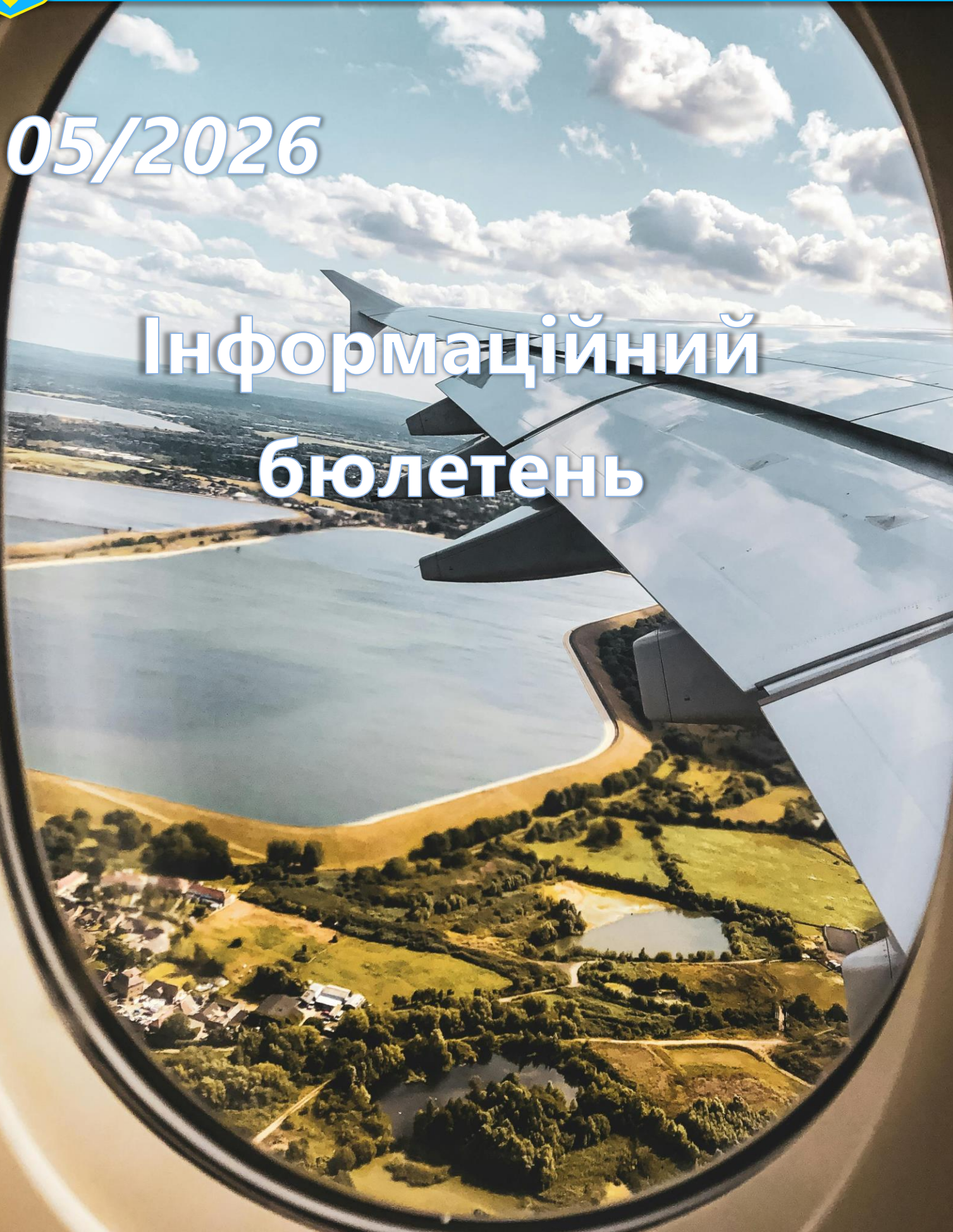




НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

05/2026

# 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

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

e-mail: [box@nbaai.gov.ua](mailto: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.*

**Червень 2026**

## Стан безпеки польотів цивільних ПС України у травні 2026 року

За інформацією, що надійшла до НБРТ у травні 2026 року при експлуатації комерційних цивільних ПС України та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені до Державного реєстру цивільних ПС сталися:

Травень 2026	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
<b>Комерційні перевезення</b>						
Літаки	-	-	-	4	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	4	-	-
<b>Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Авіація загального призначення</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Не внесені до державного реєстру цивільних ПС</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Іноземні ПС</b>						
Літаки	1	1	1	-	1	1
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Всі події разом</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Пошкодження ПС на землі</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Порушення порядку використання повітряного простору України*</b>						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-

\*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			
			2026 <sup>1</sup>				2025 <sup>1</sup>				2026 <sup>1</sup>		2025 <sup>1</sup>	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення		-	-	-	18	-	1	-	17	-	-	-	3
2	Авіаційні роботи та тренувальні польоти		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Не внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Події з ПС іноземної реєстрації		1	1	1	-	1	2	-	-	1	1	1	1
5	Надзвичайні події		-				1				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		1	1			1	4			1	1	1	4
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
7	<sup>2</sup> Порушення порядку використання повітряного простору України		2				-				X			
8	Пошкодження ПС на землі		-				2							

<sup>1</sup> Станом на 1 травня.

<sup>2</sup> Події, які розслідувало НБРТ.

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

### 1.1. ІНЦИДЕНТИ

**1.1.1. 16.05.2026** об 11:22 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UTN3624 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Будапешт (Угорщина) на літаку B-738 UR-SLH, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час заходу на посадку на аеродромі призначення (Будапешт) зафіксовано розсинхронізацію закрилків. Зокрема, при випуску закрилків у положення 1, спрацювала індикація «Trailing Edge Flaps Disagree» в позиції закрилків <1°. КПС перервав захід та виконав відхід у зону очікування для виконання дій згідно з контрольним переліком дій в ненормальних ситуаціях (NNC). Після виконання альтернативної процедури випуску закрилків у положення 15°, був виконаний повторний захід та благополучна посадка на ЗПС 31П. Після зарулювання на стоянку персоналом контрактної організації з ТО «Lufthansa Technik» було виконано пошук відмови відповідно до послідовності, що визначена у Boeing 737-600/700/800/900 Fault Isolation Manual Rev 99. Виконано PSEU BITE Test відповідно до FIM 27-51 Task 801, з результатом: «Відсутні наявні відмови/несправності». Виконано Процедуру II відповідно до FIM 27-51 Task 820 та АММ TASK 27-51-00-860-801 "Task Trailing Edge Flap System Operation With Primary

Control". За результатами перевірок дефектів не виявлено. Після підтвердження працездатності системи закрилків, літак було допущено до подальшої експлуатації.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.2. 20.05.2026** о 02:55 при виконанні рейсу MGH874 за маршрутом Катовіце (Польща) – Анталія (Туреччина) на літаку B-739 UR-SLW, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», політ на маршруті проходив в зонах прогнозованої грозової активності. Періодично спостерігалася слабка турбулентність. Обхід осередків хмарності виконувався із застосуванням метеолокатора та візуально, відповідно до встановлених процедур. Жодних візуальних, звукових або кінетичних ознак влучання блискавки екіпажем не відмічено. Відхилень у роботі систем ПС не зафіксовано. Після виконання посадки, під час післяпольотного огляду, персоналом організації з ТО MGA було виявлено місце ймовірного ураження блискавкою на правому борту фюзеляжа за дверима R1.

Під час додаткового огляду літака було:

- підтверджено наявність незначного пошкодження у районі STA360-380, S-19R/S-16R (AWAY FROM FASTENERS) у вигляді локального пошкодження обшивки (розміром довжина 2мм / ширина 2мм / глибина 3mm). Тріщин не виявлено.

- виявлено незначне пошкодження - оплавлення (розміром близько 1 мм) на лопатці правого датчика кута атаки.

З метою відновлення льотної придатності ПС виконано наступні роботи:

- тимчасовий ремонт пошкодження у районі STA360-380, S-19R/S-16R, відповідно до SRM 53-00-01, repair 38, page 202. Пошкодження внесено до Structural Damage Chat літака.

- заміну правого датчика кута атаки (RH Sensor Angle of Attack), відповідно до АММ 34-21-05/401 Rev.89A.

Після усунення несправностей, літак допущено до подальшої експлуатації.

**Категорія:** WSTRW.

**1.1.3. 23.05.2026** о 23:43 при виконанні рейсу UTN9122 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Катовіце (Польща) на літаку B-738 UR-SLH, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час заходу на посадку на аеродромі призначення (Катовіце) зафіксовано розсинхронізацію закрилків. Зокрема, випуску закрилків у положення 1, спрацювала індикація «Trailing Edge Flaps Disagree» в позиції закрилків  $<1^\circ$ . КПС перервав захід та виконав відхід у зону очікування для виконання дій згідно з контрольним переліком дій в ненормальних ситуаціях (NNC). При виконанні альтернативної процедури випуску закрилків відбулася їх асиметрія "Trailing edge Flap Assymetry". КПС припинив випуск закрилків та згідно NNC прийняв рішення про виконання посадки із закрилками у положенні 0, «All Flaps up landing». Посадку на ЗПС 26 було виконано благополучно.

Під час післяпольотного огляду, персоналом власної організації з ТО було виконано пошук відмови відповідно до послідовності, що визначена у Boeing 737-800/900 Fault Isolation Manual Rev 89A. Виконано PSEU BITE Test відповідно до FIM 27-51 Task 801, з результатом: MSG # 27-52260 "TE FLAP SNSR R". Виконано пошук несправності відповідно до FIM 27-51 Task 820 та виявлено відмову правого датчика положення закрилків (T428). Правий датчик закрилків було замінено на справний,

виконано налаштування датчика та перевірку працездатності системи закрилків, відповідно до АММ TASK 27-58-01/401, Rev 89A. За результатами перевірок дефектів не виявлено не було. Після підтвердження працездатності системи закрилків, літак було допущено до подальшої експлуатації.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.4. 24.05.2026** о 05:16 при виконанні рейсу SEU7345 за маршрутом Катовіце (Польща) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», під час посадки на ЗПС 04П, на пробігу сталося зіткнення зі зграєю птахів. Під час післяпольотного огляду пошкоджень ПС виявлено не було.

**Категорія:** BIRD.

## 2. ПОДІЇ З ПС ІНОЗЕМНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ

### 2.1. КАТАСТРОФИ

**2.1.1. 21.05.2026** об 11:57 при виконанні приватного польоту із ЗПМ «Роконяй» на літаку Аеропракт А-22L2 LY-UCA, власник та експлуатант приватна особа, після зльоту повітряне судно зазнало катастрофи та впало на господарське поле на відстані 600м південніше села Роконяй, Радвілішкиського району, Литовської Республіки. Внаслідок авіаційної події пілот загинув, а пасажир отримав серйозні тілесні ушкодження. Повітряне судно було повністю зруйноване.



Розслідування проводить Відділ розслідувань безпеки на транспорті, Міністерства юстиції Литовської Республіки. Відповідно до пункту 5.18 Додатку 13 до Чиказької конвенції, НБРТ призначило уповноваженого представника та його радника для участі у розслідуванні.

**Категорія:** UNK.

### 2.2. АВАРІЇ

**2.2.1 18.05.2026** о 19:00 при виконанні приватного польоту за маршрутом ЗПМ Куракаві – ЗПМ Санта-Тереза-дель-Альмендраль (Республіка Чилі) на літаку Аеропракт А-32 CC-DAN, експлуатант «Fly Pro Training SpA» (Республіка Чилі), під час заходження на посадку на ЗПС 19 (ЗПМ призначення), на посадковій прямій, повітряне судно втратило стійкість та зіткнулося носовою частиною із поверхнею землі. Внаслідок аварії КПС та пасажир, що перебували на борту літака тілесних ушкоджень не отримали. Повітряне судно зазнало суттєвих пошкоджень повітряного

гвинта та носової частини фюзеляжу. Розслідування проводить Департамент запобігання авіаційним подіям (DPA), Головного управління цивільної авіації (DGCA) Республіки Чилі.

**Категорія:** ARC.

## **2.3. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ**

**2.3.1. 28.05.2026** о 09:20 при виконанні рейсу N6103Y за маршрутом Дебрецен – Ньїредьгаза (Угорщина) на літаку Cirrus SR22 N6103Y (США), власник та експлуатант «Qualitair LLC», під час візуального заходу на посадку, на відстані 5 n.m. від аеродрому призначення, відбувся відрив дверей кабіни з боку пасажира. Посадку було виконано благополучно без додаткових пошкоджень ПС. Пілот та пасажир (громадяни України) тілесних ушкоджень не отримали. В подальшому відокремлені двері були виявлені в житловому масиві міста Ньїредьгаза. Розслідування проводить Бюро з безпеки на транспорті Угорщини.

**Категорія:** SCF-NP.

## **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)) Ненавмісне 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	ППВППУ – 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	