

## دفتر بررسی سوانح و حوادث

تاریخ: ۹۸/۱۰/۱۸

### بسمه تعالی

**موضوع:** گزارش اولیه سانحه مورخه ۹۸/۱۰/۱۸ هواپیمای B737-800 به علامت ثبت UR-PSR

در پی دریافت خبر وقوع سانحه مورخه ۹۸/۱۰/۱۸ هواپیمای B737-800 به علامت ثبت UR-PSR بعد از پرواز از فرودگاه امام خمینی (ره) تهران، پس از هماهنگی های بعمل آمده، و حضور در محل سانحه، بررسی های اولیه بشرح ذیل ایفاد می گردد:

### الف) آخرین اطلاعات و یافته های جمع آوری شده :

۱- پرواز برنامه ای شماره ۷۵۲ (AUI 752) ساعت ۰۵:۱۵ به وقت محلی در مسیر تهران- کیف از نوع هواپیمای بوئینگ ۷۳۷-۸۰۰ متعلق به شرکت هواپیمایی اوکراین اینترنشنال با علامت ثبت UR-PSR حدود ساعت ۰۶:۰۵ دقیقه از محل پارک خود شروع به حرکت کرده و در ساعت ۰۶:۱۲ روز چهارشنبه ۱۳۹۸/۱۰/۱۸ از باند پرواز فرودگاه امام خمینی (ره) به پرواز درآمد.

۲- پرواز فوق، تحت کنترل برج مراقبت پرواز فرودگاه امام خمینی (ره) به اوج گیری ادامه داده و سپس تحویل واحد تقرب پرواز فرودگاه مهرآباد شده و مجاز به اوج گیری تا ارتفاع ۲۶ هزار پا گردیده است. پس از قطع ارتباطات با بخش کنترل ترافیک در ساعت ۰۶:۱۸ در حوالی صبا شهر از توابع استان تهران سقوط کرد.

۳- هواپیما دارای ۱۶۷ مسافر و ۹ نفر خدمه پروازی بوده که تمامی افراد در این سانحه جان خود را از دست دادند.

۴- ۱۴۶ نفر از مسافران دارای گذرنامه ایرانی، ۱۰ نفر دارای گذرنامه افغانستانی، ۵ نفر دارای گذرنامه کانادایی، ۴ نفر دارای گذرنامه سوئدی و ۲ نفر دارای گذرنامه اکراینی بوده اند. هر ۹ نفر خدمه پرواز، تبعه کشور اوکراین بوده اند.

■ توضیح: ممکن است تعدادی از مسافران دارای تابعیت چندگانه باشند و در سایر گزارش ها با ملیتی دیگر معرفی شوند. فهرست فوق، مربوط به گذرنامه ای است که با آن از مرز هوایی جمهوری اسلامی ایران خارج شده اند.

۵- هواپیما ابتدا تا ارتفاع ۸۰۰۰ پا صعود می کند و پس از آن همزمان اطلاعات هواپیما از صفحه رادار حذف و هواپیما با از دست دادن ارتفاع با زمین برخورد کرده و متلاشی می شود. هیچ پیام رادیویی توسط خلبان در خصوص شرایط غیر معمول دریافت نشده است.

## دفتر بررسی سوانح و حوادث

تاریخ: ۹۸/۱۰/۱۸

۶- مطابق گزارش‌های شاهدان عینی (افراد بر روی زمین و خدمه پرواز عبوری در ارتفاع بالا که رویداد را مشاهده و گزارش کرده است) آتش سوزی در هواپیما مشاهده و بر دامنه آن افزوده شده و پس از برخورد هواپیما با زمین، انفجار ناشی از برخورد به وقوع می‌پیوندد.

۷- مسیر برخورد هواپیما نشان‌دهنده این است که هواپیما که ابتدا به سمت غرب در حال خروج از محدوده فرودگاه بوده و پس از بروز یک مشکل فنی به سمت راست گردش کرده و در زمان سقوط دارای خط سیری در مسیر بازگشت به فرودگاه بوده است.

۸- مستندات سایت سانحه نشان می‌دهد که محل برخورد اولیه هواپیما با زمین در محوطه یک پارک تفریحی بوده و پس از این برخورد اولیه، در طول خط سیر آن برخوردهای دیگری مشاهده شده و بدنه هواپیما متلاشی گردیده و در طول خط سیر پخش شده است.

۹- یکی از فرستنده‌های اضطراری هواپیما (ELT) فعال شده، لیکن آنتن فرستنده ماهواره‌ای آن در جریان سانحه از دستگاه آن جدا شده است.

۱۰- جعبه‌های سیاه هواپیما شامل دستگاه ثبت اطلاعات پروازی (FDR) و دستگاه ضبط صدای کابین خلبان (CVR) توسط عوامل تجسس و نجات پیدا شده و در اختیار تیم بررسی قرار گرفته است. هر دو دستگاه در اثر سانحه و آتش سوزی آسیب دیده‌اند. بخش حافظه اصلی هر دو دستگاه موجود بوده ولیکن آسیب فیزیکی بر روی قطعات اصلی قابل مشاهده است.

۱۱- گروه تخصصی مربوطه، پس از نمونه‌گیری و آزمایش محل، احتمال برخورد پرتوهای آسیب‌زننده شامل پرتوهای لیزری و الکترومغناطیس (راديو اکتیو) را منتفی اعلام کرده‌اند.

### ب) اهم اقدامات انجام شده برای بررسی سانحه :

- جمع‌آوری اطلاعات اولیه، تشکیل تیم مدیریت بحران در منطقه، اعزام نیروهای امدادی به سایت سانحه برای موضوع تجسس و نجات، دریافت اطلاعات مسافران از شرکت هواپیمایی و سایر مراجع مانند پلیس مهاجرت، تعیین مسئول بررسی سانحه و اعزام تیم اولیه بررسی سانحه به محل سانحه، فرودگاه امام خمینی (ره) و فرودگاه مهرآباد از جمله اقدامات اولیه بوده‌اند.
- اطلاع‌رسانی عمومی در خصوص سانحه صورت پذیرفته است.

## دفتر بررسی سوانح و حوادث

تاریخ: ۹۸/۱۰/۱۸

- مطابق آیین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی غیر نظامی مصوب هیئت دولت، گروه‌های ۱۱ گانه بررسی سانحه تشکیل شده و با توجه به ضرورت بررسی دلیل آتش‌سوزی مشاهده شده، یک گروه خاص برای بررسی مسائل مرتبط با مواد منفجره و پرتو زا به کار گروه‌های ۱۱ گانه اضافه شد.
- اجساد و بقایای پیکر سرنشینان مشخص و جمع‌آوری شده و جهت انجام تشریفات شناسایی و انتقال، تحت نظارت مراجع قضایی به پزشکی قانونی منتقل شدند.
- دستگاه‌های ثبت و ضبط اطلاعات پروازی (جعبه‌های سیاه) پیدا شده و تحویل مسئول بررسی سانحه گردیدند.
- مستندات و شواهد سایت سانحه بررسی و ثبت گردیده و قطعات باقیمانده هواپیما جمع‌آوری شده و به محلی امن در یک آشیانه منتقل گردید.
- اطلاع اولیه برای کشورهای اوکراین به عنوان کشور محل ثبت و بهره‌بردار هواپیما، ایالات متحده آمریکا به عنوان کشور سازنده، سوئد و کانادا به عنوان کشورهای متقاضی که اتباع آنها در این هواپیما بودند صادر شده است و کشور اوکراین ضمن درخواست حضور در فرآیند بررسی سانحه، نسبت به معرفی گروهی برای شرکت در فرآیند بررسی سانحه، شناسایی و انتقال اجساد اتباع خود و سایر وظایفی که در این شرایط بر عهده کشور ثبت‌کننده و بهره‌بردار می‌باشد، اقدام نموده است که به زودی به کشور وارد می‌شوند.
- تیم بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران، مطابق با استانداردهای ضمیمه شماره ۱۳ پیمان شیکاگو از تمامی کشورهایایی که مطابق این سند ذینفع شناخته می‌شوند دعوت نموده تا نسبت به معرفی نمایندگان خود در فرآیند بررسی سانحه اقدام نمایند و هم‌اکنون تیم تخصصی کشور اوکراین به عنوان کشور ثبت‌کننده و بهره‌بردار هواپیما در حین اعزام به کشور ایران جهت انجام وظایف خود هستند. با جمع‌آوری و تکمیل اطلاعات، آخرین یافته‌های بررسی سانحه به طریق رسمی منتشر و به اطلاع عموم خواهد رسید.

همچنین با توجه به پیگیریهای بین المللی گزارش فوق به فرمت Preliminary Report به زبان انگلیسی نیز تهیه شده که به پیوست بطور عمومی منتشر می‌گردد.



The Islamic Republic of Iran  
Civil Aviation Organization  
Aircraft Accident Investigation Board

### **Preliminary Report**

Issue date: 09, January 2020

#### **Basic Information:**

State File Number: A981018URPSR

Type of Occurrence: Accident

Date of Occurrence: 08 Jan. 2020

Place of Occurrence: Near Imam Khomeini INTL Airport/ the Islamic Republic of Iran

Aircraft Model: B737-800

Registration: UR-PSR

#### AAIB CONTACT ADDRESS:

Mehrabad International Airport

Tehran/Iran

PBO: 13445-1795

Fax: + 98 21 6601 8659

Tel.: + 98 21 6604 7965

---

<http://www.cao.ir>

E-mail: AIG@cao.ir

## **"In the name of God"**

### **Foreword**

*The Civil Aviation Organization, in accordance with international requirements and local regulations of the Islamic Republic of Iran is in charge of monitoring the proper implementation of the regulations and standards of flights in the "Civil Aviation Industries" of the country. In order to identify the sources of threats to flights safety based on the Regulations on the Investigation of an Accident in Civil Aviation Accidents, adopted in 2011 by the government and the International Regulations of the International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 13, the Aircraft Accident Investigation Board (AAIB) institutes the Investigation of the civil aircraft Accidents/Incidents. After the determination of the Causes and the Contributing Factors, it will issue Safety Recommendations in order to prevent the same accidents or similar events in future.*

*According to Aircraft Accident Investigation regulation of the Islamic Republic of Iran, accident investigation shall be used for prevention of similar occurrences and should be conducted without prejudice to any judicial or administrative action that may be taken to determine blame or liability.*

*Based on Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation, Chapter 3, Paragraph 3.1, and Chapter 5, Paragraph 5.4.1, the following is stipulated and recommended:*

***"The sole objective of the investigation of an incident or accident shall be the prevention of incidents and accidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability."***

*Consequently, the use of this report for any purpose other than the prevention of future accidents could lead to erroneous interpretations.*

## **A. The process of gathering factual information and the latest findings:**

On Wednesday, 08 January 2020, at 05:15 local time, the scheduled flight No.AUI752 en-route Tehran Imam Khomeini INT'L Airport (OIIE) to Kyiv Boryspol INT'L Airport(UKBB), Boing 737-800, UR-PSR operated by Ukraine International Airlines exited from the aircraft stand at parking at 05:45 and took off from RWY 29R at 06:13.

The flight continued to climb while controlled by Imam Khomeini control tower, then was delivered to approach unit at Mehrabad Airport, and was approved to climb to 26'000 feet. After losing contact with ATC Unit at time 06:18, the aircraft crashed near Sabashahr, located on Tehran outskirts.

The aircraft had 167 passengers and nine crew members on board, all of whom were killed in the accident.

One-hundred forty-six victims held Iranian passport, ten Afghan, five Canadian, four Swede and two Ukrainian. All nine crew members consisting of three cockpit crew and six cabin crew were Ukrainian.

❖ *Note: A number of victims could have had multiple nationalities, so other news reports might introduce them with different nationalities than the ones in this report. The above list concerns the passport with which they left the Islamic Republic of Iran air border.*

Initially, the aircraft climbed to an altitude of 8'000 feet and turned to the right, when it disappeared off the approach radar scope, and by losing height, it impacted the ground and disintegrated. No radio communication indicating the unusual conditions was received from the pilot.

According to witnesses (people on ground as well as the crew of the passing flights in higher altitudes observing and reporting the event), a fire appeared on the aircraft which was intensifying, then impacted the ground causing an explosion.

The crash site track indicates that the aircraft was first approaching west to exit the airport boundary, but turned right following a technical problem, and had a track showing returning to the airport.

The gathered evidence at the crash site shows that impact point with the ground was a recreational park and after the initial impact, other impacts were also observed, wrecking the aircraft fuselage spread across all the track at the accident site.

One of the Emergency Locator Transmitters (ELT) of the aircraft had been activated, but the satellite transmitter antenna became detached from the aircraft due the accident.

The rescue and search operation team found the Aircraft black boxes, including the Flight Data Recorder (FDR) and Cockpit Voice Recorder (CVR), and is currently held by the investigation team of Iran AAIB. Both devices have been damaged as a result of the accident and catching fire. The memory parts of both recorders are in good conditions, though the physical damage to their main components is noticeable.

A special group was formed and any laser attacks and electromagnetic (radioactive) threats and unlawful actions have been rejected by conducting the relevant sampling and analysis up to now.

## **B. Actions taken to investigate the accident**

- The investigation was instituted based on Annex 13 to the ICAO Convention. Some of the initial actions taken included gathering factual information, forming a crisis management team at the accident site, dispatching related entities' agents to the crash site for search and rescue operations, obtaining the passengers' personal information from the airline involved in the accident and from other authorities including Iranian Migration Police Office, designating the investigator in charge, and dispatching an investigation go-team to the accident site as well as Imam Khomeini Int'l Airport and Mehrabad Int'l Airport;
- The accident relevant news and information was publicly informed;
- In accordance with Aircraft Accident Investigation Regulation adopted by Iran's council of ministers, 11 investigation groups were formed based on ICAO Doc 9756. As it was necessary to determine the cause of initiating fire on the aircraft, a certain group was added to the mentioned groups in order to investigate the issues concerning any unlawful actions.
- Victims' corpses and remains were detected, collected, and under the supervision of judicial authorities were transferred to Tehran Forensic Medicine for identification.
- Flight recorders including the CVR and FDR (black boxes) were found and delivered to the investigator in charge.
- Evidence at the crash site was saved and protected, and the aircraft wreckage parts were collected and transferred to a safe location.
- An initial notification was sent to Ukraine as the State of registry and the operator, the NTSB as the State of design and manufacture, Sweden (SHK),

Canada (TSB), and Afghanistan CAO as the States whose citizens suffered fatal injuries in this accident. Ukraine requested to participate in the accident investigation process, and introduced a go-team to identify and transfer their nationals' corpses, and perform other responsibilities resting with the country registering and operating the aircraft in such conditions, which has already arrived in Iran.

In accordance with the Annex 13, the investigation team would like to invite all the States involved in the accident to participate in the investigation process.

Upon the completion of the investigation, all the most up-to-date findings of the accident will be publicly issued on Iran Civil Aviation Organization website.