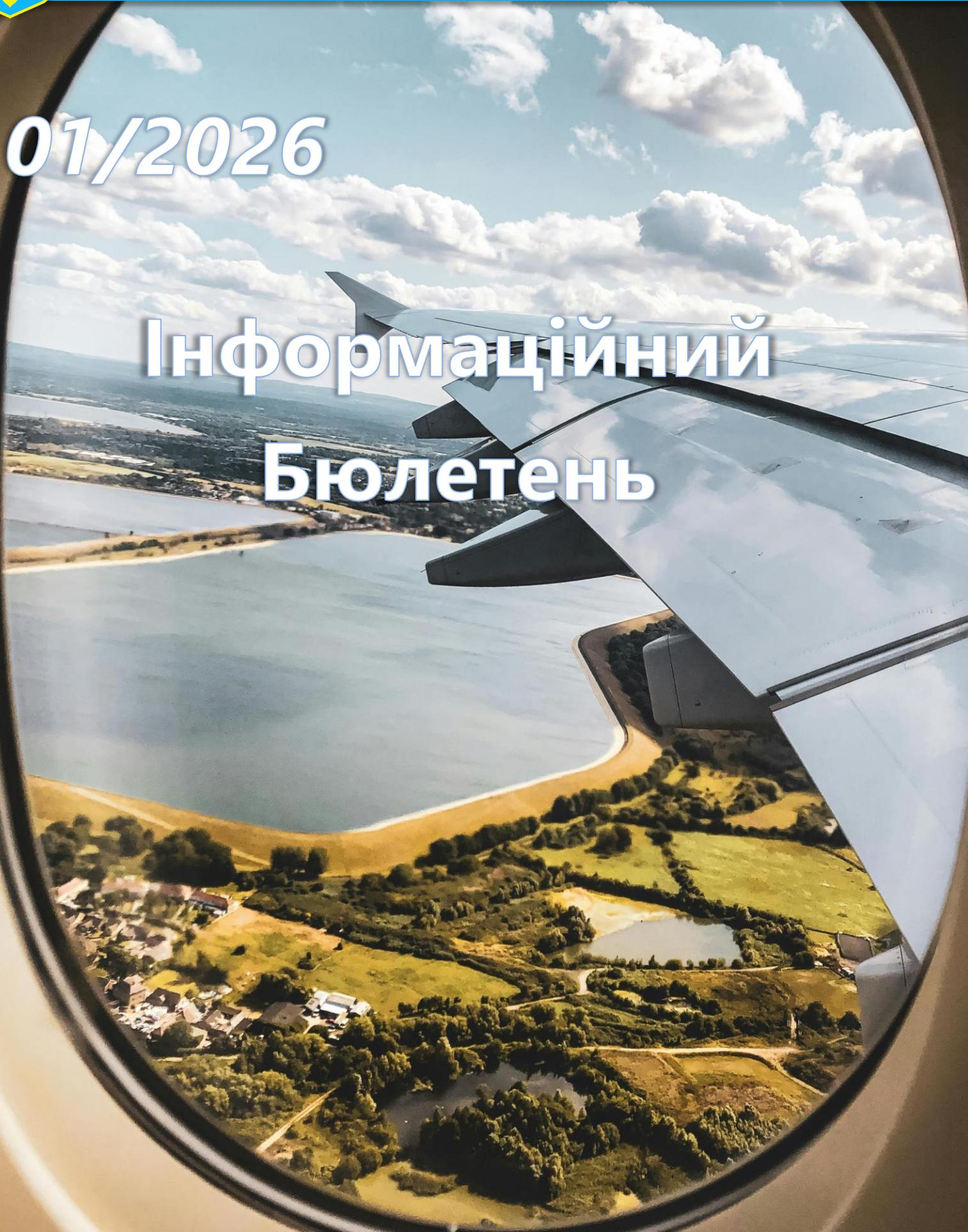




НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

01/2026

# 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

АФТН: UKKKYLYX

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.*

**Лютий 2026**

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

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

Січень 2026	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
<b>Комерційні перевезення</b>						
Літаки	-	-	-	4	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<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	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
<b>Всього</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Всі події разом</b>	-	-	-	4	-	-
<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		-	-	-	4	-	-	-	6	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-
5	Надзвичайні події		-				-				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		-	-			-	-			-	-	-	-
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
7	<sup>2</sup> Порушення порядку використання повітряного простору України		-				-				X			
8	Пошкодження ПС на землі		-				2							

<sup>1</sup> Станом на 1 лютого.

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

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

### 1.1. ІНЦИДЕНТИ

**1.1.1. 09.01.2026** о 15:06 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу CVK7073 за маршрутом Остенде (Бельгія) – Тенерифе-Південний (Іспанія) на літаку Ан-12БП UR-СКМ, авіакомпанії «Кавок Ейр», під час зниження, при перетині ешелону FL190, рівень оливи двигуна СУ№1 знизився до мінімального рівня. КПС вимкнув двигун №1 та продовжив політ до аеродрому призначення. Посадку виконано благополучно. Під час післяпольотного огляду інженерно-технічним персоналом були виконані роботи з ТО за формою ВС+А2+ОС згідно Програми ТО ПС №АН12.МРСАВОК-003, CRS №025456 від 09.01.2026 р.

Під час виконання ТО було виявлено зниження рівня оливи двигуна СУ№1 до мінімального рівня внаслідок витoku оливи СМ-4,5 у з'єднанні патрубкa ИУ6200-20 терморегулятора 4673 та дюритового рукава ИУ6200-0-20 з причини ослаблення затяжки хомутів 1606А-53. З метою усунення несправності хомути були підтягнуті та законтрені. Після перевірки кількості оливи СМ-4,5 в маслобаці Т6205 виявлений залишок склав 32 літри. Для забезпечення норми маслобака Т6205 СУ-1 було виконано дозаправку 20 літрів оливи. В подальшому були здійснені запуск та випробування двигуна згідно ТК №33, ТУ літака Ан-12, випуск 1 та рекомендацій п.3, глави III

Інформаційний Бюлетень  
Січень 2026

Інструкції з експлуатації двигуна АИ-20, без зауважень. Після зупинки двигуна та повторного огляду СУ№1, підтікань паливної і масляної систем не виявлено, а літак було допущено до подальшої експлуатації.

**Категорія:** SCF-PP.

**1.1.2. 17.01.2026** о 01:15 при виконанні рейсу SEU7134 за маршрутом Шарм-еш-Шейх (Єгипет) – Каунас (Литва) на літаку B738 UR-SQO, авіакомпанії «СкайАп», під час заходу на посадку за системою ILS на ЗПС08, закрилки не випустилися далі положення 15°, 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.

**Категорія:** SCF-NP.

**1.1.3. 24.01.2026** о 18:09 при виконанні рейсу SEU7347 за маршрутом Варшава (Польща) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет) на літаку B738 UR-SQO, авіакомпанії «СкайАп», під час посадки, на відстані 3.5-4 nm від порогу ЗПС 04Л, КПС повідомив диспетчеру про підсвічування лазерним променем зеленого кольору із землі на ліву сторону кабіни пілотів. Посадку виконано благополучно.

**Категорія:** SEC.

**1.1.4. 29.01.2026** о 23:33 при виконанні рейсу CVK7024 за маршрутом Скоп'є (Північна Македонія) – Дьйор-Пер (Угорщина) на літаку Ан-12БП UR-СКМ, авіакомпанії «Кавок Ейр», під час заходу на посадку, на етапі випуску шасі, не спрацювала індикація випущеного положення правої опори шасі та закритого положення стулок шасі. Після оцінки погодних умов та розміру ЗПС аеродрому призначення Дьйор-Пер, КПС прийняв рішення виконати відхід на запасний аеродром Братислава (Словаччина). Захід на посадку та посадка на аеродромі Братислава виконані без зауважень.

**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.

**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.

**2.3.** Експлуатантам літаків Ан-12 виконати перевірку дотримання термінів контролю герметичності масляної системи. Оцінити відповідність практики ТО вимогам програм технічного обслуговування.

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	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	