



Національне бюро розслідувань на транспорті  
(НБРТ)

**10/2024**

# 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.*

**Листопад 2024**

## Стан безпеки польотів цивільних ПС України у жовтні 2024 року

За інформацією, що надійшла до НБРТ у жовтні 2024 року при експлуатації комерційних цивільних ПС України та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС сталися:

Жовтень 2024	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
<b>Транспортні комерційні перевезення</b>						
Літаки				6		
Вертольоти				1		
<b>Всього</b>				<b>7</b>		
<b>Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти</b>						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
<b>Всього</b>						
<b>Авіація загального призначення</b>						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
<b>Всього</b>						
<b>Не внесені до державного реєстру цивільних ПС</b>						
Літаки						
Вертольоти						
Інші						
<b>Всього</b>						
<b>Іноземні ПС</b>						
Літаки		1				
Вертольоти						
Інше						
<b>Всього</b>		<b>1</b>				
<b>Всі події разом</b>		<b>1</b>		<b>7</b>		
<b>Пошкодження ПС на землі</b>						
Літаки						
Вертольоти						
<b>Всього</b>						
<b>Порушення порядку використання повітряного простору України*</b>						
Літаки						
Вертольоти						
Інше						
<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				
			2024 <sup>1</sup>				2023 <sup>1</sup>				2024 <sup>1</sup>		2023 <sup>1</sup>		
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І					
1	Комерційні перевезення	Транспортні			2	41			1		39				2
		Авіаційні роботи та НТП	1	2								1	2		
2	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру													
		Не внесені до державного реєстру													
3	Події з ПС іноземної реєстрації		3	2	2				2		1	4	1		1
4	Надзвичайні події		2				4								
5	Кількість постраждалих		6	4				3			6	4		3	
			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано							
6	<sup>2</sup> Порушення порядку використання повітряного простору України										X				
7	Пошкодження ПС на землі		2				7								

<sup>1</sup> Станом на 1 листопада.

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

**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**1.1. ІНЦИДЕНТИ**

**1.1.1. 02.10.2024** о 10:07 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UNO506P за маршрутом Рубкона – Джуба (Республіка Південний Судан) на літаку Ан-26-100 UR-UZJ, авіакомпанії «Константа», під час заходу на посадку, після випуску шасі та встановлення закрилок у положення 15°, на висоті 1000 футів і швидкості 290 км/год, відбулося зіткнення з птахом (орлом). Посадку виконано благополучно. Під час післяпольотного огляду було виявлено пошкодження лівої мотогондолою двигуна та залишки крові та пір'я по лівому борту літака.

**Категорія: BIRD.**

**1.1.2. 15.10.2024** о 09:42 при виконанні рейсу за маршрутом Мінамбе – Саламабіла (Демократична Республіка Конго) на вертольоті Мі-8МТВ-1 UR-KGS, авіакомпанії «Ейр Таурас», після зльоту із ЗПМ Мінамбе тиск оливи в правому двигуні за приладами впав до нуля, при цьому загорілося табло «Мало Рм прав.двиг.». КПС прийняв рішення про повернення на ЗПМ Мінамбе та розпочав виконання карти дій при аварійній ситуації, після чого 09:44 сталося самовимкнення правого двигуна. З урахуванням польоту зі зниженням стало зрозуміло, що повернення на ЗПМ Мінамбе

не можливе, не зважаючи на роботу лівого двигуна на максимальному режимі. Внаслідок цього, для забезпечення безпечної посадки КПС прийняв рішення виконати посадку на підібраний з повітря майданчик (футбольне поле). О 09:47 посадку виконано благополучно. 3 члени екіпажу та 8 пасажирів, що перебували на борту вертольоту ушкоджень не отримали, ПС пошкоджень не отримало.

**Категорія: SCF-PP.**

**1.1.3. 16.10.2024** о 19:15 при виконанні рейсу AIZ051 за маршрутом Тель-Авів (Ізраїль) – Керкіра (Греція) на літаку B737 UR-SQE, авіакомпанії «СкайАп», під час розбігу для виконання зльоту на швидкості 10 вузлів, спрацювала сигналізація, щодо некоректної конфігурації зльоту. КПС перервав зліт та звільнив ЗПС, після чого було виявлено некоректне положення закрилків. Після встановлення закрилків у злітне положення було виконано повторний зліт. Подальший політ та посадка були виконані благополучно.

**Категорія: SCF-NP.**

**1.1.4. 20.10.2024** о 03:00 при виконанні рейсу AIZ338 за маршрутом Рим (Італія) – Тель-Авів (Ізраїль) на літаку B738 UR-SQF, авіакомпанії «СкайАп», під час польоту на крейсерському ешелоні FL370, в умовах прогнозованої турбулентності, відбулося короткочасне, раптове зменшення приладової швидкості та спрацювання автомату тряски штурвала (системи попередження про звалювання). Льотний екіпаж у ручному режимі відновив керування літаком та продовжив політ до аеродрому призначення у штатному режимі. Посадку виконано благополучно, усі члени екіпажу та пасажирів, що перебували на борту літака ушкоджень не отримали.

**Категорія: TURB.**

**1.1.5. 20.10.2024** о 14:25 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Байдоа – Могадішу (Федеративна Республіка Сомалі) на літаку Ан-26-100 UR-UZA, авіакомпанії «Константа», під час посадки сталося зіткнення з птахом об правий двигун без змін у його роботі. Під час післяпольотного огляду, були виявлені сліди зіткнення з птахом, а саме сліди крові на четвертій лопаті повітряного гвинта правого двигуна, на ВНА правого двигуна, а також по центру правого напівкрила.

**Категорія: BIRD.**

**1.1.6. 22.10.2024** о 07:20 при виконанні рейсу NYM345 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», при виконанні розбігу для виконання зльоту, на низькій швидкості, було виявлено сторонній запах із системи кондиціонування. КПС перервав зліт та звільнив ЗПС, після чого спільно з інженером авіакомпанії, який знаходився на борту ПС, причина стороннього запаху була ідентифікована як запах залишків рідини промивки двигунів, що проводилася на ПС UR-SQG напередодні польоту. Після погодження з диспетчером КПС короткочасно збільшив режим роботи двигунів з метою видалення залишків рідини та вентиляції системи кондиціонування. Після того як екіпаж переконався про відсутність будь яких сторонніх запахів як у кабіні пілотів так і в пасажирському салоні, було прийнято рішення про повторний зліт та продовження виконання рейсу. Подальший політ та посадка були виконані благополучно.

**Категорія: OTHR.**

**1.1.7. 28.10.2024** о 20:11 при виконанні рейсу VKA1951 за маршрутом Танжер (Марокко) – Шалон-Ватрі (Франція) на літаку Ан-26 UR-CQZ, авіакомпанії «Вулкан Ейр», під час посадки сталося пошкодження двох пневматиків правої основної опори шасі. Разом з цим екіпаж не виявив втрати керованості чи контролю за ПС, продовжив післяпосадковий пробіг та в подальшому безпечно зарулив на місце стоянки. Під час післяпольотного огляду, пошкоджень конструкції ПС, спричинених пошкодженням пневматиків не виявлено.

**Категорія:** OTHR.

## 2. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

### 2.1. АВАРІЇ

**2.1.1. 02.10.2024** 01:30 при виконанні спортивно-розважального польоту на аеродромі Хей (Австралія) на літаку Аеропракт А22LS (державна розробника – Україна) 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 аварії не проводиться.

**Категорія:** ARC, LOC-I.

## 3. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

### 3.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**3.1.1. 03.01.2024** о 02:09 при виконанні рейсу FEG8901 за маршрутом Таллінн (Естонія) – Хургада (Єгипет) на літаку В-738 UR-SQP, авіакомпанії «СкайАп», на 37 хвилині польоту, під час набору крейсерського рівня польоту (ешелон FL360) та після перетинання абсолютної висоти 33 500 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. КПС прийняв рішення про зниження до ешелону FL300. Під час зниження 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.



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

## 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.

Заступник директора

Микола МАШАРОВСЬКИЙ

## 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
АП – авіаційна подія	КПС – командир повітряного судна
АР – авіаційні роботи	ОПР – обслуговування повітряного руху
БП – безпека польотів	ППС – пошкодження повітряного судна
БППС – безпілотне повітряне судно	ППВППУ – Порушення порядку використання повітряного простору України
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	ОМ – керівництво з експлуатації
НБРТ – Національне бюро розслідувань на транспорті	UTC – всесвітній координований час