



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

08/2025

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.

Вересень 2025

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у серпні 2025 року

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

Серпень 2025	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	I	Загинуло	Травмовано
Комерційні перевезення						
Літаки	-	-	-	2	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	2	-	-
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	-	-	-	2	-	-
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	27	-	-	1	31	-	3	-	-
2	Авіаційні роботи та НТП		-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	1	2
3	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Не внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Події з ПС іноземної реєстрації		1	2	-	-	3	-	1	-	1	1	5	1
5	Надзвичайні події		1				2				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		1	4			6	3			1	4	6	2
			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 вересня.² Події, які розслідувало НБРТ.**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ КОМЕРЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****1.1. ІНЦИДЕНТИ**

1.1.1. 08.08.2025 о 03:30 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу NУМ483 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Мілан-Бергамо (Італія) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», після отримання дозволу диспетчера на виконання зльоту, при активації кнопки зльоту/відходу на друге коло (TOGA) та зростання обертів двигунів, спрацювало попередження про неправильну конфігурацію при зльоті (Takeoff configuration warning). КПС ініціював виконання процедури перерваного зльоту (Rejected Takeoff) згідно збірника рекомендацій екіпажу в особливих випадках польоту (QRH), після чого прийняв рішення повернутися на місце стоянки. Після прибуття на МС були викликані спеціальні служби аеропорту та технічна підтримка (ІОКЦ, OCC, MCC), а також було внесено відповідний запис в журналі з ТО (AFML). Повторний зліт було виконано о 05:38 без зауважень.

Категорія: SCF-NP.

1.1.2. 26.08.2025 о 09:07 при виконанні рейсу Остенде (Бельгія) – Анкара (Туреччина) на літаку Ан-12Б UR-CEZ, авіакомпанії «Кавок Ейр», під час набору висоти до 3300 футів, при виконанні SID FERD 4M, екіпаж розпочав герметизацію

кабіни. Проте герметизувати літак не вдалось, що було підтверджено по манометру тиску. КПС проінформував диспетчера Брюссель контроль про проблему герметизації та про рішення повернутися на аеродром вильоту. Після цього диспетчер надав вказівку встановити код 7700 та надав векторіння для заходу на посадку. Посадку виконано благополучно о 09:18.

Категорія: SCF-NP.

2. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

2.1. АВАРІЇ

2.1.1. 02.11.2024, вранці, легкий спортивний літак Aeroprakt A-32 Vixxen, державний та реєстраційний знаки A6-SKY, власник та експлуатант – приватна особа (пілот), виконував розважальний політ за маршрутом ЗПМ «Аль-Джазіра» – ЗПМ «Аль-Айн» Клубу Фалкон, Об'єднані Арабські Емірати. Політ виконувався за правилами візуальних польотів (VFR) із двома особами на борту: пілотом та пасажиром.

Перед вильотом пілот виконав стандартний передпольотний огляд та контрольну перевірку роботи двигуна на землі, під час яких було підтверджено нормальне функціонування усіх систем повітряного судна.

Оскільки ЗПМ «Аль-Джазіра» не надавав метеорологічного обслуговування, пілот ознайомився з METAR ЗПМ Рас-ель-Хайма. Додатково Пілот встановив двосторонній зв'язок з іншим літаком Aeroprakt A-32 Vixxen A6-NPY, який мав виконувати той самий маршрут.

О 02:18 ПС зайняло ЗПС10 та виконало зліт. Усі системи працювали у штатному режимі, що підтверджувалося як пілотом, так і вилученими даними з GPS-дисплея.

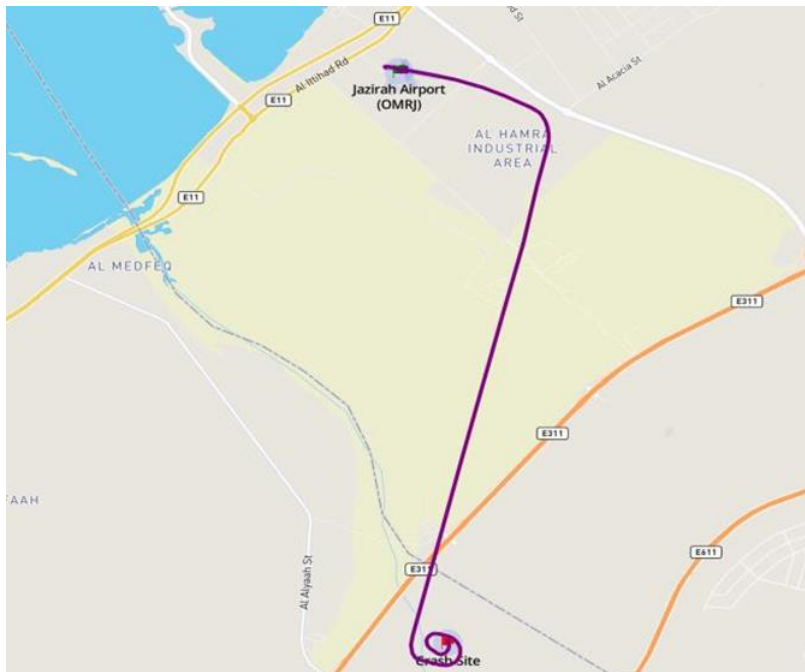
Оскільки ЗПМ «Аль-Джазіра» розташований у неконтрольованому повітряному просторі, пілот повідомив в ефір про свої наміри перед зльотом. Невдовзі після зльоту ПС перейшло з радіо частоти ЗПМ «Аль-Джазіра» на частоту Північної обов'язкової радіозони (MBZ North). Після цього був увімкнений автопілот, і пілот зафіксував на відео повітряну кулю, яка перебувала праворуч від ПС.

Під час фотографування повітряної кулі на зафіксованій висоті 1400 футів відбулося руйнування лобового скла, що спричинило суттєве порушення аеродинаміки ПС. На цей момент швидкість вітру становила 6 вузлів, а приладова швидкість – 102



вузли. Внаслідок різкого повітряного потоку уламки потрапили в кабінку, що призвело до травмування як пілота, так і пасажирів. Лобове скло з боку пасажирів відокремилось повністю, тоді як уламок з боку пілота бив по його обличчю, створював обмеження видимості та спричиняв серйозні травми.

Після руйнування лобового скла дисбаланс повітряних потоків у кабінці створив внутрішню турбулентність, унаслідок чого обоє дверей кабінки відчинилися. Незважаючи на отримані травми обличчя та погану видимість, пілот зберіг контроль над ПС та оцінив пошкодження. Після чого розпочав пошук придатної для аварійної посадки ділянки в пустелі. Наявність дюн ускладнювала вибір рівної ділянки для посадки.



Пілот вирішив виконати посадку на невеликій фермі з відносно рівною ділянкою. Він відключив автопілот і перейшов на ручне керування під час зниження. Незважаючи на роботу двигуна на повній потужності, ПС залишалося нестабільним. Пілот виконував зниження по спіралі, намагаючись здійснити посадку з максимальною безпекою.

Після грубого приземлення (зіткнення із землею) пасажир зміг самостійно залишити ПС. Пілот залишався заблокованим у пошкодженій кабінці, а його нога була затиснута уламками. На місце події прибув місцевий фермер, який разом з пасажиром надали першу допомогу пораненому пілоту. Інший літак А6-НРУ, який прямував за літаком А6-SKY, втратив з ним візуальний контакт та радіозв'язок.

Пасажир скористався телефоном пілота для виклику екстрених служб, оскільки його власний пристрій був пошкоджений під час аварії. Він також повідомив про подію в Аероклуб «Аль-Джазіра» та передав їхнє місцезнаходження для надання допомоги.

Через піщану місцевість автомобілі швидкої допомоги та поліції мали труднощі з доступом до місця події. Однак одному з поліцейських автомобілів все ж таки вдалося проїхати та викликати санітарний вертоліт для оперативної медичної евакуації.

Пілот і пасажир були доставлені до лікарні «Шейх Халіфа», Умм-ель-Кайвайн, для отримання медичної допомоги.

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

За результатами розслідування Сектор з розслідування авіаційних подій ОАЕ зробив наступні висновки:

- Аероклуб «Аль-Джазіра» має чинний дозвіл на експлуатацію легких спортивних літаків.
- Пілот мав чинне свідоцтво легкого спортивного літака.

- Загальний наліт пілота становив 395 годин 05 хвилин на різних типах легких спортивних літаків.
- 25 жовтня 2024 року пілот продовжив чинність свого свідоцтва.
- Пілот мав досвід виконання маршрутних польотів за правилами VFR.
- Наліт Пілота у якості КПС на цьому типі становив 339 годин 55 хвилин.
- Пілот був власником ПС з 26 травня 2021 року та здійснював польоти у розважальних цілях.
- Повітряне судно обслуговувалося за контрактом на технічне обслуговування, укладеним з Аероклубом «Аль-Джазіра».
- Повітряне судно було обладнане автопілотом, який можна було увімкнути електричним перемикачем та відключати шляхом ручного впливу на штурвал.
- Лобове скло Повітряного судна було виготовлене з органічного скла - plexiglass (поліметилметакрилат – РММА).
- Повітряне судно не було обладнане УФ-захисною плівкою чи покриттям на лобовому склі та вікнах прямої видимості, що призводило до тривалого впливу ультрафіолетового випромінювання на матеріал plexiglass.
- Із систем авіоніки ПС були отримані дані для аналізу.
- Аналіз отриманих даних не виявив жодних аномалій, відмов чи відхилень у роботі систем.
- За результатами аналізу даних встановлено, що автопілот було увімкнено приблизно через 10 хвилин після зльоту, і він залишався активним до моменту зіткнення із землею.
- Пілот повідомив, що він відключив автопілот шляхом впливу на штурвал для відновлення ручного керування ПС; однак зафіксовані дані свідчили, що електричний перемикач автопілота перебував у положенні «ON» на момент події.
- У конфігураціях легких спортивних літаків перемикач автопілота лише подає живлення на систему, але не підтверджує активне залучення сервоприводів. Активація зазвичай потребує введення окремих команд, які можуть не відображатися у записаних параметрах.
- Автопілот, встановлений на ПС, дозволяє ручне перевизначення керування діями пілота. При прикладенні достатнього зусилля на штурвал сервоприводи можуть бути перевизначені без зміни зафіксованого стану системи.
- Найімовірніше, пілот здійснив ручне перевизначення автопілота без його електричного відключення, що пояснює розбіжність між його поясненням та зафіксованими даними.
- 9 жовтня 2024 року Повітряне судно пройшло 100-годинний/річний огляд.
- Після огляду Повітряне судно напрацювало 14 годин 25 хвилин.
- Записи з технічного обслуговування підтвердили виконання SB A32-06, який передбачає перевірку лобового скла моделей A32 та A32L.
- Пілот висловлював занепокоєння щодо вібрацій лобового скла під час польоту та усно повідомив про цю проблему начальнику служби технічного обслуговування.
- Відеоматеріали, надані для цілей розслідування, підтвердили занепокоєння пілота, зафіксувавши вібрацію лобового скла під час крейсерського польоту.

- Було задокументовано аналогічні випадки руйнування лобового скла під час польоту.

- Наслідками раптового руйнування лобового скла стало різке підвищення тиску у кабіні, що становить значну небезпеку, зокрема може призвести до вибивання дверей назовні та загрожує структурній цілісності й безпеці ПС, пілота та пасажирів.

Сектор з розслідування авіаційних подій дійшов висновку, що безпосередньою причиною аварії стало руйнування лобового скла ПС під час польоту. Руйнування скла, імовірно, було зумовлено наявними конструктивно-слабкими місцями або стресовими умовами експлуатації, зокрема вібрацією, що спостерігалася під час попередніх польотів, та про які повідомляв пілот і які були підтверджені відеоматеріалами. Раптове руйнування лобового скла спричинило негайний та значний перепад тиску в кабіні, що призвело до вибивання дверей назовні та створило ситуацію, яка унеможливила для пілота збереження контролю над ПС.

Супутніми факторами стали:

- Виконання сервісного бюлетеня SB A32-06 щодо інспекції лобового скла могло бути недостатньо ретельним або ефективним.

- Питання технічного стану ПС пілот довів до відома начальника служби технічного обслуговування лише в усній формі, без належного документування.

Сектор з розслідування авіаційних подій ОАЕ надав рекомендацій з безпеки за результатами розслідування до Аероклубу «Аль-Джазіра» та Головного управління цивільної авіації ОАЕ.

Фактор: технічний.

Категорія: LOC-I.



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

3. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

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

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

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
АЗП – авіація загально 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	