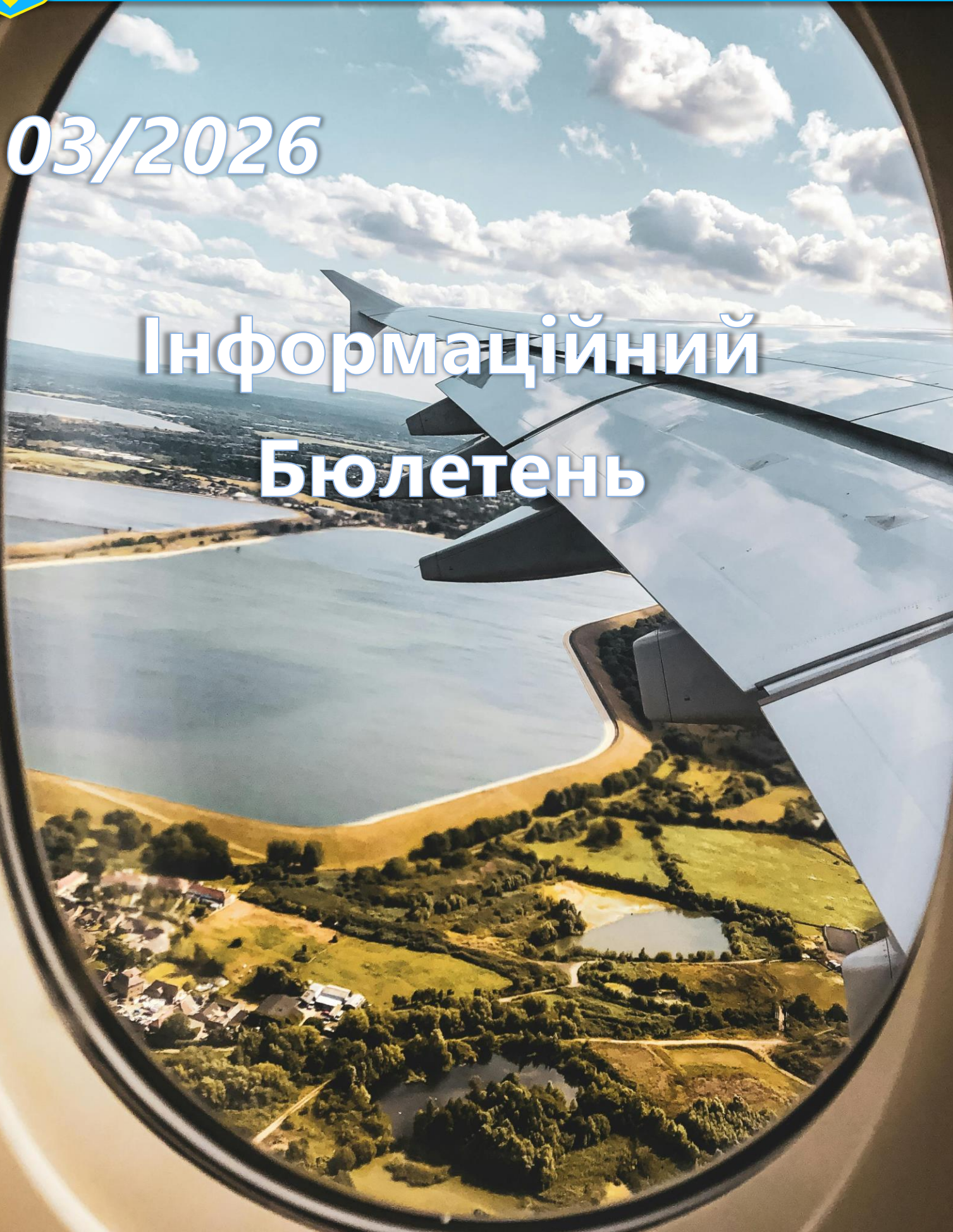




НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

03/2026

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 (тільки для інформації, що стосується безпеки на транспорті)

e-mail: box@nbaai.gov.ua (для кореспонденції та інформації з усіх питань, крім інформації, що стосується безпеки на транспорті)

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

*Розслідування подій у цивільній авіації, які проводить НБРТ,
здійснюються відповідно до:*

Повітряного кодексу України, Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації (ПРАП), затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610 та Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Єдиною метою розслідування авіаційних подій та інцидентів є запобігання таким подіям у майбутньому. Розслідування авіаційних подій не спрямоване на встановлення вини або відповідальності та проводиться окремо від будь-якого адміністративного, службового, прокурорського або судового розслідування.

Бюлетені та звіти за результатами розслідування доступні в мережі Інтернет за посиланням: <https://nbaai.gov.ua> (додаткова оперативна інформація, щодо всіх авіаційних подій, оновлюється на сайті протягом місяця)

Інформація, що міститься у цьому бюлетені отримана НБРТ в рамках збору та обліку інформації, що стосується безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому та не є показником якості послуг, що надаються суб'єктами авіаційної діяльності. Статистичні дані представлені в бюлетені виключно з метою інформування авіаційного персоналу та суспільства про стан безпеки польотів в Україні та не можуть бути використані з метою дисциплінарного, цивільного, адміністративного, кримінального провадження або у справах провадження про адміністративні правопорушення стосовно експлуатаційного персоналу.

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

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у березні 2026 року

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

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

*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 ¹				2025 ¹				2026 ¹		2025 ¹	
			К	А	СІ	І	К	А	СІ	І				
1	Комерційні перевезення		-	-	-	12	-	1	-	12	-	-	-	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	-	-	-	-	-	-
5	Надзвичайні події		-				1				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		-				-	3			-	-	-	3
			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано			Загинуло	Травмовано	Загинуло	Травмовано
7	² Порушення порядку використання повітряного простору України		1				-				X			
8	Пошкодження ПС на землі		-				2							

¹ Станом на 1 квітня.

² Події, які розслідувало НБРТ.

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

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 05.03.2026 о 00:22 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UTN9124 за маршрутом Хургада (Єгипет) – Катовіце (Польща) на літаку B-753 UR-SLE, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час заходу на посадку на ЗПС26, одразу після випуску шасі на дисплеї EICAS з'явилося повідомлення про проблему із стулками шасі «GEAR DOORS» та спрацювало попереджувальне табло «стулки» (DOORS). КПС перервав посадку та виконав відхід на друге коло. Після чого, на висоті 4000 футів, були виконані процедури та чек-листи «після зльоту» (AFTER TAKE-OFF), а після прибирання шасі повідомлення "GEAR DOORS" зникло та табло "DOORS" погасло. КПС виконав повторне заходження без зауважень та здійснив благополучну посадку. Під час післяпольотного огляду було виконано пошук дефекту відповідно до Boeing 757-200/300 Fault Isolation Manual та виконано перевірку працездатності стулок шасі (LANDING GEAR DOOR GROUND OPERATIONS AND LOCKING PROCEDURE). За результатами перевірки дефект не підтвердився, а система стулок шасі працювала без зауважень. Після завершення робіт з ТО, літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

Інформаційний Бюлетень
Березень 2026

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

1.1.2. 23.03.2026 об 11:54 при виконанні рейсу URCEP за маршрутом Ренк–Джуба (Республіка Південний Судан) на літаку Ан-26 UR-CEP, авіакомпанії «Константа», після посадки, сталася одночасна відмова лівого індикатора швидкості IVA-81D та системи TCAS. Під час післяпольотного огляду було виконано заміну IVA-81D, після чого працездатність системи TCAS було відновлено, а літак допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

1.1.3. 29.03.2026 о 09:47 при виконанні рейсу NUA500 за маршрутом Лагос–Енугу (Федеративна республіка Нігерія) на літаку E-190 UR-EMA, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час завантаження багажу та посадці пасажирів на місці стоянки В6, інший літак E-170 5N-ENU, авіакомпанії «Enugu Air», виконував руління зі сусідньої стоянки із застосуванням підвищеної тяги двигунів. Струмień реактивного потоку вирулюючого літака був спрямований у бік ПС UR-EMA, при цьому в салоні було відчутно поштовх. Жодних відхилень у роботі бортових систем екіпажем зафіксовано не було. Згодом наземний персонал повідомив екіпаж, що було виявлено зовнішнє пошкодження повітряного судна, спричинене багажним візком внаслідок впливу реактивного потоку. Під час огляду літака інженерним складом АК "Роза Вітрів" було виявлено пошкодження нижньої антени XPDR №2, щогли зливу води та нижньої антени TCAS. В результаті чого було прийняте рішення про скасування рейсу.

Категорія: RAMP.

1.1.4. 30.03.2026 о 23:30 при виконанні рейсу LAM1506 за маршрутом Бейра–Мапуту (Республіка Мозамбік) на літаку A319 UR-WRY, авіакомпанії «Роза Вітрів», після виконання посадки, під час післяпольотного огляду було виявлено сліди потрапляння птаха в правий внутрішній закрилок (R/H INNER FLAP). Інженерним складом було виконано інспекцію згідно АММ 05-51-14-200-803-А "Inspection of the Aircraft after a Bird Strike", під час якої було виявлено пошкодження нижньої обшивки правого внутрішнього закрилка (R/H INNER FLAP LOWER SKIN) в межах лімітів. Усунення дефекту CFD 113574P1 "BIRD STRIKE DAMAGE OF R/H INNER FLAP LOWER SKIN" відкладено на 1000 льотних циклів (FC) згідно SRM 57-52-00-283-002 - Zone 2 - Allowable Damage Limits for Scratches. Інших пошкоджень виявлено не було.

Категорія: BIRD.

2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

2.1. 25.03.2026 об 11:00 (за Київським часом), від підрозділу Держприкордонслужби України надійшла інформація про візуальне спостереження перетину державного кордону України легкомоторним літаком зі сторони Угорщини. За уточненою інформацією було встановлено, що при виконанні рейсу ENF02 за маршрутом Бухарест – Сату-Маре (Румунія) на літаку Piaggio P.180 Avanti II I-AVGP, експлуатант «ENAV» (Національний провайдер аеронавігаційного обслуговування (Італії)), ПС увійшло у повітряний простір Угорщини, після чого здійснило

несанкціонований вліт у повітряний простір України і, через 2 хвилини, покинуло його у бік Румунії.

Радіолокаційними засобами РТВ ПС ЗСУ повітряне судно не спостерігалось. Інформування відповідних органів управління Повітряних Сил ЗСУ, органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України, про зазначену діяльність відповідним користувачем повітряного простору встановленим порядком не здійснювалось. Користувачем повітряного простору порушені вимоги пункту 8 Розділу XII Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мініюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Розслідування ППВППУ проводить НБРТ.

3. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

3.1. ІНЦИДЕНТИ

3.1.1. 05.06.2025 о 06:52, вдень, при виконанні рейсу URA1505 за маршрутом Маркулешти (Молдова) – Константа (Румунія) на вертольоті Ка-32Т UR-CIS, авіакомпанії «РС АВІА», екіпаж вертольоту виконав вимушену посадку на майданчик підібраний з повітря через вібрацію вертольоту та сторонній звук, який надходив від лопатей гвинта. Після посадки при огляді вертольоту виявлено пошкодження лопаті нижнього несучого гвинта.



Ніхто з осіб, що перебували на борту, тілесних ушкоджень не зазнав. На підставі пункту 5.1 Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та листа від Бюро розслідування транспортних подій та інцидентів Республіки Молдова від 16.06.2025 про делегування розслідування, НБРТ провело розслідування інциденту.

Згідно з висновком групи з розслідування причиною інциденту – пошкодження лопаті несучого гвинта, що призвело до вимушеної посадки вертольоту Ка-32Т UR-CIS, стало відокремлення хвостової секції № 12 лопаті нижнього несучого гвинта через можливе порушення технології виготовлення лопаті.

Фактор: ВКН

Категорія: SCF-NP.



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

4. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

4.1. 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.

4.2. Державіаслужбі України, суб'єктам авіаційної діяльності організувати та здійснювати цілодобове (негайне) інформування НБРТ про авіаційні події та **інциденти**, що виникають під час експлуатації повітряних суден відповідно до вимог пункту 14 Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610.

В.о. директора

Ігор МІШАРІН

Категорії подій

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

Скорочення, що можуть використовуватись в тексті

А – аварія	ПС – повітряне судно
АЗП – авіація загального призначення	КПС – командир повітряного судна
АП – авіаційна подія	ОПР – обслуговування повітряного руху
АР – авіаційні роботи	ППС – пошкодження повітряного судна
БП – безпека польотів	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	