



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

12/2025

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.

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у грудні 2025 року

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

Грудень 2025	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Комерційні перевезення						
Літаки	-	-	-	5	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	5	-	-
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	-	-	-	5	-	-
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	49	-	-	4	46	-	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	-	4	3	2	-	1	1	7	4
5	Надзвичайні події		1				2				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		1	4			8	6			1	4	8	6
			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 січня.² Події, які розслідувало НБРТ.**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ КОМЕРЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****1.1. ІНЦИДЕНТИ**

1.1.1. 10.12.2025 о 17:20 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу LAM173 за маршрутом Пемба – Мапуту (Республіка Мозамбік) на літаку A319 UR-WRY, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час розбігу на зліт, на швидкості, що перевищувала V1, сталося зіткнення ПС (в районі двигуна №1) з птахом, а екіпаж почув гучний звук з лівого борту. Відхилень параметрів роботи двигунів виявлено не було і КПС прийняв рішення продовжити політ за маршрутом. Після виконання благополучної посадки на аеродромі Мапуту, під час післяпольотного огляду, були виявлені сліди потрапляння птаха у двигун №1. Пошкоджень лопатей вентилятора, елементів конструкції другого контура та ознак потрапляння птаха до першого контура двигуна виявлено не було.

Під час додаткового аналізу даних засобів об'єктивного контролю, було виявлено короткочасну (1 секунда) просадку обертів N1, підвищення температури EGT та просадку витрати палива (Fuel Flow), о 17:29:45 UTC на швидкості CAS 129 вузлів. Інженерним складом заплановано виконання AMM TASK 72-00-00-200-006-A “Inspection/Check of Foreign Object Damage (FOD) (Bird Strike Included)”.

Категорія: BIRD.Інформаційний Бюлетень
Грудень 2025

Цей бюлетень містить інформацію, що отримана НБРТ на момент публікації та яка не завжди буде повною.

1.1.2. 10.12.2025 о 20:00 після виконання рейсу LAM173 за маршрутом Пемба – Мапуту (Республіка Мозамбік) на літаку A319 UR-WRY, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час післяпольотного огляду, інженерним складом було виявлено пошкодження панелі Panel Assy №2, Upper, RH, 344BT.



Згідно зі звітом екіпажу та аналізом засобів об'єктивного контролю, не виявлено подій або перевищень, які могли б бути пов'язані з зазначеним пошкодженням.

Категорія: UNK.

1.1.3. 11.12.2025 о 23:10 при виконанні рейсу UN0579 за маршрутом Кано – Абуджа (Федеративна Республіка Нігерія) на літаку E190 UR-ЕМА, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час заходу на посадку у візуальних метеорологічних умовах (ВМУ) на висоті 2000 футів, сталося зіткнення ПС з птахом (орлом), якого екіпаж візуально спостерігав з лівого борту та почув звук зіткнення. Відхилень параметрів роботи двигунів виявлено не було і КПС прийняв рішення продовжити посадку. Після виконання благополучної посадки, під час післяпольотного огляду, з лівого борту носової частини фюзеляжу було виявлено місце зіткнення з птахом.

В подальшому, під час виконання додаткового огляду інженерним складом, відповідно до АММ 05-50-02/600, Rev. 118 від 28.11.2025, було виявлено вм'ятину між шпангоутами №1 та №2 (поза зоною RVSM) розмірами ШхГ 120х0,9мм. З урахуванням того, що таке пошкодження знаходиться в межах допустимих обмежень, дефект відкладено (CFD №122499P1) відповідно до SRM 53-10-01/AD52, Rev. 51 від 21.08.2025 до виконання C-check.

Категорія: BIRD.

1.1.4. 18.12.2025 при виконанні польоту за маршрутом Віго (Іспанія) – Біллунд (Данія) на літаку Ан-26Б UR-CQE, авіакомпанії «Вулкан Ейр», після зльоту, під час набору висоти до ешелону FL180, при перетині ешелону FL160 літак потрапив в інтенсивне обледеніння. КПС запитав дозвіл диспетчера та виконав зниження до ешелону FL140, де літак вийшов з зони обледеніння та хмарності. Через 10nm, КПС виконав повторний набір до заданого ешелону FL180, під час якого на ешелоні FL160, та віддаленні 48nm від точки MEGAT, літак повторно потрапив у хмари та зону інтенсивного обледеніння.

Внаслідок цього КПС повторно запитав дозвіл диспетчера та почав зниження до ешелону FL140, під час якого загорілося табло відмови лівого двигуна та спрацювала система автоматичного флюгування повітряного гвинта. Екіпажом, згідно КЛЕ, були

виконані необхідні дії при відмові двигуна та прийняте рішення про припинення польоту та посадку з одним працюючим двигуном. Посадку було виконано благополучно здійснено на найближчому придатному аеродромі Астурія (Іспанія). Пошкоджень повітряного судна, травм членів екіпажу або третіх осіб не було.

Під час післяпольотного огляду були оглянуті повітряні забірники та лопатки компресора, пошкоджень виявлено не було. Під час виконання випробування (гонки) двигуна на землі, параметри роботи були в нормі.

Під час додаткового аналізу даних засобів об'єктивного контролю було встановлено, що флюгування повітряного гвинта та зупинка двигуна сталася внаслідок потрапляння льоду у вхідний канал двигуна.

Категорія: ICE, SCF-PP.

1.1.5. 30.12.2025 о 01:40 при виконанні рейсу SEU7134 за маршрутом Шарм-еш-Шейх (Єгипет) – Каунас (Литва) на літаку B738 UR-SQO, авіакомпанії «СкайАп», під час заходу на посадку, закрити задньої кромки крила не випустилися з 25° до 30°, внаслідок чого КПС виконав відхід на друге коло. Після виконання дій, згідно збірника рекомендацій дій екіпажу в особливих випадках в польоті (QRH), був виконаний повторний захід та благополучна посадка на аеродромі Каунас.

Під час післяпольотного огляду, та виконання відповідних робіт командою з ТО, літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

2. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

2.1. 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.

- Посилити оцінку орнітологічних ризиків на експлуатованих аеродромах. Забезпечити виконання післяпольотних оглядів і додаткових перевірок двигунів/конструкцій відповідно до АММ/SRM після будь-яких підозр на зіткнення з птахами.

- Переглянути та за необхідності уточнити експлуатаційні процедури уникнення зон інтенсивного обледеніння. Забезпечити своєчасне застосування систем протизледеніння в умовах зледеніння. Посилити передпольотний аналіз метеоінформації та маршрутних (висотних) альтернатив. Перевірити готовність екіпажів до дій при відмові двигуна в умовах обледеніння.

- Посилити якість передпольотних та післяпольотних оглядів ПС, а також аналізу даних об'єктивного контролю з метою виявлення причин зовнішнього пошкодження планера ПС, зокрема у темний час доби.

- Використати дані цього бюлетеня у власних СУБП для коригування оцінок ризиків, програм підготовки екіпажів і технічного персоналу, внутрішніх процедур.

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
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	