівкрила, та одного датчика положення закрилків з правої сторони напівкрила.

Згідно з висновками комісії, причиною інциденту, спрацювання сигналізації несиметричного положення закрилків, став хибний сигнал з одного з трьох датчиків положення закрилків Flap Position Transmitters NO 1, 4, 5, які було замінено. Причину відмови датчиків не встановлено.

Фактор: технічний.

Рекомендації:

- авіакомпанії «АероСвіт»:

- надати інформацію по даній події компанії-виробнику Боїнг;
- направити на дослідження зняті з ПС датчики положення закрилків;
- результати дослідження знятих датчиків використати як дані для вдосконалення технологічних процедур з ТО системи індикації положення закрилків в процесі її подальшої експлуатації на всьому парку ВС Б767-300.

3.8. 24.04.2012 о 07:52 при виконанні рейсу МХМ 3701 за маршрутом Аль Мактум (ОАЕ) - Акаба (Йорданія) на літаку Іл-76ТД UR-BXQ авіакомпанії «Максімум Ейрлайнз» під час заходження на посадку та випуску шасі не загорілося зелене світло випущеного положення лівої основної опори шасі. Повторне прибирання та випуск шасі ситуацію не змінили. Після посадки в аеропорту призначення було виявлене руйнування стулок лівої основної опори шасі.

Розслідування інциденту, за узгодженням з Державіаслужбою, виконано комісією експлуатанта.

Причиною вищевказаного інциденту стала поломка пружини замка складального подкоса задньої лівої основної опори шасі та попадання її частини на елементи підкоса.

Фактор: технічний.

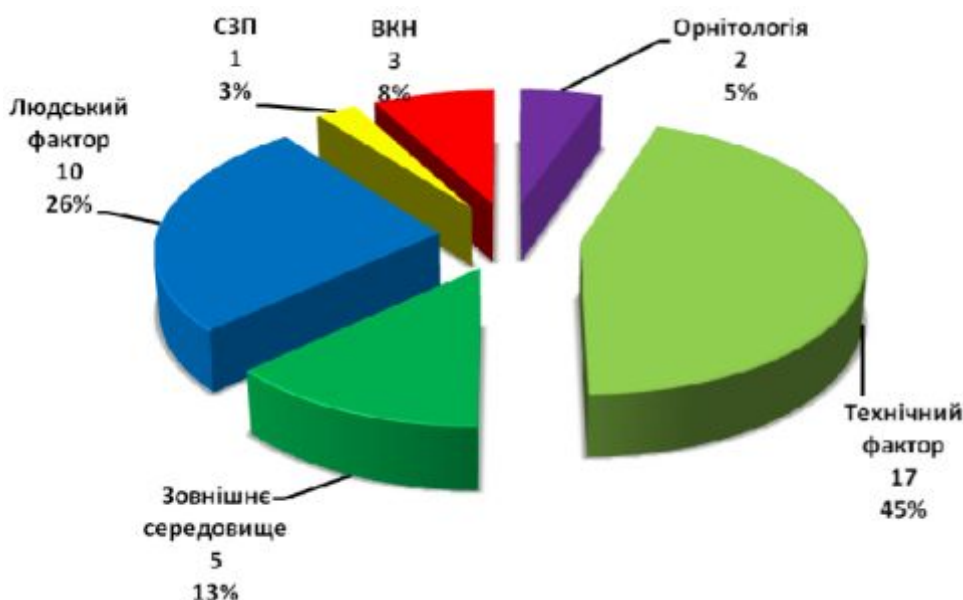
Рекомендації:

- експлуатантам літаків Іл-76 виконати разову перевірку стану пружин замків основних опор шасі.

3.9. 26.04.2012, о 17:40 при виконанні рейсу АEW455 за маршрутом Одеса-Внуково на літаку Б-737-500 UR-DND авіакомпанії «АероСвіт» В зоні аеропорту Внуково при обході грозової діяльності на ешелоні 90 (2750м) в правий борт ПС влучила блискавка. Посадка ПС виконана в штатному режимі. При огляді ПС на землі виявлено такі пошкодження: 5 заклепок в районі передньої правої частини фюзеляжу, обшивки верхньої частини хвостового обтікача фюзеляжу, відмова в роботі пробліскового маяка хвостового і руйнування ковпака пробліскового маяка, пошкодження електропроводки пробліскового маяка.

Розслідування інциденту проводить комісія авіакомпанії «АероСвіт».

4. Діаграма розподілу факторів по інцидентах



5. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

5.1. 27.04.2012 о 13:45, під час технічного обслуговування ПС А-320 UR-DAC авіакомпанії «Донбасаеро» в аеропорту Донецьк при опробуванні правого двигуна стався зрив капотів цього двигуна. Для перевірки роботи реверса двигуна №2, начальник зміни встановив максимальний режим роботи реверсу та протримав його протягом 9 секунд. В цей час стався відрив капотів двигуна № 2 і пошкодження ними ПС. Про те що на двигуні № 2 буде виконуватись перевірка роботи реверсу авіатехніки не знали і не приділили достатньої уваги правильному

та повному закриванню капотів (крюки замків не були заведені у сережки та не зафіксовані). Керівництво з ТО (АММ) дозволяє випробування двигунів на малому газі з відкритими капотами без включення реверсу. Зв'язок між кабіною та землею забезпечував авіатехнік, який команду про включення реверсу двигуна № 2 сприйняв як включення реверсу двигуна № 1 тому продовжував знаходитись напроти лівого двигуна. Внаслідок відділення та відриву капотів двигуна 2 капоти були повністю зруйновані, та ними пошкоджено:

- фюзеляж у 7 місцях на площі між 28-33 шпангоутами;
- два ілюмінатори;
- пілон двигуна № 2 у 5 місцях;
- повітрозбірник двигуна № 2 у 5 місцях.

Згідно з висновками комісії з розслідування, причиною ППС стало відкривання та розривання капотів правого двигуна при включенні реверсу на недозволеній при опробуванні максимальний режим з неправильно закритими замками капотів у зв'язку з неконтрольованим, з боку начальника зміни, їх регулюванням авіатехніками.

Фактор: людський (ТО).

Рекомендації:

- авіакомпанії «Донбасаеро»:
 - провести повторне вивчення з інженерно-технічним персоналом, який допущений до запуску та випробування двигунів, процедур виконання робіт по випробуванню двигунів;
 - провести позачергове інспектування на всьому парку літаків авіакомпанії замків капотів на відповідність вимогам АММ 71-13-00-800-010-А;
 - проінформувати розробника ПС Airbus Ind. про дану подію.

6. ПОДІЇ З ІНОЗЕМНИМИ ПС

6.1. 08.04.2012 о 14:31 при виконанні рейсу SU1800 за маршрутом Шереметьєво-Бориспіль на літаку А-321 VQ-BEG авіакомпанії «Аерофлот» (РФ) під час післяпольотного огляду ПС, було виявлено сліди попадання птахів у двигун № 1 та закрилки лівого напівкрила без пошкоджень.

7. ІНФОРМАЦІЯ ПРО ЗАВЕРШЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ

Завершено розслідування серйозного інциденту, що стався 01.03.2012 з літаком АTR-42 UR-UTF авіакомпанії «ЮТейр-Україна», інформація про який подавалася у аналізі з безпеки польотів за 1 квартал 2012 року.

Згідно з висновками комісії, причиною серйозного інциденту (викочування літака за межі ЗПС під час посадки) стала асиметрична тяга між лівим та правим

двигунами, яка була спричинена блокуванням автоматикою управління повітряним гвинтом кута установки лопатей лівого повітряного гвинта у положенні при якому цей гвинт продовжував створювати «пряму» тягу. Причина блокування лопатей лівого повітряного гвинта не встановлена. Комісія вважає, що найбільш імовірною причиною блокування лопатей стала неправильна робота масляного насосу високого тиску і кулькового-гвинтової пари вузла управління повітряним гвинтом.

Згідно з матеріалами з розслідування після викочування командир літака не повідомив про подію диспетчеру АДВ та продовжив рух на відстані 62 метри від ЗПС по льотній смузі аеродрому, самотійно вирулив на руліжну доріжку і зарулив на стоянку. Рішення стосовно самотійного зарулювання з місця події на стоянку командир літака прийняв на підставі відсутності аварійної сигналізації та того, що ПС було керованим.

Фактор: технічний фактор.

Рекомендації:

- керівникам авіакомпаній:

- переглянути керівництва з експлуатації та плани заходів на випадок виникнення аварійних (непередбачуваних) ситуацій забезпечивши чіткі вимоги до екіпажів ПС стосовно необхідності негайного (у разі можливості) інформування про виникнення аварійної ситуації органів ОНР;

- при потребі доповнити КЕ, плани заходів на випадок виникнення аварійних ситуацій вимогами щодо заборони екіпажам самотійно пересуватися на ПС по аеродрому поза межами ЗПС, РД, перонів.

8. ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПРОПОНУЮ:

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

8.1.1. Інформаційний бюлетень довести до всього авіаційного персоналу.

8.1.2. 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 надати інформацію в звітах про стан з БП за травень 2012 року.

Директор Департаменту
стандартів безпеки польотів

О.І. Лісняк

Т.в.о. начальника відділу незалежного
розслідування авіаційних подій

М.М. Лисов