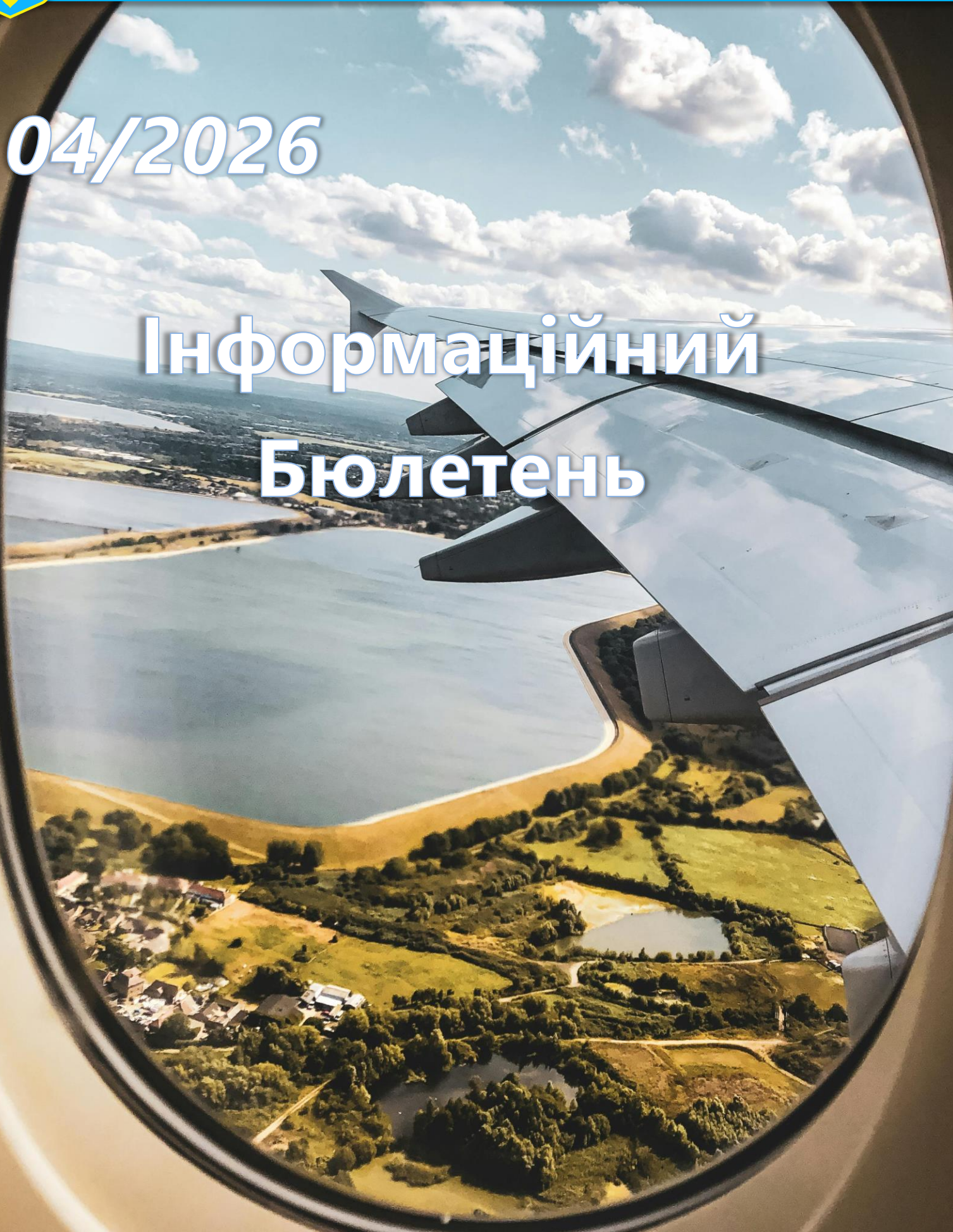




НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

04/2026

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.

Травень 2026

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у квітні 2026 року

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

Квітень 2026	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Комерційні перевезення						
Літаки	-	-	-	2	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	2	-	-
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	-	-	-	2	-	-
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		-	-	-	14	-	1	-	13	-	-	-	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		2				-				X			
8	Пошкодження ПС на землі		-				2							

¹ Станом на 1 травня.² Події, які розслідувало НБРТ.**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ КОМЕРЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****1.1. ІНЦИДЕНТИ**

1.1.1. 07.04.2026 о 13:00 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу UN501 за маршрутом Енугу–Абуджа (Нігерія) на літаку E-190 UR-EMA, авіакомпанії «Роза Вітрів», при заході на посадку на ЗПС 22 аеродрому призначення, літак потрапив у зсув вітру із спрацюванням сигналізації «системи попередження про зіткнення із землею» (EGPWS "WINDSHEAR"), внаслідок чого КПС прийняв рішення про відхід на друге коло. Після виходу на друге коло КПС прийняв рішення про політ на запасний аеродром Кано. Подальший політ і посадку було виконано без зауважень.

Категорія: WSTRW.

1.1.2. 16.04.2026 о 17:00 при виконанні рейсу UN0561 за маршрутом Бенін-Сіті – Абуджа (Нігерія) на літаку E-190 UR-EMA, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час розбігу на зліт із ЗПС 23 на швидкості приблизно 120 вузлів, сталося зіткнення з птахом (орлом) у районі передньої опори шасі. КПС продовжив зліт відповідно до стандартних процедур, а після прибирання шасі на приладовій панелі EICAS відобразилося повідомлення «стулки передньої опори шасі відчинені» (LG NOSE DOOR OPEN). Після виконання дій відповідно до збірника екіпажу в особливих випадках польоту (QRH (EAP 13-4) КПС прийняв рішення продовжити політ до аеродрому призначення Абуджа із дотриманням обмеження швидкості не більше 250 вузлів. Посадку виконано благополучно.



Під час післяпольотного огляду було виявлено сліди зіткнення з птахом та пошкодження механічної тяги правої задньої стулки передньої опори шасі (RH NLG Rod assy rear door, P/N: 170-70760-401). Інженерно-технічним персоналом виконано інспекцію після зіткнення з птахом відповідно до вимог АММ 05-50-02/600. Додаткових пошкоджень елементів планеру не виявлено. 20.04.2026 були виконанні роботи із заміни механічної тяги, а літак було допущено до подальшої експлуатації без обмежень.

Категорія: BIRD.

2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

2.1. 06.04.2026 о 17:18 (за Київським часом), радіолокаційними засобами ПС ЗСУ було виявлено повітряну ціль на території Республіки Словаччини, на відстані 2 км до державного кордону України, яка здійснювала політ в напрямку державного кордону на висоті 2557м та зі швидкістю 29,6 м/с. О 17:20 літальний апарат невстановленого типу (імовірно повітряна куля) здійснив вліт на територію України в районі села Новоселиця, Ужгородського району, Закарпатської області. В подальшому, о 17:27, на висоті 3030м зі швидкістю 22 м/с та відстані 9 км від державного кордону України в районі села Дубриничі, Ужгородського району, Закарпатської області, повітряну ціль було втрачено.

Радіолокаційними засобами ПС ЗСУ вищевказана повітряна ціль спостерігалась стійко на висоті 2557-3030 м. 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. Таким чином були порушені вимоги пунктів 8-10 Розділу XII Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та МОУ від 11.05.2018 № 430/210, зареєстрованих у Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Розслідування ППВППУ проводить НБРТ.

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.

Заступник директора

Микола МАШАРОВСЬКИЙ

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	