



Національне бюро розслідувань на транспорті

ПОПЕРЕДНІЙ ЗВІТ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗСЛІДУВАННЯ СЕРЬОЗНОГО ІНЦИДЕНТУ

м. Київ, пр. Берестейський, 14, www.nbaai.gov.ua, т. +38 (044) 351 43 38, e-mail: info@nbaai.gov.ua

Місце події:	Аеропорт Монреаль (Канада) CYUL	Номер справи/розслідування:	19/2026
Дата і час:	28.06.2026 16:35 UTC	Реєстраційний номер ПС:	UR-CQE
Тип ПС:	Ан-26Б	Загиблі:	немає
		Тілесні ушкодження:	відсутні
Тип польоту:	комерційний (чартерний рейс)		

Вступ

У цьому звіті представлена інформація, що отримана НБРТ на початковому етапі розслідування серйозного інциденту. Метою звіту є інформування галузі та громадськості про хід розслідування. Попередній звіт не містить аналізу та висновків про причини події, які будуть детально описані в остаточному звіті.

Відповідно до частини третьої статті 119 Повітряного кодексу України, за результатами розслідування НБРТ не приймає рішення про вину чи відповідальність юридичних та фізичних осіб. Єдиною метою цього розслідування є запобігання авіаційних подій та інцидентів в майбутньому.

Згідно з частиною п'ятою статті 119 Повітряного кодексу України, цей звіт не може бути використаний адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, страховиками для встановлення вини або відповідальності.

НБРТ проводить розслідування серйозного інциденту відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022р. № 610.

Обставини події

У неділю, 28.06.2026, літак Ан-26Б, UR-CQE, ТОВ «Вулкан Ейр» (Україна) виконував рейс VKA-931 за маршрутом CYYR (Гус-Бей, Канада) – CYUL (Монреаль, Канада). При посадці в аеропорту Монреаль під час пробігу сталося пошкодження пневматиків правої та лівої основної опори шасі. Керування літаком не було втрачено. Екіпаж самостійно звільнив злітно-посадкову смугу. Постраждалих немає.



Згідно з листом Ради з безпеки на транспорті Канади від 01.06.2026 та відповідно до пункту 5.1 Додатку 13 До Конвенції про міжнародну цивільну авіацію розслідування цього інциденту було делеговано НБРТ у повному обсязі, за взаємною домовленістю і згодою.

Тілесні ушкодження, пошкодження повітряного судна, інші пошкодження

Загиблі:	немає	Пошкодження ПС:	відсутні
Тілесні ушкодження екіпажу:	відсутні	Пожежа ПС:	пошкоджено пневматики правої та лівої основної опори шасі
Тілесні ушкодження осіб на землі:	відсутні	Інформація щодо вибуху ПС:	не було
Інші пошкодження:	відсутні		

Відомості про особовий склад, інформація про ПС та Власника/Експлуатанта

Виробник ПС:	КиДАЗ	Реєстраційний №:	UR-CQE
		Заводський №:	140-04
Модель/Серія:	Ан-26Б	Категорія ПС:	транспортний
Експлуатант:	ТОВ «Вулкан Ейр»	Власник:	EURUS AIR-FZCO

Дані про екіпаж

Посада:	КПС	Стать:	чол.
Свідоцтво пілота:	UA.FCL.xxxxxx видане 22.10.2020 Державіаслужбою України		
Вік:	40 років	Загальний наліт:	4739 год
Наліт на даному типі ПС:	1193 год, в якості КПС 550 год	Медичний сертифікат першого класу:	дійсний до 13.09.2026

Посада:	2 пілот	Стать:	чол.
Свідоцтво пілота:	UA.FCL.xxxxxxx видане 19.11.2020 Державіаслужбою України		
Вік:	30 років	Загальний наліт:	1565 год
Наліт на даному типі ПС:	1381 год	Медичний сертифікат першого класу:	дійсний до 09.05.2027

Посада:	БІ	Стать:	чол.
Свідоцтво бортінженера:	FE #xxxxxxx видане 27.04.2007 Державіаслужбою України		
Вік:	66 років	Загальний наліт:	16841 год
Наліт на даному типі ПС:	16841 год	Медичний сертифікат першого класу:	дійсний до 07.11.2026

Метеорологічна інформація та план польоту

Час доби:	день	Місце запланованої посадки:	Аеропорт Монреаль, Канада
Місце вильоту:	Аеропорт Гус-Бей, Канада	Місце події:	Аеропорт Монреаль, Канада

Гарні погодні умови. Вітер 270°, 4-5 вузлів, зустрічний, боковий. Видимість більше 10 км.

Характеристики ЗПС: розміри ЗПС – 3015х60м, один поріг зміщений на 80 м, на посадкову дистанцію не впливає. LDA (наявна дистанція посадки) – 2970 м. Необхідна дистанція посадки – 900 – 1000м. Стан ЗПС – суха, Кзч. = 0,6/0,6/0,6. Посадкова маса 17,1 тони.

Бортові реєстратори

На літаку Ан-26Б UR-CQE встановлено захищені реєстратор польотної інформації (FDR) БУР-4-1 з БР-4Т та реєстратор мовної інформації (CVR) OPT. Інформація з бортових реєстраторів була зчитана технічним персоналом експлуатанта. Авіакомпанія передала уповноваженому з розслідування файл польоту параметричної інформації (FDR) та файл мовної інформації (CVR). Інформація на файлах в хорошому стані, якість запису добра.

FDR з твердотільним накопичувачем має об'єм пам'яті 25 год. 00 хв.

Кількість аналогових параметрів, що реєструються - 12:

- | | |
|--------|----------------------------|
| 1-IKM1 | Тиск ІКМ лівого двигуна |
| 2-EL | Елерон правий |
| 3-RN | Кермо наряду |
| 4-RH | Кермо висоти |
| 5-IKM2 | Тиск ІКМ правого двигуна |
| 6-KR | Кут крену |
| 7-KK | Кут курсу |
| 8-V | Швидкість приладова |
| 9-H | Висота барометрична |
| 10-RA | РУД лівого двигуна |
| 11-NY | Перевантаження вертикальне |
| 12-RB | РУД правого двигуна |

У польоті, що розслідується, аналоговий параметр «Радіовисота» - не реєструвався.

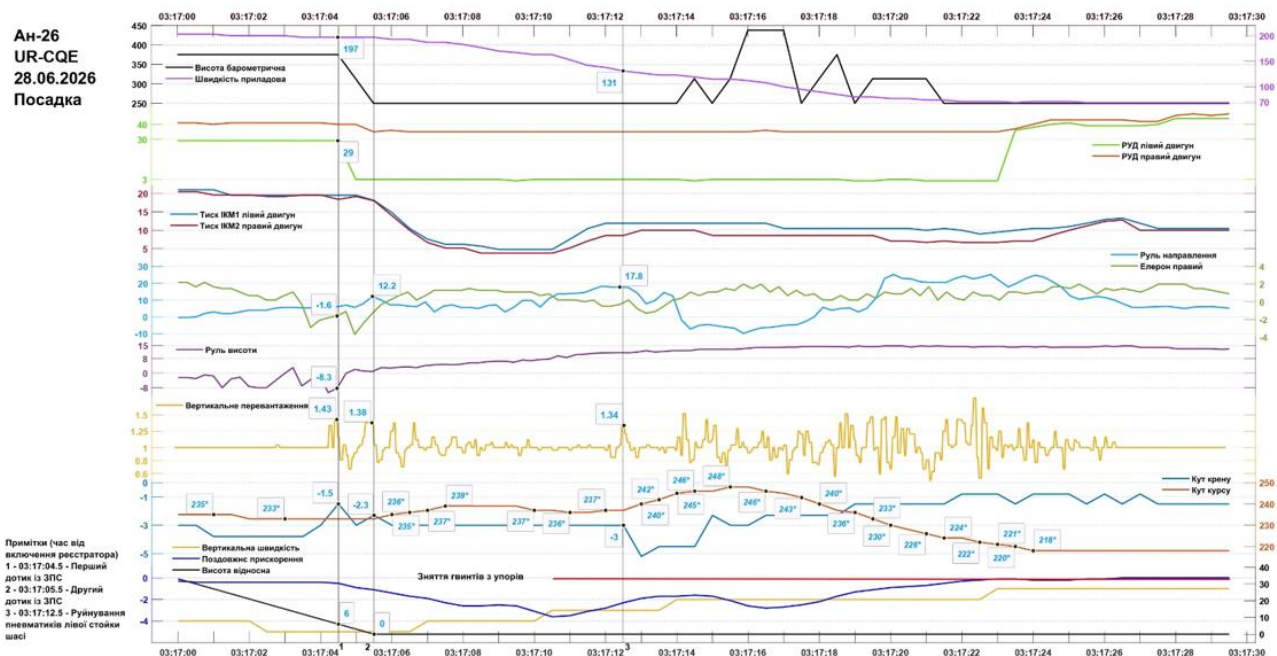


Рис – Графік параметричних даних під час серйозного інциденту

Сторінка 5 з 8

Цей звіт містить попередню інформацію, яка може містити окремі неточності, а також буде ще змінюватись. Будь-які помилки та/або неточності допущені в цьому звіті будуть виправлені під час формування остаточного звіту.

Кількість бінарних сигналів, що реєструються – 12:

1- WSH	Випуск шасі
2- RGM	Небезпечна розгерметизація
3- SVU	Зняття гвинтів із упорів
4- WD12	Небезпечна вібрація двигунів
5- VFLD	Вмикання флюгер насосу двигунів
6- OTD2	Зворотна тяга двигуна 2
7- OTD1	Зворотна тяга двигуна 1
8- PJ	Пожежа на літаку
9- OBL	Зледеніння літака
10- OAP	Автопілот увімкнено
11- ZU	Закрилки на прибирання
12- ZW	Закрилки на випуск

CVR забезпечує:

- запис переговорів членів екіпажу повітряного судна, запису звукового середовища в кабіні, запису інформації від апаратури передачі даних, синхронно з записом коду часу;
- збереження записаної інформації, в тому числі в разі авіаційної події.

CVR має 4 канали запису:

- три канали - від гарнітур екіпажу через апаратуру внутрішнього зв'язку
- ПС;
- один канал - загальний мікрофон встановлений в кабіні екіпажу.

Обсяг інформації, що зберігається на CVR - не менше, ніж 16 годин.

Подальше розслідування

На даному етапі розслідування, НБРТ продовжує збір інформації, а також аналіз обставин серйозного інциденту.

Подальші роботи включатимуть наступні заходи:

- аналіз пояснювальних записок та протоколів опитування членів екіпажу;
- вивчення місця посадки літака;
- вивчення та оцінювання кваліфікації пілотів, їх досвіду та стану здоров'я, умов та норм відпочинку перед виконанням польоту тощо;
- розрахунок завантаження та центрівки ПС;
- вивчення та аналіз записів з документів про підтримання льотної придатності та технічного обслуговування ПС;
- аналіз льотної придатності повітряного судна, двигуна та повітряного гвинта;
- аналіз інформації, отриманої від авіакомпанії експлуатанта ПС та Державіаслужби України.

Якщо під час розслідування буде виявлено критичні проблеми з безпеки польотів, НБРТ негайно повідомить відповідальні органи та сторони з метою вжиття відповідних та своєчасних заходів з безпеки.

Скорочення, що можуть використовуватись по тексту

АП	авіаційна подія;
Державіаслужба	Державна авіаційна служба України;
ЗПС	злітно-посадкова смуга;
КЛЕ	керівництво з льотної експлуатації;
НБРТ	Національне бюро розслідувань на транспорті – уповноважений орган з питань розслідування України;
ПС	повітряне судно;
ТОВ	товариство з обмеженою відповідальністю;
CVR	реєстратор мовної інформації (від англ. Cockpit Voice Recoder);
FDR	реєстратор польотної інформації (від англ. Flight Data Recoder);
LDA	наявна дистанція посадки (від англ. Landing Distance Available);
UTC	всесвітній скоординований час (від англ. Universal Time Coordinated).