



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ  
Відділ рекомендацій з безпеки на транспорті та аналізу

# АНАЛІЗ

**СТАНУ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ  
ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА  
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ  
УКРАЇНИ ТА СУДНАМИ ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ,  
ЩО СТАЛИСЯ У 2024 РОЦІ**

**№ 3.1-1А**

**26 БЕРЕЗНЯ 2025 р.**



## ЗМІСТ

i.	Скорочення, що можуть використовуватись в тексті	2
ii.	Категорії подій	3
iii.	Передмова	4
1	Загальний стан безпеки польотів у 2024 році	5
1.1	Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2024 році	6
2	Авіаційні події	8
2.1	Катастрофи	8
2.2	Аварії	9
2.3	Серйозні інциденти	10
3	Статистичний розподіл авіаційних подій та серйозних інцидентів	11
4	Інциденти	12
5	Розподіл АП та інцидентів за типами ПС та категоріями	14
5.1	Розподіл АП та інцидентів за фазами польоту	15
5.2	Розподіл АП та інцидентів за експлуатантами	15
6	Фактори, що призводили до авіаційних подій та інцидентів з цивільними ПС України	16
6.6	Розподіл АП та інцидентів з цивільними ПС України по факторах (діаграма)	22
6.7	Розподіл АП та інцидентів за категоріями (діаграми)	23
7	Події, що сталися з цивільними ПС іноземної реєстрації	24
8	Орнітологія та орнітологічне забезпечення БП	29
9	Пошкодження повітряних суден на землі	31
10	Висновки	32
11	Рекомендації	35

*Аналіз стану безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України (далі – Аналіз), підготовлений на основі результатів розслідування та узагальнення інформації про авіаційні події та інциденти, що сталися у 2024 році. Аналіз призначений для інформування органів влади та суб'єктів авіаційної діяльності про результати розслідувань, виявлені загрози, результати дослідження серій подій та надання рекомендацій щодо безпеки польотів.*

*Відповідно до пункту 7 Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610 (далі – ПРАП), іншою метою цього Аналізу є інформування громадськості про загальний рівень безпеки авіації України.*

*Аналіз підготовлено Відділом рекомендацій з безпеки на транспорті та аналізу Національного бюро розслідувань на транспорті (далі – НБРТ).*

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

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

## *ii. 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.

### iii. Передмова

2024 рік для Національного бюро розслідувань на транспорті (НБРТ) став важливим етапом розвитку, особливо в частині технічного розслідування (розслідування безпеки) авіаційних подій та інцидентів в Україні. Минулий рік ще раз підтвердив, що безпека польотів є надзвичайно важливим пріоритетом для країни, і розслідування відіграє ключову роль у забезпеченні цієї безпеки. З кожним роком Бюро вдосконалює свої методи та підходи до розслідувань, щоб максимально ефективно реагувати на авіаційні події та інциденти. Протягом 2024 року НБРТ провело ряд розслідувань, які дозволили виявити не тільки причини подій, а й можливі слабкі місця у системі безпеки авіаційних перевезень, які потребують подальшої уваги та удосконалення.

Аналіз результатів цих розслідувань є наслідком кропіткої роботи експертів, які злагоджено працюють над забезпеченням точності та об'єктивності у кожному розслідуванні. Важливо зазначити, що розслідування безпеки – це не лише пошук причин події, але й розробка ефективних рекомендацій для запобігання подібним подіям у майбутньому. НБРТ прагне створювати умови для підвищення рівня безпеки на всіх етапах авіаційних перевезень і забезпечення ефективної роботи всіх учасників авіаційної діяльності.

Незважаючи на значний прогрес у забезпеченні безпеки польотів, НБРТ усвідомлює виклики, з якими стикається галузь. Зростаюча складність повітряного руху, використання новітніх технологій і систем вимагають постійного удосконалення стандартів та процедур. НБРТ, разом із іншими державними органами, готове і надалі працювати над вдосконаленням законодавства, поліпшенням технічного оснащення та підвищенням кваліфікації персоналу.

Цей документ є не лише звітом про виконану роботу, а й інструментом для майбутнього розвитку галузі. Вивчення результатів розслідувань НБРТ має стати основою для покращення існуючих стандартів, процедур і заходів безпеки, що допоможе створити більш безпечне середовище для авіаційних перевезень в Україні. Важливими досягненнями 2024 року стали також кроки щодо інтеграції національної системи розслідування безпеки до європейського законодавства, що підвищує відповідність міжнародним стандартам безпеки.

НБРТ є уповноваженим органом з питань розслідування авіаційних подій в Україні, зокрема, займається встановленням причин виникнення подій та надає рекомендації з безпеки польотів для запобігання подібних випадків в майбутньому. Протягом 2024 року НБРТ брало участь у заходах з реалізації Угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір, що сприяло інтеграції національної системи розслідування безпеки до європейських стандартів. Незважаючи на деякі виклики, зокрема, щодо повної відповідності національного законодавства до *acquis* ЄС, НБРТ продовжує удосконалювати свої методи та ресурси для підвищення ефективності розслідувань.

НБРТ закликає всіх учасників авіаційної діяльності долучитися до реалізації рекомендацій та продовжувати працювати на забезпечення високого рівня безпеки авіаційних перевезень в Україні. Спільними зусиллями можна забезпечити безпечний розвиток транспортної інфраструктури держави.

## 1. ЗАГАЛЬНИЙ СТАН БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У 2024 РОЦІ

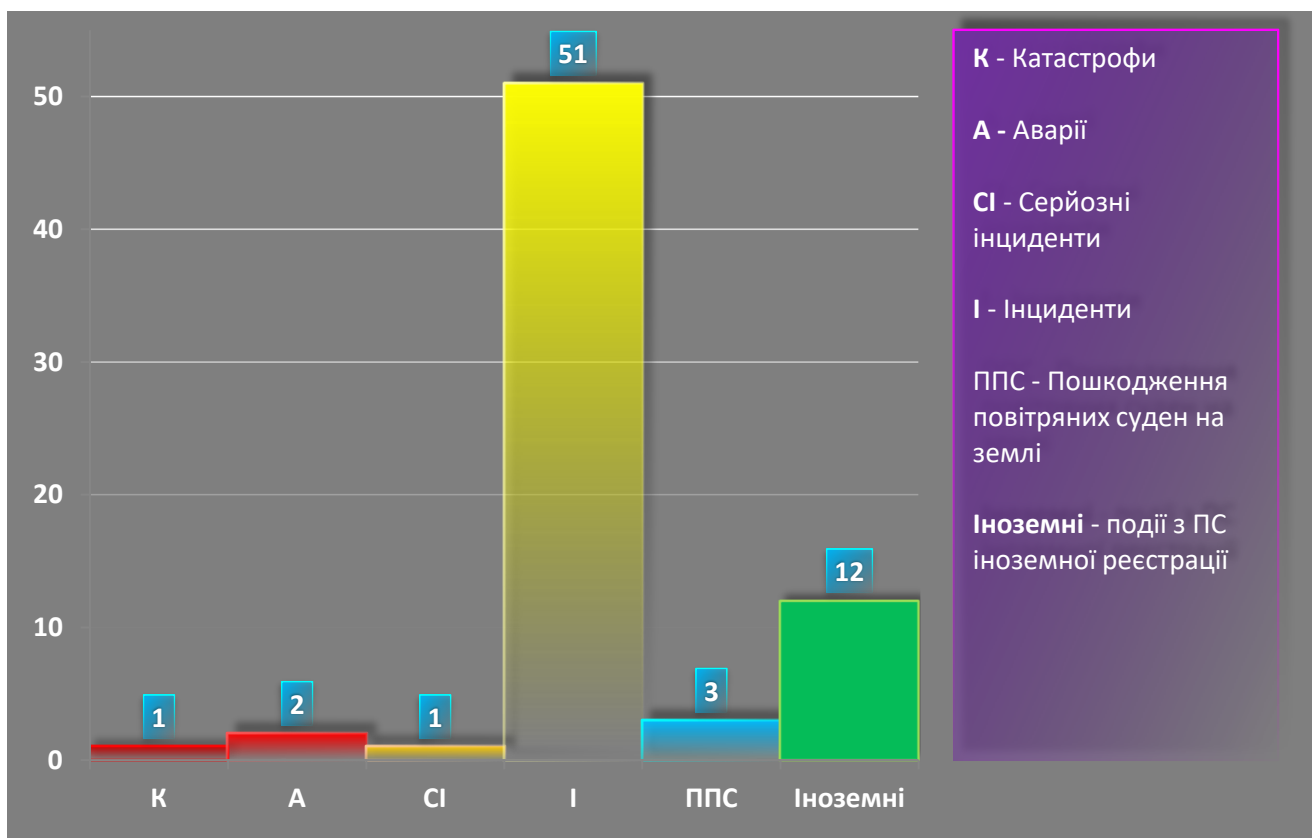
Згідно з даними, що надійшли до НБРТ, у 2024 році, під час експлуатації комерційних цивільних повітряних суден (ПС) України при виконанні пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та експлуатації ПС авіації загального призначення сталися:

- **1 катастрофа** (під час виконання навчально-тренувального польоту);
- **2 аварії** (під час виконання навчально-тренувальних польотів);
- **1 серйозний інцидент**;
- **51 інцидент**;
- **3 пошкодження ПС на землі**;
- **2 надзвичайні події**.

Протягом 2024 року на території України польоти іноземних цивільних повітряних суден не виконувалися, разом з цим за аналізований період до НБРТ надійшло 12 повідомлень про події з ПС, що виготовлені чи розроблені в Україні, або такі події під час яких загинули громадяни України зокрема:

- 8 подій з літаками аматорської конструкції українського підприємства ТОВ «Аеропракт» – виробника надлегких літаків, а саме 4 катастрофи, 3 аварії та 1 серйозний інцидент;
  - 2 катастрофи з ПС іноземного виробництва під час яких загинуло 4 громадянина України;
  - 1 аварія та 1 серйозний інцидент з ПС розробником яких є Україна.
- Класифікація подій представлена на графіку нижче.

*Розподіл подій із ПС, що внесені в реєстр цивільних повітряних суден України та ПС іноземної реєстрації, які сталися у 2024 році за класами*



## 1.1. Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2024 році

У порівнянні з минулим роком:

● *при виконанні пасажирських та вантажних перевезень на регулярних і нерегулярних лініях:*

- у 2024 році катастроф не було як і у 2023 році.
- у 2024 році аварій не було як і у 2023 році;
- у 2024 стався 1 серйозний інцидент, тоді як у 2023 їх не було;
- кількість інцидентів становить 51, у 2023 році сталося 48;
- у 2024 році відбулося 3 ППС, у 2023 році їх було 7;
- у 2024 році відбулося 2 надзвичайні події, а у 2023 сталося 5 надзвичайних подій.

● *при виконанні авіаційних робіт (у тому числі навчально-тренувальних польотів):*

- у 2024 році сталася 1 катастрофа, тоді як у 2023 році їх не було.
- у 2024 році сталося 2 аварії, а у 2023 році аварій не було;
- у 2024 серйозних інцидентів, інцидентів, ППС та надзвичайних подій не було як і у 2023 році.

● *при експлуатації авіації загального призначення:*

- Інформація щодо катастроф, аварій, серйозних інцидентів, інцидентів, ППС на землі, надзвичайних подій, що сталися протягом 2024 року до НБРТ не надходила, як і у 2023 році.

У 2024 році загальний наліт по сертифікованих авіакомпаніях склав 90988<sup>1</sup> льотних годин, що на 12% більше нальоту у 2023 році (80378 годин). Це сталося як завдяки збільшенню комерційних транспортних перевезень внаслідок чого транспортні компанії налітали 86655 годин (у 2023 – 76999 годин), так і завдяки збільшенню нальоту при виконанні авіаційних робіт та НТП, де наліт склав 4333 години (у 2023 наліт становив 3379 годин).

За аналізований період до Державіаслужби надійшло **106** звітів (reports) про події з цивільними ПС української реєстрації, що у майже у **2** рази більше ніж кількість даних про події, що отримало НБРТ.

---

<sup>1</sup>Враховані дані, які отримало НБРТ у 2024 році.

*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій				Кількість постраждалих			
		абсолютна кількість		на 100 тис. годин		загинуло		травмовано	
		2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
<b>I</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень</b>								
1.1	Катастрофи								
1.2	Аварії		1	0↓	1,29				2
1.3	Серйозні інциденти	1		1,15↑	0				
1.4	Інциденти	51	48	58,8↓	62,3				
<b>II</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт, у т.ч. при НТП</b>								
2.1	Катастрофи	1		2,3↑	0	1			
2.2	Аварії	2		4,6↑	0			2	
2.3	Серйозні інциденти								
2.4	Інциденти								
<b>III</b>	<b>Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України</b>								
3.1	Катастрофи	1		1,1↑	0	1			
3.2	Аварії	2	1	2,2↑	1,24			2	2
3.3	Серйозні інциденти	1		1,1↑	0				
3.4	Інциденти	51	48	56↓	59,7				
3.5	Всього	55	49	60,4↓	60,9	1		2	2

*Кількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, подій з іноземними ПС, що сталися в Україні та подій з ПС загального призначення.*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій		Кількість постраждалих				
		2024 рік	2023 рік	Загинуло		Травмовано		
				2024 року	2023 року	2024 року	2023 року	
1	Події з ПС авіації загального призначення	К/А						
		СІ/Ін						
2	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А						
		Інц						
3	Всього	К/Інші						
4	Надзвичайні події		2	5				
5	Пошкодження ПС		3	7				
6	Події з ПС іноземної реєстрації	К/Інші	6/6	1/4	11	1	5	2

## 2. АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ ТА СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

У 2024 році при експлуатації цивільних ПС України сталися:

- 1 катастрофа – при виконанні навчально-тренувального польоту. Внаслідок події 1 особа загинула.
- 2 аварії – при виконанні навчально-тренувальних польотів. Внаслідок подій 2 особи отримали тілесні ушкодження різного ступеню тяжкості.
- 1 серйозний інцидент – при виконанні комерційних транспортних перевезень.

### 2.1. КАТАСТРОФИ

**2.1.1. 27.07.2024** о 09:15 (за Київським часом) при виконанні навчально-тренувального польоту, в зоні призначеній для відпрацювання техніки пілотування ЗПМ "Цунів", на літаку Скаетон К-10 Свіфт UR-KAI, експлуатант ТОВ "Західноукраїнська школа авіації", на 43-й хвилині польоту було



втрачено зв'язок координатора польотів з пілотом літака. О 09:55 під час виконання пошукових робіт з повітря, на кукурудзяному полі, на відстані 10 км від аеродрому Цунів на околиці села Лісновичі, Городоцького району, Львівської області, було виявлено зруйноване повітряне судно. Пошуково-рятувальна група, що прибула на місце події виявила на борту літака тіло загиблого пілота.

Розслідування триває.

**Категорія: LOC-I.**



З інформацією щодо більш детальних обставин за результатами розслідування катастрофи можна ознайомитись завантаживши попередній [звіт](#).



## 2.2. АВАРІЇ

**2.2.1. 10.04.2024** близько 08:00 (за Київським часом) під час виконання навчально-тренувальних із ЗПМ “Хмельницький” на літаку Aero AT-3 R100 UR-CSB, експлуатант ТОВ «Льотна школа «Кондор» сталася аварія. Внаслідок відмови двигуна, під час виконання вимушеної посадки, літак зіткнувся із земною поверхнею за 300



метрів до злітно-посадкової смуги та скапотував. На борту літака перебували пілот-інструктор та пілот-студент. Внаслідок аварії пілот-інструктор отримав серйозні травми, повітряне судно зруйноване.

Розслідування триває.

**Категорія:** CFIT.



З інформацією щодо більш детальних обставин за результатами розслідування аварії можна ознайомитись завантаживши попередній [звіт](#).

**2.2.2. 03.08.2024** о 15:37<sup>2</sup> при виконанні навчально-тренувального польоту із ЗПМ «Палукніс» (EYVP) (Литва) на планері SZD-48-3 «Jantar Standard 3» UR-KABV, експлуатант «ТСО України», під час заходження на посадку планер втратив швидкість та зіткнувся із землею поза межами ЗПМ. Внаслідок аварії планер було



пошкоджено, а пілот (громадянин України) отримав тілесні ушкодження.

Розслідування триває.

**Категорія:** LOLI.

---

<sup>2</sup>Тут та далі за текстом, якщо не вказано інше, використовується Всесвітній скоординований час (UTC).

## 2.3. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**2.3.1. 03.01.2024 о 02:09** при виконанні рейсу FEG8901 за маршрутом Таллінн (Естонія) – Хургада (Єгипет) на літаку B-738 UR-SQP, авіакомпанії «СкайАп», на 37 хвилині польоту, під час набору крейсерського рівня польоту (ешелон FL360) та після перетинання абсолютної висоти 33500 футів, спрацювала сигналізація про



відмову системи автоматичного регулювання тиску в кабіні літака. Екіпаж перейшов на ручне регулювання тиску, але висота в кабіні почала рости. Після досягнення ешелону FL360 спрацювала сигналізація про перевищення висоти в кабіні 10 000 футів. Після падіння тиску в кабіні ПС до значення висоти 14000 футів, в пасажирському салоні автоматично активувалися (випали) кисневі маски. Після цього екіпаж задекларував сигнал лиха та виконав аварійне зниження до ешелону FL140. О 03:32 літак здійснив посадку на аеродромі Варшава (Республіка Польща). На борту літака перебувало 193 особи – 186 пасажирів та 7 членів екіпажу. Внаслідок події ніхто не постраждав.

Згідно з результатами розслідування причиною серйозного інциденту (розгерметизація повітряного судна на крейсерському ешелоні) стала відмова заднього випускного клапану внаслідок потрапляння на нього води з водяної системи літака та намерзання льоду. Потрапляння води на задній випускний клапан сталося внаслідок руйнування муфти трубопроводу водяної системи в умовах зимової експлуатації. Руйнування муфти трубопроводу водяної системи в умовах зимової експлуатації ймовірно сталося внаслідок невиконання експлуатантом рекомендаційного сервісного бюлетеня SB 737-38-1057 компанії Боїнг.

**Супутнім фактором** стало несвоєчасне виконання екіпажем установлених QRH процедур на випадок спрацювання сигналізації про перевищення висоти в кабіні.

**Фактор:** людський.

**Категорія:** SCF-NP, CABIN.



З інформацією щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування серйозного інциденту можна ознайомитись завантаживши остаточний [звіт](#).

### 3. СТАТИСТИЧНИЙ РОЗПОДІЛ АП ТА СЕРЬОЗНИХ ІНЦИДЕНТІВ

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за експлуатантами*

Експлуатант \ Вид події	ТОВ "Західноукраїнська школа авіації"	ТОВ «Льотна школа «Кондор»	ТСО України	а/к «СкайАп»
К	1			
А		1	1	
СІ				1

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за факторами*

Фактор \ Вид події	Невизначений	Людський (екіпажі ПС)
К	1	
А		2
СІ		1

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за етапами польоту*

Етап польоту \ Вид події	Крейсерський режим/ На маршруті	Зниження для заходу на посадку/ Посадка
К	1	
А		2
СІ	1	

## 4. ІНЦИДЕНТИ

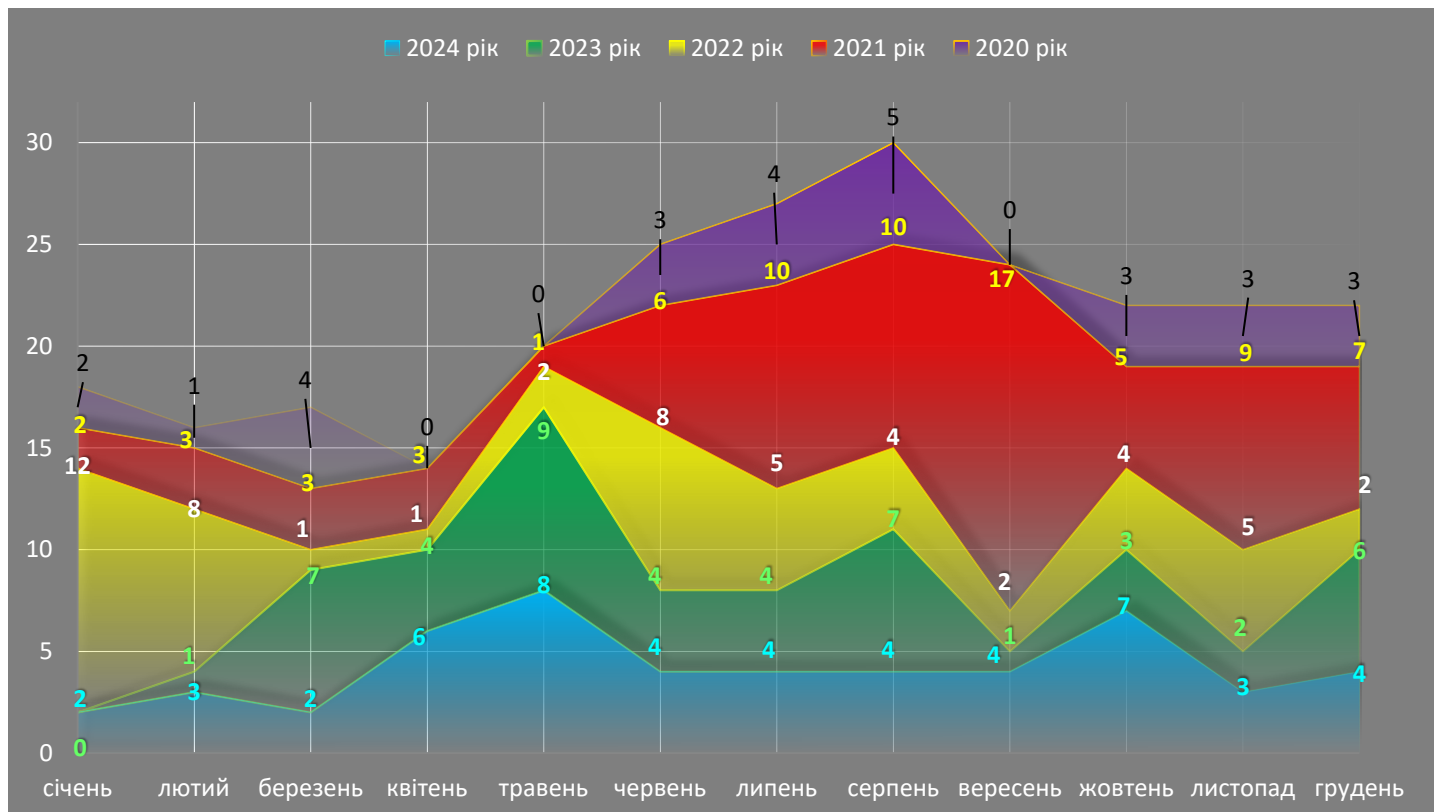
Інформація про обставини та причини виникнення інцидентів надавалася у щомісячних інформаційних бюлетенях з безпеки польотів протягом 2024 року.

У 2024 році до НБРТ надійшла інформація про 51 інцидент, що сталися з цивільними ПС України. Абсолютна кількість інцидентів, інформація про які була отримана НБРТ, у порівнянні з минулим роком, збільшилась на 6%, тоді як загальний обсяг нальоту зріс на 12%.

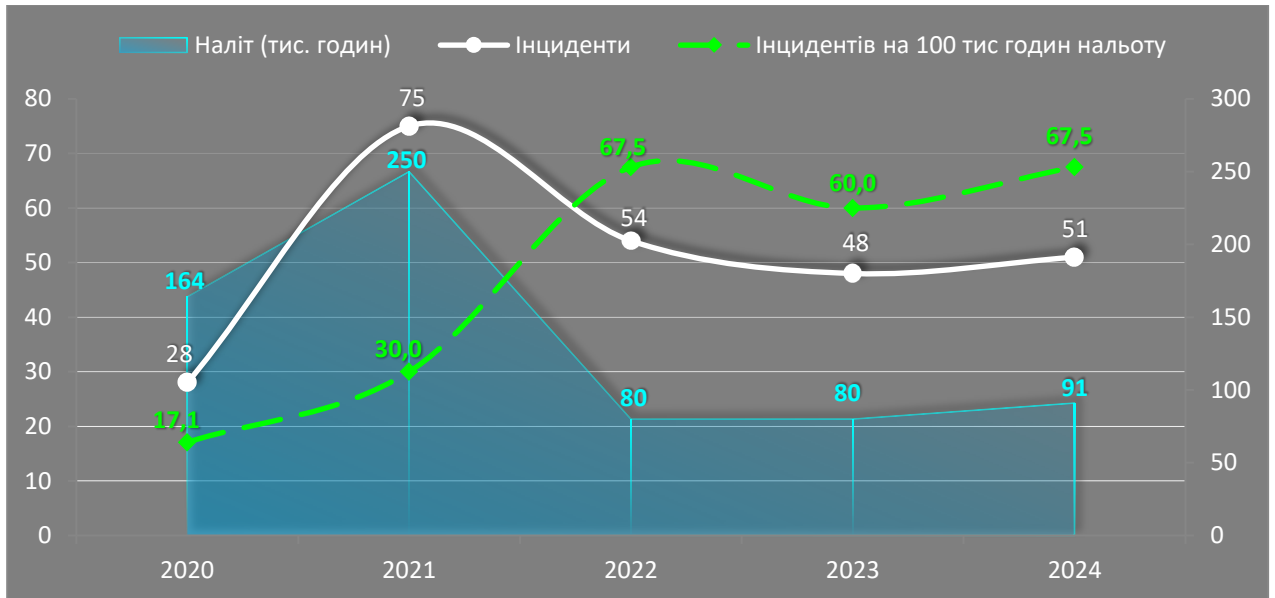
Протягом року, встановленим порядком, до НБРТ надходять повідомлення лише про авіаційні події та серйозні інциденти, зокрема по телефону, телеграфним зв'язком (AFTN) чи електронною поштою. Разом з цим інформація про інциденти, ППС та НП, що є більшістю використаної в цьому аналізі інформації надходить до бюро альтернативними шляхами.

Внаслідок отримання неповних статистичних даних (106 звітів отриманих ДАСУ проти 60 повідомлень отриманих НБРТ) результати аналізу, нажаль, не можуть в повному обсязі показати об'єктивні тенденції стану безпеки польотів українських авіаперевізників. Статистичний та порівняльний аналіз інцидентів, що сталися протягом 2024 року, представлено виключно з інформативною метою.

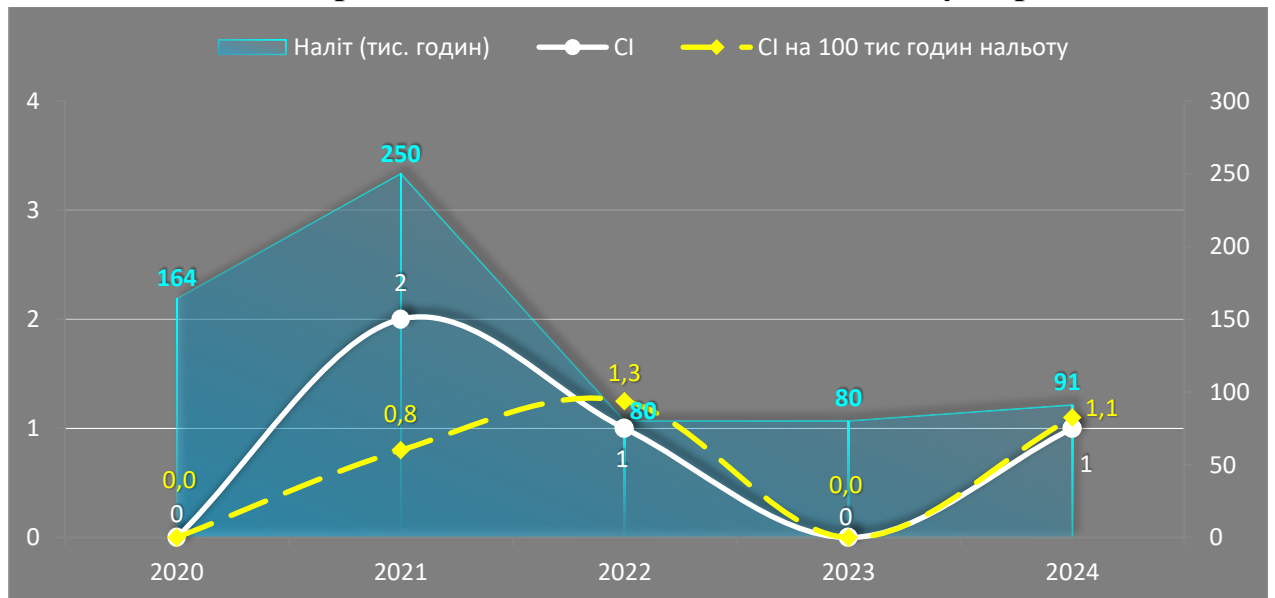
Як вказано на графіку нижче, протягом звітного року продовжилась тенденція збільшення кількості інцидентів у весняно-літній період, оскільки цей період припадає на найбільшу активність експлуатантів.



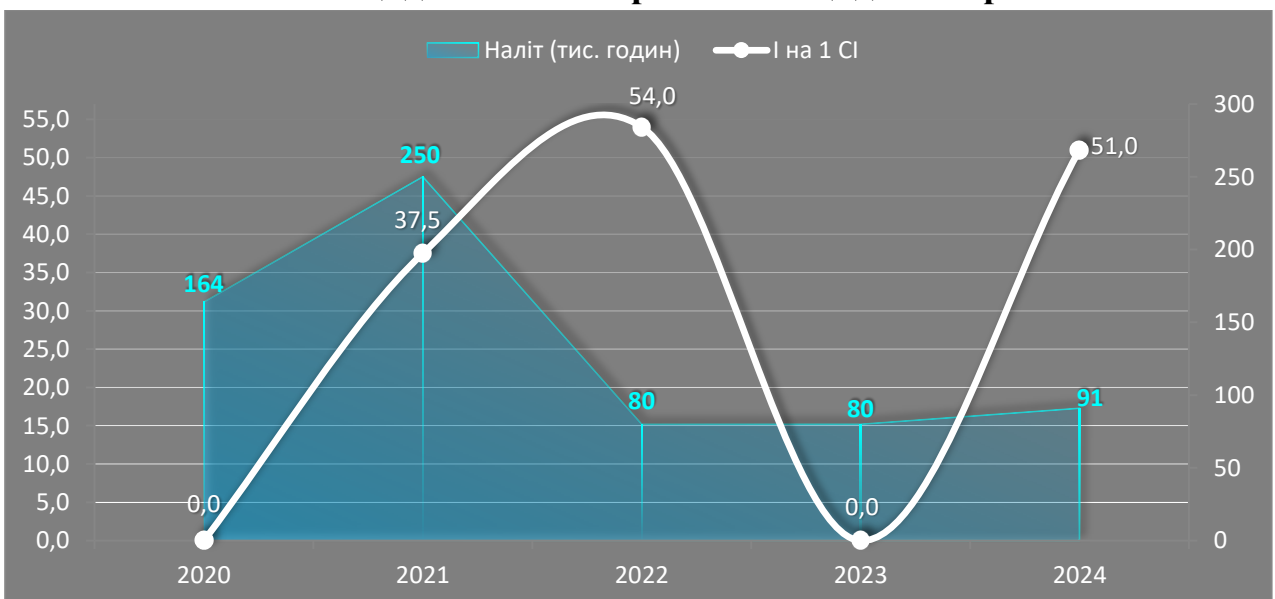
### Кількість інцидентів та годин нальоту за роками<sup>3</sup>



### Кількість серйозних інцидентів та годин нальоту за роками<sup>3</sup>

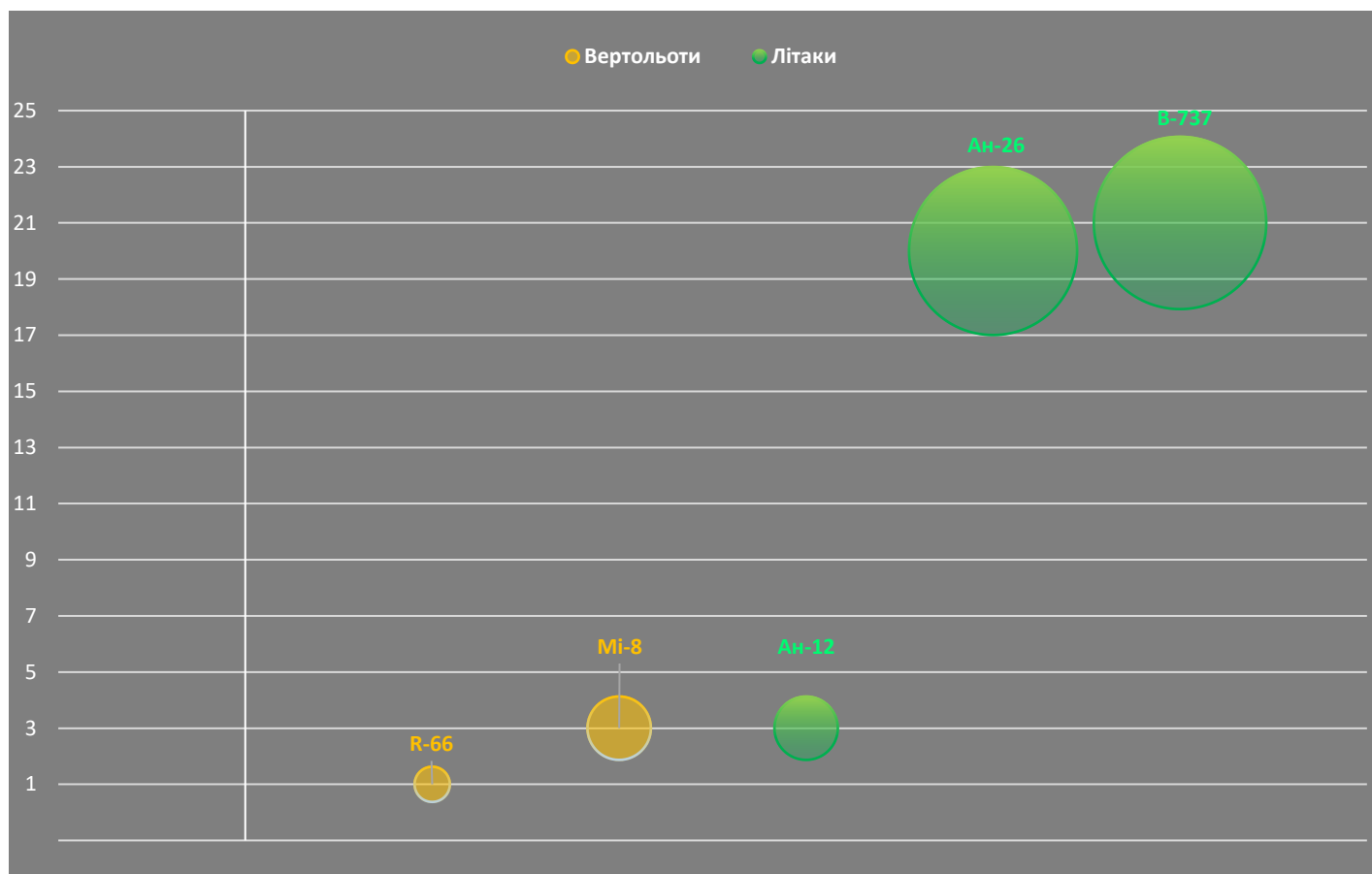


### Кількість інцидентів на 1 серйозний інцидент за роками<sup>3</sup>



<sup>3</sup>Не враховує ПС авіації загального призначення (АЗП), оскільки інформація про наліт ПС АЗП відсутня.

## Візуалізація кількості інцидентів за типами ПС



## 5. РОЗПОДІЛ АП ТА ІНЦИДЕНТІВ ЗА ТИПАМИ ПС ТА КАТЕГОРІЯМИ (ТІЛЬКИ ПС УКРАЇНСЬКОЇ РЕЄСТРАЦІЇ)

Повітряні судна	Класифікація АП:				КАТЕГОРІЇ															
	К	А	СІ	І	BIRD	CABIN	CFIT	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	SCF-NP	SCF-PP	TURB	UNK	WSTRW	
Ан-12				3											1	2				
Ан-26				23	6					3					10	3		1		
АТ-3		1					1													
В-737 <sup>4</sup>			1	21	4	2				2	1		2	2	7	1	1	1	1	1
К-10	1							1												
Мі-8				3	1											2				
Robinson R-66				1								1								
SZD-48-3		1							1											
<b>Всього</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>51</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

<sup>4</sup>Події можуть мати декілька категорій.

## 5.1. РОЗПОДІЛ АП ТА ІНЦИДЕНТІВ ЗА ФАЗАМИ ПОЛЬОТУ З ПС УКРАЇНСЬКОЇ РЕЄСТРАЦІЇ



## 5.2. РОЗПОДІЛ АП ТА ІНЦИДЕНТІВ ЗА ЕКСПЛУТАНТАМИ



\*Згідно з Додатком 1 до ПРАП від 20.05.2022 № 610, рішення про остаточну класифікацію подій приймає НБРТ. З урахуванням цього, а також після отримання додаткової інформації та проведення аналізу ризику, який враховував найбільш ймовірний сценарій ескалації інциденту, а також ефективність наявних бар'єрів, що не дозволяли інциденту стати потенційною авіаційною подією НБРТ перекласифікувало серйозні інциденти від 19.09.2024 (а/к «СкайАп»), 25.11.2024 та 09.12.2024 (а/к «Константа») на інциденти.

## 6. ФАКТОРИ, ЩО ПРИЗВОДИЛИ ДО АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ ПС УКРАЇНИ

### 6.1. Людський фактор (екіпажі ПС, диспетчер).

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	03.01.24 B-737-800 UR-SQP	СкайАп	о 02:59 при виконанні рейсу FEG8901 за маршрутом Таллінн (Естонія) – Хургада (Єгипет), під час набору висоти та перетинанні ешелону польоту FL335, спрацювала сигналізація про відмову системи автоматичного регулювання тиску в кабіні літака.
2	10.04.24 Aero AT-3 R100 UR-CSB	Льотна школа «Кондор»	о 08:00 (за Київським часом) під час виконання навчально-тренувальних польотів на ЗПМ «Хмельницький», внаслідок відмови двигуна, під час виконання вимушеної посадки, літак зіткнувся із землею за 300 метрів до злітно-посадкової смуги та скапотував.
3	03.08.24 SZD-48-3 «Jantar Standard 3» UR-KABV	ТСО України	о 15:37 при виконанні навчально-тренувального польоту із ЗПМ «Палукніс» (EYVP) (Литва), під час заходження на посадку планер втратив швидкість та зіткнувся із землею поза межами ЗПМ.
4	10.08.24 B-737-800 UR-SQE	СкайАп	о 18:35 при виконанні рейсу AIZ415 за маршрутом Ларнака (Кіпр) – Батумі (Грузія), під час зниження з ешелону польоту FL350 до FL310 спрацювала бортова система запобігання зіткненням ПС у повітрі в режимі рекомендації на ухилення від зіткнення (TCAS RA).
5	02.09.24 Robinson R-66 UR-FAN	ТОВ «КЛАСТ»	о 12:15 при виконанні рейсу за маршрутом Кралево – Белград (Сербія), після посадки на аеродромі призначення, раніше порогу ЗПС 12П, КПС проігнорував вказівку диспетчера звільнити ЗПС по РД5 та почав руління до РД2.
6	18.09.24 An-26-100 UR-UZJ	Константа	о 07:43 при виконанні рейсу UNO506P за маршрутом Рубкона – Джуба (Південний Судан), на висоті приблизно 14300 футів та відстані 88 км від аеродрому вильоту, послідовно спрацювали режими ТА та РА системи TCAS.
7	19.09.2024 B-737-800 UR-SQO	СкайАп	о 14:05 при виконанні рейсу FEG1529 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Гданськ (Польща), під час набору висоти до ешелону FL360, в Каїрському РПП, у другого пілота погіршився стан здоров'я.



8	25.09.24 B-737-900 UR-PSI	Роза Вітрів	о 08:14 при виконанні рейсу FIA903 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Ніцца (Франція), при виконанні зниження для заходу на посадку, на ешелоні FL110 та курсі 140° екіпаж отримав інформацію від диспетчера про інший літак, що знаходився в наборі висоти.
9	25.11.24 Ан-26-100 UR-UZJ	Константа	о 12:20 при виконанні рейсу UNO 506P за маршрутом Рубкона – Джуба (Південний Судан), під час зниження та перетину висоти 9000 футів з курсом 157° екіпаж візуально виявив інший літак на зустрічно-перетинаючому курсі, нижче, з лівого боку.
10	09.12.24 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	о 05:50 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Могадішо – Беледуейне (Федеративна Республіка Сомалі), під час набору висоти відбулось спрацювання системи TCAS TA та RA. Екіпаж візуально спостерігав конфліктне ПС.

## 6.2. Людський фактор (ТО).

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	09.02.24 B-737-800 UR-SQD	СкайАп	о 10:30 при виконанні рейсу U55393 за маршрутом Маттала (Шрі-Ланка) – Таллінн (Естонія), під час передпольотної підготовки в аеропорту Маттала (Шрі-Ланка) були виявлені несправності.
2	25.02.24 B-737-800 UR-SQB	СкайАп	о 11:40 при виконанні рейсу FT1503 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Варшава (Польща), під час заправки літака в аеропорту Хургада стався витік палива з правого паливного баку.
3	30.06.24 B-737-900 UR-PSI	Роза Вітрів	о 12:34 при виконанні рейсу FIA835 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Брюссель (Бельгія), після запуску двигунів за інформацією наземного персоналу, стався незначний витік палива з двигуна №1.
4	04.07.24 Ан-12Б UR- CNN	Кавок Ейр	о 16:40 після виконання рейсу CVK7001 та посадки на аеродромі П'ештяни (Словацька Республіка), після під'єднання тягача і початку його буксировки, персонал з ТО помітив витікання палива в районі дренажного трубопроводу камери згорання силової установки (СУ) №1 і випаровування палива з підкапотної зони.
5	30.07.24 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 03:03 при виконанні рейсу НУМ345 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет), під час передпольотного огляду екіпаж виявив накопичення гідравлічної рідини на лівому крилі та на поверхні стоянки, в районі передкрилка №4.

6	30.08.24 B-738-800 UR-SQB	СкайАп	о 21:40 при виконанні рейсу UBG346 за маршрутом Шарджа (ОАЕ) – Дакка (Бангладеш), під час виконання заправки літака стався витік палива з дренажних отворів правого напівкрила.
7	22.10.24 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 07:20 при виконанні рейсу НУМ345 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет), при виконанні розбігу для виконання зльоту, на низькій швидкості, було виявлено сторонній запах із системи кондиціонування.

### 6.3. Технічний фактор (відмови систем, компонентів з технічних причин).

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	26.02.24 Ан-26Б UR-UZG	Константа	при виконанні рейсу UNO858 за маршрутом Бені – Гома (ДР Конго), після набору ешелону FL160, показники тиску оливи допоміжної силової установки (ДСУ) РУ-19А300 поступово зросли до 6 кгс/см <sup>2</sup> . Екіпаж вимкнув ДСУ і продовжив політ за маршрутом.
2	13.03.24 Ан-26-100 UR-UZK	Константа	о 06:05 при виконанні рейсу UNO-691P за маршрутом Могадішо – Барава (Федеративна Республіка Сомалі), під час післяпольотного огляду екіпаж виявив підтікання рідини АМГ-10 на передній опорі шасі.
3	27.03.24 Ан-26-100 UR-UZK	Константа	о 06:36 при виконанні рейсу UNO-691P за маршрутом Могадішо – Беледуейне (Федеративна Республіка Сомалі), під час запуску правого двигуна сталося спрацювання світлосигналізатора «Стружка в оливі у Правому Двигуні», після чого запуск двигуна було припинено.
4	03.04.2024 B-737-800 UR-SQD	СкайАп	при виконанні рейсу SEU 5394 за маршрутом Таллінн (Естонія) – Манама (Королівство Бахрейн), при виконанні розбігу для зльоту, під час натискання кнопки TO/GA з метою переведення літака у злітний режим, спрацювала сигналізація про невідповідність злітної конфігурації літака "TAKEOFF CONFIGURATION WARNING".
5	11.04.24 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	при виконанні рейсу FIA 611 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Берлін (Німеччина), під час польоту на крейсерському ешелоні, на дисплеї швидкості почала періодично з'являтися індикація обмеження швидкості «SPD LIM» із короткочасним спрацюванням вібросигналізатору лівого штурвалу «L/H stick shaker».
6	15.04.24 B-737-900 UR-PSI	Роза Вітрів	о 08:27 при виконанні рейсу 5F617 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Лондон (Великобританія), під час перетинання ешелону FL150 екіпаж виявив

			сильне обледеніння літака, що супроводжувалось наростанням льоду на лобовому склі та склоочисниках, внаслідок частково не працюючого обігріву приймача динамічного тиску повітря.
7	25.04.24 Ан-26-100 UR-UZK	Константа	при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Могадішо – Беледуейне (Федеративна республіка Сомалі), під час польоту сталася відмова переднього паливного насосу правої розхідної групи. Після прибуття в аеропорт Беледуейне під час післяпольотного огляду відмова підтвердилася.
8	08.05.24 Ан-26-100 UR-UZK	Константа	о 14:37 при виконанні рейсу UNO 858 за маршрутом Бені-Гома (ДР Конго), під час заходження на посадку на висоті 90 метрів сталася відмова радіовисотоміра (РВ-5МД1).
9	09.05.24 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	об 11:19 при виконанні рейсу UNO 506P за маршрутом Румбек-Джуба (Південний Судан), під час польоту на крейсерському ешелоні виникли неправильні показання магнітного курсу на комбінованому пілотажному приладі гіроіндукційного компасу правого пілота.
10	11.05.24 Ан-26-100 UR-UZK	Константа	о 12:38 при виконанні рейсу UNO 858 за маршрутом Бені-Гома (ДР Конго), під час підготовки до руління з метою виконання польоту, після увімкнення системи анти-зледеніння літака, сталося розтріскування зовнішнього, шару лобового скла правого пілота.
11	13.05.24 Ан-26Б UR-UZG	Константа	о 14:44 при виконанні рейсу UNO 691P за маршрутом Могадішо-Беледуейне (Сомалі), під час підготовки до вильоту була виявлена короткочасна поява помилки «f0202» системи TCAS.
12	28.05.24 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	о 10:59 при виконанні рейсу UNO 506P за маршрутом Джуба-Рубкона (Південний Судан), під час підготовки літака до вильоту була виявлена неправильна індикація тиску оливи на вході лівого двигуна.
13	28.05.24 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	о 12:05 при виконанні рейсу UNO 506P за маршрутом Рубкона-Джуба (Південний Судан), під час післяпольотного огляду була виявлена ненадійна робота радіовисотоміра РВ-5.
14	29.05.24 Ан-26-100 UR-UZK	Константа	об 11:35 при виконанні рейсу UNO 858 за маршрутом Ентеббе (Уганда) – Гома (ДР Конго), під час польоту на показчику дистанційного авіагоризонту були виявлені часті коливання силуету літака по крену.
15	20.08.24 Ан-26-100 UR-UZJ	Константа	о 10:11 при виконанні рейсу UNO 691P за маршрутом Малакаль – Джуба (Південний Судан),

			під час заходження на посадку сталася відмова системи TCAS.
16	30.08.24 Ан-12БП UR-CKM	Кавок Ейр	о 12:35 при виконанні рейсу CVK-7028 за маршрутом о. Сал (Республіка Кабо-Верде) – Форталеза (Бразилія), під час польоту на ешелоні FL180 спрацювала сигналізація «Стружка в маслі СУ-3».
17	15.10.24 Mi-8MTB-1 UR-KGS	Ейр Таурус	о 09:42 при виконанні рейсу за маршрутом Мінамбе – Саламабіла (Демократична Республіка Конго), після зльоту тиск оливи в правому двигуні за приладами впав до нуля.
18	16.10.24 B-737-800 UR-SQE	СкайАп	о 19:15 при виконанні рейсу AIZ051 за маршрутом Тель-Авів (Ізраїль) – Керкіра (Греція), під час розбігу для виконання зльоту на швидкості 10 вузлів, спрацювала сигналізація, щодо некоректної конфігурації зльоту.
19	20.10.24 B-737-800 UR-SQF	СкайАп	о 03:00 при виконанні рейсу AIZ338 за маршрутом Рим (Італія) – Тель-Авів (Ізраїль), під час польоту на крейсерському ешелоні FL370, відбулося зменшення приладової швидкості та спрацювання автомату тряски штурвала (системи попередження про звалювання).
20	11.12.24 Ан-12БП UR-CKM	Кавок Ейр	о 08:41 при виконанні рейсу CVK7082 за маршрутом Малага (Іспанія) – Дакар (Сенегал), під час польоту на ешелоні FL 210 було виявлено зменшення рівня рідини за приладом “КІЛЬКІСТЬ ГІДРОРІДИНИ” правої гідросистеми на приладовій дошці екіпажу до “0”.
21	25.12.24 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 13:30 при виконанні рейсу НУМ347 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Хургада (Єгипет), під час розбігу на зліт спрацювала сигналізація «Повітряні гальма не армовані», внаслідок чого КПС перервав зліт та зарулив на місце стоянки.

#### **6.4. Середовище (в тому числі орнітологія).**

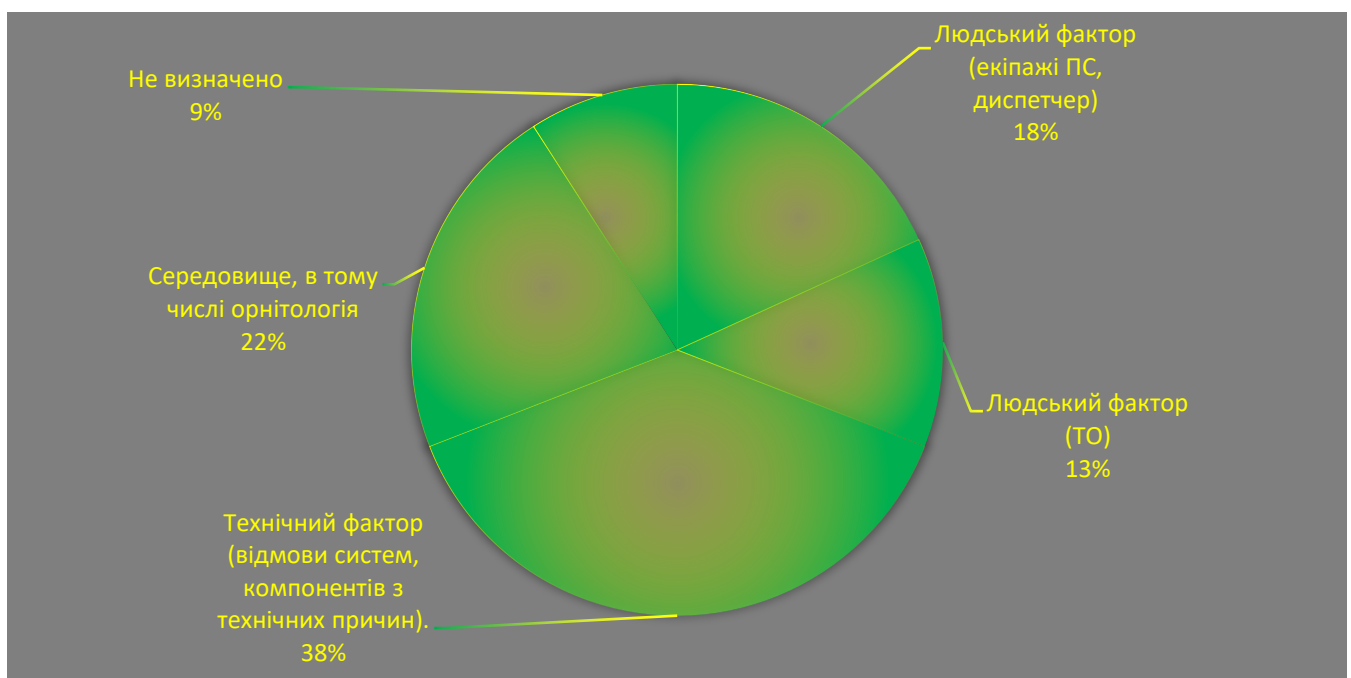
<b>№</b>	<b>Дата події та ПС</b>	<b>Експлуатант ПС</b>	<b>Місце події і короткі обставини</b>
1	18.01.24 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	при виконанні рейсу UNO506P за маршрутом Малакаль – Джуба (Південний Судан), під час посадки на аеродромі призначення, на відстані 8 км від порогу ЗПС 13 сталося зіткнення з птахом – орлом.
2	03.04.24 Mi-8MTB-1 UR-LTN	Ейр Таурус	о 09:44 при виконанні польоту за маршрутом ЗПМ Уланг – Малакаль (Південний Судан), при виконанні зльоту з безпечним напрямком МК=250° екіпаж

			побачив птаха, який був значно вище вертольоту та загрози для безпеки не становив. Після того, як здавалось, птах пролетів на повітряним судном, виник свистячий звук однієї з лопатей несучого гвинта.
3	17.04.24 Ан-26-100 UR-UZG	Константа	о 14:16 при виконанні рейсу UNO858 за маршрутом Бені – Гома (Демократична республіка Конго), під час посадки сталося зіткнення з птахом. При виконанні післяпольотного огляду, було виявлено руйнування скління посадково-кермової фари ПРФ-4 правого напівкрила. Після заміни фари літак допущено до подальшої експлуатації.
4	10.05.24 B-737-800 UR-SQD	СкайАп	об 11:40 при виконанні рейсу SEU845 за маршрутом Іракліон (Греція) – Кишинів (Молдова), після обходу грози на ешелоні FL200, коли на метеолокаторі не спостерігалось ознак грози, попереду літака відбувся розряд блискавки.
5	03.06.2024 Ан-26-100 UR-UZK	Константа	о 08:29 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Могадішо – Джоугар (Сомалі), після посадки на ЗПС 25, під час післяпосадкового пробігу сталося зіткнення з птахами.
6	10.06.2024 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 09:00 при виконанні рейсу НУМ312 за маршрутом Анталія (Туреччина) – Кишинів (Молдова), під час виконання посадки сталося зіткнення з птахом.
7	14.06.24 B-737-800 UR-SQE	СкайАп	об 11:55 при виконанні рейсу AIZ152 за маршрутом Пафос (Республіка Кіпр) – Тель-Авів (Ізраїль), при виконанні зльоту з аеродрому Пафос на висоті 200-300 футів сталося зіткнення з птахом.
8	01.07.24 B-737-800 UR-SQC	СкайАп	о 10:32 при виконанні рейсу UBG205 за маршрутом Дака (Бангладеш) – Ченнай (Індія), під час посадки сталося зіткнення з птахом.
9	02.10.24 Ан-26-100 UR-UZJ	Константа	о 10:07 при виконанні рейсу UNO506P за маршрутом Рубкона – Джуба (Республіка Південний Судан), під час заходу на посадку, на висоті 1000 футів відбулося зіткнення з птахом (орлом).
10	20.10.24 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	о 14:25 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Байдоа – Могадішу (Федеративна Республіка Сомалі), під час посадки сталося зіткнення з птахом об правий двигун без змін у його роботі.
11	03.11.24 B-737-800 UR-SQF	СкайАп	о 07:14 при виконанні рейсу AIZ 413 за маршрутом Тель-Авів (Ізраїль) – Батумі (Грузія), під час виконання посадки на висоті 10-15 футів сталося зіткнення з птахом великого розміру.
12	12.12.24 Ан-26-100 UR-UZJ	Константа	о 06:31 при виконанні рейсу UNO506P за маршрутом Джуба – Рубкона (Південний Судан), після посадки на аеродромі призначення, на пробігу сталося зіткнення з птахами, що перебували на ЗПС.

### 6.5. Події, фактори яких не визначені.

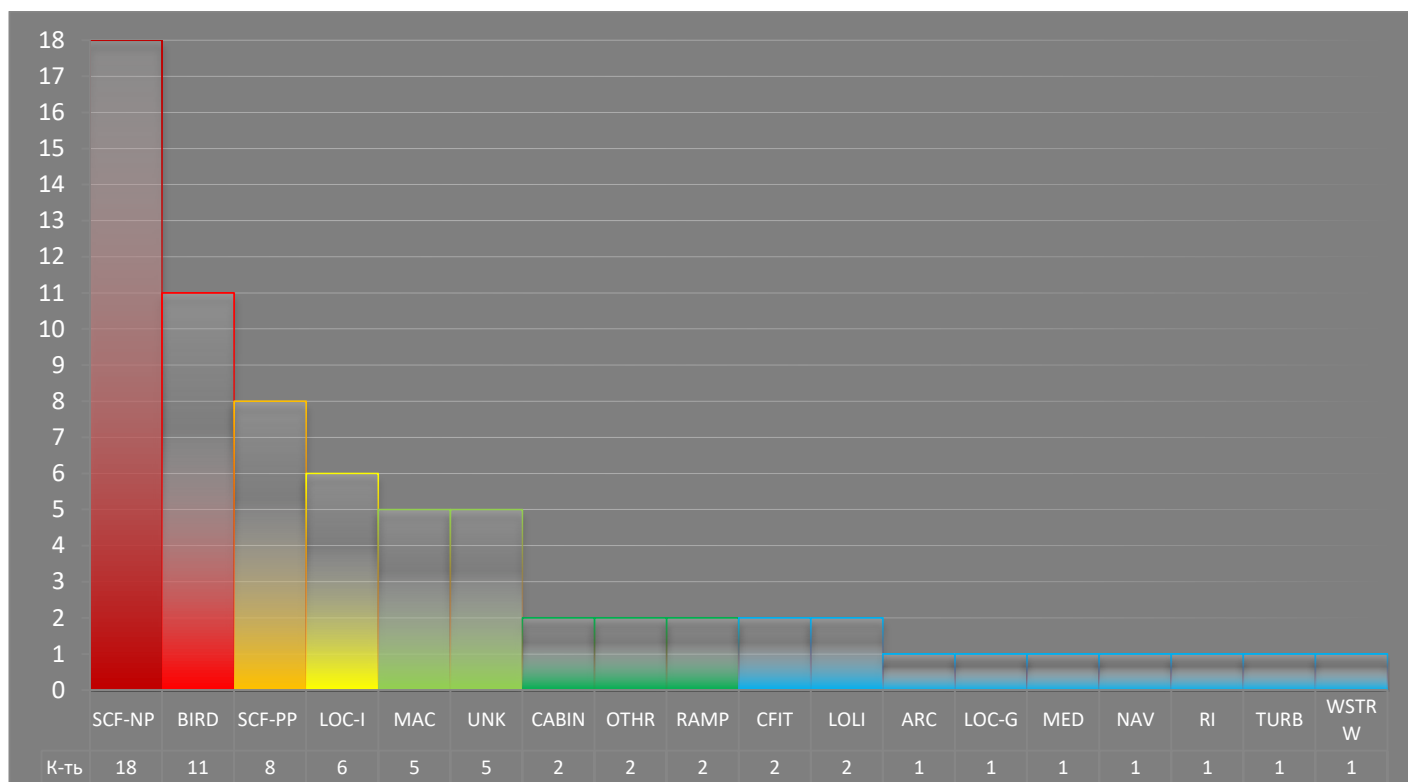
№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	10.01.24 Mi-8MTB-1 UR-UHC	Українські Вертольоти	О 10:02 при виконанні польоту за маршрутом Беледуейне – Вісіл (Федеративна Республіка Сомалі), на 51 хвилині польоту почалась вібрація вертольоту з невідомих причин.
2	09.07.24 B-737-800 UR-SQC	СкайАп	о 09:10 при виконанні рейсу UBG322 за маршрутом Маскат (Оман) – Дака (Бангладеш), під час передпольотного огляду КПС виявив пошкодження покриття колеса №1 основної опори шасі у вигляді горизонтального порізу довжиною 25 мм та помітне пошкодження каркасу корду.
3	27.07.24 K-10 Свіфт UR-KAI	Західноукраїнська школа авіації	о 09:15 (за Київським часом) при виконанні навчально-тренувального польоту, в зоні призначеній для відпрацювання техніки пілотування ЗПМ "Цунів", на 43-й хвилині польоту було втрачено зв'язок координатора польотів з пілотом літака.
4	28.10.24 Ан-26 UR-CQZ	Вулкан Ейр	о 20:11 при виконанні рейсу VKA1951 за маршрутом Танжер (Марокко) – Шалон-Ватрі (Франція), під час посадки сталося пошкодження двох пневматиків правої основної опори шасі.
5	06.11.24 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	о 07:42 при виконанні рейсу UNO 691P за маршрутом Байдоа – Могадішу (Федеративна Республіка Сомалі), під час післяпольотного огляду були виявлені сліди підтікання оливи на лівому та правому капоті лівого двигуна, лопатях повітряного гвинта лівого двигуна, а також на обтікачі повітряного гвинта та обтікачі редуктора лівого двигуна.

### 6.6. Розподіл АП та інцидентів з цивільними ПС України по факторах.

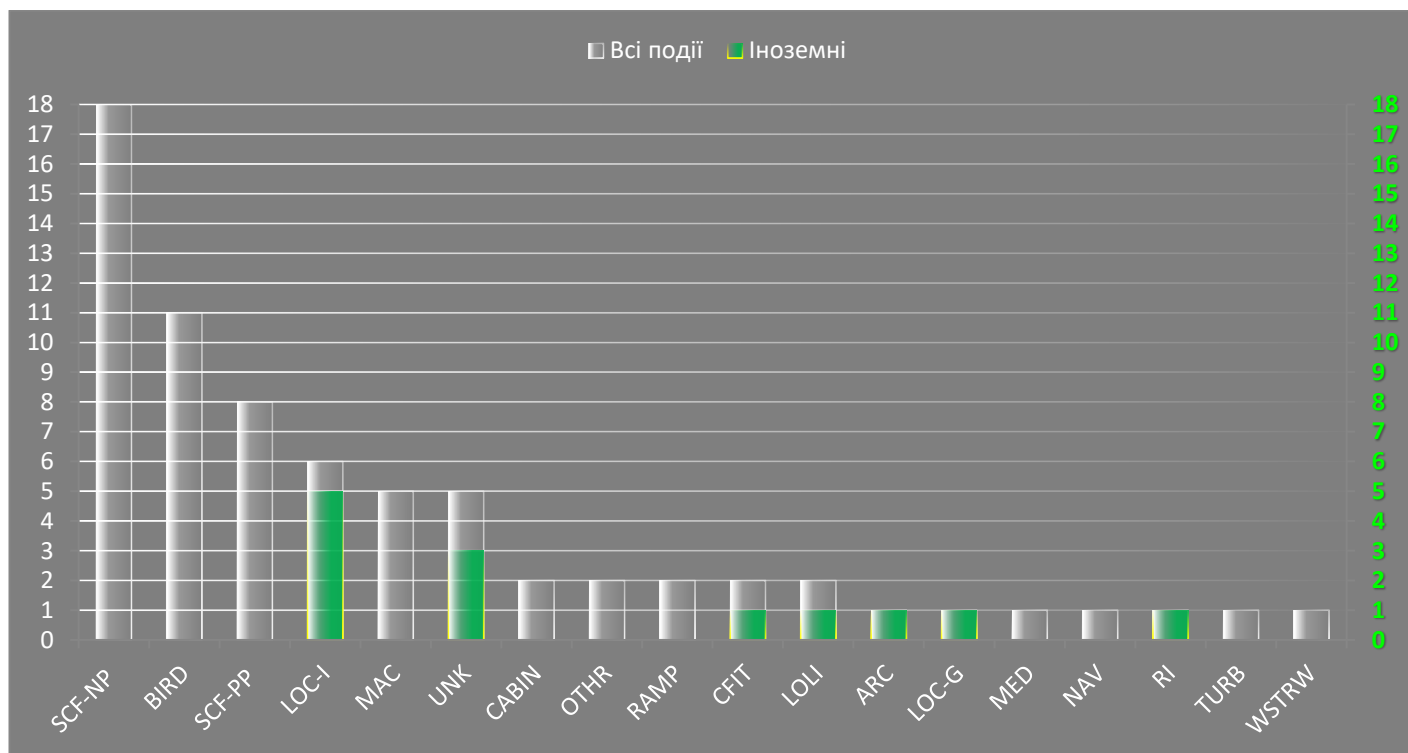


## 6.7. Розподіл АП та інцидентів за категоріями.

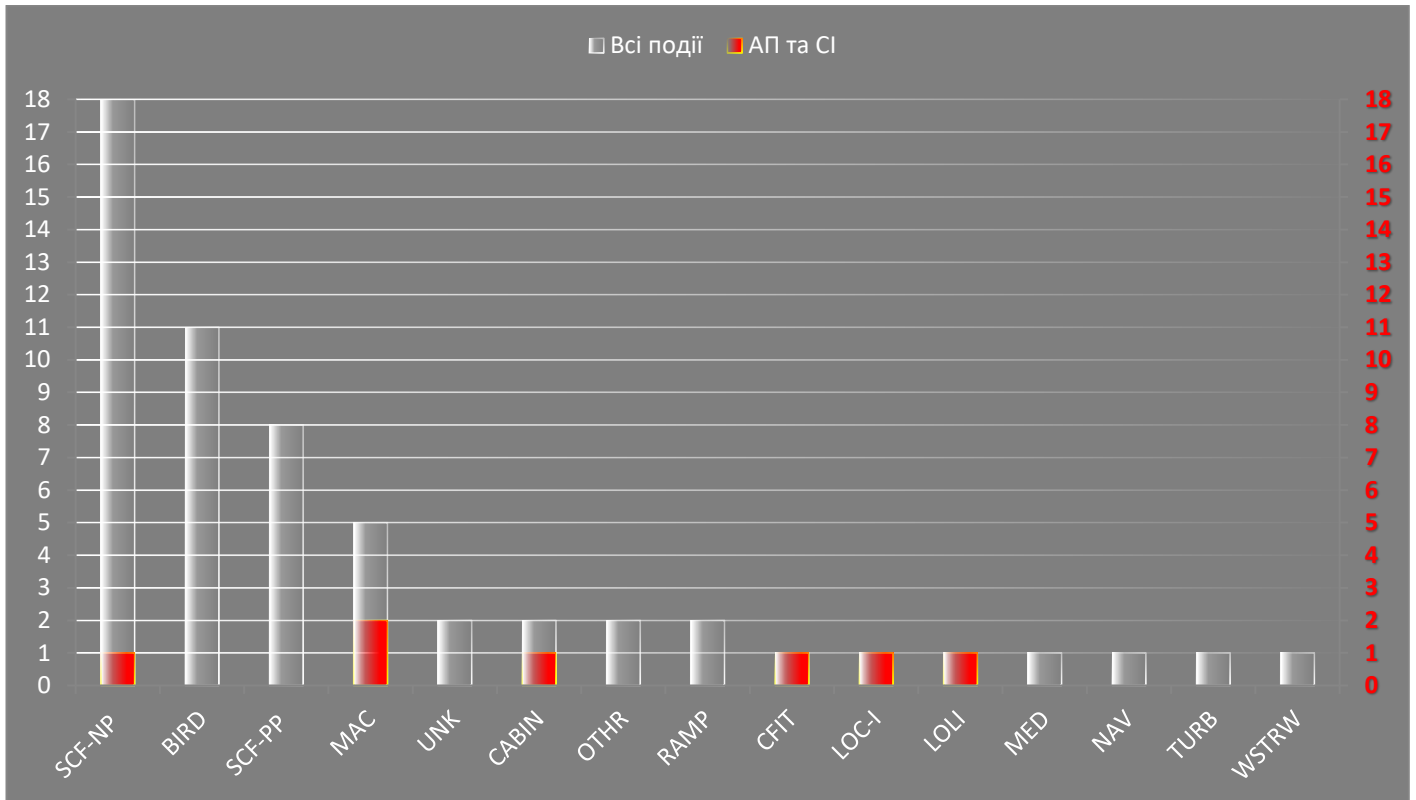
У 2024 році з цивільними ПС, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден (у т.ч. іноземними), АП та інциденти розподілились наступним чином (за спаданням).



### З них, що сталися цивільними ПС іноземної реєстрації



## Розподіл АП та серйозних інцидентів з ПС Української реєстрації за категоріями



## 7. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ЦИВІЛЬНИМИ ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

### 7.1. КАТАСТРОФИ

**7.1.1. 28.01.2024** о 12:15 при виконанні приватного польоту за маршрутом Торремоча-де-Хілока (LE38) – Касаррубіос-дель-Монте (LEMT) (Іспанія) на літаку Аеропракт А-22L ЕС-FI1, власник та експлуатант приватна особа, під час польоту над горою на гранично малих висотах літак закінцівкою крила зіткнувся з мотоциклістом, який перебував на вершині гори, чим завдав йому незначних тілесних ушкоджень. Після зіткнення з мотоциклістом літак упав на схил гори та загорівся внаслідок чого пілот та пасажир загинули.



Розслідування триває. Додаткова інформація оновлюється на сайті [Комісії з розслідування \(CIAIAC\) Іспанії](#).

**Категорія: LOC-I.**



**7.1.2. 26.06.2024** о 15:55, через 15 хвилин після зльоту із аеродрому Канни (Франція) на вертольоті Bell-505 T7-VIT (Сан-Марино), власник та експлуатант приватна особа, ПС втратило висоту та зіткнулося із землею поблизу кемпінгу міста Сен-Рафаель. Внаслідок зіткнення 2 особи (громадяни України), що перебували на борту загинули, а вертоліт було повністю зруйновано.



Розслідування триває. Додаткова інформація оновлюється на сайті [Бюро з розслідування \(BEA\) Франції](#).

**Категорія:** UNK.

**7.1.3. 01.07.2024** о 09:10, на 30-й хвилині польоту, в районі аеродрому Оппдал (Норвегія) на літаку Аеропракт А-22L2 LN-YFX, власник та експлуатант приватна особа, після прольоту над ЗПС 07 зі східним курсом, КПС розпочав виконання правого розвороту під час якого сталася відмова двигуна, внаслідок чого літак раптово втратив висоту і зіткнувся з автомобільною дорогою Еб. Після зіткнення із землею літак продовжив рух через огорожу, перш ніж зупинився біля хліва на північному боці дороги. 2 особи, що перебували на борту загинули, а літак було повністю зруйновано.



Розслідування триває. Додаткова інформація оновлюється на сайті [Ради з розслідування подій на транспорті \(SHK\) Норвегії](#).

**Категорія:** LOC-I.

**7.1.4. 09.08.2024** о 17:40 при виконанні приватного польоту із ЗПМ «Таураге» (EYTR) (Литва) на літаку Аеропракт А-22L2 LY-UCB, власник та експлуатант приватна особа, під час польоту по колу над ставком у селі Вайділай, Таурагського району, літак почав знижуватися нижче безпечної висоти та, як результат, зіткнувся із водною поверхнею. Внаслідок катастрофи літак повністю зруйновано. Під час проведення пошуково-рятувальних робіт пасажир було врятовано, проте КПС літака з місця події зник безвісти.

Розслідування триває.

**Категорія:** CFIT.

**7.1.5. 18.08.2024** о 10:25 при виконанні приватного польоту із ЗПМ «Таполька» (ЛНТР) (Угорщина) на тандемному параплані BGD DUAL-2, власник та експлуатант Планерна Асоціація «Siresz» (Угорщина), під час східчастого самопідйому на висоті близько 100-150 м, параплан увійшов у пікіруючу спіраль і зіткнувся із землею. Внаслідок події пілот – громадянин Угорщини та пасажир – громадянин України загинули.

Розслідування триває. Додаткова інформація оновлюється на сайті [Бюро з безпеки на транспорті Угорщини](#).

**Категорія:** LOLI.

**7.1.6. 26.12.2024** о 09:56 при виконанні розважального польоту з клубного аеродрому «Аль-Джазіра» на літаку Аеропракт А-22 А6-RMS, власник та експлуатант авіаційний клуб «Джазіра» (ОАЕ), під час польоту вздовж узбережжя бухти Ротана, з екіпажем був втрачений зв'язок, а літак зник з диспетчерського радіолокатора. Під час аварійно-рятувальних робіт зруйнований літак було виявлено у воді Перської затоки. Пілот та пасажир літака загинули.



Розслідування триває.

**Категорія:** UNK.



З інформацією щодо більш детальних обставин за результатами розслідування катастрофи можна ознайомитись завантаживши попередній [звіт](#) англійською мовою.

## 7.2. АВАРІЇ

**7.2.1. 25.08.2024** о 06:00 при виконанні польоту за маршрутом Миколайки – Лохув (Польща) на вертольоті Аерокоптер АК1-3 SP-HLLI (держава розробника – Україна), власник та експлуатант приватна особа, під час заходу на посадку на пересічну місцевість відбулася раптова втрата висоти з одночасним обертанням



вертольоту навколо осі фюзеляжу, що призвело до зіткнення з трав'янистим ґрунтом та стовпом лінії електропередач. Внаслідок чого були пошкоджені лопаті

несучого гвинта, основне шасі, хвостова балка з гвинтом і кабіна пілота з лівого боку. Одна особа (пілот), що перебувала на борту отримала незначні травми.

Розслідування триває. Додаткова інформація оновлюється на сайті [Державної комісії з розслідування авіаційних подій \(PKBWL\) Польщі](#).

**Категорія:** LOC-I.

**7.2.2. 07.09.2024** о 17:30 при виконанні приватного польоту навколо ЗПМ «Клунгуна» (Cloonagoonagh Airfield), графство Мейо, Ірландія, на літаку Аеропракт А-22L2 EI-HNC, власник та експлуатант приватна особа, під час відходу на друге коло на малій висоті, літак втратив керованість та впав на поле поблизу ЗПС. Внаслідок аварії ПС було суттєво пошкоджено, а пілот літака зазнав незначних тілесних ушкоджень.



Підрозділ з розслідування авіаційних подій (AAIU) Департаменту транспорту Ірландії завершив розслідування аварії та надіслав до НБРТ проект остаточного звіту. Проводяться консультації з ТОВ «Аеропракт», у разі наявності зауважень до проекту звіту вони будуть надіслані до ААІУ.

**Категорія:** LOC-I.

**7.2.3. 02.10.2024** 01:30 при виконанні спортивно-розважального польоту на аеродромі Хей (Австралія) на літаку Аеропракт А-22LS реєстраційний номер 23-8794 (Австралія), власник та експлуатант приватна особа, після виконання грубої посадки на аеродромі, КПС спробував здійснити відхід на друге коло. Під час виконання відходу, пілот втратив контроль над літаком та зіткнувся із землею, внаслідок чого ПС було суттєво пошкоджено. Дві особи, що перебували на борту літака ушкоджень не отримали.

Розслідування не проводилось.

**Категорія:** ARC, LOC-I.

**7.2.4. 02.11.2024** о 03:30 при виконанні розважального польоту за маршрутом ЗПМ «Аль-Джазіра» – ЗПМ «Аль-Айн» Клубу Фалкон на літаку Аеропракт А-32 А6-SKY, експлуатант Авіаційний клуб «Джазіра» (ОАЕ), приблизно через 12 хвилин після зльоту пілот повідомив Авіаційний клуб «Джазіра» про падіння літака в пустелі. Внаслідок аварії пілот та пасажир зазнали серйозних тілесних ушкоджень, а літак було повністю зруйновано.

Розслідування триває.

**Категорія:** UNK.

## 7.3. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**7.3.1. 17.05.2024** о 07:21 після виконання навчально-тренувальних парашутних стрибків в районі ЗПМ Спетару (Румунія) з літака Ан-2 YR-PBU, що належить державному аероклубу Румунії «Aeroclubul României», при виконанні посадки з курсом 50°, перебуваючи на посадковій прямій літак потрапив в умови дощу. Внаслідок чого під час післяпосадкового пробігу скло



кабіни почало запотівати, що в свою чергу призвело до сильного погіршення видимості та дезорієнтації пілота. Не усвідомлюючи, що колеса заблоковані і ковзають по траві, КПС продовжував гальмування. Через кілька секунд літак скапотував та перекинувся на дах. КПС та другий пілот тілесних ушкоджень не отримали та самостійно покинули літак. ПС отримало пошкодження лопатей гвинта, верхньої частини крила, вертикального стабілізатора та керма напрямку.

Розслідування триває.

**Категорія:** LOC-G.



З інформацією щодо більш детальних обставин за результатами розслідування аварії можна ознайомитись завантаживши попередній [звіт](#) румунською мовою.













**7.3.2. 05.09.2024** о 04:03 при виконанні навчально-тренувального польоту на аеродромі Хей (Австралія) на літаку Аеропракт A22LS реєстраційний номер 23-8794 (Австралія), власник та експлуатант приватна особа, під час виконання посадки, КПС побачив транспортний засіб, що знаходився на ЗПС, внаслідок чого було здійснено відхід на друге коло. В подальшому було виконано благополучну посадку. 2 особи, що перебували на борту літака тілесних ушкоджень не отримали, ПС пошкоджень не отримало.

Розслідування не проводилось.

**Категорія:** RI.

## 8. ОРНІТОЛОГІЯ ТА ОРНІТОЛОГІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БП

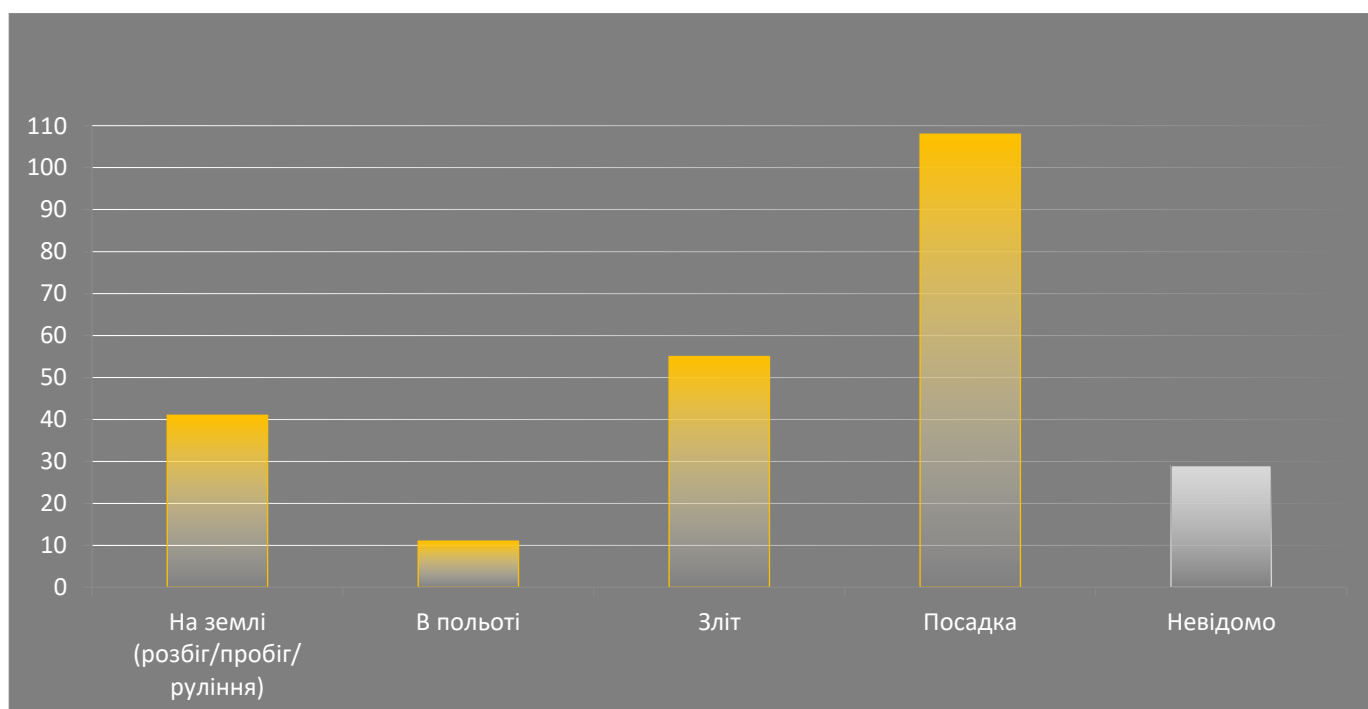
Забезпечення захисту аеродромів від птахів є важливим завданням для гарантування безпеки польотів, оскільки інциденти, спричинені птахами, можуть мати серйозні наслідки. За статистикою, зібраною з 2014 по 2024 рік, вплив птахів на безпеку польотів в Україні має сезонний характер, з найбільшою загрозою в літній період, коли птахи активно гніздяться, відновлюють свої популяції та шукають їжу після весняної міграції. Це підвищує ризики для аеродромів, оскільки велика кількість птахів може потрапляти на їхню територію, збільшуючи ймовірність інцидентів.

Зіткнення з птахами, кількість подій. За аеропортами (2014-2024рр.) з накопиченням													
Аеропорт	Січень	Лютий	Березень	Квітень	Травень	Червень	Липень	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень	Всього
													
Бориспіль			2	1	5	7	12	10	6	2		2	47
Львів	2	2	1		1	4	12	12	5	3	2	1	45
Жуляни	2		1		5	8	13	7	5	2	1		44
Харків	2		1			1	11	4	3	2			24
Одеса		1			2	6	4	4	2	2			21
Запоріжжя							3	2		2			7
Херсон							3	2					5
Дніпро			1				1		2				4
Миколаїв							1		1				2
Кривий Ріг					1								1
Івано-Франківськ						1							1
Чернівці									1				1
Араксос				1									1
Авейль										1			1
Анталія						1							1
Аль-Мактум					1								1
Батумі											1		1
Беледуйейне										1			1
Бургас								1					1
Браденбург							1						1
Гома				1			1					1	3
Джуба	1			1						1			3
Джоухар			1			2							3
Дортмунд					1								1
Ель-Айн											1		1

Кишинів						1	3						4
Клуж-Напока								1					1
Лубенець									1				1
Маастріхт						1							1
Маскат									1				1
Могадішо								1	1				2
Пафос						1							1
Рубкона												1	1
Сан Томе і Прінсіпі							1						1
Стамбул					1							1	2
Туніс				1									1
Тбілісі						1							1
Уланг				1									1
Хартум			1										1
Ченнай							1						1
Шарджа										1			1
Шарм-еш- Шейх			1										1
Ямбіо											1		1
<b>Всього</b>	7	3	9	6	17	33	65	45	27	20	6	6	244

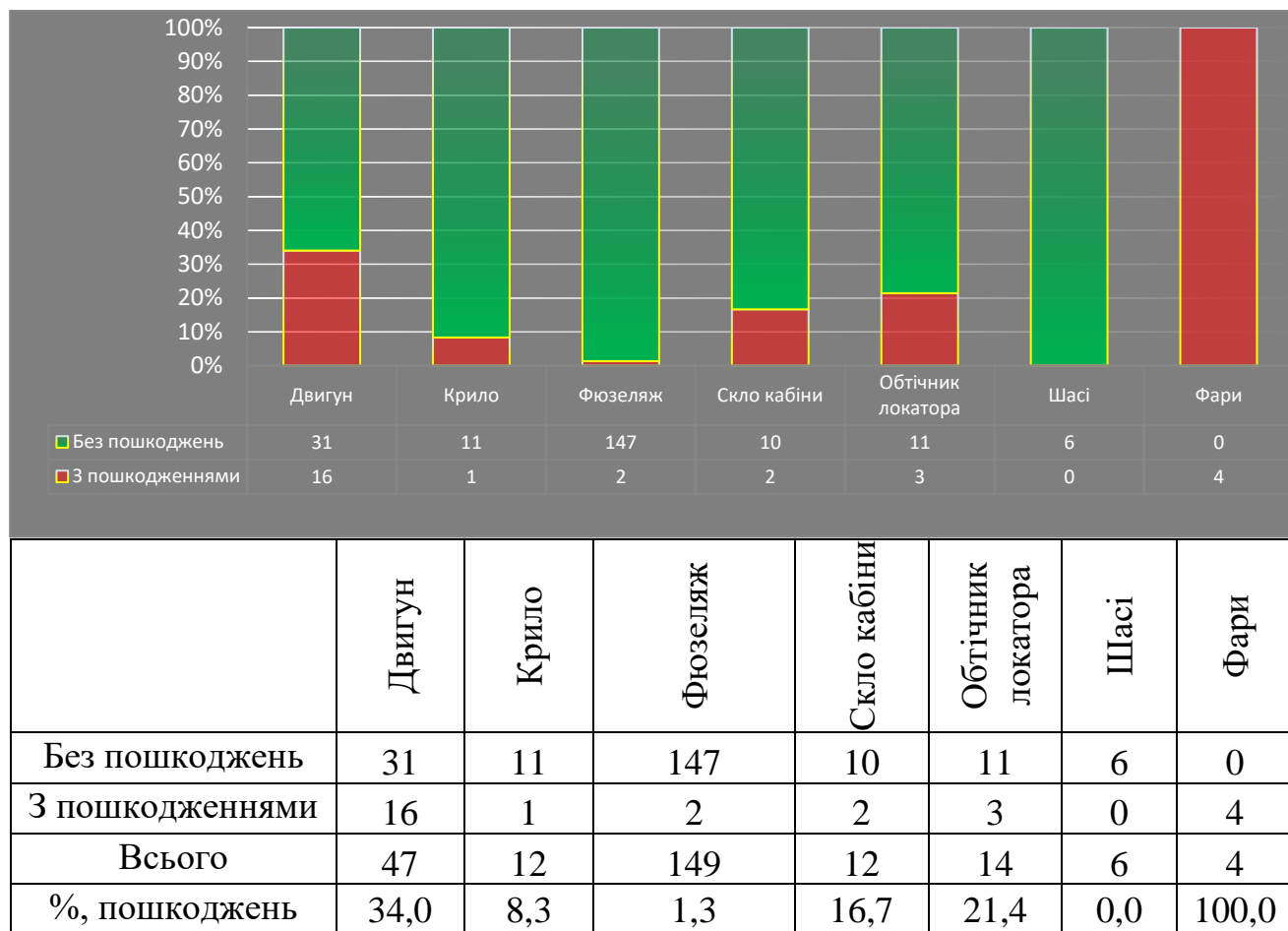
Зліт та посадка літака є найбільш критичними етапами польоту, оскільки на цих висотах ймовірність зустрічі з птахами значно зростає. Це обумовлено тим, що птахи часто перебувають на тих же висотах, що й літаки під час цих операцій. Крім того, населені пункти, розташовані поблизу аеропортів, створюють умови для більш легкого доступу птахів до джерел їжі, що збільшує ймовірність їхнього перебування в цьому повітряному просторі.

### Зіткнення з птахами, загальна кількість отриманих повідомлень (2014р.-2024р. За етапами польоту)



За статистикою, двигуни повітряних суден є найбільш уразливими під час зіткнення з птахами, оскільки птахи можуть потрапити в робочі компоненти, що призводить до серйозних пошкоджень і навіть відмови двигуна, що створює загрозу безпеці польоту.

### Зіткнення з птахами, характер пошкоджень ПС та влучення у частини ПС (ПС України та Іноземні ПС) 2014-2024р.



## 9. ПОШКОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН НА ЗЕМЛІ

У 2024 році до НБРТ надійшло 3 повідомлення про пошкодження ПС на землі, що сталися з ПС української реєстрації за межами України. Про всі події більш детально було описано в інформаційних бюлетенях про стан безпеки польотів за січень-грудень 2024 року.

**9.1 27.02.2024** на аеродромі Мальта (Мальта) виконувалося буксирування літака B-738 UR-SQP, авіакомпанії «СкайАп», під час якого сталося зіткнення з іншим літаком, що знаходився на суміжній стоянці.

**9.2 14.03.2024** о 10:55 при виконанні рейсу UNO-691P за маршрутом Могадішо – Баледогл (Федеративна Республіка Сомалі) на літаку Ан-26-100 UR-UZK, авіакомпанії «Константа», під час розвантаження літака на аеродромі призначення сталося перекидання вилкового навантажувача.

**9.3 09.12.2024** під час технічного обслуговування літака B737 UR-SQE, авіакомпанії «СкайАп», на аеродромі Бакеу (Румунія), у правому напівкрилі було виявлено пошкодження первинної ізоляції електричних дротів.

## 10. ВИСНОВКИ

У 2024 році безпека польотів цивільної авіації в Україні залишалася під серйозним впливом триваючої війни з РФ. Протягом останніх трьох років, закриття повітряного простору стало серйозним обмеженням для авіаційної галузі. Через це, комерційні польоти транспортних авіаперевізників України виконуються виключно за кордоном. В Україні не виконуються як внутрішні, так і міжнародні рейси, що суттєво обмежує діяльність авіації. Лише окремі навчальні заклади здійснюють навчально-тренувальні польоти всередині країни, а авіація загального призначення взагалі не здійснює жодних польотів. Такі обставини створюють як нові виклики, так і можливості для вдосконалення стандартів безпеки.

Протягом 2024 року спостерігалось певне збільшення кількості інцидентів, що сталися з цивільними повітряними суднами. Серед основних подій варто відзначити 1 катастрофу та 2 серйозні аварії, що сталися під час експлуатації навчальних ПС. Разом з цим порівняно з попередніми роками, не було зафіксовано авіаційних подій при виконанні пасажирських та вантажних перевезень, що є позитивним сигналом про стабільність цієї частини авіаційної діяльності.

Водночас у галузі залишаються тривожні тенденції. Зокрема, аварійність та кількість інцидентів у навчально-тренувальних польотах залишається високою, що вимагає вдосконалення цієї роботи та кращої організації підготовки пілотів. Хоча загальний наліт льотних годин зріс, це також призвело до більшої кількості подій, що вказує на необхідність подальшого вдосконалення управління ризиками та безпекою.

Ще однією проблемою залишаються технічні фактори, які спричиняють більшість інцидентів. Технічний стан авіаційної техніки продовжує бути головною причиною подій, тому важливо приділяти увагу модернізації та технічному обслуговуванню авіації. Крім того, людський фактор, включаючи помилки екіпажів та персоналу, продовжує мати великий вплив на безпеку польотів, що вимагає покращення системи тренувань та підвищення кваліфікації.

Щодо окремих авіакомпаній, слід відзначити, що такі перевізники, як «Скайап» і «Константа», продовжують демонструвати високий рівень безпеки. Ці компанії не лише підтримують стандарти безпеки, але й активно вдосконалюють свої процеси, що допомагає знижувати ризики для безпеки. Водночас продовжує мати місце ігнорування вимог правил у сфері технічного розслідування з боку ДП «Антонов», компаній «Роза Вітрів» та «Скайлайн Експрес», у яких протягом року сталося кілька інцидентів, але інформація про них не була належним чином доведена до НБРТ, що може поставити під сумнів прозорість процесів управління безпекою у цих суб'єктів авіаційної діяльності.

Підсумовуючи, 2024 рік можна вважати роком змішаних результатів для української авіації. Загальний рівень безпеки в галузі покращився в деяких сферах, зокрема в комерційних перевезеннях, де не було авіаційних подій. Проте залишається ряд проблем, зокрема високий рівень аварійності у навчальних польотах, технічні проблеми та недостатньо відповідне реагування на інциденти. Незважаючи на ці виклики, українська авіація продовжує успішно працювати в умовах війни і обмеженого повітряного простору, тому важливо продовжувати роботу над вдосконаленням стандартів безпеки для забезпечення стабільного розвитку галузі в цих складних умовах.



**10.1.** Відносні показники аварійності цивільних повітряних суден, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС України ( $K_A$  - коефіцієнти аварійності) у 2024 році у порівнянні з 2023 роком, склали:

*при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів:*

коефіцієнти аварійності  $K_T = N \times 100\,000 / T$

де,  $N$  – кількість авіаційних подій;

$T$  – наліт годин за аналізований період;

100 000 – критерій порівняння, 100 000 годин нальоту.

#### Катастрофи:

$$K_{AK\ 2024} = 0 \times 100\,000 / 86655 = 0$$

$$K_{AK\ 2023} = 0 \times 100\,000 / 76999 = 0$$

#### Аварії:

$$K_{AA\ 2024} = 0 \times 100\,000 / 86655 = 0 \downarrow$$

$$K_{AA\ 2023} = 1 \times 100\,000 / 76999 = 1,29$$

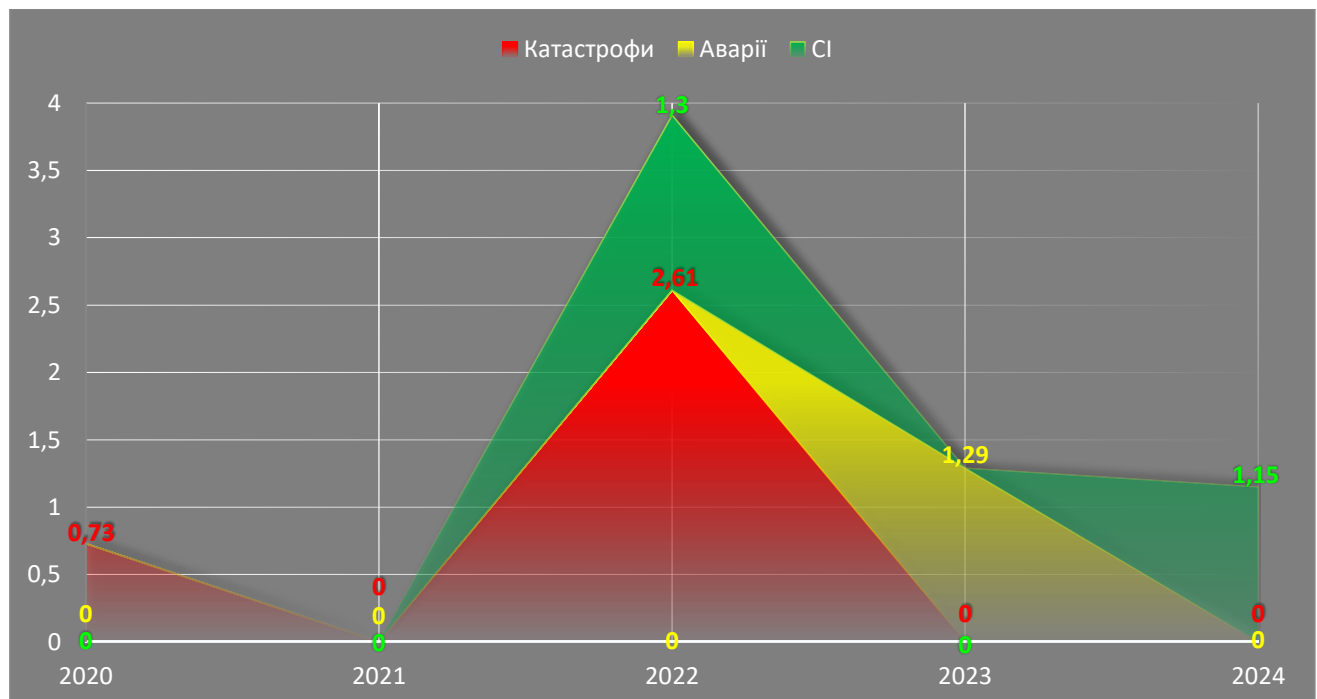
#### Серйозні інциденти:

$$K_{ACI\ 2024} = 1 \times 100\,000 / 86655 = 1,15 \uparrow$$

$$K_{ACI\ 2023} = 0 \times 100\,000 / 76999 = 0$$

#### Коефіцієнти аварійності за роками (2020 - 2024р.)

(при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів)



## При виконанні авіаційних робіт та навчально-тренувальних польотів:

коефіцієнти аварійності:  $K_T = N \times 10\,000 / T$   
де, N – кількість авіаційних подій;  
T – наліт годин за аналізований період;  
10 000 – критерій порівняння, 10 000 годин

### Катастрофи:

$$K_{AK\ 2024} = 1 \times 10\,000 / 4333 = 2,3 \uparrow$$

$$K_{AK\ 2023} = 0 \times 10\,000 / 3379 = 0$$

### Аварії:

$$K_{AA\ 2024} = 2 \times 10\,000 / 4333 = 4,6 \uparrow$$

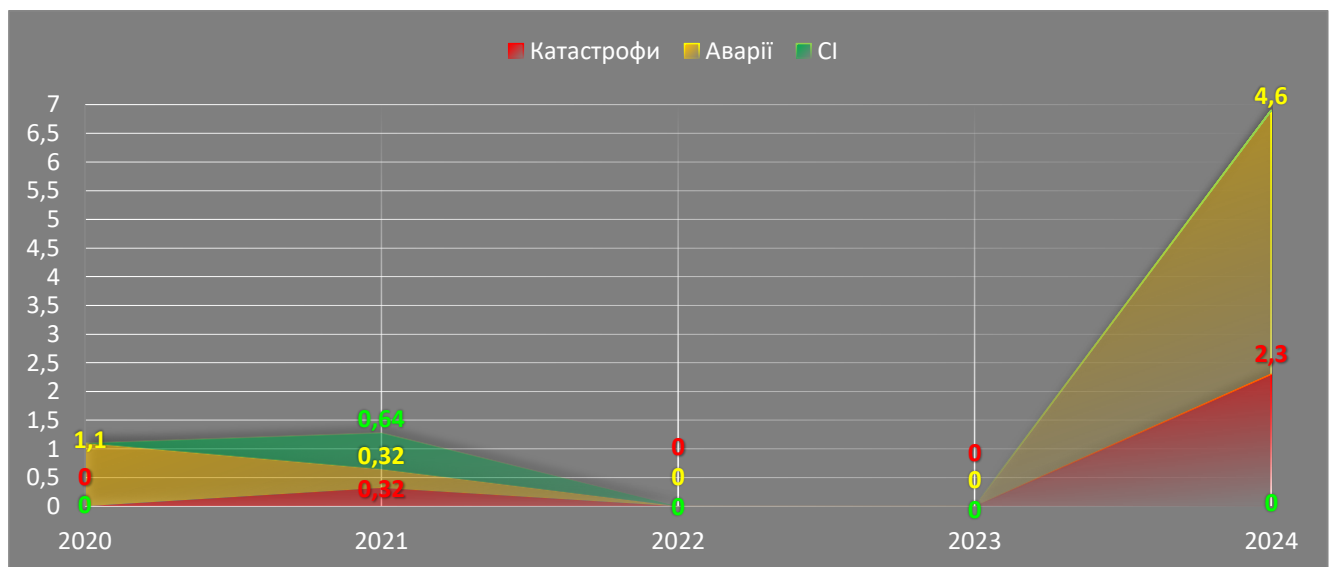
$$K_{AA\ 2023} = 0 \times 10\,000 / 3379 = 0$$

### Серйозні інциденти:

$$K_{ACI\ 2024} = 0 \times 10\,000 / 4333 = 0$$

$$K_{ACI\ 2023} = 0 \times 10\,000 / 3379 = 0$$

## Коефіцієнти аварійності за роками (2020 – 2024р.) (при виконанні авіаційних робіт та навчально-тренувальних польотів)



У 2024 році фактори, що призводили до виникнення авіаційних подій та інцидентів розподілилися наступним чином:

- 1) технічний – 38%;
- 2) людський (екіпажі ПС, диспетчери та персонал з ТО) – 31%;
- 3) середовище (в тому числі орнітологія) – 22%;
- 4) невизначений – 9%.

Коефіцієнт аварійності при виконанні авіаційних робіт та навчально-тренувальних польотів суттєво погіршився (зріс) та становить **6,9** подій на кожні 10000 годин нальоту, разом з тим у 2023 році він дорівнював 0. Обсяг нальоту годин у порівнянні з 2023 роком збільшився на **954** години (**28,2%**).

Враховуючи всі отримані дані, при експлуатації ПС сертифікованих компаній та навчальних закладів, загальний коефіцієнт аварійності по подіях високого рівня (К, А, СІ) збільшився (погіршився) у **3,5 разів** у порівнянні з 2023 роком, та складає **4,4** події на 100 000 льотних годин.

## 11. РЕКОМЕНДАЦІЇ

### **11.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), органів ОПР, підприємств розробників та виробників авіаційної техніки, авіаційних навчальних закладів:**

11.1.1. Довести цей Аналіз до відома авіаційного персоналу.

11.1.2. Забезпечити регулярне, щомісячне надання до НБРТ інформації з безпеки польотів із зазначенням обсягів нальоту годин та кількості виконаних польотів за типами ПС, що експлуатуються в компаніях та навчальних закладах. Інформацію надавати факсом: (044)-351-43-36 або на електронну адресу: [info@nbaai.gov.ua](mailto:info@nbaai.gov.ua).

11.1.3. Забезпечити надсилання повідомлень про авіаційні події та відновити і контролювати надсилання повідомлень про **інциденти, пошкодження повітряних суден на землі, надзвичайних подій** на адреси НБРТ з метою оцінки ризику таких подій та своєчасного прийняття рішення про доцільність проведення їх незалежного розслідування (розслідування безпеки).

## 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 польотів)

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

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)

*Розслідування, 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***

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