



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

09/2025

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

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

е-mail: 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.

Жовтень 2025

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у вересні 2025 року

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

Вересень 2025	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	I	Загинуло	Травмовано
Комерційні перевезення						
Літаки	-	-	-	7	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	7	-	-
Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	-	-	-
Авіація загального призначення						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	-	-	-
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	-	-	-
Іноземні ПС						
Літаки	-	-	1	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	1	-	-	-
Всі події разом	-	-	1	7	-	-
Пошкодження ПС на землі						
Літаки	-				-	-
Вертольоти	-				-	-
Інші	-				-	-
Всього	-				-	-
Порушення порядку використання повітряного простору України*						
Літаки	-				-	-
Вертольоти	-				-	-
Інші	-				-	-
Всього	-				-	-

*Кількість подій які розслідувало НБРТ.

Авіаційні події та інциденти у порівнянні з відповідним періодом минулого року

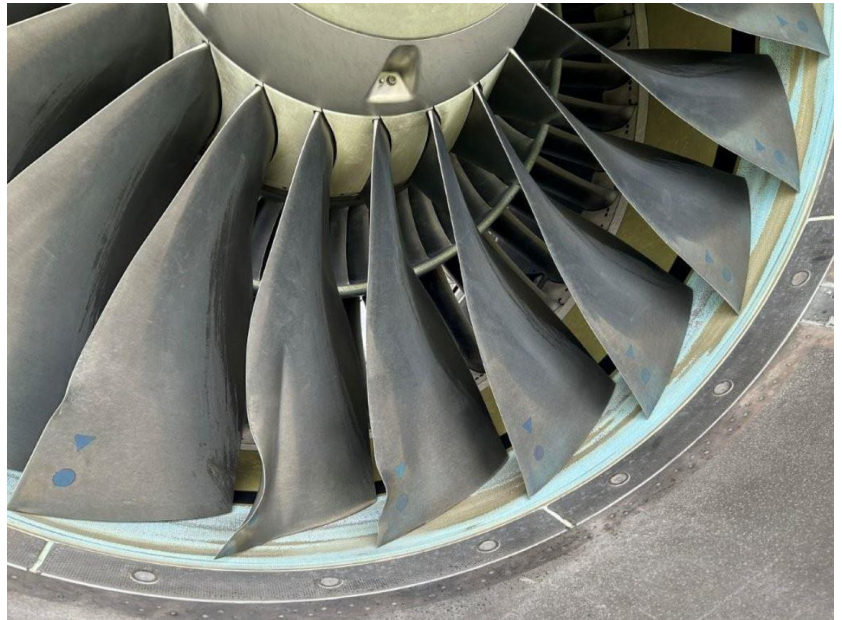
№ п/п	Класифікація подій: К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент І - інцидент		Кількість подій								Всього постраждалих			
			2025 ¹				2024 ¹				2025 ¹		2024 ¹	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення		-	1	1	34	-	-	1	35	-	3	-	-
2	Авіаційні роботи та тренувальні польоти		-	-	-	-	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	3	-	-	3	1	1	-	1	1	5	2
5	Надзвичайні події		1				2				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		1	4			6	4			1	4	6	4
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано		
7	² Порушення порядку використання повітряного простору України		-				-							
8	Пошкодження ПС на землі		2				2							

¹ Станом на 1 жовтня.² Події, які розслідувало НБРТ.**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ КОМЕРЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****1.1. ІНЦИДЕНТИ**

1.1.1. 01.09.2025 о 16:33 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу CYF898P за маршрутом Тель-Авів (Ізраїль) – Бухарест (Румунія) на літаку B738 UR-SQF, авіакомпанії «СкайАп», під час заходу на посадку за системою ILS на ЗПС 26Л, сталося зіткнення зі зграєю дрібних птахів без відхилень у параметрах роботи двигунів. Після зарулювання на стоянку, під час післяпольотного огляду КПС виявив сліди зіткнення та повідомив технічний персонал. Після виконання відповідних технічних робіт літак був допущений до подальшої експлуатації.

Категорія: BIRD.

1.1.2. 09.09.2025 о 10:12 при виконанні рейсу MGH212 за маршрутом Дюссельдорф (Німеччина) – Анталія (Туреччина) на літаку Boeing 757-300 UR-SLB, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час розбігу на зліт по ЗПС 05П, на швидкості 116 вузлів, сталося зіткнення з птахом. Екіпаж відчув удар в праву частину ПС і вібрацію, після чого КПС ініціював виконання процедури перерваного зльоту (Rejected Takeoff)



згідно рекомендацій керівництва з льотної експлуатації (FCOM) та збірника екіпажу в особливих випадках польоту (QRH), щодо припинення зльоту на швидкостях більше 80 вузлів, але менше $V_1=149$ вузлів та зупинив літак в межах ЗПС 05П. В подальшому льотний екіпаж надав необхідні інструкції бортпроводникам у пасажирську кабіну і доповів диспетчеру вишки Дюссельдорфа «Tower DUS» про припинення зльоту. Після консультації з диспетчером та оцінки параметрів роботи двигунів, що були у нормі, літак звільнив ЗПС 05П та зарулив на місце стоянки. Під час післяпольотного огляду льотним екіпажем було виявлено пошкодження трьох лопатей правого двигуна. Жодна особа, що перебувала на борту літака (8 членів екіпажу та 289 пасажирів) тілесних ушкоджень не отримала.

З метою оцінки пошкоджень двигуна було запрошено персонал з ТО контрактної організації з ТО. Під час детальної інспекції газоповітряного тракту двигуна виявлено залишки пір'я, що вказує на те, що зіткнення ПС з представником дикої природи сталося, ймовірно, з птахом середніх/великих розмірів. З метою виконання подальших коригувальних заходів орнітологічною службою аеропорту були взяті зразки пір'я для ДНК-аналізу з метою визначення виду представника дикої природи.

10.09.2025 було виконано бороскопію двигуна №2 з метою оцінки стану компресора та турбіни. Під час бороскопії були виявлені пошкодження кінців майже всіх лопатей 4-ї ступені компресора високого тиску двигуна та зроблено висновок, що з виявленими пошкодженнями подальша експлуатація двигуна не можлива. За результатами інспекції зроблено запис в журналі з ТО (AFML).

11.09.2025, у зв'язку з перериванням зльоту на швидкості більше 80 вузлів, відповідно до вимог Керівництва з технічної експлуатації (AMM) Boeing 757 виконано інспекцію «Гальмування з великою енергією» (High Energy Stop (Conditional Inspection)). За результатами інспекції відхилень не виявлено, про що зроблено запис в журналі з ТО (AFML).

04.10.2025 після заміни двигуна №2 літак допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: BIRD.

1.1.3. 16.09.2025 о 17:40 при виконанні рейсу НУМ404 за маршрутом Дюссельдорф (Німеччина) – Кишинів (Молдова) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», після посадки, під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення з птахом на правій передній частині фюзеляжу без пошкоджень ПС.

Категорія: BIRD.

1.1.4. 17.09.2025 о 10:40 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Джоухар – Могадішо (Федеративна республіка Сомалі) на літаку Ан-26-100 UR-UZJ, авіакомпанії «Константа», під час заходу на посадку на аеродромі призначення Могадішо, на відстані 40 км від ЗПС, сталася відмова паливного насосу (ЭЦН-14БМ) третьої паливної групи баків лівого напівкрила. КПС прийняв рішення продовжити політ та виконав благополучну посадку. Під час післяпольотного огляду, паливний насос було замінено та зроблено відповідний запис в бортовому технічному журналі (ATL).

Категорія: SCF-NP.

1.1.5. 18.09.2025 о 12:28 при виконанні рейсу MGH4664 за маршрутом Рига (Латвія) – Анталія (Туреччина) на літаку B738 UR-SQF, авіакомпанії «СкайАп», після посадки, під час післяпольотного огляду КПС виявив сліди зіткнення з птахом на правій стороні стабілізатора та повідомив технічний персонал. Під час додаткового огляду було виявлено вм'ятину в межах допустимих норм. Після виконання відповідних технічних робіт літак був допущений до подальшої експлуатації.

Категорія: BIRD.

1.1.6. 26.09.2025 о 12:20 при виконанні рейсу НУМ401 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Франкфурт (Німеччина) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», під час розбігу на зліт, спрацювало попередження про неправильну конфігурацію при зльоті (takeoff configuration warning). КПС перервав зліт та повернувся на місце стоянки. Після перевірки усіх систем виконано повторний зліт без зауважень.

Категорія: SCF-NP.

1.1.7. 29.09.2025 о 06:10 при виконанні рейсу SEU4110 за маршрутом Тель-Авів (Ізраїль) – Ясси (Румунія) на літаку B738 UR-SQF, авіакомпанії «СкайАп», під час заходу на посадку та випуску закрилків в посадкове положення 30 градусів (FLAPS 30), екіпаж помітив, що індикація закрилків залишилася в положенні 15 градусів (FLAPS 15). Оскільки таке положення закрилків вимагає більшої швидкості заходу і перерахунку посадкової дистанції (landing distance performance), КПС прийняв рішення про відхід на друге коло та виконав розділ 9.34 «розходження у показниках закрилків» (trailing edge flap disagree) контрольного переліку дій в ненормальних ситуаціях (NNC). Повторний захід та посадка виконані благополучно. Після зарулювання на стоянку зроблено запис в журналі з ТО (AFML).

Категорія: SCF-NP.

2. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

2.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 05.09.2025 об 11:20 при виконанні рейсу N131GT за маршрутом Львів – Кошице (Словаччина) на літаку Су-31 N131GT (США), власник та експлуатант приватна особа – громадянин України, пілот – громадянин Австралії, на 25-й хвилині польоту виникла вібрація двигуна та з'явилися перебої в системі запалювання, внаслідок чого пілот прийняв



рішення про повернення на аеродром вильоту Львів. Під час зворотного польоту та зниження, робота двигуна погіршилась. Пілот оголосив сигнал лиха “Mayday” та виконав вимушену посадку на підібраний з повітря майданчик (поле поблизу села Волоща). В результаті посадки літак пошкоджень не отримав, а пілот тілесних ушкоджень не зазнав.

НБРТ розпочало розслідування за попередньою класифікацією як серйозний інцидент. Згідно з ПРАП, повідомлення про СІ було надіслане до NTSB (США), як уповноваженого органу з розслідування держави реєстрації повітряного судна.

Категорія: SCF-PP.



З більш детальною інформацією, щодо ходу розслідування серйозного інциденту, можна ознайомитись завантаживши [попередній звіт](#).

3. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

3.1. АВАРІЇ

3.1.1. 11.04.2023 о 12:05 при виконанні вантажного рейсу за маршрутом Мбандака – Лісала (Демократична республіка Конго) на літаку Ан-26Б, державний та реєстраційний знаки 9S-AFP, авіакомпанії «Air Kasai» (ДР Конго), під час заходу на посадку, на відстані 64 км від порогу ЗПС 05, відбулася раптова зміна погодних умов, що характеризувалося наявністю шарувато-дощових хмар (німбостратус). КПС здійснив посадку з



перельотом порогу ЗПС 05 на 433 метри. Внаслідок високої швидкості приземлення 220 км/год та наявних на ЗПС вибоїн КПС не зміг зупинити літак в межах ЗПС та викотився на 172 метри вперед за поріг ЗПС 23 де зіткнувся з чагарниками і зупинився біля житлового будинку. Загальна відстань посадкового пробігу склала 1167 метрів. Внаслідок аварії літак отримав серйозні пошкодження, зокрема були зруйновані:

- нижня ліва частина обтічника локатора,
- ступка передньої опори шасі,
- шина №3 основного шасі, та
- антена радіолокатора.



Чотири особи, що перебували на борту літака тілесних ушкоджень не отримали.

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

За результатами розслідування Постійне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів (ВРЕА) ДР Конго зробило наступні висновки:

- авіакомпанія «Air Kasaï» не мала усіх належних документів, оскільки сертифікат експлуатанта та страховий поліс були призупинені;
 - надані документи на повітряне судно підтверджували, що літак перебував у стані льотної придатності до 21 грудня 2023 року, однак після перевірки у виробника (ДП Антонов) було встановлено, що наданий документ є підробленим, а повітряне судно втратило льотну придатність;
 - на літаку було виконано 300-годинну форму ТО;
 - свідоцтва членів льотного екіпажу були дійсними, а кваліфікації за типом (Type Rating) актуальними;
 - технічне обслуговування повітряного відповідно до програми технічного обслуговування виробника не здійснювалося;
 - аеродром Лісала мав метеорологічну станцію спостережень, але вона не функціонувала через відсутність кваліфікованого персоналу;
 - ЗПС не обладнана засобами навігації (NAVAIDs);
 - обслуговування повітряного руху (ATS) не забезпечувалося;
 - поверхня ЗПС була вологою та мала численні вибоїни;
 - члени кабінного екіпажу не мали чинних свідоцтв;
 - перший контакт літака із поверхнею ЗПС стався на відстані 433 метрів за порогом ЗПС 05;
 - літак не зміг зупинитися в межах ЗПС;
 - літак зупинився на земельній ділянці на відстані 172 метрів за порогом ЗПС 23.
- Згідно з матеріалами з розслідування ймовірною причиною аварії стала раптова зміна погодних умов (німбостратус) та як наслідок занадто довга дистанція пробігу на ЗПС.

Супутніми факторами стали:

- наявність вибоїн на ЗПС;
- запізнiла реакція КПС;
- неналежна координація екіпажу, та;
- волога поверхня ЗПС.

Фактор: людський (екіпаж).

Категорія: RE.

ВРЕА ДР Конго надало рекомендації з безпеки за результатами розслідування до Авіакомпанії «Air Kasaï», Уповноваженого органу з питань цивільної авіації ДР Конго, Уповноваженого органу з питань обслуговування повітряного простору ДР Конго та



Виробнику повітряного судна Ан-26 (ДП «Антонов»):

«Оскільки експлуатант не дотримався приписів виробника щодо забезпечення технічного обслуговування та продовження строку служби, ДП «Антонов» необхідно слідкувати за впровадженням норм, встановлених для технічного обслуговування літаків Антонов, що експлуатуються у світі.»

3.1.2. 23.07.2023, вранці, о 07:50 легкий спортивний літак Aeroprakt A22L2, державний та реєстраційний знаки EC-GX8, власник та експлуатант «Dares Aviation, S.L.», виконував ознайомлювальний політ, із ЗПМ «Вільянуева-дель-Пардильйо», Іспанія. Політ виконувався за правилами візуальних польотів (VFR) із двома особами на борту: пілотом-інструктором та пасажиром. Це був перший з трьох запланованих польотів, тривалістю 30 хвилин, під час якого пасажир хотів отримати досвід польоту перед початком навчання для отримання свідоцтва пілота надлегких повітряних суден.



Пілот прибув до ЗПМ «Вільянуева-дель-Пардильйо» близько 07:00 та разом із пасажиром, провів передпольотний огляд, після чого вивів ПС з ангару, запустив двигун і дочекався його прогріву. Після зльоту із ЗПС 14 літак полетів у район муніципалітету Ель-Ескоріаль, після чого розпочав повернення до ЗПМ вильоту.

Пілот розпочав зниження на швидкості 180 км/год, після чого при польоті над водосховищем Вальмайор, зменшив оберти двигуна до малого газу та підтримував швидкість 100–110 км/год. Під час налаштування радіостанції на частоту ЗПМ, коли пілот-інструктор переглядав панель радіообладнання, відчув удар у ділянку обличчя (ніс і лоб) та гучний шум. Внаслідок удару з пілота злетіли окуляри та навушники, він повернув голову праворуч і побачив, що пасажир не постраждав, разом з цим праві дверцята були відчинені та затиснуті між фюзеляжем і підкосом, а їх вікно було розбите. Поглянувши ліворуч, пілот побачив, як його окуляри вилетіли крізь отвір лівого вікна, скло якого також було відсутнє. Лобове скло кабіни також було зруйноване, а його центральна частина повністю відсутня. Потік повітря, який почав потрапляти у кабіну через наявні пошкодження, ускладнювали огляд і керування літаком.

Пілот оглянув лівий та правий елерони і переконався, що обидва перебували у нормальному положенні, разом з цим літак почав задирати ніс, тому пілот опустив його. Він перевіряв стан пасажирів жестом «піднятого великого пальця»; пасажир відповів тим самим, показавши, що все гаразд.

Оскільки ПС перебувало на фінальному етапі заходження на посадку на ЗПС14, пілот вирішив продовжити виконання посадки, разом з цим через надто велику висоту він випустив перший ступінь закрилків, однак швидкість зниження суттєво зросла, тому закрилки довелось прибрати. Зниження також було ускладнено схильністю літака відхилятися ліворуч і тенденцією до задирання носа, тож пілот постійно утримував напрямком натисканням правої педалі та додав трохи потужності, оскільки раніше двигун працював на режимі малого газу.

Після падіння швидкості до 80 км/год пілот спробував знизити кут атаки та збільшити швидкість до 100 км/год (швидкість планерування), разом з цим з'явився потужний потік зустрічного повітря в кабіні, що суттєво заважало пілоту дивитися, тому він вирішив продовжити підтримувати швидкість зниження – 80 км/год, шляхом коригування потужністю двигуна, щоб зменшити швидкість зниження та уникав різких рухів органами керування, оскільки не знав усього можливого обсягу пошкоджень.

На кінцевому етапі заходу на посадку, пілот повністю випустив закрилки, та у зв'язку із збільшенням вертикальної швидкості перед вирівнювання додав потужності двигуна, щоб пом'якшити приземлення. Посадка була м'якою, з невеликим козлінням, після чого літак майже самостійно зупинився без активного гальмування. За оцінкою пілота, довжина пробігу склала близько 120 метрів, після чого він з'їхав ліворуч на руліжну доріжку, та помітив навушники, що звисали з кабіни на з'єднувальному кабелі.

Внаслідок аварії обидві особи, що перебували на борту літака отримали незначні тілесні ушкодження, а повітряне судно було суттєво пошкоджено.



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

Під час проведення розслідування Комісія з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (CIAIAC) Іспанії зробила наступні висновки:

- Керівництво з технічного обслуговування ПС та сервісний бюлетень SB A22LS-18 містять неоднозначну інформацію щодо процедури дій у разі виявлення тріщини на лобовому склі.
- Лобове скло, встановлене на повітряному судні, було заводським оригіналом і ніколи не демонтувалося.
- 26 січня ПС пройшло 100-годинну інспекцію без будь-яких зауважень у журналі повітряного судна, при напрацюванні 887 годин.
- 12 лютого 2023 року пілот цього рейсу вперше виявив тріщину на лобовому склі, у центральній нижній частині, поблизу заклепок з'єднання з фюзеляжем, при напрацюванні 905 год 20 хв. Орієнтовна довжина тріщини перевищувала гранично допустиме значення.
- Після виявлення тріщини пілот одразу повідомив експлуатанта та з метою запобігання її подальшому поширенню, було просвердлено отвір у кінці тріщини та

заклеєно ділянку клейкою стрічкою, однак в журналі ПС жодного запису зроблено не було.

- 4 червня повітряне судно пройшло чергову 100-годинну інспекцію при напрацюванні 988 годин, без будь-яких записів у журналі щодо стану тріщини чи лобового скла.

- 10 червня 2023 року льотна школа заповнила акт технічного стану, у якому було зазначено виявлені мікротріщини та подряпини на лобовому склі і необхідність зв'язатися з виробником для його заміни.

- Від моменту першого виявлення тріщини і до руйнування лобового скла під час польоту, повітряне судно виконало 176 польотів із загальним нальотом 125 год 45 хв, згідно з журналами ПС.

Згідно з матеріалами з розслідування причиною аварії стало невиконання заміни лобового скла відповідно до Бюлетеня SB A22LS-18 та Керівництва з технічного обслуговування, після першого виявлення тріщини.

Супутніми факторами стали:

- Відсутність мінімальних нормативних вимог щодо підтримання льотної придатності для надлегких навчальних повітряних суден. Зокрема відповідно до наказу Міністерства транспорту, туризму та комунікацій Іспанії №277 від 14 листопада 1988 року, щодо вимог льотної придатності для надлегких повітряних суден, власник ПС несе повну відповідальність за технічне обслуговування та збереження льотної придатності ПС.

- Неналежне виконання 100-годинної інспекції

CIAIAS Іспанії не надала рекомендацій з безпеки за результатами розслідування. Разом з цим, оскільки навчальні та ознайомчі польоти на надлегких ПС є комерційною діяльністю, відсутність мінімальних вимог до персоналу, організацій з ТО або їх засобів для обслуговування навчальних надлегких ПС є неналежною практикою та впливає на безпеку польотів, то на момент публікації остаточного звіту тривав розгляд проєкту міністерського наказу, про встановлення основних вимог льотної придатності щодо надлегких ПС.

Фактор: людський (ТО).

Категорія: LOC-I.



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

3.1.3. 07.09.2024 о 17:30

при виконанні приватного польоту за маршрутом ЗПМ «Тібогін» (графство Роскоммон) – ЗПМ «Клунгуна» (графство Мейо), Ірландія, на літаку Aeroprakt A22L2, державний та реєстраційний знаки EI-HNC, власник та експлуатант приватна особа, під час заходу на посадку на трав'яну ЗПС 04, на висоті близько 20 футів, відбулося раптове зниження висоти, внаслідок чого пілот прийняв



рішення виконати маневр відходу на друге коло, додав потужності двигуна та натиснув на праву педаль керма напряму. Після чого літак накренився на ліве напівкрило, зіткнувся з живоplotом, що ріс паралельно лівому краю ЗПС 04, обернувся навколо лівого крила та впав на сільськогосподарському полі по інший бік живоplotу. Внаслідок аварії ПС було суттєво пошкоджено, а одна особа (пілот), що перебувала на борту літака тілесних ушкоджень не отримала, так як була пристебнута чотирьохточковою системою ременів безпеки. Пілот самостійно залишив ПС. Пожежі не було.

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

Під час проведення розслідування Підрозділ з розслідування авіаційних подій



(AAIU) Департаменту транспорту Ірландії зробив наступні висновки:

1) Пілот має чинне свідоцтво надлегких повітряних суден, а літак мав дійсний сертифікат льотної придатності.

2) Пілот повідомив, що у попередніх польотах не мав жодних проблем із посадкою на цій ЗПС.

3) Пілот повідомив, під час підльоту до порогу ЗПС літак потрапив у зсув вітру, внаслідок чого відбулося раптове зниження висоти, проте згідно прогнозу погоди поверхнева швидкість вітру була 3–5 вузлів, а максимально дозволений боковий вітер згідно з Керівництвом з льотної

експлуатації (РОН) становить 14 вузлів. Тому розслідування вважає, що ймовірність виникнення зсуву вітру була низькою, разом з цим змінний напрямок вітру, у поєднанні з місцевими особливостями рельєфу міг спричинити локальні несприятливі вітрові умови.

4) При виконанні посадки закрилки були повністю випущеними, згідно з РОН при виконанні посадки на коротку ЗПС. А швидкість польоту під час завершального етапу заходження становила 85 км/год, що лише незначно нижче 90 км/год, зазначених у РОН, і суттєво вище швидкості звалювання 52 км/год (при повністю випущених закрилках). З урахуванням цього розслідування вважає, що швидкість не вплинула на втрату висоти.

5) Під час виконання маневру по відходу на друге коло, пілот збільшив потужність двигуна, внаслідок чого крутий момент ймовірно міг спричинити лівий крен, а пропелерне обтікання та асиметричний ефект тяги могли спричинити лівий розворот.

6) Ширина трав'яної ЗПС 04/22 дорівнює 4,3 метри, а довжина 254 метри. Перед порогом ЗПС 04, перпендикулярно до її осі проходить автомобільна дорога, яка обмежена насипами з обох боків, ліворуч від порогу ЗПС 04 розташовані дерева та живопліт. Відповідно до РОН необхідна довжина заходу на посадку з висоти 50 футів становить 350 м, а пробіг після контакту коліс із



землею дорівнює 135 м. Хоча довжина ЗПС перевищує необхідну довжину пробігу, проте загальна посадкова дистанція вимагала використання пологого кута заходу, щоб здійснити контакт із землею якомога ближче до порогу ЗПС. Тому використання пологого кута заходу могло призвести до того, що літак пролетів над громадською дорогою на низькій висоті, а також зробило його більш чутливим до місцевих несприятливих вітрових умов. Разом з цим розмах крила літака 9,55 метрів, тому крило виступає за межі ЗПС приблизно на 2,6 м з обох боків. З урахуванням того, що живопліт ріс ліворуч від ЗПС на відстані приблизно 9 м від її лівого краю (тобто 11,15 м від осі ЗПС), то навіть якщо повітряне судно було вирівняне по осі відстань між лівим крилом і живоплотом становила лише близько 6 м. Внаслідок того, що процедура відходу на друге коло була розпочата на завершальній фазі посадки, виконання точного утримання осі ЗПС було складним завданням. А на швидкості близько 80 км/год (≈ 22 м/с) навіть незначне відхилення вліво призвело б до швидкої втрати бокового зазору між крилом і живоплотом.

Згідно з матеріалами з розслідування ймовірною причиною аварії могло стати використання пологого кута заходу, що в свою чергу могло призвести до того, що літак пролетів над громадською дорогою на низькій висоті, що зробило його більш чутливим до місцевих несприятливих вітрових умов.

Супутнім фактором стало неврахуванням пілотом Інформаційного листа з безпеки польотів уповноваженого органу з питань цивільної авіації Ірландії «Ризик від перешкод на аеродромах», у якому підкреслюється необхідність відсутності перешкод у межах 30 м від осі ЗПС з обох боків.

AAIU Ірландії не надав рекомендацій з безпеки за результатами розслідування.

Фактор: людський (екіпаж).

Категорія: LOC-I.



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

4. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

4.1. 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.

4.2. 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	ППВПТУ – 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	