НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ

10/2026

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.

Листопад 2026

Стан безпеки польотів цивільних ПС України у жовтні 2026 року

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

Жовтень 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	-				-	-
Вертольоти	-				-	-
Інші	**1**				-	-
Всього	**1**				-	-

*Кількість подій які розслідувало НБРТ.

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

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	37	-	1	2	40	-	-	-	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	1
5	Надзвичайні події		2				1				-	-	-	-
6	Кількість постраждалих		1 Загинуло	1 Травмовано			1 Загинуло	4 Травмовано			1 Загинуло	1 Травмовано	1 Загинуло	4 Травмовано
7	[2] Порушення порядку використання повітряного простору України		3				-							
8	Пошкодження ПС на землі		1				2							

[1] Станом на 1 листопада.
[2] Події, які розслідувало НБРТ.

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

1.1. ІНЦИДЕНТИ

1.1.1. 07.10.2026 о 20:50 (тут та далі час UTC, якщо не вказано інше) при виконанні рейсу NUA503 за маршрутом Енугу-Лагос (Нігерія) на літаку E190 UR-EMA, авіакомпанії «Роза Вітрів», сталося зіткнення з птахом в правий двигун літака. Після посадки та зарулювання на стоянку, під час післяпольотного огляду інженерно-технічним персоналом авіакомпанії було виявлено пошкодження платформи лопаті статора вентилятора, що перевищувало допустимі межі відповідно до керівництва з ТО двигуна. З метою усунення несправності 09.10.2026 було виконано заміну пошкодженої статорної лопаті, після чого літак було допущено до подальшої експлуатації без обмежень.

Категорія: BIRD.

1.1.2. 10.10.2026 о 14:04 при виконанні рейсу MGH612 за маршрутом Дюссельдорф (Німеччина) – Анталія (Туреччина) на літаку B773 UR-AZR, авіакомпанії «Скайлайн Експрес», сталося зіткнення з птахом в районі закрилка лівого напівкрила. Після виконання посадки та зарулювання на стоянку, під час післяпольотного огляду на нижній частині закрилка було виявлено невелику червону

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

пляму (рештки птаха). Під час додаткового огляду літака, персоналом контрактної організації з ТО був виконаний огляд нижньої частини закрилка на лівому крилі та повітряного судна відповідно до AMM Bird Strike Inspection. За результатами огляду пошкоджень конструкції, зокрема вм'ятин, подряпин, тріщин та/або деформацій, не виявлено, а літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: BIRD.

1.1.3. 14.10.2026 о 19:55 при виконанні рейсу SEU436 за маршрутом Пальма-де-Майорка (Іспанія) – Кишинів (Молдова) на літаку B738 UR-SQO, авіакомпанії «СкайАп», під час польоту з випущеними закрилками короткочасно працювала сигналізація «STAB OUT OF TRIM». Крім того екіпажем було виявлено непрацездатність системи електричного керування перестановкою стабілізатора в напрямку на кабрування «NOSE UP». Після виконання благополучної посадки, під час післяпольотного огляду було виявлено сильне корозійне пошкодження проводу в роз'ємі D14362 з від'єднанням одного контакту від проводу у лінії від перемикача S245 (положення закрилків «прибрано»), розташованого на блоці керування закрилками (Flap Control Unit) у ніші правої основної стійки шасі. 16.10.2026 Після заміни роз'єму D14362 та перевірки працездатності систем, літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

1.1.4. 19.10.2026 о 06:40 при виконанні рейсу за маршрутом Паланга (Литва) – Шарм-еш-Шейх (Єгипет) на літаку B738 UR-SQG, авіакомпанії «СкайАп», після виконання благополучної посадки та зарулювання на стоянку, під час виконання робіт з ТО було виявлено витік гідравлічної рідини в ніші лівої основної стійки шасі, у вузлі переднього човникового клапана гальмівної системи. В подальшому було виявлено мікротріщину в корпусі клапана та встановлено, що інтенсивність витоку значно зростає під час подачі тиску в гідравлічну систему гальм. З метою усунення несправності клапан гальмівної системи було замінено, а літак допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SCF-NP.

2. ПОРУШЕННЯ ПОРЯДКУ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

2.1. 26.10.2026 о 13:15 (за Київським часом) від підрозділу Держприкордонслужби України надійшла інформація про візуальне спостереження польоту дельтаплану на висоті близько 200 м, в районі села Вартиківці Чернівецької області, з подальшим перетином державного кордону України в сторону Республіки Молдова. В подальшому дельтаплан здійснив посадку в районі села Ларго (Республіка Молдова), після чого прикордонною поліцією Республіки Молдова було затримано громадянина України.

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

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

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 Мінюсті 14.09.2018 за № 1056/32508.

Розслідування ППВППУ проводить НБРТ.

3. НАДЗВИЧАЙНІ ПОДІЇ

3.1. 13.10.2026 об 11:18 під час стоянки літака Ан-26-100 UR-UZJ, авіакомпанії «Константа», на аеродромі Порт-о-Пренс (Гаїті), екіпаж, що перебував у місці відпочинку отримав повідомлення від Центру повітряних операцій місії ООН UNSOH (MAOC) про пошкодження обшивки фюзеляжу літака у вигляді вм'ятини та пошкодження лакофарбового покриття. Після прибуття екіпажу на місце стоянки та огляду літака пошкодження були підтверджені. Згодом від місії ООН UNSOH (MAOC) було отримано звіт (Hazard Report), про те, що на пероні, у радіусі 15 метрів від літака було виявлено три кулі. Після усунення несправності літак було допущено до подальшої експлуатації.

Категорія: SEC.

4. ПОДІЇ РОЗСЛІДУВАННЯ ЯКИХ ЗАВЕРШЕНО

4.1. СЕРЙОЗНІ ІНЦИДЕНТИ



4.1.1. 05.09.2025 об 11:14 при виконанні технічного перельоту за маршрутом ЗПМ «Ягеллон» (Україна) – Львів (Україна) – Кошице (Словаччина) на літаку Су-31 N131GT (США), власник та експлуатант приватна особа (громадянин України), пілот (громадянин Австралії) повідомив диспетчера ОПР Львів про вібрацію та втрату потужності двигуна та про своє рішення слідувати на ЗПМ «Ягеллон». В подальшому польоті пілот здійснив перевірку роботи лівого та правого магнето, перевірку роботи свічок запалювання та перевірку роботи паливних баків, проте усунути вібрацію двигуна на режимі, що забезпечував горизонтальний політ не вдалося. Внаслідок чого пілот прийняв рішення про виконання посадки на підібраний з повітря майданчик.

Об 11:35 КПС здійснив посадку на сільськогосподарське поле біля села Волоща Дрогобицького району Львівської області. Після безпечного приземлення він вимкнув двигун і самостійно залишив повітряне судно. Літак пошкоджень не отримав, пожежі не було. Через 20 хвилин після посадки до місця приземлення прибули представники Національної поліції України, Державної прикордонної служби України, Державної

служби України з надзвичайних ситуацій, місцева бригада швидкої медичної допомоги та пожежний розрахунок. Приблизно, через дві години на місце події прибули представники інженерно-авіаційної служби з ЗПМ «Ягеллон». 07.09.2025 представниками інженерно-авіаційної служби з літака було знято крило та доставлено на зберігання до ЗПМ «Ягеллон».

Під час проведення розслідування групі з розслідування не було надано можливості провести повноцінний огляд і дослідження двигуна, його агрегатів та елементів системи запалювання. У зв'язку з цим достовірно встановити безпосередню причину порушення роботи двигуна не виявилося можливим. Разом з цим, за наявною інформацією, причиною вимушеної посадки літака стали вібрація та втрата потужності двигуна.

Фактор: людський (ТО).

Категорія: SCF-PP.

З більш детальною інформацією, щодо детальних обставин, причин та рекомендацій за результатами розслідування серйозного інциденту можна ознайомитись, завантаживши остаточний звіт .

5. ПРОПОЗИЦІЇ НБРТ:

5.1. 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.

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

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

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
АЗП – авіація загального призначення
АП – авіаційна подія
АР – авіаційні роботи
БП – безпека польотів
БППС – безпілотне повітряне судно
ВКН – виробничо-конструктивний недолік
г.т. – географічна точка
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик
ЗПС – злітно-посадкова смуга
І – інцидент
НБРТ – Національне бюро розслідувань на транспорті
ПС – повітряне судно
КПС – командир повітряного судна
ОПР – обслуговування повітряного руху
ППС – пошкодження повітряного судна
ППВППУ – Порушення порядку використання повітряного простору України
РДЦ – районний диспетчерський центр
СЗП – служби забезпечення польотів
СІ – серйозний інцидент
FL – ешелон польоту
ОМ – керівництво з експлуатації
UTC – всесвітній координований час

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