



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

**11/2025**

# Інформаційний Бюлетень



# НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ (НБРТ)

тел: (044) 351-43-38 (оперативний черговий, цілодобово)

факс: (044) 351-43-36 (цілодобово з функцією автовідповідача)

01135, м. Київ, пр. Берестейський, 14

АФТН: UKKKYLYX

e-mail: [info@nbaai.gov.ua](mailto:info@nbaai.gov.ua) (тільки для інформації, що стосується безпеки на транспорті)

e-mail: [box@nbaai.gov.ua](mailto:box@nbaai.gov.ua) (для кореспонденції та інформації з усіх питань, крім інформації, що стосується безпеки на транспорті)

Онлайн форма повідомлень про авіаційні події: <https://nbaai.gov.ua/report/>

*Розслідування подій у цивільній авіації, які проводить НБРТ,  
здійснюються відповідно до:*

*Повітряного кодексу України, Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації (ПРАП), затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610 та Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.*

***Єдиною метою розслідування авіаційних подій та інцидентів є запобігання таким подіям у майбутньому. Розслідування авіаційних подій не спрямоване на встановлення вини або відповідальності та проводиться окремо від будь-якого адміністративного, службового, прокурорського або судового розслідування.***

*Бюлетені та звіти за результатами розслідування доступні в мережі Інтернет за посиланням: <https://nbaai.gov.ua> (додаткова оперативна інформація, щодо всіх авіаційних подій, оновлюється на сайті протягом місяця)*

*Інформація, що міститься у цьому бюлетені отримана НБРТ в рамках збору та обліку інформації, що стосується безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому та не є показником якості послуг, що надаються суб'єктами авіаційної діяльності. Статистичні дані представлені в бюлетені виключно з метою інформування авіаційного персоналу та суспільства про стан безпеки польотів в Україні та не можуть бути використані з метою дисциплінарного, цивільного, адміністративного, кримінального провадження або у справах провадження про адміністративні правопорушення стосовно експлуатаційного персоналу.*

*Дозволяється перепублікація цього бюлетеня, або витягів з нього без спеціального дозволу НБРТ лише за умови посилання на джерело матеріалу та дослівного відтворення тексту. Витяги з цього бюлетеня не можуть використовуватися в оманливому контексті, принизливій формі чи в іншому вигляді, що може призводити до некоректного її трактування.*

**Грудень 2025**

## Стан безпеки польотів цивільних ПС України у листопаді 2025 року

За інформацією, що надійшла до НБРТ у листопаді 2025 року при експлуатації комерційних цивільних ПС України та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС сталися:

Листопад 2025	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
<b>Комерційні перевезення</b>						
Літаки	-	-	-	4	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	4	-	-
<b>Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Авіація загального призначення</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Не внесені до державного реєстру цивільних ПС</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Іноземні ПС</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Всі події разом</b>	-	-	-	4	-	-
<b>Пошкодження ПС на землі</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Порушення порядку використання повітряного простору України*</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-

\*Кількість подій які розслідувало НБРТ.

**Авіаційні події та інциденти у порівнянні з відповідним періодом минулого року**

№ п/п	Класифікація подій: К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент І - інцидент		Кількість подій								Всього постраждалих			
			2025 <sup>1</sup>				2024 <sup>1</sup>				2025 <sup>1</sup>		2024 <sup>1</sup>	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення		-	1	2	44	-	-	3	43	-	3	-	-
2	Авіаційні роботи та тренувальні польоти		-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	1	2
3	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Не внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Події з ПС іноземної реєстрації		1	2	1	-	3	3	2	-	1	1	5	4
5	Надзвичайні події		1				2				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		1	4			6	6			1	4	6	6
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
7	<sup>2</sup> Порушення порядку використання повітряного простору України		-				-				X			
8	Пошкодження ПС на землі		2				2							

<sup>1</sup> Станом на 1 грудня.

<sup>2</sup> Події, які розслідувало НБРТ.

## 1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ КОМЕРЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

### 1.1. ІНЦИДЕНТИ

**1.1.1. 12.11.2025** о 01:35 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу SEU7106 за маршрутом Шарм-еш-Шейх (Єгипет) – Таллінн (Естонія) на літаку B738 UR-SQF, авіакомпанії «СкайАп», під час заходу на посадку на аеродромі призначення (Таллінн) сталася відмова керування закрилками, зокрема при зміні положення закрилків із 5° до 15°, вони залишилися на 5°. КПС повідомив диспетчера та виконав процедуру відходу на друге коло для виконання дій згідно з контрольним переліком дій в ненормальних ситуаціях (NNC) 9.32 “Trailing Edge Flaps Disagree”. Після виконання необхідних процедур та перерахування посадкової дистанції для закрилків 15°, впевнившись, що розрахована посадкова дистанція дозволяє виконати безпечну посадку, КПС виконав повторний захід та благополучну посадку на ЗПС26. Після зарулювання на стоянку, під час післяпольотного огляду персоналом технічної організації АМО “Sky Stream” були виконані роботи з відновлення керування закрилками, а літак був допущений до подальшої експлуатації.

**Категорія: SCF-NP.**

**1.1.2. 16.11.2025** о 08:54 при виконанні рейсу UNO-506P за маршрутом Малакаль-Джуба (Республіка Південний Судан) на літаку Ан-26 UR-UZG, авіакомпанії «Константа», під час зльоту сталося зіткнення з птахом. Відхилень в роботі систем та поведінці літака виявлено не було, внаслідок чого КПС прийняв рішення про продовження польоту. Після виконання благополучної посадки на аеродромі призначення Джуба, під час післяпольотного огляду, були виявлені сліди зіткнення з птахом на ВНА правого двигуна без пошкоджень ПС.

**Категорія:** BIRD.

**1.1.3. 19.11.2025** о 02:07 при виконанні рейсу SEU7114 за маршрутом Шарм-еш-Шейх (Єгипет) – Рига (Латвія) на літаку B738 UR-SQB, авіакомпанії «СкайАп», після виконання благополучної посадки під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення з птахом на передній лівій частині літака, поблизу трубки Піто. Під час додаткового огляду персоналом технічної організації АМО «OSTECHNICS» пошкоджень, подряпин або вм'ятин виявлено не було, а літак був допущений до подальшої експлуатації.

**Категорія:** BIRD.

**1.1.4. 29.11.2025** о 08:30 при виконанні рейсу SEU6124 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Клуж-Напока (Румунія) на літаку B738 UR-SQO, авіакомпанії «СкайАп», під час заправки літака, що проводилася відповідно до додаткової процедури FCOM «Нормальна заправка», запірний клапан палива не закрився автоматично, коли основний паливний бак № 1 був заповнений. Це призвело до розливу палива діаметром приблизно 3 метри на пероні. На пероні була присутня пожежна бригада, яка ліквідувала наслідки розливу. У координації з МСС інженер відкрив відкладений дефект DI 28-10-02.

**Категорія:** SCF-NP.

## 2. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

### 2.1. АВАРІЇ

**03.08.2024** о 13:33 при виконанні навчально-тренувального польоту із ЗПМ «Палукніс» (Республіка Литва) на планері SZD-48-3 «Jantar Standard 3» UR-KABV, експлуатант «ТСО України», під час кінцевого етапу заходу на посадку на висоті 256 футів та відстані від ЗПМ 2,26 км швидкість польоту становила 105 км/год та почала поступово зменшуватись. В подальшому, під час наближення планера до



аеродрому, на відстані 1,85 км швидкість становила 94 км/год, на 1,34 км - 86 км/год,

Інформаційний Бюлетень  
Листопад 2025

на 0,87 км - 78 км/год. На відстані 0,6 км планер остаточно втратив швидкість, здійснив правий розворот та зіткнувся із землею поза межами ЗПМ. Внаслідок аварії планер було пошкоджено, а пілот (громадянин України) отримав серйозні тілесні ушкодження.

Відповідно до пункту 5.18 Додатку 13 до Чиказької конвенції, НБРТ призначило уповноваженого представника для участі у розслідуванні.

За результатами розслідування Управління з розслідування безпеки на транспорті Міністерства юстиції (SIA) Литовської Республіки зробило наступні висновки:

- Пілот мав чинне свідоцтво пілота планера, видане Державіаслужбою України. Разом з цим для виконання польотів у Литві, свідоцтво пілота не було підтверджено Агентством з компетенцій у сфері транспорту (ТСА).
- Пілот мав чинне медичне свідоцтво, видане Державіаслужбою України.
- Планер мав дозвіл на виконання польотів, виданий Державіаслужбою України. Разом з цим для виконання польотів у Литві, дозвіл на виконання польотів планера не був підтверджений ТСА.
- Технічне обслуговування планера було виконане.
- Планер був зруйнований унаслідок зіткнення із землею.
- Метеорологічні умови на момент авіаційної події були придатними для польотів, однак вітер і турбулентність у поєднанні з географічними особливостями аеродрому могли сприяти виникненню події.
- Аварія сталася поблизу аеродрому на малій висоті під час етапу кінцевого заходу на посадку.
- Кінцевий захід на посадку виконувався за заниженою глисадою.
- Перед аварією планер виконував політ зі швидкістю, значно нижчою за рекомендовану.
- В документації планера відсутні записи щодо будь-яких змін в приладову конфігурацію.
- На шкалі покажчика повітряної швидкості були відсутні кольорові маркування, що позначають обмеження швидкості.
- Радіостанція планера не мала функції кроку каналів для точного встановлення частоти аеродрому.

*Примітка: Під час опитування пілот повідомив SIA, що:*

- *наприкінці польоту він більше не спостерігав за приладами, оскільки був зосереджений на огляді зовнішнього середовища, і лише відчув, що стало тихіше;*
- *під час попередніх польотів він мав схильність прибувати на фініш маршруту з надлишковою висотою, що збільшувало час зарахування виконання завдання. Цього разу пілот намагався спланувати захід на аеродром без додаткового запасу висоти;*
- *цифровий прилад LXNAV S100 показував, що поточної висоти мінімально достатньо для досягнення аеродрому;*
- *він був охоплений спортивним азартом завершити завдання якомога швидше.*

Згідно з матеріалами з розслідування ймовірною причиною аварії стала втрата керованості планера під час заходу на посадку на малій висоті.

**Супутніми факторами** стали несприятливі метеорологічні та географічні умови в районі аеродрому.

SIA Литовської Республіки не надавав рекомендацій з безпеки за результатами розслідування.

**Фактор:** людський (екіпаж).

**Категорія:** LOLI.



З більш детальною інформацією, щодо детальних обставин, причин та рекомендацій з безпеки за результатами розслідування аварії можна ознайомитись, завантаживши остаточний [звіт](#) (англійською мовою).

### 3. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

3.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), підприємств (органів) ОПР, авіаційних навчальних закладів, розробникам та виробникам авіаційної техніки, пілотам та власникам ПС АЗП Інформаційний бюлетень взяти до відома.

3.2. Державіаслужбі України, суб'єктам авіаційної діяльності організувати та здійснювати цілодобове (негайне) інформування НБРТ про авіаційні події та **інциденти**, що виникають під час експлуатації повітряних суден відповідно до вимог пункту 14 Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610.

В.о. директора

Ігор МІШАРІН

## **Категорії подій**

ADRM	(Aerodrome) аеродром.
AMAN	(Abrupt maneuver) раптовий маневр.
ARC	(Abnormal runway contact) нештатний контакт із злітно-посадковою смугою.
ATM	(Air traffic management) організація повітряного руху, навігація, спостереження.
BIRD	(Bird strike) зіткнення з птахами.
CABIN	(Cabin safety issues) події, що пов'язані з безпекою в пасажирському салоні повітряного судна.
CFIT	(Controlled flight into or toward terrain) зіткнення (загроза зіткнення) керованого повітряного судна із землею.
CTOL	(Collision with obstacle(s) during take-off and landing) зіткнення з перешкодою/перешкодами під час зльоту і посадки.
EVAC	(Evacuation) евакуація.
EXTL	(External load related occurrences) події, що пов'язані з зовнішньою підвіскою.
F-NI	(Fire/smoke Non-impact) виникнення пожежі/диму (не внаслідок інших подій).
F-POST	(Fire/smoke Post-impact) виникнення пожежі/диму (внаслідок інших подій).
FUEL	(Fuel related) події, пов'язані з паливом.
GCOL	(Ground Collision) зіткнення з об'єктом на землі.
GTOW	(Glider towing related events) події, що пов'язані з буксируванням повітряного судна повітрям.
ICE	(Icing) обледеніння.
LALT	(Low altitude operations) виконання польотів на малих висотах.
LOC-I	(Loss of control – Inflight) втрата керованості – у польоті.
LOC-G	(Loss of control – Ground) втрата керованості – на землі.
LOLI	(Loss of lifting conditions en-route) втрата підйомної сили під час польоту за маршрутом.
MAC	( (near) Midair collision/ Airprox/ ACAS alert/ loss of separation) зближення повітряних суден/ попередження TCAS/ втрата ешелонування/ бортової системи попередження зіткнень - ACAS/порушення мінімумів ешелонування.
MED	(Medical) медичні події.
NAV	(Navigation error) помилки у навігації.
OTHR	(Other) інше.
RAMP	(Ground handling) наземне обслуговування.
RE	(Runway excursion) викочування за межі ЗПС.
RI	(Runway incursion) будь-яка подія на аеродромі, пов'язана з неправильним знаходженням ПС, транспортного засобу або людини на території захищеної поверхні, призначеної для посадки і зльоту ПС.
SCF-NP	(System/component failure or malfunction - Non-powerplant) відмова або несправність систем/компонентів (не силової установки).
SCF-PP	(System/component failure or malfunction - Powerplant) відмова або несправність систем/компонентів (силової установки).
SEC	(Security related) події, що пов'язані з авіаційною безпекою.
TURB	(Turbulence encounter) потрапляння в зону турбулентності.
UIMC	(Unintended flight in IMC (instrument meteorological conditions)) Ненавмисне потрапляння у метеорологічні умови польотів за приладами.
UNK	(Unknown or undetermined) невідомо або невизначено.
USOS	(Undershoot/overshoot) недоліт/переліт.
WILD	(Collision Wildlife) дикі тварини.
WSTRW	(Windshear or Thunderstorm) зсув вітру або гроза.

## **Скорочення, що можуть використовуватись в тексті**

А – аварія	ПС – повітряне судно
АЗП – авіація загального призначення	КПС – командир повітряного судна
АП – авіаційна подія	ОПР – обслуговування повітряного руху
АР – авіаційні роботи	ППС – пошкодження повітряного судна
БП – безпека польотів	ППВППУ – Порушення порядку використання повітряного простору України
БППС – безпілотне повітряне судно	РДЦ – районний диспетчерський центр
ВКН – виробничо-конструктивний недолік	СЗП – служби забезпечення польотів
г.т. – географічна точка	СІ – серйозний інцидент
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик	FL – ешелон польоту
ЗПС – злітно-посадкова смуга	ОМ – керівництво з експлуатації
І – інцидент	UTC – всесвітній координований час
НБРТ – Національне бюро розслідувань на транспорті	