



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

Відділ рекомендацій з безпеки на транспорті та аналізу



# АНАЛІЗ

СТАНУ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ  
ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА  
ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ УКРАЇНИ  
ТА СУДНАМИ ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ,  
ЩО СТАЛИСЯ У 2025 РОЦІ

№ 3.1-1А

30 БЕРЕЗНЯ 2026 р.



КИЇВ 2026

## ЗМІСТ

i.	Скорочення, що можуть використовуватись в тексті	3
ii.	Категорії подій	3
iii.	Передмова	4
1	Загальний стан безпеки польотів у 2025 році	6
1.1	Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2025 році	7
2	Авіаційні події	9
2.1	Аварії	9
2.2	Серйозні інциденти	10
3	Статистичний розподіл авіаційних подій та серйозних інцидентів	11
4	Інциденти	12
5	Розподіл АП та інцидентів за типами ПС та категоріями	14
5.1	Розподіл АП та інцидентів за фазами польоту	15
5.2	Розподіл АП та інцидентів за експлуатантами	15
6	Фактори, що призводили до авіаційних подій та інцидентів з цивільними ПС України	16
6.6	Розподіл АП та інцидентів з цивільними ПС України по факторах (діаграма)	23
6.7	Розподіл АП та інцидентів за категоріями (діаграми)	24
7	Події, що сталися з цивільними ПС іноземної реєстрації	26
8	Орнітологія та орнітологічне забезпечення БП	31
9	Пошкодження повітряних суден на землі	34
10	Висновки	35
11	Рекомендації	39

*Аналіз стану безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України (далі – Аналіз), підготовлений на основі результатів розслідування та узагальнення інформації про авіаційні події та інциденти, що сталися у 2025 році. Аналіз призначений для інформування органів влади та суб'єктів авіаційної діяльності про результати розслідувань, виявлені загрози, результати дослідження серій подій та надання рекомендацій щодо безпеки польотів.*

*Відповідно до пункту 7 Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610 (далі – ПРАП), цей Аналіз також призначений для інформування громадськості про загальний рівень безпеки авіації України.*

*Аналіз підготовлено Відділом рекомендацій з безпеки на транспорті та аналізу Національного бюро розслідувань на транспорті (далі – НБРТ).*

## *і. Скорочення, що можуть використовуватись в тексті*

А – аварія	ПС – повітряне судно
АП – авіаційна подія	К – катастрофа
АР – авіаційні роботи	КПС – командир повітряного судна
БП – безпека польотів	ОПР – обслуговування повітряного руху
БППС – безпілотне повітряне судно	ППС – пошкодження повітряного судна
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	UTC – всесвітній координований час
НБРТ – Національне бюро розслідувань на транспорті	

## *ii. 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.

### iii. Передмова

2025 рік став періодом переосмислення підходів до забезпечення безпеки польотів та розвитку системи технічного розслідування в Україні. Діяльність Національного бюро розслідувань на транспорті здійснювалася в умовах зростаючої складності операційного середовища, обмежених ресурсів та необхідності одночасної інтеграції до європейського та глобального безпекового простору. Водночас саме ці фактори зумовили прискорення інституційного розвитку, посилення міжнародної взаємодії та перегляд пріоритетів у сфері управління ризиками.

Світова авіаційна спільнота у 2025 році чітко закріпила перехід від реагування на події до їх випередження. Підходи, що просуваються такими організаціями, як ICAO, ECAC, EASA та ENCASIA базуються на інтеграції аналізу даних, ризик-орієнтованого нагляду, розвитку систем управління безпекою (SMS) та впровадженні культури відкритого звітування (в Україні – сповіщення). Ключовим орієнтиром залишається принцип, визначений Додатком 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію: розслідування спрямоване виключно на запобігання подіям у майбутньому.

У цьому контексті діяльність НБРТ у 2025 році характеризувалася рядом суттєвих досягнень. Розширено міжнародну співпрацю, зокрема шляхом участі у профільних форумах, консультаціях та укладання міжвідомчих угод, що забезпечують доступ до експертних знань і сучасних методик розслідування. Активізовано підготовку та стажування фахівців, що сприяє формуванню кадрового потенціалу відповідно до міжнародних стандартів. Посилено взаємодію з науковими установами та експертними організаціями, що дозволяє поглибити технічну складову розслідувань. Окрему увагу приділено питанням підтримки постраждалих та їхніх сімей, що відповідає сучасним міжнародним практикам гуманітарного супроводу авіаційних подій. Важливим кроком стало також залучення до офіційних процедур оцінки відповідності національного законодавства праву Європейського Союзу в межах переговорних розділів, що охоплюють транспортну політику та розвиток транс'європейських транспортних мереж, що посилює інституційну спроможність України у процесі європейської інтеграції.

Разом з тим, результати аналізу свідчать про наявність системних проблем, які стримують подальший розвиток. Серед них – фрагментованість інформаційних потоків між учасниками авіаційної системи, недостатній рівень добровільного та обов'язкового звітування (в Україні – сповіщення) про інциденти, а також збереження розриву між наявними даними та фактичним станом безпеки. Це вказує на необхідність впровадження принципів «Just Culture», де пріоритетом є виявлення причин і умов, а не пошук відповідальності. Додатковими викликами залишаються потреба у повній гармонізації

законодавства з acquis ЄС, обмеженість технічних ресурсів та необхідність цифровізації процесів розслідування.

Перспективи розвитку на найближчий період визначаються глобальними тенденціями. У 2026 році очікується подальше впровадження прогнозних моделей безпеки, заснованих на обробці великих масивів даних, інтеграція національних баз даних до європейських інформаційних систем, а також розвиток міждержавного обміну інформацією про події. Пріоритетом стане перехід до системного виявлення латентних умов, які формують передумови для авіаційних подій. Важливим напрямом залишатиметься підвищення рівня довіри до системи звітування та забезпечення прозорості розслідувань.

Цей Аналіз відображає не лише підсумки діяльності за 2025 рік, а й формує основу для подальшого вдосконалення державної системи розслідування. Використання отриманих результатів має забезпечити перехід до більш зрілої, проактивної моделі управління безпекою, що відповідає міжнародним стандартам та сприяє зниженню ризиків у цивільній авіації України.

**В.о. директора НБРТ**

**Ігор МІШАРІН**

## 1. ЗАГАЛЬНИЙ СТАН БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У 2025 РОЦІ

Згідно з даними, що надійшли до НБРТ, у 2025 році, під час експлуатації комерційних цивільних повітряних суден (ПС) України при виконанні пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, тренувальних польотів та експлуатації ПС авіації загального призначення сталися:

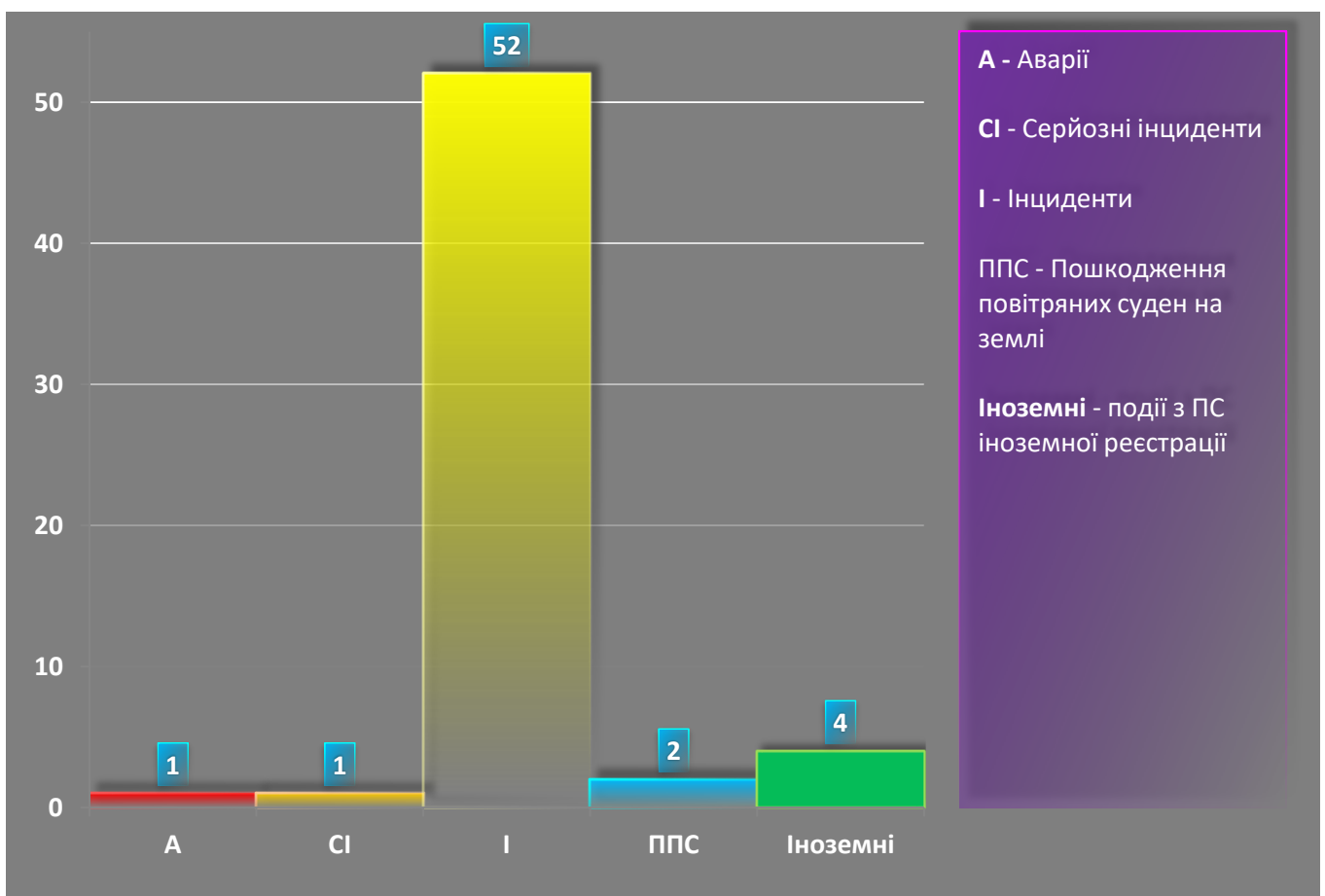
- **1 аварія** (при виконанні комерційного транспортного польоту);
- **1 серйозний інцидент**;
- **52 інциденти**;
- **2 пошкодження ПС на землі**;
- **1 надзвичайна подія**.

Протягом 2025 року на території України стався 1 серйозний інцидент з цивільним повітряним судном іноземної реєстрації.

Крім того, за аналізований період, до НБРТ надійшло 1 повідомлення про катастрофу вертольота та 2 повідомлення про аварії літаків розробником та/або виробником яких є Україна.

Класифікація подій представлена на графіку нижче.

*Розподіл подій із ПС, що внесені в реєстр цивільних повітряних суден України та ПС іноземної реєстрації, які сталися у 2025 році за класами*



## 1.1. Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2025 році

У порівнянні з минулим роком:

● *при виконанні пасажирських та вантажних перевезень на регулярних і нерегулярних лініях:*

- у 2025 катастроф не було як і у 2024 році.
- у 2025 сталася 1 аварія, тоді як у 2024 році їх не було;
- у 2025 стався 1 серйозний інцидент, як і у 2024 році;
- у 2025 кількість інцидентів становить 52, що на 1 інцидент більше ніж у 2024 році;
- у 2025 відбулося 2 ППС, у 2024 році їх було 3;
- у 2025 відбулася 1 надзвичайна подія, а у 2024 році сталося 2 надзвичайні події.

● *при виконанні авіаційних робіт (у тому числі тренувальних польотів):*

- у 2025 катастроф не було, тоді як у 2024 році сталася 1 катастрофа.
- у 2025 аварій не було, а у 2024 році сталося 2 аварії;
- у 2025 серйозних інцидентів, інцидентів, ППС та надзвичайних подій не було як і у 2024 році.

● *при експлуатації авіації загального призначення:*

- Інформація щодо катастроф, аварій, серйозних інцидентів, інцидентів, ППС на землі, надзвичайних подій, що сталися протягом 2025 року до НБРТ не надходила, як і у 2024 році.

У 2025 році загальний наліт по сертифікованих авіакомпаніях склав 83952<sup>1</sup> льотних годин, що на 8% менше нальоту у 2024 році (90988 годин). Це сталося як завдяки зменшенню кількості комерційних транспортних перевезень внаслідок чого транспортні компанії налітали 80605 годин (у 2024 – 86655 годин), так і завдяки зменшенню нальоту при виконанні авіаційних робіт та НТП, де наліт склав 3347 години (у 2024 наліт становив 4333 годин).

За аналізований період до Державіаслужби надійшло **79** звітів (reports, в Україні – сповіщень) про події з цивільними ПС української реєстрації, що приблизно у **1,4** рази більше ніж кількість даних про події, що отримало НБРТ.

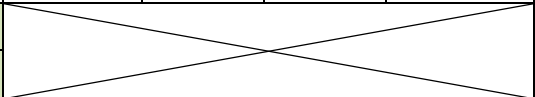
---

<sup>1</sup>Враховані дані, які отримало НБРТ у 2025 році.

*Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій				Кількість постраждалих			
		абсолютна кількість		на 100 тис. годин		загинуло		травмовано	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<b>I</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень</b>								
1.1	Катастрофи								
1.2	Аварії	1		1,24↑	0			3	
1.3	Серйозні інциденти	1	1	1,24↑	1,15				
1.4	Інциденти	52	51	64,5↑	58,8				
<b>II</b>	<b>Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт, у т.ч. при НТП</b>								
2.1	Катастрофи		1	0↓	2,3		1		
2.2	Аварії		2	0↓	4,6				2
2.3	Серйозні інциденти								
2.4	Інциденти								
<b>III</b>	<b>Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України</b>								
3.1	Катастрофи		1	0↓	1,1		1		
3.2	Аварії	1	2	1,2↓	2,2				2
3.3	Серйозні інциденти	1	1	1,2↑	1,1				
3.4	Інциденти	52	51	62↑	56				
3.5	<b>Всього</b>	54	55	64,3↑	60,4		1	3	2

*Кількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, подій з іноземними ПС, що сталися в Україні та подій з ПС загального призначення.*

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій		Кількість постраждалих				
		2025 рік	2024 рік	Загинуло		Травмовано		
				2025 року	2024 року	2025 року	2024 року	
1	Події з ПС авіації загального призначення	К/А						
		СІ/Ін						
2	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А						
		Інц						
3	Всього	К/Інші						
4	Надзвичайні події	1	2					
5	Пошкодження ПС	2	3					
6	Події з ПС іноземної реєстрації	К/Інші	1/3	6/6	1	11	1	5

## 2. АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ

У 2025 році при експлуатації цивільних ПС України сталися:

- 1 аварія – при виконанні комерційних транспортних перевезень. Внаслідок чого 3 особи отримали тілесні ушкодження, а ПС зазнало значних пошкоджень.
- 1 серйозний інцидент – при виконанні комерційних транспортних перевезень.

### 2.1. АВАРІЇ

**2.1.1. 10.02.2025** о 12:30<sup>2</sup> при виконанні рейсу UNO-328P за маршрутом Бангі – Н'Деле (Центральноафриканська Республіка) на літаку Ан-26Б-100 UR-ELB, авіакомпанії «УРГА», під час заходу на посадку на ЗПС17 повітряне судно зіткнулося лівою основною опорою шасі зі штучною перешкодою (насип ґрунту) виствою 1,8 метри, яка знаходилась на відстані 21 метра від порогу ЗПС17, що спричинило руйнування лівої основної опори шасі із подальшим викочуванням ПС за межі ЗПС після приземлення. Внаслідок аварії ПС зазнало значних пошкоджень, а троє із шести членів екіпажу отримали тілесні ушкодження та були госпіталізовані.



Національне агентство цивільної авіації (НАСА) ЦАР надіслало НБРТ попередній звіт за результатами розслідування зазначивши, що насип піску зберігався з метою проведення технічних робіт та про те що окремих повідомлень для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів (NOTAM) з цього приводу видано не було.

Розслідування триває.

**Категорія: USOS.**

---

<sup>2</sup>Тут та далі за текстом, якщо не вказано інше, використовується Всесвітній скоординований час (UTC).

## 2.2. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**2.2.1. 23.10.2025** об 11:18 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 заходження на посадку на обмежену, немарковану, необладнану, ґрунтову ЗПС01, літак зіткнувся колесами лівої основної опори шасі з поверхнею землі на відстані близько 60 метрів від порогу ЗПС01. Згідно з даними об'єктивного контролю, в момент зіткнення вертикальне



перевантаження склало 3,08g. Внаслідок події екіпаж тілесних ушкоджень не зазнав.

Відповідно до глави 5, пунктів 5.1.1 та 5.1.2 Додатку 13 до Чиказької конвенції, листом Департаменту розслідування авіаційних подій та інцидентів Міністерства транспорту Республіки Південний Судан (AAID) від 28.10.2025 № RSS/MoT/AAID/04-24 розслідування серйозного інциденту було делеговане НБРТ за взаємною домовленістю та згодою.

**Категорія: USOS.**



З більш детальною інформацією, щодо ходу розслідування серйозного інциденту, можна ознайомитись завантаживши [попередній звіт](#).

### 3. СТАТИСТИЧНИЙ РОЗПОДІЛ АП ТА СЕРЬОЗНИХ ІНЦИДЕНТІВ

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за експлуатантами*

Експлуатант	а/к «УРГА»	а/к «Константа»
<b>Вид події</b>		
<b>А</b>	1	
<b>СІ</b>		1

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за факторами*

Фактор	Людський (екіпажі ПС)
<b>Вид події</b>	
<b>А</b>	1
<b>СІ</b>	1

*Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за етапами польоту*

Етап польоту	Зниження для заходу на посадку/ Посадка
<b>Вид події</b>	
<b>А</b>	1
<b>СІ</b>	1

#### 4. ІНЦИДЕНТИ

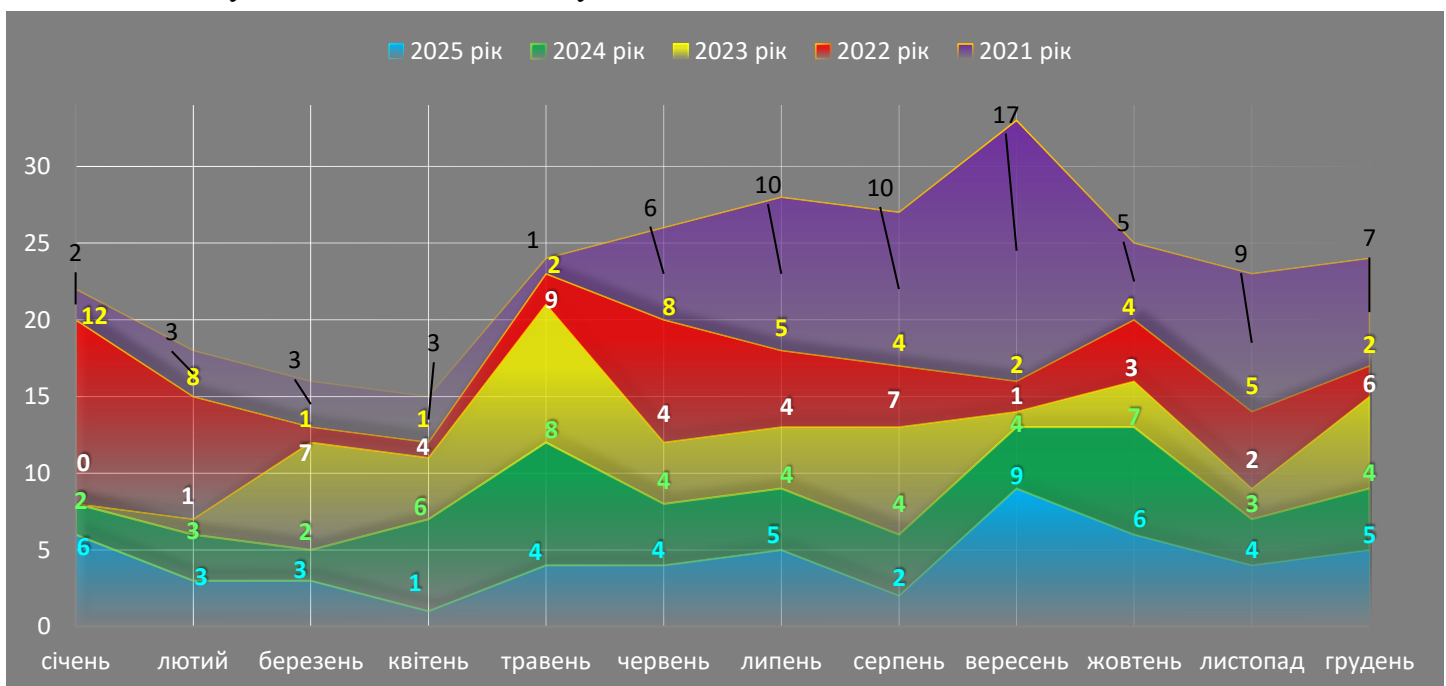
Інформація про обставини та причини виникнення інцидентів надавалася у щомісячних інформаційних бюлетенях з безпеки польотів протягом 2025 року.

У 2025 році до НБРТ надійшла інформація про 52 інциденти, що сталися з цивільними ПС України. Абсолютна кількість інцидентів, інформація про які була отримана НБРТ, у порівнянні з минулим роком, збільшилась на 2%, тоді як загальний обсяг нальоту зменшився приблизно на 8%.

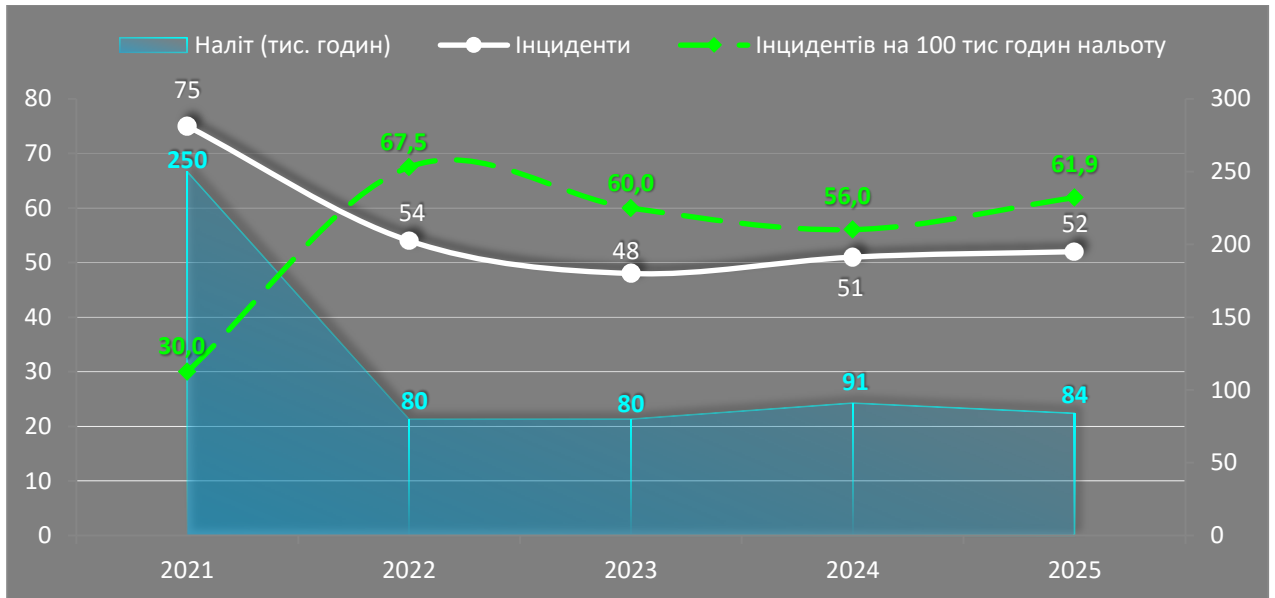
Протягом року, встановленим порядком, до НБРТ надходять повідомлення лише про авіаційні події та серйозні інциденти, зокрема по телефону, електронною поштою чи телеграфним зв'язком (AFTN). Разом з цим інформація про інциденти, ППС та НП, що є більшістю використаної в цьому аналізі інформації надходить до бюро альтернативними шляхами. Багаторічна практика обмеження доступу НБРТ до інформації про інциденти є прямим свідченням низької ефективності функціонування систем управління безпекою багатьох експлуатантів, недосконалої Державної програми безпеки польотів. В рамках переговорного процесу про вступ України до ЄС, у 2025 році був проведений аудит (скринінг) національних нормативно-правових актів на відповідність праву Євросоюзу (acquis communautaire).

Внаслідок отримання неповних статистичних даних (77 звітів про інциденти отриманих ДАСУ проти 52 повідомлень про інциденти отриманих НБРТ) результати аналізу, нажаль, не можуть в повному обсязі показати об'єктивні тенденції стану безпеки польотів українських авіаперевізників. Статистичний та порівняльний аналіз інцидентів, що сталися протягом 2025 року, представлено виключно з інформативною метою.

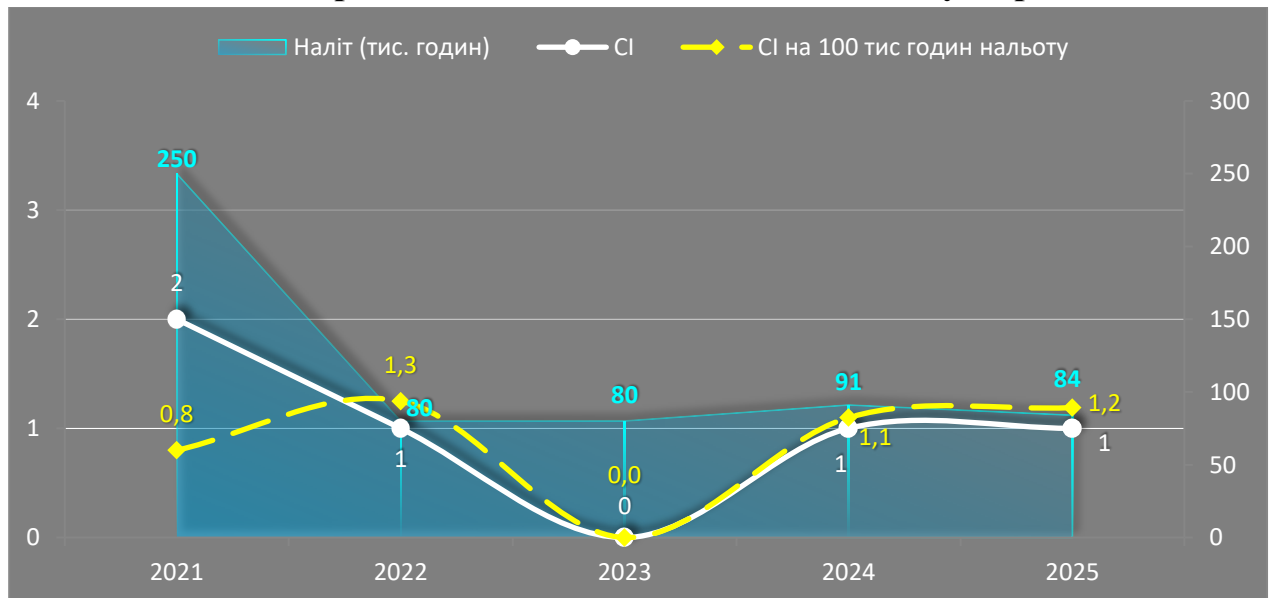
Як вказано на графіку нижче, протягом звітного року продовжилась тенденція збільшення кількості інцидентів у весняно-літній період, оскільки цей період припадає на найбільшу активність експлуатантів, разом з цим варто відзначити також підвищену активність на початку осені.



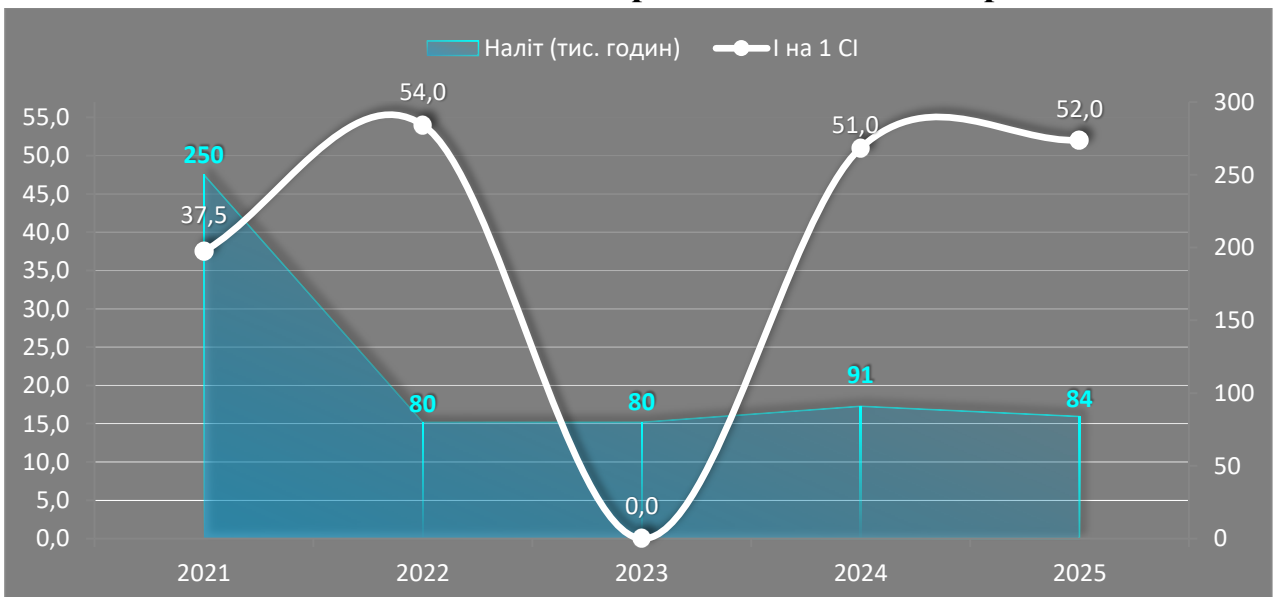
### Кількість інцидентів та годин нальоту за роками<sup>3</sup>



### Кількість серйозних інцидентів та годин нальоту за роками<sup>3</sup>

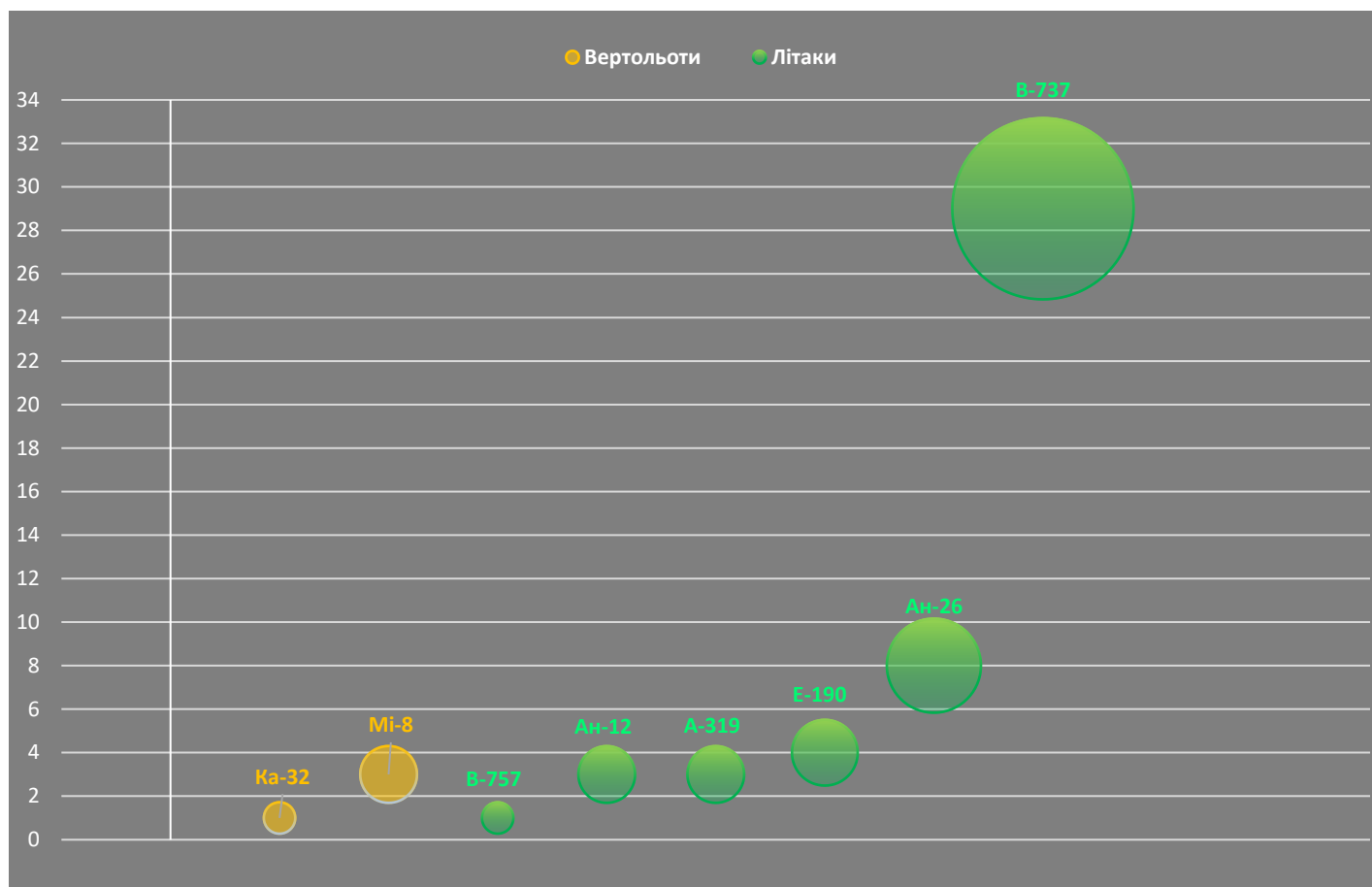


### Кількість інцидентів на 1 серйозний інцидент за роками<sup>3</sup>



<sup>3</sup>Не враховує ПС авіації загального призначення (АЗП), оскільки інформація про наліт ПС АЗП відсутня.

## Візуалізація кількості інцидентів за типами ПС

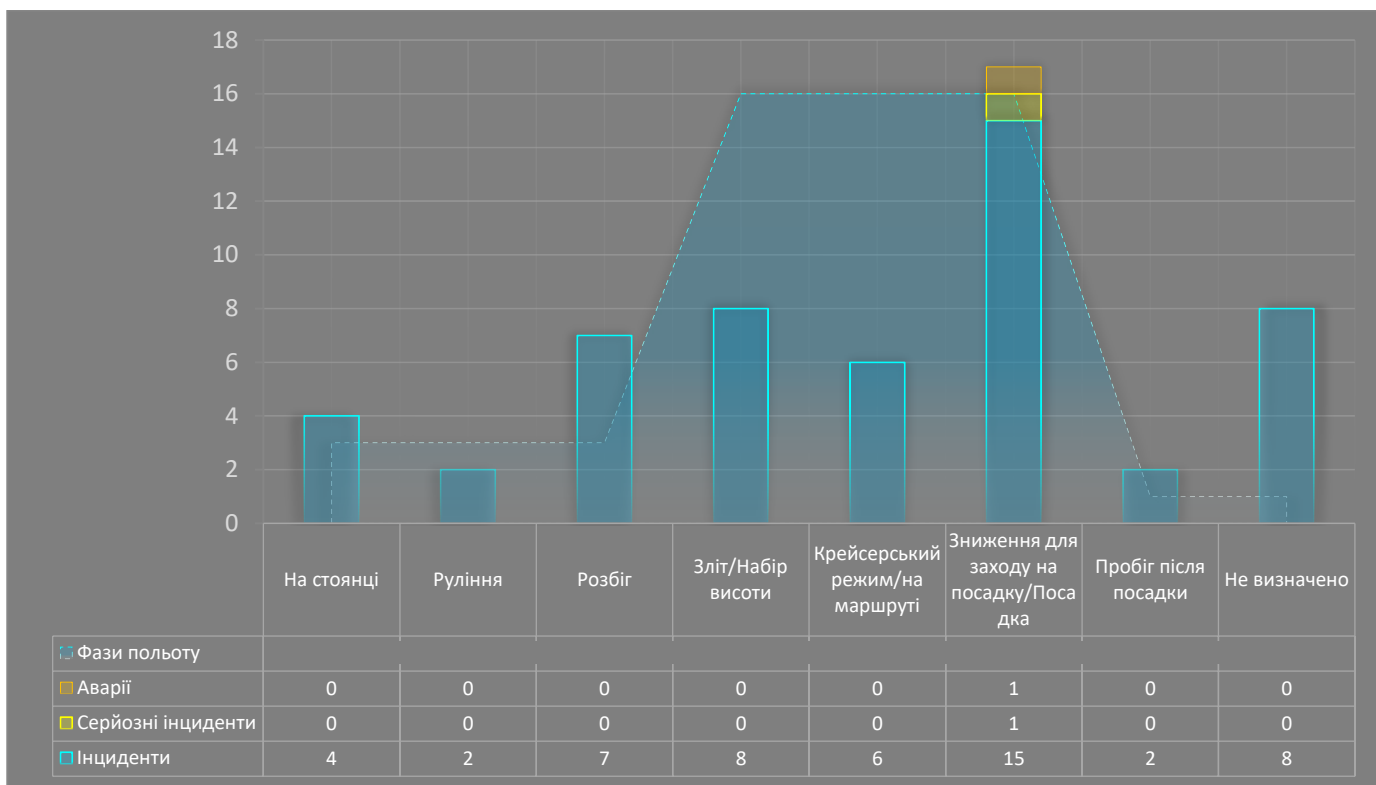


## 5. РОЗПОДІЛ АП ТА ІНЦИДЕНТІВ ЗА ТИПАМИ ПС ТА КАТЕГОРІЯМИ (ТІЛЬКИ ПС УКРАЇНСЬКОЇ РЕЄСТРАЦІЇ)

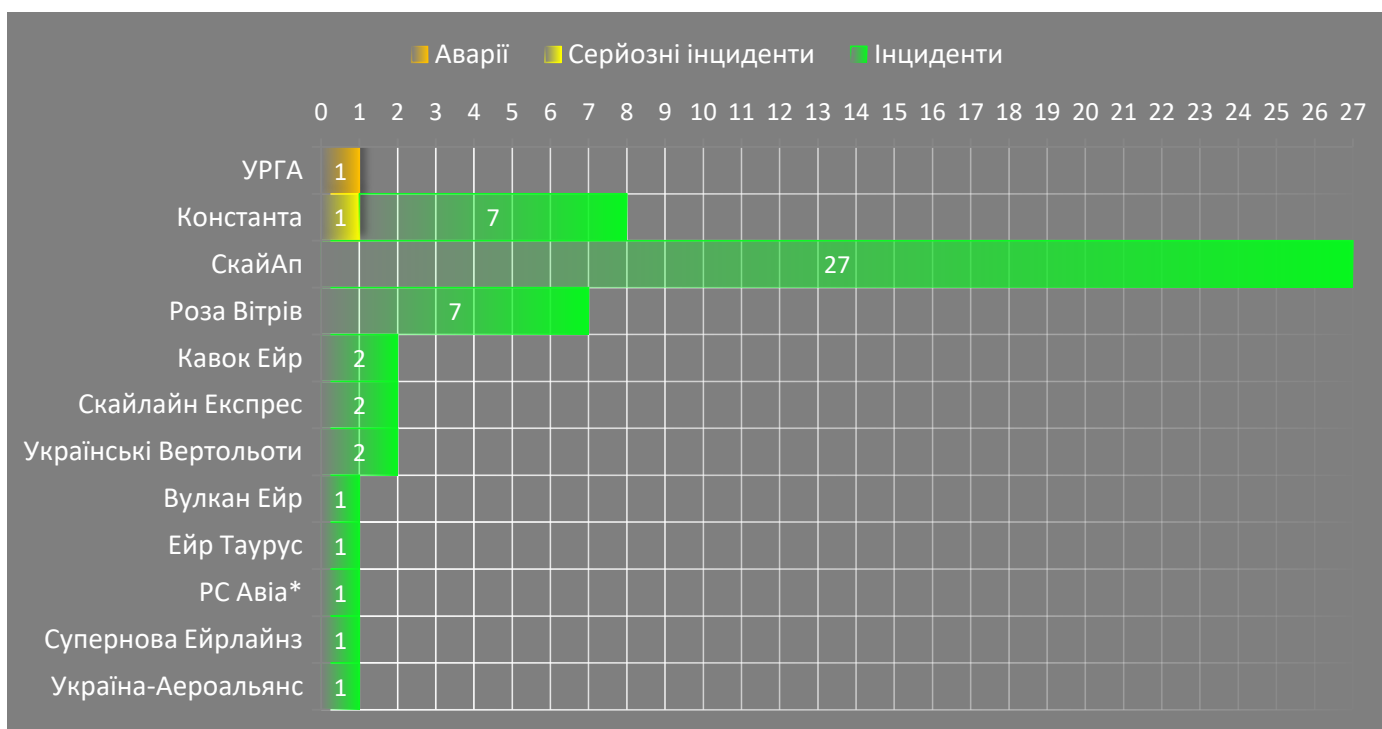
Повітряні судна	Класифікація АП: А – аварії СІ – серйозні інциденти І – інциденти			КАТЕГОРІЇ														
	Тип ПС	А	СІ	І	ARC	ATM	BIRD	CABIN	ICE	MAC	NAV	OTHR	RAMP	SCF-NP	SCF-PP	UNK	USOS	WSTRW
Ан-12			3								1			2				
Ан-26 <sup>4</sup>	1	1	8			2		1	2			1	1	2			2	
А-319			3			2										1		
В-737			29	2	2	6	1		1		1	1	12	2	1			
В-757			1			1												
Е-190			4			2												2
Ка-32			1													1		
Мі-8			3			1								2				
<b>Всього</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>52</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	

<sup>4</sup>Події можуть мати декілька категорій.

## 5.1. РОЗПОДІЛ АП ТА ІНЦИДЕНТІВ ЗА ФАЗАМИ ПОЛЬОТУ З ПС УКРАЇНСЬКОЇ РЕЄСТРАЦІЇ



## 5.2. РОЗПОДІЛ АП ТА ІНЦИДЕНТІВ ЗА ЕКСПЛУТАНТАМИ



\*Під час проведення поточного розслідування НБРТ отримало додаткову інформацію та після її аналізу провело додаткову оцінку ризику з урахуванням найбільш імовірного сценарію ескалації інциденту. Внаслідок цього, було підтверджено ефективність наявних бар'єрів, що не дозволяли інциденту стати потенційною авіаційною подією. Зважаючи на це НБРТ перекласифікувало серйозний інцидент від 05.06.2025 (а/к «РС Авіа») на інцидент.

## 6. ФАКТОРИ, ЩО ПРИЗВОДИЛИ ДО АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ ПС УКРАЇНИ

### 6.1. Людський фактор (екіпажі ПС, диспетчер).

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	24.01.25 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 17:55 при виконанні рейсу НУМ422 за маршрутом Стамбул (Туреччина) – Кишинів (Молдова) під час приземлення у КПС виникла підозра про виконання грубої посадки.
2	10.02.25 Ан-26Б-100 UR-ELB	УРГА	об 11:11 при виконанні рейсу UNO-328P за маршрутом Бангі – Н’Деле (Центральноафриканська Республіка), під час заходу на посадку на ЗПС17 повітряне судно зіткнулося лівою основною опорою шасі з насипом ґрунту висотою 1,8 метра, що був розташований вздовж осі на відстані 21 метр перед порогом ЗПС.
3	23.02.25 B-737-800 UR-SQD	СкайАп	о 16:22 при виконанні рейсу SEU5396 за маршрутом Манама (Королівство Бахрейн) – Маттала (Шрі-Ланка), під час зниження з крейсерського ешелону спрацювала бортова системи попередження зіткнень ПС у повітрі (TCAS) в режимі рекомендації на вирішення конфлікту (Resolution Advisory).
4	26.02.25 B-737-800 UR-SQD	СкайАп	о 17:30 при виконанні рейсу SEU5361 за маршрутом Маттала (Шрі-Ланка) – Манама (Королівство Бахрейн), під час розбігу на зліт на швидкості 115 вузлів КПС перервав зліт за вказівкою диспетчера ОПР.
5	16.03.25 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	о 07:15 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Могадішо – Беледуейне (Федеративна Республіка Сомалі), після зльоту та набору висоти до крейсерського рівня FL100, на відстані 32 км від аеродрому вильоту Могадішо екіпаж виявив на TCAS повітряне судно Fokker-50 5Y-IFY, авіакомпанії «Maandeeq Air» (ФРС), яке виконувало зустрічний рейс із аеродрому Беледуейне.
6	28.05.25 Ан-26-100 UR-UZG	Константа	о 09:20 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Могадішо – Бараве (Федеративна Республіка Сомалі), під час польоту за маршрутом на висоті 8000 футів та відстані 80 км до аеродрому призначення Бараве, екіпаж виявив на TCAS конфліктний літак Dornier-228, позивний Red Cross 448, який також знижувався.

7	11.06.25 Ан-12 UR-CNT	Україна- Аероальянс	о 18:15 при виконанні рейсу UKL5018 за маршрутом Фінікс (США) – Кінгстон (Ямайка), 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.
8	02.07.25 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 07:10 при виконанні рейсу НУМ484 за маршрутом Мілан (Італія) – Кишинів (Молдова), за вказівкою диспетчера ОПР, КПС перервав зліт на швидкості менше 60 вузлів.
9	23.10.25 Ан-26 UR-CEP	Константа	об 11:17 при виконанні рейсу URCEP в інтересах Місії WFP ООН за маршрутом Рубкона-Бор (Республіка Південний Судан), під час заходу на посадку, на етапі вирівнювання, літак приземлився за 60 метрів до порогу ЗПС.
10	20.10.25 B-737-900 UR-SLW	Скайлайн Експрес	о 20:39 при виконанні рейсу UTN9122 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Катовіце (Польща), під час посадки на ЗПС 08 відбувся нештатний контакт хвостової обмежувальної п'яти із поверхнею ЗПС.

## 6.2. Людський фактор (ТО).

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	06.03.25 Ан-26-100 UR-UZA	Константа	о 06:42 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Могадішо – Беледуейне (Федеративна Республіка Сомалі), в процесі завантаження літака під час від'їзду вилкового автотранспорту було пошкоджено гумове ущільнення рампи літака.
2	07.07.25 B-737-800 UR-SQN	СкайАп	о 21:55 при виконанні рейсу SEU6738 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Єреван (Вірменія), під час заправки літака в аеропорту Хургада стався витік палива.
3	29.11.25 B-737-800 UR-SQO	СкайАп	о 08:30 при виконанні рейсу SEU6124 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Клуж-Напока (Румунія), під час заправки літака, що проводилася відповідно до додаткової процедури FCOM «Нормальна заправка», запірний клапан палива не закритися автоматично, коли основний паливний бак № 1 був заповнений.

### 6.3. Технічний фактор (відмови систем, компонентів з технічних причин).

№	Дата події та ІС	Експлуатант ІС	Місце події і короткі обставини
1	12.01.25 Ан-26-100 UR-UZ	Константа	о 06:09 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Могадішо – Байдоа (Федеративна Республіка Сомалі), під час запуску допоміжної силової установки (ДСУ) РУ-19А 300 ротор двигуна не розкручувався.
2	12.01.25 В-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 04:45 при виконанні рейсу НУМ345 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет) під час руління для зльоту спрацювала індикація щодо несправності параметричного реєстратора польотних даних (FDR).
3	17.01.25 Мі-8МТВ-1 UR-UHK	Українські Вертольоти	о 13:44 при виконанні польоту за маршрутом Вау – Джуба (Республіка Південний Судан) на висоті 6500 футів та відстані 90 км від аеродрому Джуба сталася відмова правого двигуна.
4	22.01.25 В-737-800 UR-SQF	СкайАп	о 21:15 після виконання рейсу UBG350 за маршрутом Абу-Дабі (ОАЕ) – Дака (Бангладеш), під час виконання післяпольотного технічного обслуговування, при заміні основного колеса №2, було виявлено пошкодження матеріалу зовнішнього діаметру маточини внутрішнього підшипника зовнішньої половини колеса.
5	18.04.25 Ан-12Б UR-CBG	Кавок Ейр	о 16:28 при виконанні рейсу CVK7080 за маршрутом Тенерифе (Іспанія) – Сал (Кабо-Верде), після зльоту та набору висоти 1300 футів, екіпаж виявив, що передня кабіна не надувалася, а висота в кабіні за приладом «ПОКАЗНИК ВИСОТИ ТА РІЗНИЦІ ТИСКУ» збільшувалась.
6	14.05.25 Мі-8 UR-KGS	Ейр Таурус	о 10:19 при виконанні польоту за маршрутом Джуба – Бор (Республіка Південний Судан), під час набору висоти на другій хвилині польоту спрацювала світлова сигналізація про знижений режим роботи лівого двигуна «МАЛО Рм ЛЕВ.ДВ».
7	18.05.25 В-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 03:39 при виконанні рейсу НУМ345 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет), під час розбігу на зліт, на швидкості 10-20 вузлів, спрацювала сигналізація «Автоматичне гальмування спойлерами не активовано» (SPEEDBRAKE DO NOT ARM).
8	13.06.25 В-737-700 UR-SQD	СкайАп	о 01:55 при виконанні рейсу MGH4248 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Анталія (Туреччина), під час розбігу на зліт, на швидкості 60 вузлів, спрацювала сигналізація «автоматичне гальмування спойлерами не активовано» (SPEEDBRAKE DO NOT ARM).

9	28.07.25 B-737-800 UR-NPA	Супернова Ейрлайнз	о 17:00 при виконанні рейсу NPG1111 за маршрутом Прага (Чехія) – Тель-Авів (Ізраїль), при виконанні зниження для заходу на посадку на аеродромі призначення, на висоті 8500 футів між точками AMMOS і VETEK над акваторією Середземного моря і на відстані 113 км від аеродрому Тель-Авів сталася відмова двох GPS.
10	08.08.25 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 03:30 при виконанні рейсу НУМ483 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Мілан-Бергамо (Італія), 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).
11	26.08.25 Ан-12Б UR-CEZ	Кавок Ейр	о 09:07 при виконанні рейсу Остенде (Бельгія) – Анкара (Туреччина), під час набору висоти до 3300 футів, при виконанні SID FERD 4М, екіпаж розпочав герметизацію кабіни. Проте герметизувати літак не вдалось, що було підтверджено по манометру тиску.
12	17.09.25 Ан-26-100 UR-UZJ	Константа	о 10:40 при виконанні рейсу UNO691P за маршрутом Джоухар – Могадішо (Федеративна республіка Сомалі), під час заходу на посадку на аеродромі призначення Могадішо, на відстані 40 км від ЗПС, сталася відмова паливного насосу (ЭЦН-14БМ) третьої паливної групи баків лівого напівкрила.
13	26.09.25 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 12:20 при виконанні рейсу НУМ401 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Франкфурт (Німеччина), під час розбігу на зліт, спрацювало попередження про неправильну конфігурацію при зльоті (takeoff configuration warning).
14	29.09.25 B-737-800 UR-SQF	СкайАп	о 06:10 при виконанні рейсу SEU4110 за маршрутом Тель-Авів (Ізраїль) – Ясси (Румунія), під час заходу на посадку та випуску закрилків в посадкове положення 30 градусів (FLAPS 30), екіпаж помітив, що індикація закрилків залишилася в положенні 15 градусів (FLAPS 15).
15	11.10.25 B-737-700 UR-SQD	СкайАп	о 13:39 при виконанні рейсу SEU425 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Пальма-де-Майорка (Іспанія), під час польоту на крейсерському ешелоні один з пасажирів повідомив про запах диму невідомого походження.
16	17.10.25 B-737-700 UR-SQD	СкайАп	об 11:47 при виконанні рейсу SEU451 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Лісабон (Португалія), під час досягнення ешелону FL330 відбулася сильна вібрація двигуна № 2, внаслідок чого КПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту.

17	12.11.25 B-737-800 UR-SQF	СкайАп	о 01:35 при виконанні рейсу SEU7106 за маршрутом Шарм-еш-Шейх (Єгипет) – Таллінн (Естонія), під час заходу на посадку на аеродромі призначення (Таллінн) сталася відмова керування закрилками.
18	30.12.25 B-737-800 UR-SQO	СкайАп	о 01:40 при виконанні рейсу SEU7134 за маршрутом Шарм-еш-Шейх (Єгипет) – Каунас (Литва), під час заходу на посадку, закрилки задньої кромки крила не випустилися з 25° до 30°, внаслідок чого КПС виконав відхід на друге коло.

#### 6.4. Середовище (в тому числі орнітологія).

№	Дата події та ПС	Експлуатант ПС	Місце події і короткі обставини
1	19.02.25 Mi-8MTB-1 UR-UHX	Українські Вертольоти	о 13:40 при виконанні польоту за маршрутом Джуба – ЗПМ Торіт (Республіка Південний Судан) під час зниження для заходу на посадку на висоті 5500 футів та відстані 40 км від аеродрому призначення, сталося зіткнення з птахом.
2	23.03.25 B-737-800 UR-SQC	СкайАп	о 00:33 при виконанні рейсу UBG350 за маршрутом Читтагонг – Дака (Бангладеш), при заході на посадку на аеродромі призначення сталося зіткнення з птахами.
3	28.05.25 An-26-100 UR-UZA	Константа	о 07:45 при виконанні рейсу UNO506P за маршрутом Малакаль – Джуба (Республіка Південний Судан), під час зльоту сталося зіткнення з птахом без відхилень у роботі систем літака.
4	01.09.25 B-737-800 UR-SQF	СкайАп	о 16:33 при виконанні рейсу CYF898P за маршрутом Тель-Авів (Ізраїль) – Бухарест (Румунія), під час заходу на посадку за системою ILS на ЗПС 26Л, сталося зіткнення зі зграєю дрібних птахів без відхилень у параметрах роботи двигунів.
5	03.09.25 E-190 UR-EMA	Роза Вітрів	о 06:45 при виконанні рейсу MNE400 за маршрутом Тиват (Чорногорія) – Стамбул (Туреччина) на літаку E190 UR-EMA, авіакомпанії «Роза Вітрів», після виконання посадки на ЗПС 34Л, на етапі пробігу та швидкості 135 вузлів відбулось зіткнення з птахом (горобцем). Під час післяпольотного огляду було виявлено сліди зіткнення з птахом (кров) в нижній частині фюзеляжу в районі Forward Avionics Compartment Door.
6	03.09.25 E-190 UR-EMA	Роза Вітрів	о 07:35 при виконанні рейсу MNE401 за маршрутом Стамбул (Туреччина) – Тиват (Чорногорія) на літаку E190 UR-EMA, авіакомпанії «Роза Вітрів», після зльоту із ЗПС 35Л, на висоті близько 4000 футів, сталося зіткнення з птахом.

7	09.09.25 B-757-300 UR-SLB	Скайлайн Експрес	о 10:12 при виконанні рейсу MGH212 за маршрутом Дюссельдорф (Німеччина) – Анталія (Туреччина), під час розбігу на зліт по ЗПС 05П, на швидкості 116 вузлів, сталося зіткнення з птахом.
8	16.09.25 B-737-800 UR-SQG	СкайАп	о 17:40 при виконанні рейсу НУМ404 за маршрутом Дюссельдорф (Німеччина) – Кишинів (Молдова), після посадки, під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення з птахом на правій передній частині фюзеляжу без пошкоджень ПС.
9	18.09.25 B-737-800 UR-SQF	СкайАп	о 12:28 при виконанні рейсу MGH4664 за маршрутом Рига (Латвія) – Анталія (Туреччина), після посадки, під час післяпольотного огляду КПС виявив сліди зіткнення з птахом на правій стороні стабілізатора.
10	07.10.25 E-190 UR-EMA	Роза Вітрів	о 13:00 при виконанні рейсу MNE401 за маршрутом Стамбул (Туреччина) – Тіват (Чорногорія), 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")
11	08.10.25 E-190 UR-EMA	Роза Вітрів	о 07:50 при виконанні рейсу MNE151 за маршрутом Белград (Сербія) – Тіват (Чорногорія), 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").
12	14.10.25 B-737-800 UR-SQN	СкайАп	о 06:02 при виконанні рейсу SQY7501 за маршрутом Кишинів (Молдова) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет), під час посадки на етапі вирівнювання перед приземленням, літак зіткнувся із зграєю птахів.
13	16.11.25 Ан-26 UR-UZG	Константа	о 08:54 при виконанні рейсу UNO-506P за маршрутом Малакаль – Джуба (Республіка Південний Судан), під час зльоту сталося зіткнення з птахом.
14	19.11.25 B-737-800 UR-SQB	СкайАп	о 02:07 при виконанні рейсу SEU7114 за маршрутом Шарм-еш-Шейх (Єгипет) – Рига (Латвія), після виконання благополучної посадки під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення з птахом на передній лівій частині літака, поблизу трубки Піто.
15	10.12.25 А-319 UR-WRY	Роза Вітрів	о 17:20 при виконанні рейсу LAM173 за маршрутом Пемба – Мапуту (Республіка Мозамбік), під час розбігу на зліт, на швидкості, що перевищувала V1, сталося зіткнення ПС (в районі двигуна №1) з птахом.

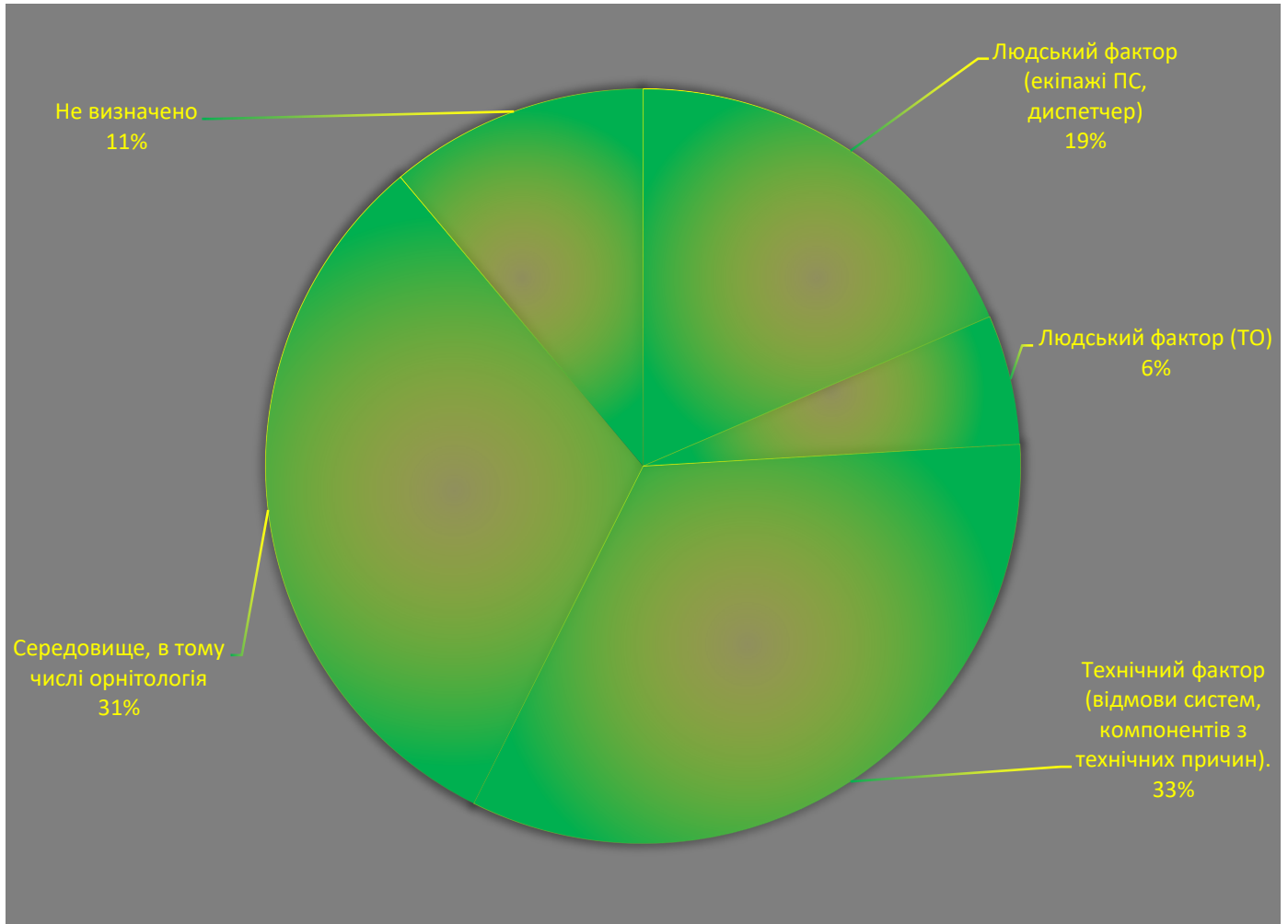
16	11.12.25 E-190 UR-EMA	Роза Вітрів	о 23:10 при виконанні рейсу UN0579 за маршрутом Кано – Абуджа (Федеративна Республіка Нігерія), під час заходу на посадку у візуальних метеорологічних умовах (ВМУ) на висоті 2000 футів, сталося зіткнення ПС з птахом (орлом).
17	18.12.25 Ан-26Б UR-CQE	Вулкан Ейр	при виконанні польоту за маршрутом Віго (Іспанія) – Біллунд (Данія), після зльоту, під час набору висоти до ешелону FL180, при перетині ешелону FL160 літак потрапив в інтенсивне обледеніння.

### **6.5. Події, фактори яких не визначені.**

<b>№</b>	<b>Дата події та ПС</b>	<b>Експлуатант ПС</b>	<b>Місце події і короткі обставини</b>
1	22.01.25 B-737-800 UR-SQF	СкайАп	об 11:30 після виконання рейсу SEU5394 за маршрутом Манама (Королівство Бахрейн) – Маттала (Шрі-Ланка), під час технічного обслуговування було виявлено витік гідравлічної рідини з Т-образного фітингу трубопроводу зворотної лінії від компонентів системи «А», на стельовій панелі ніші основного шасі.
2	05.06.25 Ka-32T UR-CIS	РС Авіа	о 06:50 при виконанні рейсу URA1505 за маршрутом Меркулешти (Молдова) – Констанца (Румунія), на 15 хвилині польоту екіпаж почув незвичайний звук обертання несучого гвинта та візуально виявив дефект нижньої лопаті несучого гвинта.
3	28.06.25 B-737-800 UR-SQN	СкайАп	о 06:05 при виконанні рейсу SEU8655 за маршрутом Ряшів (Польща) – Хургада (Єгипет), 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.
4	01.07.25 B-737-800 UR-SQN	СкайАп	о 01:09 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу SEU6738 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Єреван (Вірменія), під час післяпольотного огляду літака, було виявлено значний витік гідравлічної рідини з гнучкого шлангу випуску-прибирання правої основної опори шасі внаслідок наскрізного втомного руйнування гнучкої частини шлангу.
5	07.07.25 B-737-800 UR-SQB	СкайАп	о 23:31 при виконанні рейсу SEU7841 за маршрутом Познань (Польща) – Марса-Алам (Єгипет), під час післяпольотного огляду були виявлені незначні пошкодження чотирьох лопатей (FAN BLADES) двигуна №2 (ENG#2) сторонніми об'єктами (FOD).

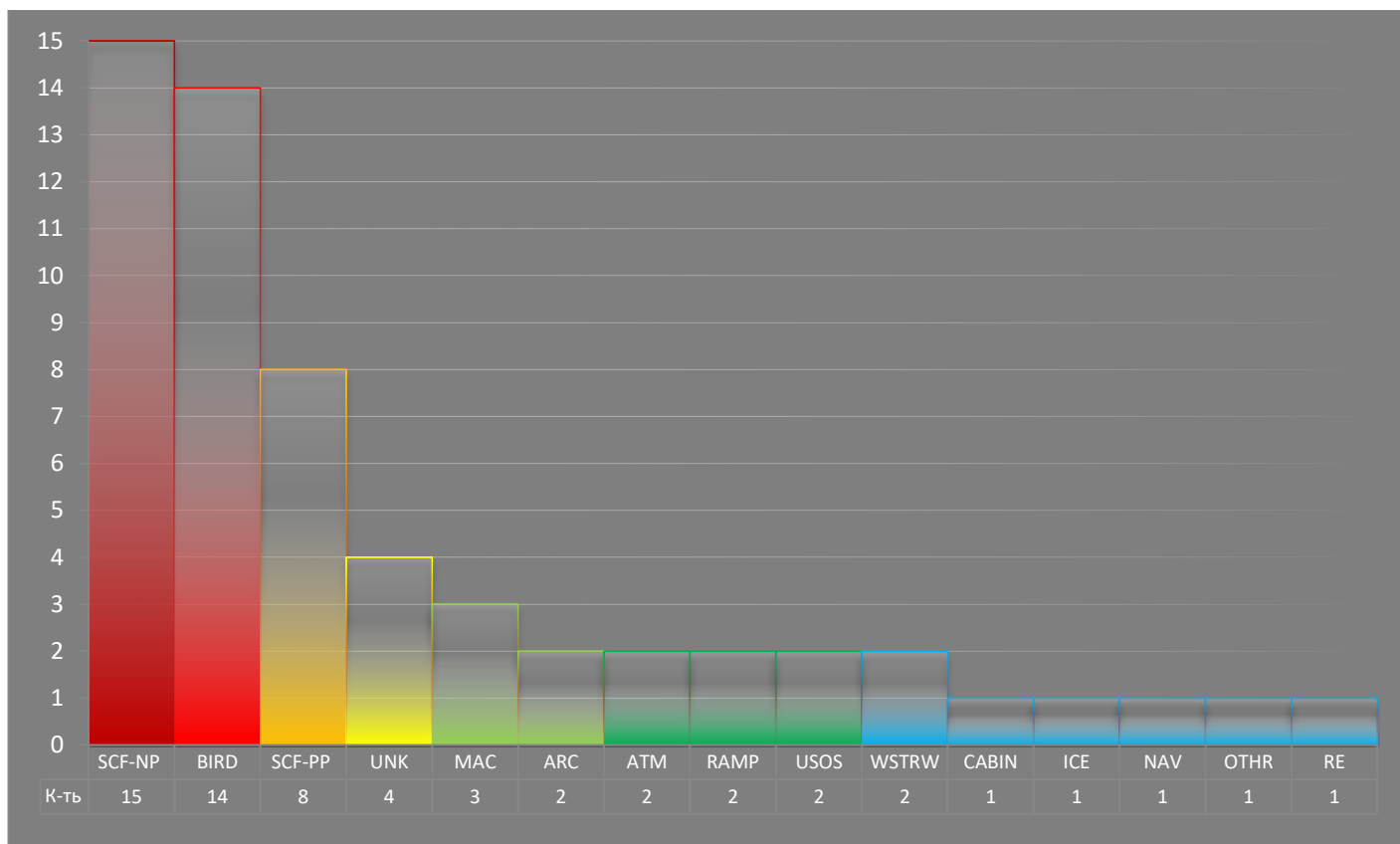
6	10.12.2025 A319 UR-WRY	Роза Вітрів	о 20:00 після виконання рейсу LAM173 за маршрутом Пемба – Мапуту (Республіка Мозамбік), під час післяпольотного огляду, інженерним складом було виявлено пошкодження панелі Panel Assy №2, Upper, RH, 344BT.
---	------------------------------	-------------	--

**6.6. Розподіл АП та інцидентів з цивільними ПС України по факторах.**

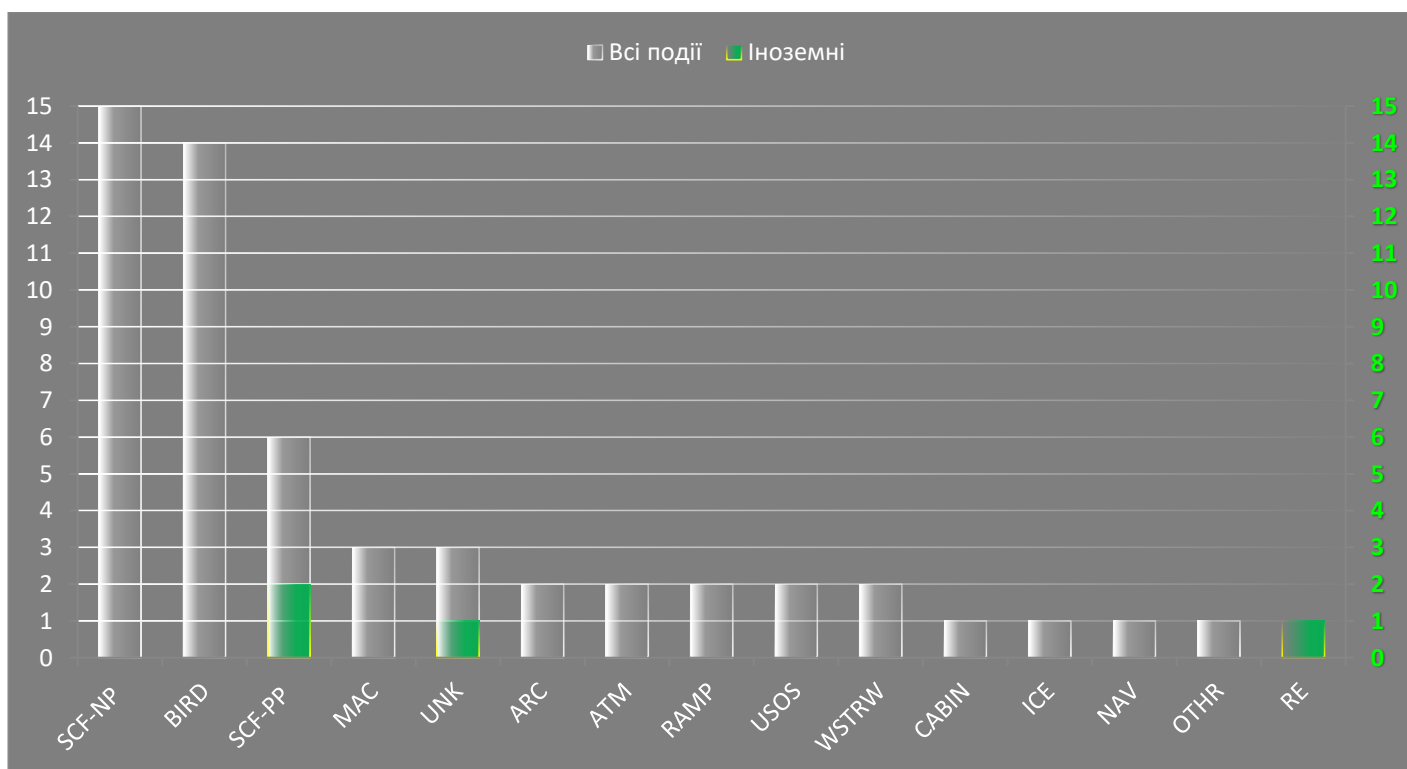


## 6.7. Розподіл АП та інцидентів за категоріями.

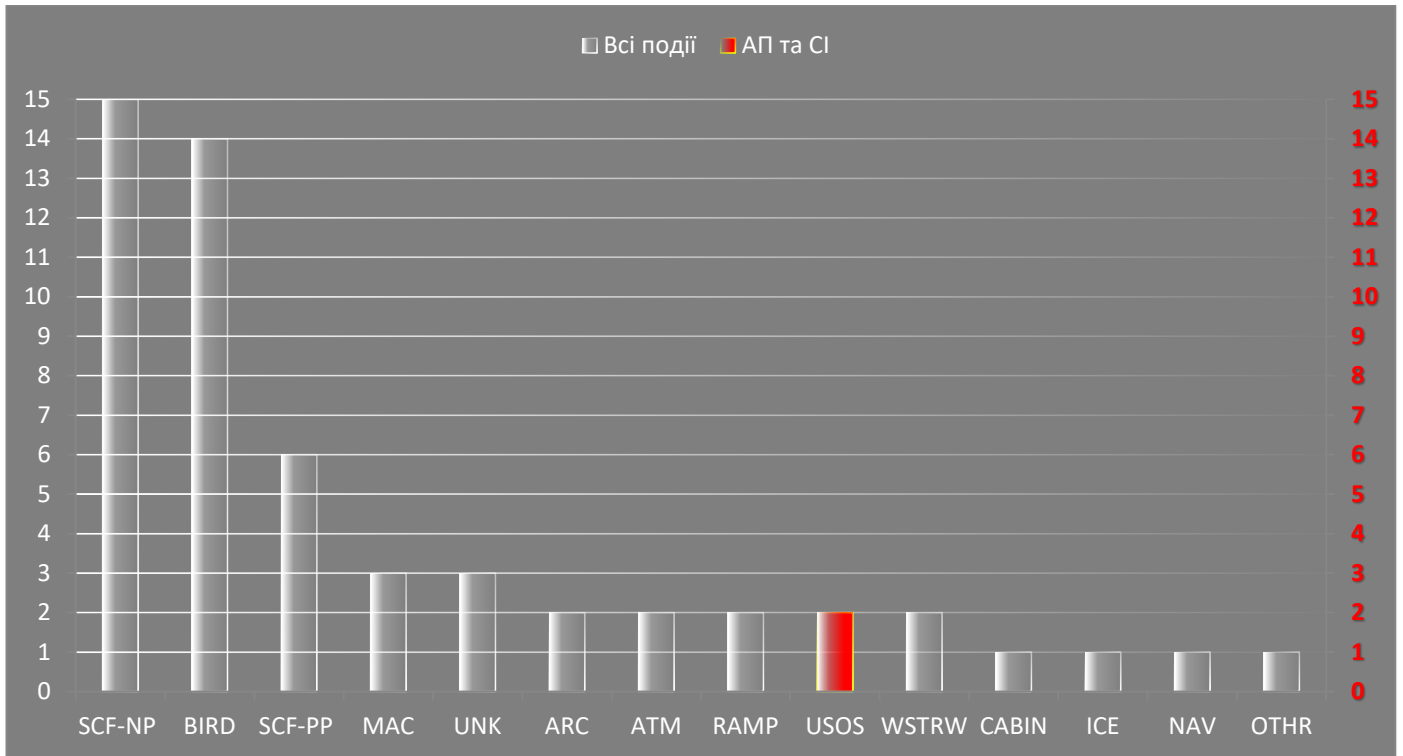
У 2025 році з цивільними ПС, що внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден (у т.ч. іноземними), АП та інциденти розподілились наступним чином (за спаданням).



### З них, що сталися цивільними ПС іноземної реєстрації



## Розподіл АП та серйозних інцидентів з ПС Української реєстрації за категоріями



## 7. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ЦИВІЛЬНИМИ ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

### 7.1. КАТАСТРОФИ

**7.1.1. 17.05.2025** о 18:34 при виконанні тренувального польоту в районі аеродрому «Прайнвілл» (США) на вертольоті Аерокоптер АК1-3 N163АК (США), власник та експлуатант приватна особа, вертоліт зіткнувся із землею та отримав значні пошкодження.

Вертоліт не був обладнаний відповідачем

ADS-B, а в районі виконання польотів не забезпечувалося радіолокаційне покриття. Проте початковий етап вильоту, а також окремі етапи польоту були зафіксовані кількома камерами відеоспостереження поблизу аеродрому. Камера, що встановлена у муніципальному аеродрому Прайнвілл, штат Орегон, зафіксувала зліт вертольота із ЗПС 29 приблизно о 17:36. Упродовж наступної години було виконано серію зльотів, посадок і зависань на малій висоті, залишаючись у правому колі польотів для ЗПС 29. Останній зліт зафіксовано о 18:23.

Камера, що встановлена на приватній бізнес-будівлі приблизно за 1800 футів на північний схід від середини ЗПС 29, зафіксувала, як вертоліт пролетів зліва направо о 18:34. Після цього він почав швидко знижуватись із незначним нахилом носової частини вниз. Потім ніс піднявся, і вертоліт вдарився об землю на полі приблизно за 4000 футів на північ від початку ЗПС 29, у районі, який відповідає ділянці польоту за вітром правого кола польотів, при цьому піднялася велика хмара пилу. Внаслідок зіткнення пілот-студент загинув, а пілот інструктор отримав тяжкі тілесні ушкодження.

На момент події спостерігався слабкий дощ і вітер 280° зі швидкістю 7 вузлів, з поривами до 14 вузлів.

Розслідування триває.

**Категорія:** UNK.



З інформацією щодо більш детальних обставин катастрофи можна ознайомитись завантаживши попередній [звіт](#).



## 7.2. АВАРІЇ

**7.2.1. 21.01.2025** о 12:14 при виконанні нерегулярного вантажного рейсу за маршрутом Гома – Конголо (Демократична Республіка Конго) на літаку Ан-26 9S-AYN, авіакомпанії «Air Kasai», після посадки на аеродромі призначення сталася відмова двигуна №2, з подальшим викочуванням літака за межі ЗПС. Внаслідок викочування права основна опора шасі зруйнувалася, що призвело до завалювання літака на праву сторону та виникнення пожежі двигуна №2. Внаслідок аварії 5 членів екіпажу тілесних ушкоджень не отримали, пасажирів на борту не було.



Розслідування триває.

**Категорія:** SCF-PP, RE.

**7.2.2. 04.05.2025** о 18:30 при виконанні приватного польоту із ЗПМ Ліпангуї (Республіка Чилі) на літаку Аеропракт А22LS СС-DML (Республіка Чилі), власник та експлуатант приватна особа, після зльоту на початковому етапі набору висоти сталася відмова двигуна, внаслідок чого КПС прийняв рішення виконати аварійну посадку на південь від ЗПМ. Посадку було здійснено на приватній території, на відстані 236 м на південний захід від порогу ЗПС34 аеродрому Ліпангуї, з курсом 250°. Внаслідок аварійної посадки літак отримав значні пошкодження, зокрема:



- носова опора зламана,
- основні опори деформовані,
- повітряний гвинт отримав пошкодження всіх трьох лопатей,
- відсік двигуна мав деформації верхніх обтічників і рами кріплення двигуна,
- аеродинамічні поверхні мали пошкодження,

- пов'язані з контактом із чагарниковою рослинністю місця події,
- лобове скло було розбите та відокремлене від свого положення,
- панель приладів мала деформації.

Дві особи що перебували на борту літака тілесних ушкоджень не отримали. Розслідування триває.

**Категорія: SCF-PP.**



З більш детальною інформацією, щодо ходу розслідування аварії, можна ознайомитись завантаживши [попередній звіт](#) (іспанською мовою).

## 7.3. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ

**7.3.1. 05.09.2025** об 11:20 при виконанні рейсу N131GT за маршрутом Львів – Кошице (Словаччина) на літаку Су-31 N131GT (США), власник та експлуатант приватна особа – громадянин України, пілот – громадянин Австралії, на 25-й хвилині польоту



виникла вібрація двигуна та з'явилися перебої в роботі системи запалювання, внаслідок чого пілот прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту Львів. Під час зворотного польоту та зниження, робота двигуна погіршилась. Пілот оголосив сигнал лиха “Mayday” та виконав вимушену посадку на підібраний з повітря майданчик (поле поблизу села Волоща). В результаті посадки літак пошкоджень не отримав, а пілот тілесних ушкоджень не зазнав.

НБРТ розпочало розслідування за попередньою класифікацією як серйозний інцидент. Згідно з ПРАП, повідомлення про СІ було надіслане до NTSB (США), як уповноваженого органу з розслідування держави реєстрації повітряного судна.

**Категорія: SCF-PP.**



З більш детальною інформацією, щодо ходу розслідування серйозного інциденту, можна ознайомитись завантаживши [попередній звіт](#).

## 7.4 ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

### 7.4.1. КАТАСТРОФИ

**7.4.1.1. 01.07.2024** о 08:42 з аеродрому Оппдал (Норвегія), був виконаний зліт літака Аеропракт А-22L2 LN-YFX (Норвегія). На борту перебували 2 особи – поточний та попередній власники повітряного судна. Попередній власник виконував обов'язки КПС і займав ліве крісло, він був відносно досвідченим пілотом із чинною ліцензією, однак не мав кваліфікації інструктора.



Поточний власник перебував у правому кріслі, він проходив підготовку для отримання свідоцтва пілота та вже виконав кілька тренувальних польотів з інструктором на LN-YFX. КПС та власник неодноразово виконували спільні польоти протягом останніх кількох місяців. Політ виконувався імовірно із тренувальною метою під час якого обидва члени екіпажу мали пілотувати повітряне судно. Приблизно через 30 хвилин польоту в районі між аеродромом і містом Оппдал екіпаж повернувся на аеродром, де виконав маневр «зліт після контакту» (touch-and-go) на ЗПС25. Після виконання «touch-and-go» було здійснено набір висоти по прямій до висоти приблизно 400 футів над рівнем землі (AGL), після чого було виконано процедуру зміни курсу, зокрема лівий розворот на зворотній курс (маневр типу «teardrop») із виходом на «touch-and-go» на ЗПС07. Після цього знову було виконано набір висоти по прямій до 400 футів AGL перед початком правого розвороту. Маневр був подібний до попереднього «teardrop», однак із меншим радіусом розвороту та більшою вертикальною швидкістю зниження. Відповідно до параметричних даних засобів об'єктивного контролю та свідчень очевидців було встановлено, що під час виконання маневрування повітряне судно увійшло в режим звалювання, і особи на борту не змогли відновити контроль до зіткнення із землею. LN-YFX зіткнувся із землею поблизу європейського маршруту Е6, приблизно за 270 м на схід від порогу ЗПС25 аеродрому Оппдал. Незабаром після зіткнення повітряне судно загорілося. КПС загинув під час зіткнення, тоді як власника було деблоковано зі зруйнованого повітряного судна очевидцями події. Згодом він помер у кареті швидкої допомоги дорогою до лікарні.

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

проведення розслідування Ради з розслідування подій на транспорті (SHK) Норвегії до висновку, що причиною авіаційної події стала втрата керованості літака на малій висоті. Маневр, що виконувався на момент події, був подібний до маневру «teardrop», щойно виконаного на протилежну ЗПС, за профілем висоти та повітряної швидкості. SHK вважає, що маневрування було навмисним і, найімовірніше, здійснювалося в межах відпрацювання повернення на аеродром у разі відмови двигуна після зльоту. Під час розслідування не виявлено жодних технічних несправностей, які могли б сприяти виникненню події. Пошкодження, спричинені зіткненням і подальшою пожежею, не дозволили провести повний огляд повітряного судна та елементів двигуна. У зв'язку з цим, хоча SHK вважає це малоімовірним, можливість проблем із двигуном як причини виконання маневру, що призвів до втрати керованості, не може бути повністю виключена.

З результатами розслідування SHK надало 3 рекомендації з безпеки до Національної федерації повітряних видів спорту Норвегії.

### **Категорія: LOC-I.**















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

## 8. ОРНІТОЛОГІЯ ТА ОРНІТОЛОГІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БП

Захист аеродромів від птахів є складовою системи управління безпекою польотів, оскільки зіткнення повітряних суден з птахами здатні спричинити пошкодження конструкції, силових установок і бортових систем. Аналіз статистичних даних за період 2014 – 2025 років свідчить, що вплив орнітологічного фактору на безпеку польотів в Україні та за її межами має виражену сезонність. Найбільш небезпечним є літній період, коли після весняної міграції птахи активно формують гніздові колонії, відновлюють чисельність популяцій і інтенсивно шукають кормову базу. У цей час підвищується концентрація птахів у районі аеродромів та на прилеглих територіях, що збільшує ймовірність їхнього перебування в межах аеродромної зони та, відповідно, ризик виникнення інцидентів із повітряними суднами.

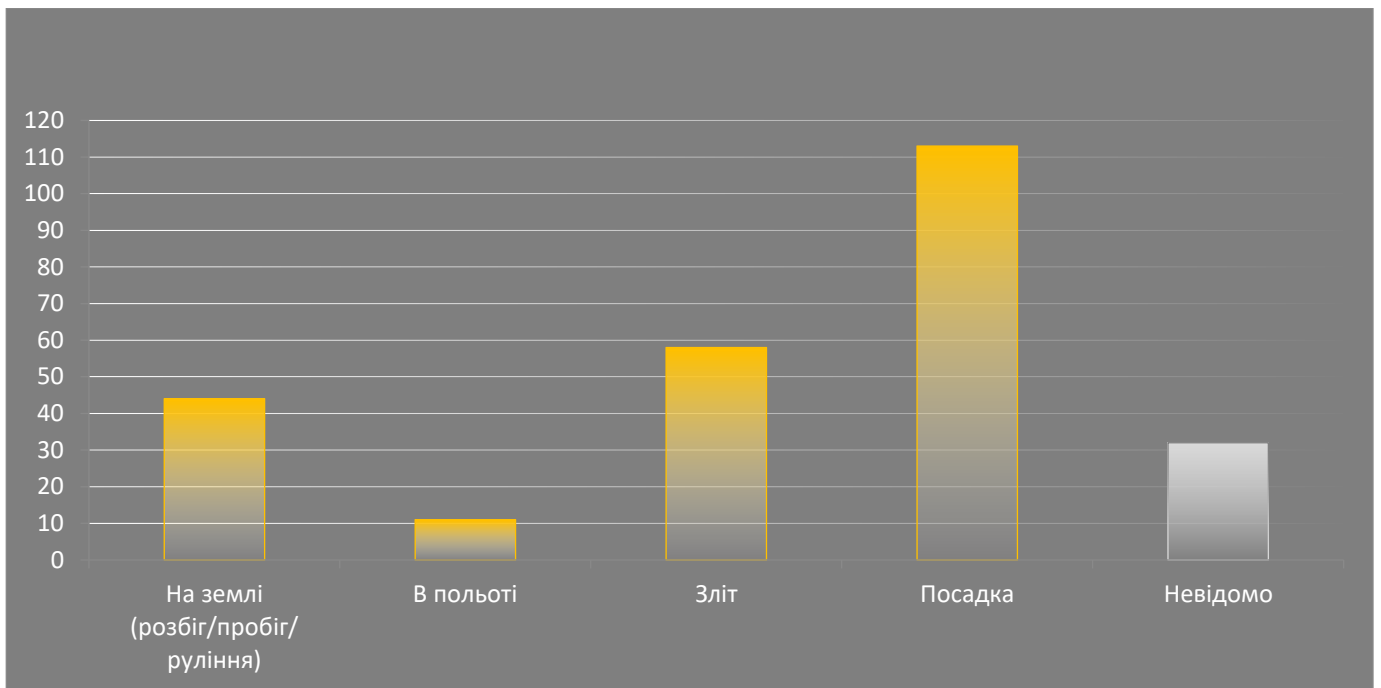
Зіткнення з птахами, кількість подій. За аеропортами (2014-2025рр.) з накопиченням

Аеропорт	Січень	Лютий	Березень	Квітень	Травень	Червень	Липень	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень	Всього
													
Бориспіль			2	1	5	7	12	10	6	2		2	47
Львів	2	2	1		1	4	12	12	5	3	2	1	45
Жуляни	2		1		5	8	13	7	5	2	1		44
Харків	2		1			1	11	4	3	2			24
Одеса		1			2	6	4	4	2	2			21
Запоріжжя							3	2		2			7
Херсон							3	2					5
Дніпро			1				1		2				4
Миколаїв							1		1				2
Кривий Ріг					1								1
Івано-Франківськ						1							1
Чернівці									1				1
Араксос				1									1
Абуджа												1	1
Авейль										1			1
Анталія						1			1				2
Аль-Мактум					1								1
Батумі											1		1
Беледуейне										1			1
Бургас								1					1
Бухарест									1				1
Браденбург							1						1

Гома				1			1				1	3	
Дака			1									1	
Джуба	1			1						1		3	
Джоухар			1			2						3	
Дортмунд					1							1	
Дюссельдорф									1			1	
Ель-Айн										1		1	
Кишинів						1		3	1			5	
Клуж-Напока									1			1	
Лубенець										1		1	
Маастріхт							1					1	
Малакаль					1						1	2	
Маскат										1		1	
Могадішо									1	1		2	
Пафос						1						1	
Пемба											1	1	
Рига											1	1	
Рубкона												1	
Сан Томе і Прінсіпі							1					1	
Стамбул					1				2			1	
Туніс				1								1	
Тбілісі						1						1	
Торіт		1										1	
Уланг				1								1	
Хартум				1								1	
Ченнай							1					1	
Шарджа										1		1	
Шарм-еш-Шейх				1						1		2	
Ямбіо											1	1	
<b>Всього</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>33</b>	<b>65</b>	<b>45</b>	<b>33</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>258</b>

Найбільш критичними етапами польоту з точки зору орнітологічної небезпеки є зліт і посадка повітряного судна. Саме в ці фази польоту літак перебуває на малих висотах, які збігаються з типовими висотами польоту більшості видів птахів. У результаті зростає імовірність їхнього перетину з траєкторією руху повітряного судна. Додатковим фактором ризику є наявність населених пунктів, сільськогосподарських угідь, сміттєзвалищ та інших джерел корму поблизу аеропортів. Такі об'єкти формують сприятливе середовище для перебування та концентрації птахів, що підвищує орнітологічне навантаження на повітряний простір у районі аеродрому та ускладнює забезпечення безпечного виконання польотів.

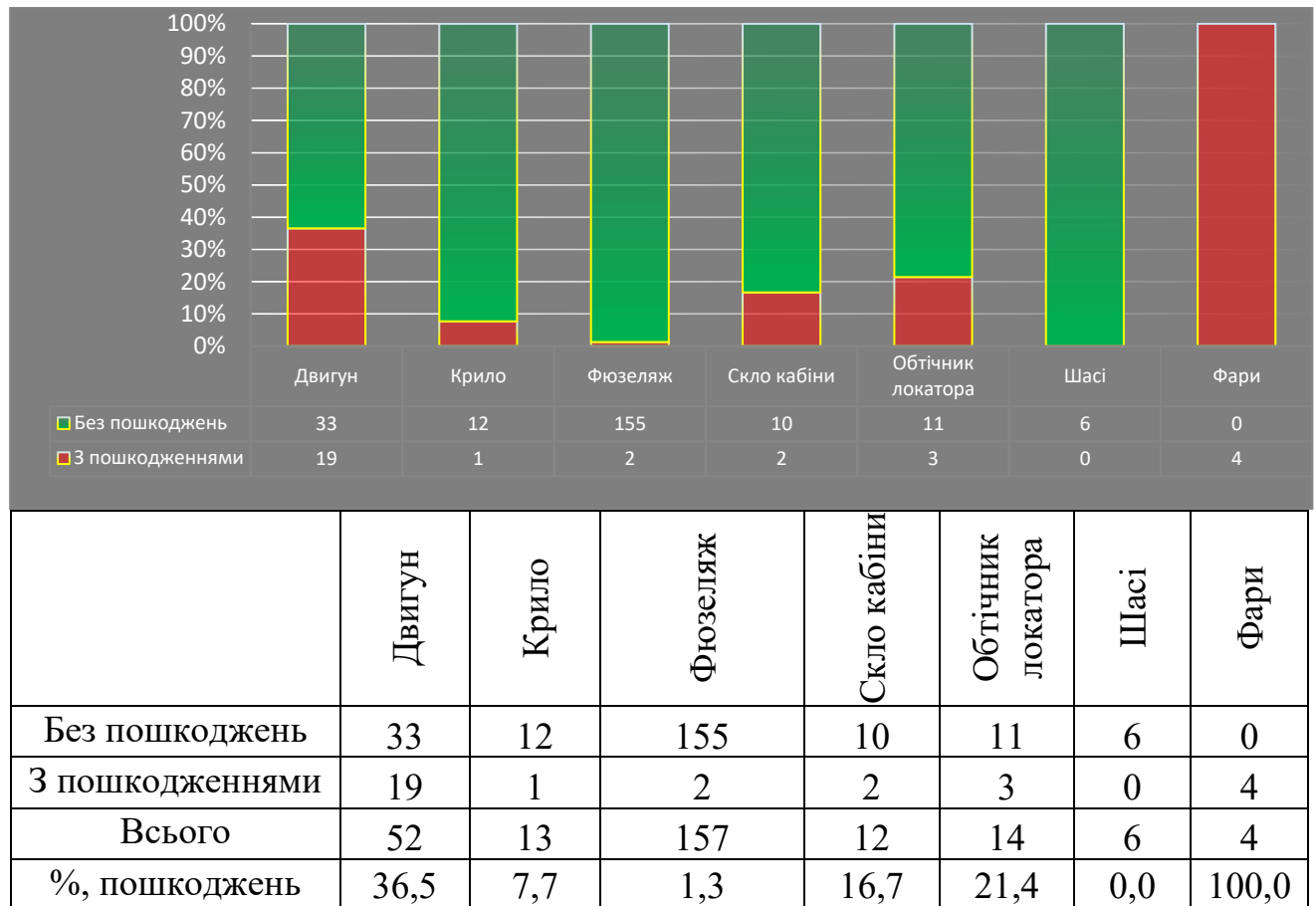
## Зіткнення з птахами, загальна кількість отриманих повідомлень (2014р.-2025р. За етапами польоту)



Статистичні дані свідчать, що найбільш уразливими елементами повітряного судна під час зіткнення з птахами є авіаційні двигуни. Потрапляння птахів у повітрозабірник двигуна може призвести до пошкодження компресорних лопатей, порушення роботи газодинамічного тракту та, у критичних випадках, до втрати тяги або відмови силової установки. Подібні події становлять суттєву загрозу безпеці польоту, особливо під час виконання зльоту або набору висоти, коли запас часу та можливості для реагування екіпажу є обмеженими. З огляду на це ефективне управління орнітологічними ризиками на аеродромах розглядається як важливий елемент забезпечення експлуатаційної безпеки авіаційної діяльності.

У зв'язку з цим експлуатантам повітряних суден та аеродромів доцільно приділяти підвищену увагу орнітологічній обстановці в районі аеродрому, особливо під час виконання зльоту та початкового набору висоти, а також забезпечувати належний обмін інформацією про випадки зіткнення з птахами з метою своєчасного аналізу та впровадження заходів щодо зниження відповідних ризиків.

## Зіткнення з птахами, характер пошкоджень ПС та влучення у частини ПС (ПС України та Іноземні ПС) 2014-2025р.



### 9. ПОШКОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН НА ЗЕМЛІ

У 2025 році до НБРТ надійшло 2 повідомлення про пошкодження ПС на землі, що сталися з ПС української реєстрації за межами України. Про всі події більш детально було описано в інформаційних бюлетенях про стан безпеки польотів за січень-грудень 2025 року.

**9.1. 13.01.2025** о 07:15 після виконання технічного обслуговування на аеродромі Джуба (Республіка Південний Судан) на вертольоті Мі-8МТВ-1 UR-UHZ, авіакомпанії «Українські Вертольоти», сталося зіткнення автомобіля з вертольотом на малій швидкості.

**9.2. 25.01.2025** о 07:11 при виконанні рейсу SEU1006 за маршрутом Манама (Королівство Бахрейн) – Вільнюс (Литва) на літаку B738 UR-SQE, авіакомпанії «СкайАп», автомобілем наземного обслуговування, було зламано тягу керування нижньою ступкою задніх входних дверей повітряного судна.

## 10. ВИСНОВКИ

У 2025 році глобальний контекст безпеки польотів продовжував формуватися під впливом стратегічних ініціатив Міжнародної організації цивільної авіації, спрямованих на досягнення до 2050 року універсальної доступності повітряного транспорту, нульового рівня смертності та кліматичної нейтральності. Відповідно до довгострокового стратегічного плану, ІКАО разом із державами-членами та галузевими учасниками посилює стандартизацію, нагляд і розвиток спроможностей, формуючи загальний вектор підвищення безпеки на міжнародному рівні. Міжнародна практика органів з розслідування підтверджує сталі підходи до формування висновків: фокус на системних причинах, повноті звітності, доступності даних та превентивному характері рекомендацій.

В Україні безпека польотів у 2025 році залишалася обмеженою наслідками триваючої війни та закритого повітряного простору. Комерційна діяльність авіаперевізників здійснювалася виключно за межами держави, що призвело до подальшого зниження загального нальоту як у сегменті транспортних перевезень, так і під час виконання авіаційних робіт та тренувальних польотів.

На цьому фоні ключовою проблемою залишається системний розрив між обсягами інформації про події, отриманої НБРТ, та даними, що надходять до Державіаслужби. Така розбіжність має сталий характер і свідчить про обмежений доступ органу з розслідування до повної та достовірної інформації. Багаторічна практика неповідомлення або вибіркового інформування фактично нівелює можливість об'єктивного аналізу ризиків і прямо вказує на неефективність систем управління безпекою польотів окремих експлуатантів, а також недоліки реалізації Державної програми безпеки польотів.

У межах цієї проблематики аналіз надходжень свідчить, що системні порушення вимог ПРАП з боку таких експлуатантів, як «Скайлайн Експрес» та АТ «Антонов», пов'язані насамперед із неповідомленням або вибірково повідомленням про інциденти, що триває не перший рік поспіль. Інформація про події у таких випадках надходить до Державіаслужби, однак не доводиться до НБРТ, що і формує системний розрив між обсягами даних. Наслідком цього є викривлення статистичних показників, обмеження можливостей для повноцінного аналізу тенденцій та ризиків, а також підрив довіри до фактичного стану безпеки польотів у зазначених експлуатантів.

Проведений у 2025 році аудит національного законодавства на відповідність acquis ЄС додатково підтвердив наявність прогалин у готовності цивільної авіації України функціонувати в межах європейської нормативної системи.

На фоні загальних системних недоліків у галузі зберігаються окремі позитивні практики. Авіакомпанії «СкайАп» та «Константа» продовжували демонструвати стабільний рівень управління безпекою польотів і ефективно застосування процедур управління ризиками. У 2025 році до них приєдналася «Роза Вітрів», яка суттєво покращила підходи до забезпечення безпеки та

звітності, сформувавши разом із зазначеними авіакомпаніями групу експлуатантів, що відповідають найкращим галузевим практикам.

Окремим напрямом розвитку на міжнародному рівні у 2025 році стало посилення уваги до підтримки постраждалих в авіаційних подіях та їхніх сімей. ІКАО визначає необхідність впровадження державами комплексних систем допомоги, забезпечення своєчасного інформування, прозорості розслідувань та розвитку нормативної бази відповідно до сучасних стандартів, включаючи положення Додатку 9 та резолюції Асамблеї. Такий підхід закріплює розуміння безпеки польотів як системи, що охоплює не лише запобігання подіям, але й відповідальність перед постраждалими.

Загалом результати 2025 року мають суперечливий характер. Формальне покращення показників аварійності не може розглядатися як об'єктивне свідчення підвищення рівня безпеки в умовах суттєвого дефіциту достовірних даних. Ключовими викликами залишаються забезпечення повноти та прозорості інформаційного обміну, усунення системних порушень вимог звітності, приведення національної системи до вимог ЄС та повноцінна імплементація міжнародних стандартів безпеки польотів.

**10.1.** Відносні показники аварійності цивільних повітряних суден, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС України ( $K_A$  - коефіцієнти аварійності) у 2025 році у порівнянні з 2024 роком, склали:

*при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів:*

коефіцієнти аварійності  $K_T = N \times 100\,000 / T$

де,  $N$  – кількість авіаційних подій;

$T$  – наліт годин за аналізований період;

100 000 – критерій порівняння, 100 000 годин нальоту.

**Катастрофи:**

$$K_{AK\ 2025} = 0 \times 100\,000 / 80605 = 0$$

$$K_{AK\ 2024} = 0 \times 100\,000 / 86655 = 0$$

**Аварії:**

$$K_{AA\ 2025} = 1 \times 100\,000 / 80605 = 1,24 \uparrow$$

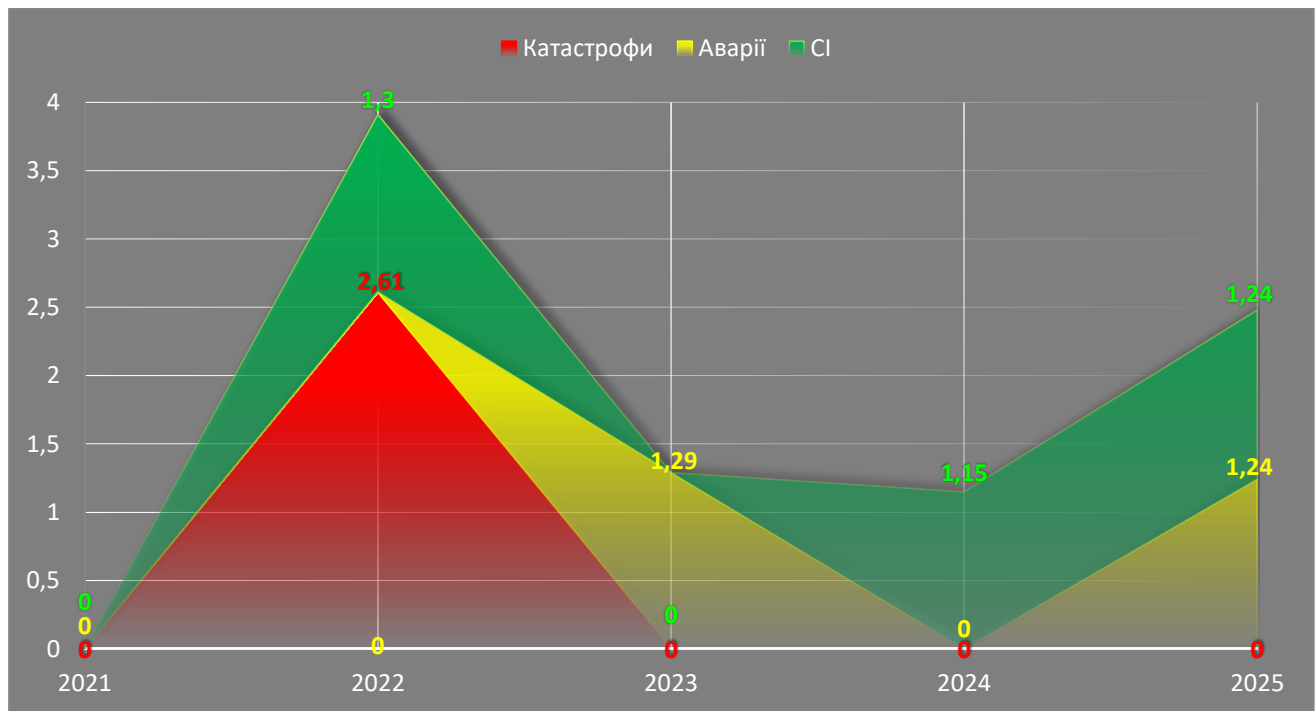
$$K_{AA\ 2024} = 0 \times 100\,000 / 86655 = 0$$

**Серйозні інциденти:**

$$K_{ACI\ 2025} = 1 \times 100\,000 / 80605 = 1,24 \uparrow$$

$$K_{ACI\ 2024} = 1 \times 100\,000 / 86655 = 1,15$$

**Коефіцієнти аварійності за роками (2021 – 2025р.)**  
**(при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів)**



*При виконанні авіаційних робіт та тренувальних польотів:*

коефіцієнти аварійності:  $K_T = N \times 10\,000 / T$   
де, N – кількість авіаційних подій;  
T – наліт годин за аналізований період;  
10 000 – критерій порівняння, 10 000 годин

**Катастрофи:**

$$K_{AK\ 2025} = 0 \times 10\,000 / 4333 = 0 \downarrow$$

$$K_{AK\ 2024} = 1 \times 10\,000 / 3379 = 2,3$$

**Аварії:**

$$K_{AA\ 2025} = 0 \times 10\,000 / 4333 = 0 \downarrow$$

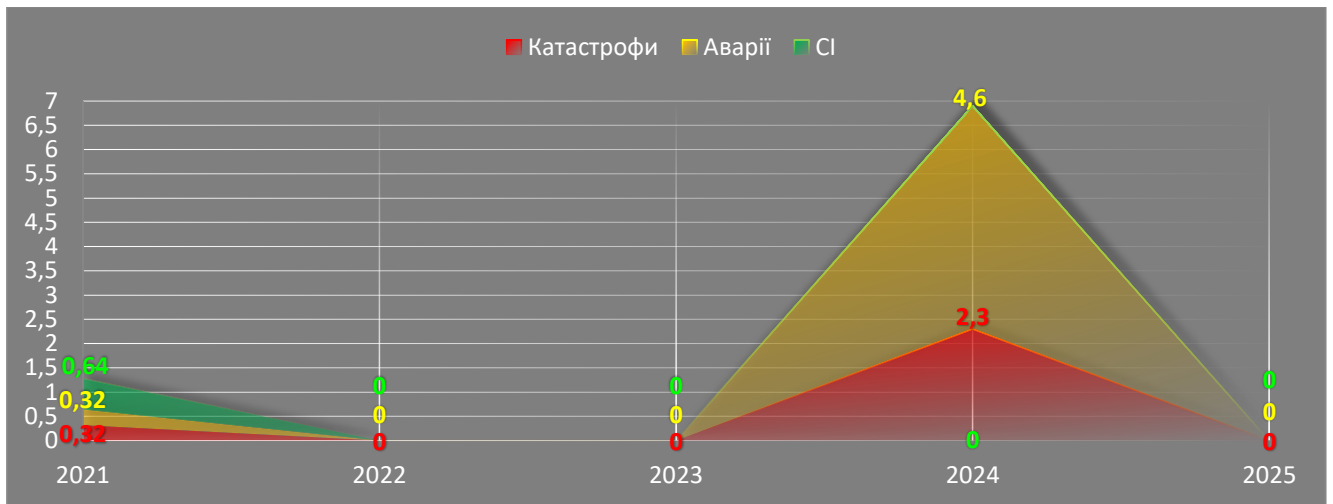
$$K_{AA\ 2024} = 2 \times 10\,000 / 3379 = 4,6$$

**Серйозні інциденти:**

$$K_{ACI\ 2025} = 0 \times 10\,000 / 4333 = 0$$

$$K_{ACI\ 2024} = 0 \times 10\,000 / 3379 = 0$$

## Коефіцієнти аварійності за роками (2021 – 2025р.) (при виконанні авіаційних робіт та тренувальних польотів)



У 2025 році фактори, що призводили до виникнення авіаційних подій та інцидентів розподілилися наступним чином:

- 1) технічний – 33%;
- 2) середовище (в тому числі орнітологія) – 31%;
- 3) людський (екіпажі ПС, диспетчери та персонал з ТО) – 25%;
- 4) невизначений – 11%.

Інформація щодо катастроф, аварій, серйозних інцидентів при виконанні авіаційних робіт та тренувальних польотів протягом 2025 року до НБРТ не надходила. З урахуванням цього коефіцієнт аварійності суттєво покращився (зменшився) та становить **0** подій на кожні 10000 годин нальоту, разом з цим у 2024 році він дорівнював 6,9. Хоча обсяг нальоту годин у порівнянні з 2024 роком зменшився на **986** години (**29,5%**), поточна «нульова» статистика виглядає недостовірною і може свідчити про імовірне приховування такої інформації.

Враховуючи всі отримані дані, при експлуатації ПС сертифікованих компаній та навчальних закладів, загальний коефіцієнт аварійності по подіях високого рівня (К, А, CI) зменшився (покращився) у **1,8 разів** у порівнянні з 2024 роком, та складає **2,4** події на 100 000 льотних годин.

## 11. РЕКОМЕНДАЦІЇ

### **11.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), органів ОПР, підприємств розробників та виробників авіаційної техніки, авіаційних навчальних закладів:**

11.1.1. Довести цей Аналіз до відома авіаційного персоналу.

11.1.2. Забезпечити регулярне, щомісячне надання до НБРТ інформації з безпеки польотів із зазначенням обсягів нальоту годин та кількості виконаних польотів за типами ПС, що експлуатуються в компаніях та навчальних закладах. Інформацію надавати факсом: (044)-351-43-36 або на електронну адресу: [info@nbaai.gov.ua](mailto:info@nbaai.gov.ua).

11.1.3. З метою усунення розбіжностей у даних про інциденти, що надходять до Державіаслужби та НБРТ забезпечити безумовне виконання вимог ПРАП та надсилання повідомлень про інциденти на адреси НБРТ для об'єктивного аналізу ризиків.

### **11.2. Експлуатантам, що виконують польоти на обмежені, необладнані, немарковані аеродроми:**

11.2.1. З метою запобігання випадків приземлення до порогів ЗПС, провести спеціальні розбори щодо забезпечення стабілізованих заходжень на посадку, дотримання безпечної висоти прольоту порогу ЗПС та висоти вирівнювання, переглянути категорії аеродромів, що внесені до КЕ експлуатантів.

11.2.2. Перші польоти виконувати у супроводі пілотів-інструкторів, які мають досвід польотів на такі аеродроми.

### **11.3. Організаціям з ТО:**

11.3.1. Враховуючи випадки повторення відмов закрилків та витоків гідравлічної рідини на літаках типу В-737, виконати цільові огляди вузлів кріплення гнучких шлангів та механізмів випуску механізації крила.

## 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](mailto:info@nbaai.gov.ua) (тільки для інформації, що стосується безпеки на транспорті)

е-mail: [box@nbaai.gov.ua](mailto:box@nbaai.gov.ua) (для кореспонденції та інформації з усіх питань, крім інформації, що стосується безпеки польотів)

Онлайн форма повідомлень про авіаційні події: <https://nbaai.gov.ua/report/>

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)

*Розслідування, 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***

*Інформація, що міститься у цьому Аналізі 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 Аналізі 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 Аналізу, або витягів з нього без спеціального дозволу НБРТ лише за умови посилання на джерело матеріалу та дослівного відтворення тексту. Витяги з цього Аналізу не можуть використовуватися в оманливому контексті, принизливій формі чи в іншому вигляді, що може призводити до некоректного її трактування.*