



НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

09/2026

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.

Жовтень 2026

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у вересні 2026 року

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

Вересень 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	1				-	-
Інші	-				-	-
Всього	1				-	-
Порушення порядку використання повітряного простору України*						
Літаки	-				-	-
Вертольоти	-				-	-
Інші	-				-	-
Всього	-				-	-

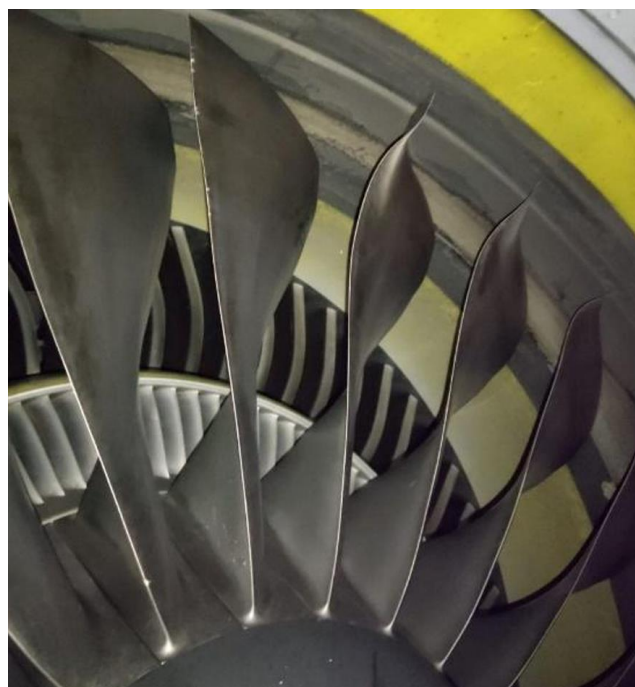
*Кількість подій які розслідувало НБРТ.

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	33	-	1	1	34	-	-	-	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	3	-	-	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		1				2							

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

1.1.1. 01.09.2026 о 20:21 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу NUA523 за маршрутом Асаба-Лагос (Нігерія) на літаку E190 UR-RWG, авіакомпанії «Роза Вітрів», після зльоту із ЗПС 11 на висоті приблизно 298 футів та швидкості 165 вузлів, сталося зіткнення з птахом у зоні правого двигуна, після чого спрацювала сигналізація про низький тиск та вібрацію «LOW PRESSURE SPEED VIBRATION», інші параметри двигуна залишалися в межах норми. Екіпаж виконав контрольну процедуру щодо високої вібрації двигуна без супровідної індикації «Non-Annunciated Engine High Vibration Checklist», після чого КПС

Інформаційний Бюлетень
Вересень 2026

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

прийняв рішення про продовження польоту з правим двигуном у режимі малого газу «IDLE power». Подальший політ за маршрутом та посадка на аеродромі Лагос були виконані благополучно. Після зарулювання на стоянку, під час післяпольотного огляду були виявлені сліди зіткнення з птахом та пошкодження трьох лопаток (№ 20, 21, 22) вентилятора правого двигуна. З метою усунення недоліку пошкоджені лопатки були замінені, в тому числі були виконані роботи з балансування ротора вентилятора правого двигуна ПС згідно LMM Fan trim balance, а також здійснені наземні випробування правого двигуна на усіх режимах роботи включно із зльотним режимом. 09.09.2026 після завершення виконання робіт з ТО літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: BIRD.

1.1.2. 05.09.2026 о 16:21 при виконанні рейсу NPG5531 за маршрутом Танжер (Марокко) – Франкфурт (Німеччина) на літаку B-738 UR-NPA, авіакомпанії «Супернова Ейрлайнз», під час заходу на посадку на ЗПС 21 аеродрому Франкфурт-Ган спрацювала система попередження про зближення із землею «GPWS» у режимі попередження – увага глісада «caution “G/S”». Спрацювання попереджувальної системи GPWS “G/S” відбулося під час виконання контрольованого маневру ухилення зіткнення зі зграєю птахів, що перетинали торець ЗПС 21. Посадку було виконано благополучно. Після зарулювання на стоянку, під час післяпольотного огляду пошкоджень ПС виявлено не було.

Категорія: AMAN.

1.1.3. 10.09.2026 о 07:24 при виконанні рейсу NUA560 за маршрутом Лагос-Бенін (Нігерія) на літаку E190 UR-RWG, авіакомпанії «Роза Вітрів», під час розбігу на зліт із ЗПС 18Л, на швидкості 64,3 вузла, рівень вібрації каскаду N1 правого двигуна досяг значення 4.0 та почав перевищувати встановлений експлуатаційний ліміт, внаслідок чого КПС перервав зліт та зарулив на місце стоянки. Під час огляду літака інженерним складом авіакомпанії було встановлено необхідність виконання додаткових робіт із балансування ротора вентилятора правого двигуна. 01.09.2026 при виконанні рейсу NUA523 за маршрутом Асаба-Лагос (Нігерія) на цьому ж літаку сталося потрапляння птаха у правий двигун внаслідок чого були пошкоджені лопатки вентилятора правого двигуна. Тоді, з метою усунення наслідків зіткнення з птахом, інженерно-технічним персоналом авіакомпанії були замінені три лопатки (№ 20, 21, 22) вентилятора правого двигуна та виконані роботи з балансування ротора вентилятора правого двигуна. Під час повторного технічного обслуговування викликаного виникненням надмірної вібрації каскаду N1 правого двигуна, було прийняте рішення про необхідність заміни ще двох лопаток (№13, 23) та виконання балансування ротора вентилятора правого двигуна ПС. Після заміни лопаток були здійснені наземні випробування правого двигуна на усіх режимах роботи включно із зльотним режимом. Після завершення виконання робіт з ТО літак було допущено до подальшої експлуатації.

За результатами внутрішнього розслідування, авіакомпанія надала рекомендацію директорату інженерно-технічного забезпечення підвищити контроль за виконанням процедур балансування ротора двигуна та, для розрахунку балансування ротора двигуна використовувати спеціалізоване програмне забезпечення.

Категорія: SCF-PP.

1.1.4. 23.09.2026 о 15:30 при виконанні рейсу MSI 6538 за маршрутом Буфарік (Алжир) – Херес (Іспанія) на літаку Ан-12БК UR-11316, авіакомпанії АТ «Мотор Січ», під час заходу на посадку на ЗПС 20, при випуску шасі не спрацювала сигналізація випущеного положення правої основної опори шасі (ПОШ). КПС прийняв рішення про відхід на друге коло та прибрав шасі. Під час виконання повторного заходу на посадку після випуску шасі сигналізація не спрацювала знову. Після того як екіпаж візуально переконався, що ПОШ стала на замок випущеного положення та стулки закриті, було виконано благополучну посадку на аеродромі Херес. Після зарулювання на стоянку, під час післяпольотного огляду інженерно-технічним персоналом авіакомпанії було здійснено огляд літака, під час якого було виявлено нестабільний контакт дроту СШ 55 з ніжкою №17 ШР-а РК стулки шасі, що було причиною відсутності сигналізації випущеного положення ПОШ. З метою усунення несправності було виконано ТО по формі ВС+ОС+А2 під час якого з'єднання дроту СШ 55 було відновлено. Після підтвердження працездатності систем, літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

2. ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ

2.1. 02.09.2026 о 20:00 після завершення виконання польотів на вертольоті Мі-8 МТВ-1 UR-УНА, авіакомпанії «Українські вертольоти», під час стоянки вертольоту на землі біля табору місії ООН MINURSO (оперативна точка Авсард –



Західна Сахара) спостерігались небезпечні метеорологічні явища – сильний вітер (більше 25 м/с) з поривами значної швидкості (більше 30 м/с). Внаслідок впливу несприятливих метеорологічних умов відбулось пошкодження лопаті несучого гвинта та антени ILS. Після огляду вертольоту було встановлено, що характер пошкодження унеможливило подальшу експлуатацію повітряного судна (лопаті НГ). Інформації про те чи був вертоліт належним чином закріплений, чи застосовувалися засоби фіксації лопатей несучого гвинта, чи отримав екіпаж своєчасне метеорологічне попередження експлуатант не надав.

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.

3.3. Авіакомпанії «Супернова Ейрлайнз» провести аналіз обставин спрацювання попередження GPWS «G/S» під час заходження на посадку, зокрема оцінити дотримання установлених критеріїв стабілізованого заходження на посадку та процедур реагування на попередження GPWS. За результатами аналізу переглянути, за необхідності, процедури та програми підготовки льотних екіпажів щодо виконання маневрів ухилення від зіткнення з птахами на завершальному етапі заходження на посадку, приділивши особливу увагу збереженню безпечної траєкторії польоту та контролю вертикального профілю.

3.4. Авіакомпанії «Українські вертольоти» провести оцінку процедур забезпечення безпечної стоянки вертольотів Мі-8 в умовах сильного та поривчастого вітру на віддалених оперативних майданчиках, зокрема щодо фіксації лопатей несучого гвинта, закріплення повітряного судна, своєчасного отримання та аналізу метеорологічної інформації, дій персоналу авіакомпанії під час прогнозування небезпечних метеорологічних явищ. За результатами оцінки, прийняти рішення про необхідність доповнення відповідних процедур льотного та наземного персоналу.

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	