



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

10/2025

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.

Листопад 2025

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у жовтні 2025 року

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

Жовтень 2025	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Комерційні перевезення						
Літаки	-	-	1	6	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	1	6	-	-
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	6	-	-
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	2	40	-	-	2	41	-	3	-	-
2	Авіаційні роботи та тренувальні польоти		-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	1	2
3	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Не внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Події з ПС іноземної реєстрації		1	2	1	-	3	2	2	-	1	1	5	2
5	Надзвичайні події		1				2				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		1	4			6	4			1	4	6	4
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано		
7	² Порушення порядку використання повітряного простору України		-				-							
8	Пошкодження ПС на землі		2				2							

¹ Станом на 1 листопада.

² Події, які розслідувало НБРТ.

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

1.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 23.10.2025 об 11:17 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу URCEP в інтересах Місії WFP ООН за маршрутом Рубкона-Бор (Республіка Південний Судан) на літаку Ан-26 UR-CEP, авіакомпанії «Константа», під час заходу на посадку, на етапі вирівнювання, літак зіткнувся із відвалом ґрунту, що розташований із зовнішньої сторони дренажної канами за межами ЗПС 01. Внаслідок зіткнення, літак грубо приземлився на передню опору шасі, після чого зарулив на стоянку. Екіпаж не постраждав.

Відповідно до пункту 5.1.2 Додатку 13 до Чиказької конвенції та пункту 4 Правил та

Інформаційний Бюлетень
Жовтень 2025



порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610 НБРТ розпочало розслідування події у взаємодії з авіаційною владою Південного Судану, Місії WFP ООН та експлуатантом повітряного судна.

Категорія: USOS.

1.2. ІНЦИДЕНТИ

1.2.1. 07.10.2025 о 13:00 при виконанні рейсу MNE401 за маршрутом Стамбул (Туреччина) – Тіват (Чорногорія) на літаку E190 UR-ЕМА, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час заходу на посадку на ЗПС 32 аеродрому призначення на висоті приблизно 250 футів літак потрапив у зсув вітру із спрацюванням сигналізації «системи попередження про зіткнення із землею» (EGPWS "WINDSHEAR"), внаслідок чого КПС прийняв рішення про відхід на друге коло. Під час виконання повторного заходу на посадку на висоті приблизно 1200 футів літак вдруге потрапив у зсув вітру із спрацюванням EGPWS і КПС знову здійснив відхід на друге коло. Під час третьої спроби виконання посадки параметри літака знаходились в межах стабілізованого заходу і посадка була виконана благополучно.

Категорія: WSTRW.

1.2.2. 08.10.2025 о 07:50 при виконанні рейсу MNE151 за маршрутом Белград (Сербія) – Тіват (Чорногорія) на літаку E190 UR-ЕМА, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час заходу на посадку на ЗПС 32 аеродрому призначення літак потрапив у зсув вітру із спрацюванням сигналізації «системи попередження про зіткнення із землею» (EGPWS "WINDSHEAR"), внаслідок чого КПС прийняв рішення про відхід на друге коло. Під час виконання повторного заходу на посадку параметри літака знаходились в межах стабілізованого заходу і посадка була виконана благополучно.

Категорія: WSTRW.

1.2.3. 11.10.2025 о 13:39 при виконанні рейсу SEU425 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Пальма-де-Майорка (Іспанія) на літаку B737 UR-SQD, авіакомпанії «СкайАп», під час польоту на крейсерському ешелоні один з пасажирів повідомив про запах диму невідомого походження. Бортпровідники негайно сповістили КПС та вжили заходів для виявлення та усунення джерела диму. Під час пошуку несправності було виявлено, що деякі лампочки освітлення стелі мерехтіли та видавали тріскотливий звук. Після вимкнення світла на стелі запах диму поступово зник, а літак продовжив політ за маршрутом і виконав благополучну посадку. Під час післяпольотного огляду про несправність було повідомлено інженерному відділу (МСС) авіакомпанії, який надав дозвіл на виконання зворотного рейсу до Кишиніва, для ремонту, без використання освітлення стелі.

Категорія: CABIN.

1.2.4. 14.10.2025 о 06:02 при виконанні рейсу SQY7501 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет) на літаку B738 UR-SQN, авіакомпанії «СкайАп», під час посадки на етапі вирівнювання перед приземленням, літак зіткнувся із зграєю птахів. Під час післяпольотного огляду пошкоджень виявлено не було і літак був допущений до подальшої експлуатації.

Категорія: BIRD.

1.2.5. 17.10.2025 об 11:47 при виконанні рейсу SEU451 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Лісабон (Португалія) на літаку B737 UR-SQD, авіакомпанії «СкайАп», під час досягнення ешелону FL330 відбулася сильна вібрація двигуна № 2, внаслідок чого КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадку виконано благополучно. Під час післяпольотного огляду були виявлені внутрішні пошкодження лопатей та декількох компонентів двигуна. З метою встановлення причини несправності та подальшого ремонту літак був виведений з експлуатації.

Категорія: SFC-PP.

1.2.6. 20.10.2025 о 20:39 при виконанні рейсу UTN9122 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Катовіце (Польща) на літаку B739 UR-SLW, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час посадки на ЗПС 08 відбувся нештатний контакт хвостової обмежувальної п'яти із поверхнею ЗПС. Під час післяпольотного огляду КПС виявив пошкодження лакофарбового покриття (ЛФП), вніс відповідний запис у льотно-технічний бортовий журнал (AMFL) та повідомив операційний центр авіакомпанії (ОСС). Після додаткового огляду персоналом з ТО інших пошкоджень виявлено не було. Після відновлення ЛФП літак було допущено до подальшої експлуатації без обмежень.

Розслідування інциденту проводить авіакомпанія під наглядом НБРТ.

Категорія: ARC.



2. ПОДІЇ, РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

2.1. АВАРІЇ

2.1.1. 10.04.2024 о 08:02 (за Київським часом) при виконанні навчального польоту, у складі пілота-інструктора та слухача-пілота, із ЗПМ «Хмельницький» на літаку АТ-3-R100 UR-CSB, ТОВ «Льотна школа «Кондор», після зльоту, на висоті приблизно 150-170 футів, різко знизилась оберти та виникла вібрація двигуна. Пілот-інструктор взяв управління літаком на себе, перевів літак



на зниження та повернув літак вліво для вимушеної посадки на «вибране з повітря» поле та зменшив оберти до «малого газу». У процесі розвороту та зниження літак почав втрачати швидкість і керованість. З метою утримання літака від звалювання, пілот-інструктор перемістив важіль газу в положення злітний режим. Вжиті заходи не дозволили відновити характеристики польоту, а літак перейшов у звалювання на завершальному етапі. Літак втратив швидкість до значень менше за еволютивну швидкість, в результаті чого літак перестав реагувати на відхилення елеронів та керма напрямку, втратив керування, зачепився лівою частиною крила за землю, упав на край зораного поля та перевернувся. Внаслідок аварії пілот-інструктор отримав серйозні тілесні ушкодження голови, пілот-слухач отримав незначні тілесні ушкодження. Літак було повністю зруйновано.

Фактор: людський (екіпаж).

Категорія: LOC-I.



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

2.1.2. 10.04.2024 пілот виконував приватний політ за маршрутом Моруя – Гріффіт (Новий Південний Уельс, Австралія) на літаку Аеропракт А-32 VH-VIK, з виконанням оглядового польоту в районі міста Канберри (столиця Австралії). Після зльоту о 10:38 (за AEST – стандартний час східної Австралії) з аеродрому Моруї, літак здійснив проліт уздовж узбережжя до Улладулли, після чого пілот взяв курс углиб території у напрямку Канберри.



Примітка 1: Станом на дату авіаційної події час AEST = UTC+10.

Вхід у контрольований повітряний простір району аеродрому Канберра відбувся об 11:36 на висоті приблизно 4000 футів над середнім рівнем моря. Після виконання трьох чвертей оглядового маршруту «City route alpha one», пілот продовжив політ у напрямку північного сходу до аеродрому Гріффіт. Під час польоту повітряне судно потрапило в умови помірної турбулентності, внаслідок чого пілот вирішив перейти на ручне керування, замість звичайного використання автопілота.

Примітка 2: Під час проведення розслідування пілот відзначив відчуття втоми через підвищене навантаження при ручному керуванні.

Об 11:57:34 диспетчер Канберри повідомив пілота про вихід з контрольованого повітряного простору та запропонував послугу супроводу польоту «flight following». Пілот підтвердив вихід з контрольованого простору та прийняв супроводження. Далі пілот запросив набір висоти з 4000 до 6500 футів, і диспетчер надав дозвіл.

Примітка 3: Незважаючи на те, що на той момент повітряне судно перебувало поза контрольованим повітряним простором, пілот запросив дозвіл, оскільки під час набору висоти короткочасно проходив би через контрольований повітряний простір. Пілоту було надано дозвіл на вхід і вихід з контрольованого повітряного простору під час набору.

Приблизно об 11:58, коли пілот розпочав набір висоти, повітряне судно перебувало на відстані близько 21,1 км від аеродрому Канберра. Під час набору висоти пілот помітив знижений тиск оливи і припустив, що це може бути пов'язане з нижчою за звичайну швидкістю польоту, яку він обрав для виконання оглядового маршруту, та нижчою температурою зовнішнього повітря. Пілот очікував, що підвищення обертів двигуна під час набору висоти призведе до зростання тиску оливи. Після досягнення 6500 футів тиск оливи залишався нижче норми. Оцінюючи варіанти дій у зв'язку з триваючою ненормальною індикацією тиску оливи, пілот вважав, що аеродром Канберру «знаходиться далеко» та вирішив, що сільськогосподарські угіддя за гірським хребтом попереду можуть бути придатними для виконання вимушеної або аварійної посадки у разі необхідності. Внаслідок цього пілот продовжив запланований маршрут у напрямку Гріффіта над пересіченою місцевістю.

Примітка 4: Під час опитування пілот повідомив ATSB (Австралійська Рада з Безпеки на Транспорті), що:

- він помітив індикацію тиску оливи нижче норми одразу після першого контакту з диспетчером щодо виходу з контрольованого простору, але до отримання дозволу на набір висоти.

- не захотів повертатися до аеродрому Канберра для виконання вимушеної посадки внаслідок побоювання щодо польоту над населеними пунктами, наявності пасажирських повітряних суден та низького рівня ознайомленості з контрольованим повітряним простором.

Під час подальшого польоту тиск оливи не відновився і знизився з 30 psi до 10 psi. Як наслідок, о 12:11:42, приблизно через 15 хвилин після першого виявлення низького тиску оливи, пілот повідомив про це диспетчера та про прийняте рішення на відхід до аеродрому Т'юмут, що розташований західніше Гребеня Великого Вододільного хребта на висоті 863 фути та був найближчим придатним місцем для посадки на відстані 30,7 км. Після чого змінив навігаційну точку в бортовому комп'ютері Dynon Skyview Touch на аеродром Т'юмут, виконав розворот на новий курс і негайно розпочав зниження для прискорення посадки.

Примітка 5: Під час опитування пілот повідомив ATSB, що:

- відкладав ухвалення рішення щодо відхилення або посадки, бажаючи повірити у відсутність проблеми з повітряним судном.

- перебував у стані заперечення наявності несправності, але у ретроспективі розуміє, що доцільніше було б зберігати висоту якомога довше.

О 12:20:17, приблизно через 9 хвилин після відходу на аеродром Т'юмут, та відстані 9,3 км від ЗПС17, відмовив двигун. Пілот зосередив увагу на необхідності забезпечити пілотування, орієнтування та радіообмін, після чого спробував перезапуск двигуна, однак безуспішно. О 12:21:12 пілот оголосив сигнал лиха "MAYDAY", повідомив своє місцезнаходження та відмову двигуна. В подальшому пілот спробував спланувати на ЗПС 17, що відповідала напрямку польоту, однак оцінив недостатню висоту, що о 12:25 призвело до аварійної посадки на полі на північ від аеродрому. Внаслідок аварії повітряне судно зазнало значних пошкоджень, пілот отримав незначні тілесні ушкодження.

Згідно з матеріалами розслідування, ATSB не вдалося встановити причину падіння тиску оливи під час польоту, що призвело до відмови двигуна.

Супутніми факторами стали:

- Затримка пілота з ухваленням рішення про відхід інший аеродром, після першого виявлення зниження тиску оливи призвела до подальшого віддалення літака від найближчого безпечного місця для посадки (аеродром Канберра), тоді як ситуація продовжувала погіршуватися.

- Початок зниження з працюючим двигуном під час відходу на Т'юмут призвів до того, що під час відмови двигуна запас планування був недостатнім, і пілоту довелося виконати аварійну посадку перед ЗПС.

ATSB не надало рекомендацій з безпеки за результатами розслідування.

Разом з цим було опубліковане  Повідомлення з питань безпеки польотів 

1. У випадку нештатної ситуації пілотам необхідно враховувати не лише поточну ситуацію, а й потенційні подальші наслідки будь-яких відхилень у роботі повітряного судна.
2. За наявності ознак, що можуть призвести до втрати потужності двигуна, слід розглядати можливість виконання запобіжної посадки на найближчому придатному майданчику.
3. Польоти над пересіченою або непридатною для посадки місцевістю бажано уникати.
4. У разі виникнення необхідності виконання вимушеної або аварійної посадки варто враховувати, що збереження максимально можливої висоти забезпечує більше можливостей для вибору придатного місця посадки.»

Фактор: людський (екіпаж).

Категорія: SCF-PP.



З більш детальною інформацією, щодо детальних обставин, причин та рекомендацій з безпеки 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.

В.о. директора

Ігор МІШАРІН

Категорії подій

ADRM	(Aerodrome) аеродром.
AMAN	(Abrupt maneuver) раптовий маневр.
ARC	(Abnormal runway contact) нештатний контакт із злітно-посадковою смугою.
ATM	(Air traffic management) організація повітряного руху, навігація, спостереження.
BIRD	(Bird strike) зіткнення з птахами.
CABIN	(Cabin safety issues) події, що пов'язані з безпекою в пасажирському салоні повітряного судна.
CFIT	(Controlled flight into or toward terrain) зіткнення (загроза зіткнення) керованого повітряного судна із землею.
CTOL	(Collision with obstacle(s) during take-off and landing) зіткнення з перешкодою/перешкодами під час зльоту і посадки.
EVAC	(Evacuation) евакуація.
EXTL	(External load related occurrences) події, що пов'язані з зовнішньою підвіскою.
F-NI	(Fire/smoke Non-impact) виникнення пожежі/диму (не внаслідок інших подій).
F-POST	(Fire/smoke Post-impact) виникнення пожежі/диму (внаслідок інших подій).
FUEL	(Fuel related) події, пов'язані з паливом.
GCOL	(Ground Collision) зіткнення з об'єктом на землі.
GTOW	(Glider towing related events) події, що пов'язані з буксируванням повітряного судна повітрям.
ICE	(Icing) обледеніння.
LALT	(Low altitude operations) виконання польотів на малих висотах.
LOC-I	(Loss of control – Inflight) втрата керованості – у польоті.
LOC-G	(Loss of control – Ground) втрата керованості – на землі.
LOLI	(Loss of lifting conditions en-route) втрата підйомної сили під час польоту за маршрутом.
MAC	((near) Midair collision/ Airprox/ ACAS alert/ loss of separation) зближення повітряних суден/ попередження TCAS/ втрата ешелонування/ бортової системи попередження зіткнень - ACAS/порушення мінімумів ешелонування.
MED	(Medical) медичні події.
NAV	(Navigation error) помилки у навігації.
OTHR	(Other) інше.
RAMP	(Ground handling) наземне обслуговування.
RE	(Runway excursion) викочування за межі ЗПС.
RI	(Runway incursion) будь-яка подія на аеродромі, пов'язана з неправильним знаходженням ПС, транспортного засобу або людини на території захищеної поверхні, призначеної для посадки і зльоту ПС.
SCF-NP	(System/component failure or malfunction - Non-powerplant) відмова або несправність систем/компонентів (не силової установки).
SCF-PP	(System/component failure or malfunction - Powerplant) відмова або несправність систем/компонентів (силової установки).
SEC	(Security related) події, що пов'язані з авіаційною безпекою.
TURB	(Turbulence encounter) потрапляння в зону турбулентності.
UIMC	(Unintended flight in IMC (instrument meteorological conditions)) Ненавмисне потрапляння у метеорологічні умови польотів за приладами.
UNK	(Unknown or undetermined) невідомо або невизначено.
USOS	(Undershoot/overshoot) недоліт/переліт.
WILD	(Collision Wildlife) дикі тварини.
WSTRW	(Windshear or Thunderstorm) зсув вітру або гроза.

Скорочення, що можуть використовуватись в тексті

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