



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

08/2026

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.

Вересень 2026

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у серпні 2026 року

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

Серпень 2026	Кількість подій				Кількість постраждалих	
	К	А	СІ	I	Загинуло	Травмовано
Комерційні перевезення						
Літаки	-	-	-	2	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	2	-	-
Авіаційні роботи та навчально-тренувальні польоти						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	-	-	-
Авіація загального призначення						
Літаки	-	-	-	1	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	1	-	-
Не внесені до державного реєстру цивільних ПС						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	-	-	-
Іноземні ПС						
Літаки	-	-	-	-	-	-
Вертольоти	-	-	-	-	-	-
Інші	-	-	-	-	-	-
Всього	-	-	-	-	-	-
Всі події разом				3		
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	29	-	1	1	27	-	-	-	3
2	Авіаційні роботи та тренувальні польоти		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ПС авіації загального призначення	Внесені до державного реєстру	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Не внесені до державного реєстру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Події з ПС іноземної реєстрації		1	1	1	-	1	2	-	-	1	1	1	1
5	Надзвичайні події		1				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 вересня.² Події, які розслідувало НБРТ.**1. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС ПРИ ВИКОНАННІ КОМЕРЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****1.1. ІНЦИДЕНТИ**

1.1.1. 08.08.2026 о 01:39 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу MGH936 за маршрутом Таллінн (Естонія) – Анталія (Туреччина) на літаку B777 UR-AZR, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», після посадки, під час виконання післяпольотного огляду було виявлено сліди зіткнення з птахом у вигляді червоної плями на правій поверхні носового обтікача антени РЛС, ймовірно залишки птиці. За результатами огляду пошкоджень конструкції, зокрема вм'ятин, подряпин, тріщин або деформацій, а літак був допущений до подальшої експлуатації.

Категорія: BIRD.

1.1.2. 22.08.2026 о 12:31 при виконанні рейсу UNT3623 за маршрутом Будапешт (Угорщина) – Хургада (Єгипет) на літаку B737 UR-SLG, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», під час розбігу на зліт із ЗПС 31Л, на швидкості 33 вузли, спрацювала система прогнозування зсуву вітру (Predictive Windshear System, PWS) з попередженням «попередувати зсуву вітру» (Windshear Ahead). КПС перервав зліт та звільнив ЗПС відповідно до встановлених процедур. Після зарулювання на стоянку та

огляду літака пошкоджень або відхилень у роботі систем виявлено не було, а літак був допущений до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

2. ПОДІЇ, ЩО СТАЛИСЯ З ПС АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

2.1. ІНЦИДЕНТИ

2.1.1. 19.08.2026 об 11:33 при виконанні приватного польоту за маршрутом Львів – Кошице (Словаччина) на літаку Аеропракт А-22LS UR-PARM, власник та експлуатант приватна особа, літак потрапив в зону сильної турбулентності, внаслідок чого сталася втрата радіозв'язку з органами ОНР. Пілот прийняв рішення про виконання посадки на запасному аеродромі Ужгород. Посадку виконано благополучно. Під час післяпольотного огляду була здійснена перевірка контактів радіостанцій та відновлено їх роботу, після чого о 13:40 було виконано повторний зліт. Подальший політ за маршрутом було виконано без зауважень.



Категорія: АТМ.

3. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

3.1. 15.08.2026 о 04:26 під час виконання технічного обслуговування на аеродромі Султан-Абдул-Азіз-Шах (Малайзія) на вертольоті Ка-32С UR-CIT, авіакомпанії «РС АВІА», під час випробування силової установки, зокрема переведення правого двигуна на “злітний” режим екіпаж відчув коливання фюзеляжу із збільшуючою амплітудою. КПС зменшив режим роботи силової установки з подальшим вимкненням двигунів, але коливання фюзеляжу не зменшились, а продовжували зростати. Внаслідок цього екіпаж втратив можливість виконувати будь-які дії органами керування вертольоту, а в районі правого двигуна виникла пожежа. КПС привів у дію систему пожежогасіння та вимкнув акумуляторні



батареї, разом з цим члени персоналу з технічного обслуговування екіпажу здійснили спробу гасіння вертольоту за допомогою бортового вогнегасника ОУ-2, що не призвело до бажаного результату. Екіпаж почав негайну аварійну евакуацію у безпечну зону, а приблизно через 2-3 хвилини пожежа почала інтенсивно поширюватися з правої частини вертольоту. Ще через декілька хвилин на місце прибули пожежно-рятувальні підрозділи аеропорту та розпочали гасіння пожежі. Внаслідок пожежі вертоліт зазнав значних пошкоджень та був знищений вогнем.

Згідно положень пункту 5.1 Додатку 13 до Чиказької Конвенції ІКАО, Уповноважений орган з розслідування авіаційних подій (ААІВ) Малайзії, у повному обсязі делегувала розслідування інциденту НБРТ, як державі реєстрації та експлуатанта повітряного судна.

Категорія: F-NI.

4. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

4.1 КАТАСТРОФИ

4.1.1. 26.12.2024 о 09:39 (вдень) було заплановано виконання розважального польоту з клубного аеродрому «Ель-Джазіра» (ОАЕ) на літаку Аеропракт А-22 LS А6-RMS, власник та експлуатант авіаційний клуб «Джазіра» (ОАЕ). Після зльоту о 09:46 із ЗПС 28 планувалось виконання 20 хвилинного польоту у напрямку острова Марджан, далі політ на північ уздовж берегової лінії з подальшим



розворотом та поверненням до аеродрому «Ель-Джазіра». На борту літака перебували 2 особи, пілот який займав ліве крісло, та пасажир - у правому кріслі.

О 10:05 літак з правим креном, що підтверджується записами систем відеоспостереження з району бухти «Cove Rotana» та показаннями свідків, зіткнувся із водною поверхнею, внаслідок чого його було повністю зруйновано, а 2 особи, що перебували на борту – загинули.

О 10:10 диспетчерський пункт «Ель-Джазіра-Руління» здійснив декілька спроб встановити радіозв'язок з А6-RMS, проте відповіді не отримав, внаслідок чого про втрату зв'язку було поінформовано менеджера з виконання польотів (Operations Manager) та інспектора з безпеки польотів (Safety Officer) авіаційного клуб «Джазіра».

Під час проведення розслідування Сектор з розслідування авіаційних подій ОАЕ (AAIS) розглянув декілька гіпотез кінцевого зниження повітряного судна зокрема: штопор, спіральне піке та вплив людського фактору (пілота і пасажирів). Проте через відсутність реєстрації польотних даних після 10:05 та обмежену якість відеоматеріалів

остаточну причину встановити не вдалося. Разом з цим розслідування вважає, що найбільш імовірною причиною авіаційної події стала втрата керованості в польоті, ймовірно, зі входженням у круту спіраль на малій висоті, що призвело до високоенергетичного зіткнення з поверхнею моря.

Супутніми факторами стали:

- Маневрування повітряного судна на малій висоті, що суттєво зменшило час, наявний для виведення з будь-якого складного просторового положення.
- Послідовність маневрів, що включала крутий розворот із подальшим швидким реверсом крену, потребувала одночасного керування кількома органами управління, що підвищувало робоче навантаження на пілота.
- Втрата висоти під час виведення ПС з крену, додатково зменшила наявний запас висоти, обмеживши час і дистанцію, доступні пілоту для відновлення керованого польоту.

AAIS надав 4 рекомендації з безпеки до авіаційного клубу «Ель-Джазіра» та 1 до Головного управління цивільної авіації ОАЕ.

Категорія: LOC-I.



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

4.2. АВАРІЇ

4.2.1. 25.08.2024 о 06:00 при виконанні приватного польоту, відповідно до правил візуальних польотів (VFR) у повітряному просторі класу G, за маршрутом Талти – Воля-Коритницька (Польща) на вертольоті Аерокopter AK1-3 SP-HLLI (держав розробника – Україна), власник та експлуатант приватна особа, пілот прийняв рішення виконати посадку на власну земельну ділянку неподалік свого будинку. Під час зниження із висоти 500 метрів та при



швидкості від 100 до 120 км/год пілот зняв фіксатор важелю загального кроку несучого гвинта (НГ), внаслідок чого важіль раптово самовільно перемістився вниз, що спричинило зменшення загального кроку НГ, а вертоліт перейшов у некероване зниження та почав розвертатися ліворуч. Пілот збільшив загальний крок НГ та натиснув праву педаль до упору, що призвело до зменшення частоти обертів НГ та припинило лівостороннє обертання. Разом з цим зниження вертольоту продовжилось, а вертоліт почав обертатися праворуч. В подальшому вертоліт зіткнувся із землею лівою лижнею шасі, відскочив від землі та передньою частиною фюзеляжу

зіткнувся з опорою ЛЕП без пошкоджень самої ЛЕП. Зіткнення з опорою ЛЕП призвело до випадіння акумуляторної батареї із вертольоту та вимкнення електричної системи та двигуна. Внаслідок аварії пілот отримав легкі тілесні ушкодження та самостійно покинув ПС. Вертолiт зазнав значних пошкоджень.

Відповідно до пункту 5.18 Додатку 13 до Чиказької конвенції, НБРТ призначило уповноваженого представника для участі у розслідуванні.

За результатами розслідування Державна комісія з розслідування авіаційних подій (PKBWL) Польщі зробила наступні висновки:

- Пілот мав чинне свідоцтво надлегкого вертольоту UHP(L).
- Пілот мав чинне медичне свідоцтво.
- Вертолiт був внесений до реєстру повітряних суден та мав чинний сертифікат перевірки льотної придатності.
- Метеорологічні умови не вплинули на перебіг події.

Згідно з матеріалами з розслідування причиною аварії стало надмірне послаблення фрикційного фіксатора важеля загального кроку НГ, що спричинило некероване зменшення загального кроку НГ та втрату керування ПС.

За результатами розслідування PKBWL не надавала рекомендацій з безпеки.

Категорія: LOC-I.



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

5. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

5.1. Керівникам експлуатантів ПС, організацій з ТО, аеродромів (аеропортів), підприємств (органів) ОНР, авіаційних навчальних закладів, розробникам та виробникам авіаційної техніки, пілотам та власникам ПС АЗП Інформаційний бюлетень взяти до відома.

5.2. 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	