



Національне бюро розслідувань на транспорті
(НБРТ)

06/2025

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.

Липень 2025

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у червні 2025 року

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

Червень 2025	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Комерційні перевезення						
Літаки				3		
Вертольоти			1			
Всього			1	3		
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						
Вертольоти						
Інші						
Всього						
Всі події разом			1	3		
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	20			1	23		3		
2	Авіаційні роботи та НТП							1						1
3	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру												
		Не внесені до державного реєстру												
4	Події з ПС іноземної реєстрації		1	2			1		1		1	1	2	1
5	Надзвичайні події		1				2							
6	Кількість постраждалих		1	4			2	2			1	4	2	2
			Загинуло	Травмовано			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 липня.

² Події, які розслідувало НБРТ.

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

1.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 05.06.2025 о 06:50 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу URA1505 за маршрутом Меркулешти (Молдова) – Констанца (Румунія) на вертольоті Ка-32Т UR-CIS, авіакомпанії «РС АВІА», на 15 хвилині польоту екіпаж почув незвичайний звук обертання несучого гвинта та візуально виявив дефект нижньої лопаті несучого гвинта. КПС прийняв рішення про виконання посадки на майданчик підібраний з повітря. Посадку виконано благополучно без пошкодження ПС.



П'ять членів екіпажу, що перебували на борту вертольоту тілесних ушкоджень не отримали. Під час післяпольотного огляду повітряного судна, було виявлено відсутність частини нижньої лопаті несучого гвинта.

Згідно положень пункту 5.1 Додатку 13 до Чиказької Конвенції ІКАО, Бюро розслідувань транспортних подій та інцидентів Республіки Молдова, прийняло рішення в повному обсязі делегувати дане розслідування НБРТ, як державі реєстрації та експлуатанта повітряного судна.

Категорія: UNK.

1.2. ІНЦИДЕНТИ

1.2.1. 11.06.2025 о 18:15 при виконанні рейсу UKL5018 за маршрутом Фінікс (США) – Кінгстон (Ямайка) на літаку Ан-12 UR-CNT, авіакомпанії «Україна-Аероальянс», під час зльоту КПС не забезпечив мінімальну опубліковану швидкість набору висоти відповідно до вимог DVA (Diverse Vector Area), що призвело до втрати безпечної відстані до рельєфу/перешкод. Для забезпечення безпечного рівня прольоту перешкод диспетчер аеропорту Фінікс надав вказівку про необхідність збільшення градієнта набору висоти, проте КПС повідомив про неможливість збільшення вертикальної швидкості, після чого диспетчер розпочав процедуру векторіння. Подальший політ за маршрутом було виконано без зауважень.

За результатами внутрішнього розслідування інциденту, авіакомпанією «Україна-Аероальянс», було встановлено, що причиною недотримання градієнту набору висоти, що призвело до не витримування мініимальної безпечної висоти в секторі аеродрому (MSA) стала помилка екіпажу. В процесі зльоту, прибирання механізації здійснювалось на підставі первинного температурного розрахунку (+29°C), виконаного під час передпольотної підготовки, що значно відрізнялося від фактичних умов на момент зльоту (+37°C), внаслідок помилки в оцінці тенденції зростання температури зовнішнього повітря на аеродромі зльоту.

Категорія: NAV.

1.2.2. 13.06.2025 о 01:55 при виконанні рейсу MGH4248 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Анталія (Туреччина) на літаку B737 UR-SQD, авіакомпанії «СкайАп», під час розбігу на зліт, на швидкості 60 вузлів, спрацювала сигналізація «автоматичне гальмування спойлерами не активовано» (SPEEDBRAKE DO NOT ARM), внаслідок чого КПС перервав зліт та звільнив ЗПС. Після перевірки усіх систем виконано повторний зліт без зауважень.

Категорія: SCF-NP.

1.2.3. 28.06.2025 о 06:05 при виконанні рейсу SEU8655 за маршрутом Ряшів (Польща) – Хургада (Єгипет) на літаку B738 UR-SQN, авіакомпанії «СкайАп», після посадки, під час технічного обслуговування було виявлено витік гідравлічної рідини з Т-образного фітингу трубопроводу зворотної лінії від компонентів системи «В», на стельовій панелі ніші основного шасі, поряд з гідравлічним запобіжником керування механізацією передньої крайки крила (Leading Edge Extend Fuse). Під час додаткового огляду було виявлено наскрізну тріщину різьбової частини фітингу.

Категорія: UNK.

2. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

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

2.2. 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
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