



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

06/2026

Інформаційний бюлетень



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

просп. Берестейський 14, м. Київ
01135
Україна

тел: (044) 351-43-38 (оперативний черговий, цілодобово)

факс: (044) 351-43-36 (цілодобово з функцією автовідповідача)

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

e-mail: box@nbaai.gov.ua (для кореспонденції та інформації з інших питань)

Повідомлення про авіаційні події: 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:
nbaai.gov.ua*

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.

Липень 2026

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у червні 2026 року

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

Червень 2026	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	І	Загинуло	Травмовано
Комерційні перевезення						
Літаки	-	-	1	6	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	1	6	-	-
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			1	6		
Пошкодження ПС на землі						
Літаки	-				-	-
Вертольоти	-				-	-
Інші	-				-	-
Всього	-				-	-
Порушення порядку використання повітряного простору України*						
Літаки	-				-	-
Вертольоти	-				-	-
Інші	-				-	-
Всього	-				-	-

*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		-	-	1	24	-	1	1	20	-	-	-	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		
7	² Порушення порядку використання повітряного простору України		2				-							
8	Пошкодження ПС на землі		-				2							

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

1.1.1. 28.06.2026 о 16:35 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу VKA931 Гус-Бей – Монреаль (Канада) на літаку Ан-26Б UR-CQE, авіакомпанії «Вулкан Ейр», під час посадкового пробігу по ЗПС 24Л сталося руйнування пневматиків усіх чотирьох коліс правої та лівої основних опор шасі. Після зупинки літака, КПС прийняв рішення



про самостійне звільнення ЗПС та зарулювання на стоянку. Усі члени екіпажу, що перебували на борту літака тілесних ушкоджень не отримали.

Згідно положень пункту 5.1 Додатку 13 до Чиказької Конвенції ІКАО, Рада з безпеки на транспорті Канади, у повному обсязі делегувала розслідування інциденту НБРТ, як державі реєстрації та експлуатанта повітряного судна.

Категорія: SCF-NP.

1.2. ІНЦИДЕНТИ

1.2.1. 12.06.2026 о 10:36 при виконанні рейсу UTN4278 за маршрутом Марса-Алам (Єгипет) – Братислава (Словаччина) на літаку B-738 UR-SLH, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час заходу на посадку на аеродромі призначення (Братислава) зафіксовано розсинхронізацію закрилків. Зокрема, при випуску закрилків у положення 15°, спрацювала індикація «Trailing Edge Flaps Disagree» в позиції закрилків 5°. 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 31.

Після зарулювання на стоянку персоналом контрактної організації з ТО за результатами комп'ютерної діагностики та аналізу історії відмов було виявлено тимчасовий збій у роботі датчика правого заднього закрилка. Після виконання функціонального випробування системи задніх закрилків та підтвердження відсутності дефектів літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

1.2.2. 13.06.2026 о 19:20 при виконанні рейсу MGH627 за маршрутом Анталія (Туреччина) – Ганновер (Німеччина) на літаку B753 UR-SLE, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», після входження до повітряного простору Німеччини на ешелоні FL340 футів відбулося розтріскування зовнішнього (не силового) шару лобового скла з боку другого пілота. Екіпаж виконав дії згідно з контрольним переліком дій в ненормальних ситуаціях (NNC), зокрема вимкнув обігрів скла та здійснив оцінку характеру пошкодження. Після виконання усіх рекомендацій, КПС прийняв рішення продовжити політ. Подальший політ та посадка виконані без зауважень.

О 20:36 під час руління до місця стоянки, при спробі прибирання закрилків відбулося їх блокування у посадковій конфігурації 30°, з подальшою сигналізацією про їх асиметрію "Trailing edge Flap Assymetry". На етапах зльоту та посадки зауважень щодо роботи системи закрилків не спостерігалось, система функціонувала штатно.

Після зарулювання на стоянку персоналом контрактної організації з ТО «Mavi Gök Havacılık (MGA)» за результатами комп'ютерної діагностики було виявлено відмову приводу лівих закрилків. З метою усунення несправності було виконано заміну датчика положення лівих закрилків. Разом з цим було проведено заміну правого лобового скла. Після успішного виконання функціональних випробувань і підтвердження працездатності систем літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

1.1.3. 19.06.2026 об 11:45 при виконанні рейсу MGH540 за маршрутом Будапешт (Угорщина) – Анталія (Туреччина) на літаку B753 UR-SLE, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час підльоту до аеродрому призначення спостерігалась грозова

діяльність. На метеорологічному радарі опади відображались у вигляді зон слабкої інтенсивності (зелений колір). Підхід до аеродрому виконувався за векторінням органів обслуговування повітряного руху у загальному потоці повітряних суден. Маршрут векторіння декілька разів перетинав зони опадів. Посадку на ЗПС 18С виконано благополучно.

Під час післяпольотного огляду було виявлено пошкодження лакофарбового покриття носового обтічника радіолокаційної станції (РЛС). Персоналом контрактної організації з ТО «Mavi Gök Havacılık (MGA)» було проведено спеціальний огляд на виявлення пошкоджень від граду, за результатами якого підтверджено пошкодження покриття обтічника, а також виявлено пошкодження лінзи зовнішньої камери пасажирської розважальної системи в нижній частині фюзеляжу. З метою усунення несправностей носовий обтічник замінено, а камеру відеоспостереження деактивовано. Після виконання всіх робіт літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: WSTRW.

1.1.4. 19.06.2026 о 15:30 при виконанні рейсу UN0508 за маршрутом Абуджа-Асаба (Нігерія) на літаку E190 UR-ЕМА, авіакомпанії «Роза Вітрів», після посадки та зарулювання на стоянку, під час виконання процедури перехресної перевірки дверей, старший бортпровідник через систему внутрішнього зв'язку отримав повідомлення від бортпровідника, який виконував обов'язки на позиції L4, про те, що бортпровідник на позиції R4 ненавмисно підняв ручку дверей R4 на 30% до завершення процедури їх розармування. Після виявлення помилки, ручка була повернена у вихідне закрите положення. Розгортання аварійного трапа не відбулося, а КПС надав вказівку не виконувати подальших маніпуляцій із дверима R4 до проведення їх огляду.

Після завершення висадки пасажирів про подію було повідомлено інженерно-технічний персонал. Під час огляду дверей R4, проведеного інженером спільно з КПС, було виявлено пошкодження механізму армування/розармування дверей. За результатами оцінки технічного стану літака КПС прийняв рішення про подальшу експлуатацію ПС відповідно до вимог MEL із застосуванням встановлених експлуатаційних обмежень. Наступний рейс UN0523 за маршрутом Асаба – Лагос (Нігерія) було виконано без зауважень.

Категорія: SCF-NP.

1.1.5. 22.06.2026 о 00:29 при виконанні рейсу MGH702 за маршрутом Кельн (Німеччина) – Анталія (Туреччина) на літаку B753 UR-SLB, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час польоту на крейсерському ешелоні FL350 в зоні відповідальності обслуговування повітряного руху Софія (Болгарія) сталася тимчасова втрата радіозв'язку екіпажу з диспетчером ОНР. О 00:41 екіпаж ПС прийняв виклик на аварійній частоті 121,5 МГц із вказівкою від диспетчера ОНР Софія встановити нову робочу частоту (ОНР Македонія 130,375 МГц). Подальший політ проходив в штатному режимі, без зауважень до радіозв'язку, порушень ешелонування, відхилень від маршруту чи спрацювань TCAS RA. Посадку виконано благополучно.

Категорія: ATM.

1.1.6. 24.06.2026 о 16:17 при виконанні рейсу SEU6243 за маршрутом Клуж-Напока (Румунія) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», під час приземлення на аеродромі призначення на ЗПС 04Л сталася жорстка посадка (грубе приземлення) із максимальним вертикальним перевантаженням 2,2 g. Під час післяпольотного огляду технічна перевірка не виявила жодних відхилень у технічному стані літака, і його було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: ARC.

2. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

2.1. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

2.1.1. 06.04.2026 о 17:18 (за Київським часом) радіолокаційними засобами ПС ЗСУ було виявлено повітряну ціль над територією Республіки Словаччини на відстані 2 км від державного кордону України, яка здійснювала політ у напрямку державного кордону України на висоті 2557 м зі швидкістю 29,6 м/с. О 17:20 повітряна ціль здійснила перетин державного кордону України в районі села Новоселиця Закарпатської області. О 17:27 радіолокаційна відмітка від повітряної цілі була втрачена в районі села Дубриничі Закарпатської області на висоті 3030 м на відстані 9 км від державного кордону України.



До Органів управління ПС ЗСУ та об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України (далі – ОЦВС), що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України, інформація про виконання даного польоту не надходила. Користувач повітряного простору – невідомий. У Держприкордонслужбі інформації щодо виконання польоту не було. Згідно з NOTAM Ц0097/25, у зв'язку з військовим вторгненням російської федерації, використання повітряного простору України заборонено для всіх повітряних суден, крім державних повітряних суден України або за дозволом Генерального штабу ЗС України. Таким чином користувачем повітряного простору були порушені вимоги пунктів 8, 9 та 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 Мін'юсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Під час проведення розслідування було встановлено, що неідентифікований об'єкт виконував політ з курсом 110-120 градусів на висотах від 2557 до 3030 м зі

швидкістю від 80 до 106 км/год, що співпадає з напрямком та швидкістю вітру в цьому районі, відповідно до зонального прогнозу GAMET, складеного для Львівського району польотної інформації та фактичною погодою за даними метеостанції Великий Березний Ужгородського району Закарпатської області, які є найближчими пунктами спостережень до району польоту неідентифікованим повітряним судном. З огляду на це група з розслідування припускає, що неідентифікованим ПС могла бути повітряна куля, на кшталт метеозонда, кулі-пілота, аеростата або аналогічного.

За повідомленням Комісії з розслідування випадків на транспорті Словацької Республіки, що було надане на запит НБРТ, вона не володіє даними з радара щодо цього польоту, а також будь-яка інша інформація у неї – відсутня.

Згідно висновком комісії з розслідування причиною несанкціонованого перетину Державного кордону та польоту в забороненій зоні неідентифікованого об'єкта міг стати неконтрольований політ об'єкту типу куля-пілот, випущеною з метою гідрометеорологічної діяльності чи розважальною метою.

Категорія: OTHR.

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)) 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	ППВПТУ – 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	