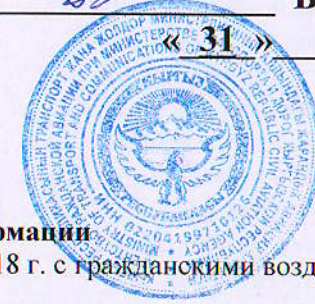


Утверждаю
Зам. директора Агентства ГА
при МТ и К КР
Б. Джунушалиев

« 31 » 12 2018г.

Информационный бюллетень

Состояние безопасности полетов гражданских воздушных судов

1. Текущее состояние безопасности полетов по оперативной информации

По оперативным данным, поступившим в Агентство ГА КР на 31.12.18г. в период с января по декабрь 2018 г. с гражданскими воздушными судами эксплуатантов воздушного транспорта КР произошло:

Авиационные инциденты

Данные по авиационным инцидентам и АП за 2018 г. в сравнении с аналогичным периодом 2017 г.

Рейсы	Год	Январь – Декабрь			
		Авиационные инциденты	АП	потери	
				Эк.	Пас.
регулярные	2018	12			
	2017	11			
нерегулярные	2018	-			
	2017	-			

1.2. Инциденты

№	Дата	№ рейса	Тип ВС	Рег. №	Авиакомпания	Маршрут	Событие	1. Заключение 2. Недостатки 3. Рекомендации
1	26.01	ZM197	B737 - 400	EX-37402	«Air Manas»	Бишкек-Ош	B737 - 400 EX-37402 «Air Manas». Сработал TCAS. Сближение с военным Ан – 26. Ан – 26 TCAS не оборудован. Приказ № 40/п от 26.01.18. (АИ)	1. В ходе расследования выявлено, что воздушные суда Ан-26 Воздушных сил обороны Кыргызской Республики не оборудованы системой TCAS, которая не взаимодействует с подобным оборудованием гражданских ВС. 3. Для обеспечения безопасности

								воздушных судов разных ведомств в воздушном пространстве КР в ходе совместных заседаний ГП «КАН» и Воздушных сил КР принято решение: - обеспечить двойное вертикальное эшелонирование между гражданскими ВС и ВС Сил Воздушной обороны; - установить отдельные маршруты полётов для гражданских воздушных судов и ВС Сил Воздушной обороны в воздушном пространстве КР.
2	11.02	AVJ966	Airbus A-320	EX-32007	«Avia Traffic Company»	ДМД-Ош	На разбеге ВС при вылете из а/п Дмд по маршруту «Мск – Ош» сработало табло «Unlock Revers» двигателя №2. Экипаж прекратил взлёт, зарулил на стоянку. Приказ АГА № 65/п от 12.02.18. Неисправность сигнализации. (АИ)	1. Причиной АИ послужило внутреннее разрушение гидроагрегата управления перекладкой створок реверса (Hydraulic Control Unit) двигателя №2. Дефект гидроагрегата управления перекладкой створок реверса (HCU) P/N TY1540-24E, S/N 1083 классифицируется как конструктивно-производственный недостаток. 3. (1) Довести настоящий отчёт до всего лётного состава авиакомпаний, эксплуатирующих самолёты типа Airbus. (2) Произвести разовый осмотр гидроагрегата управления перекладкой створок реверса (HCU), положения сигнализатора засорения фильтра и фильтра HCU на всех самолётах А-320 авиакомпании. (3) Внести изменение в Программу технического обслуживания Airbus-

								320 по осмотру гидроагрегата управления перекладкой створок реверса (HCU): «CHECK HYDRAULIK CONTROL UNIT FILTER POP-OUT INDICATOR POSITION» с периодичностью 12 месяцев или 1500 часов. Изменения внести с выходом новой ревизии MPD A-320.
3	01.03		AVRO RJ-85	EX-27005	«Tez Jet»		При наборе высоты при подходе к эшелону 240FL экипаж услышал гул двигателя и далее резкий хлопок. Определив отказ двигателя экипаж выполнил заход на посадку. Внутреннее разрушение двигателя. Приказ АГА № 109/п от 01.03.18. (СИ)	Двигатель отправлен на исследование в фирму изготовитель Honeywell Aerospace. <u>Расследование не закончено.</u>
4	30.03		B737 - 400	EX-37402	«Air Manas»	Бишкек-Ош	Столкновение с птицей. Нет отчёта	птица попала в левый двигатель). Во время набора высоты, горизонтального полета и снижения <u>параметры работы двигателя были в норме.</u> После посадки в аэропорту Ош и послеполетного осмотра были обнаружены деформации, (погнутости) лопаток контура вентилятора левого двигателя. Проведено расследование согласно документов производителя самолетов Боинг. Попадание птицы в левый двигатель. Выполнена замена поврежденной лопатки, согласно АММ72-31-02/401 REV 85 от 31.03.18. Произведена гонка вновь установленного двигателя на

								всех режимах. Замечаний нет. Согласно технического акта самолет введен в строй.
5	10.04		B737-400	EX-37402	«Air Manas»	Бишкек-Ош	Растрескивание внешнего слоя из-за усталости материала лобового стекла. Приказ генерального директора авиакомпании № 27/п от 11.04.18.(АИ)	Нет отчёта
6	15.05	AVJ701	B737-300	EX-37012	«Avia Traffic Company»	Раменское-Ош	При подъезде тягача с багажными тележками к ВС, с передней правой полусферы, был поврежден фюзеляж ВС в районе 1БГО (сквозная пробоина размером 33x10 см). Приказ начальника Центрального МТУ Росавиации № 435 от 16.05.2018. (АИ)	1. Повреждение фюзеляжа ВС Boeing 737-300 EX-37012 в районе 1 БГО, произошедшее при выполнении неземного обслуживания ВС после выполнения рейса AVJ701 по маршруту Ош-Жуковский, произошло вследствие контакта электрического тягача TOYOTA 2TE15 с ВС, из-за нарушения сотрудниками службы перронного обслуживания ООО «БАЛТИК ГРАУНД СЕРВИС РУ» требований «Инструкции по организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на перроне АО «РАМПОРТ АЭРО» и «Инструкции по работе с оборудованием для наземного обслуживания ВС» (PR-18-ZIA-08). 2. При выполнении разгрузки багажа с ВС Boeing -737-300 EX-37012 не использовался автотранспортёр согласно типовой схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС Boeing -737

								(приложение №1) «Инструкции по организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на перроне АО «РАМПОРТ АЭРО». 3. - Руководству ООО «БАЛТИК ГРАУНД СЕРВИС РУ», АО «РАМПОРТ АЭРО», АО «ЛИИ им. М.М. Громова» ознакомить персонал, непосредственно участвующий в лётной эксплуатации, техническом и наземном обслуживании ВС В-737, с материалами расследования повреждения ВС В-737-300 EX-37012, в части их касающейся. - Руководству ООО «БАЛТИК ГРАУНД СЕРВИС РУ», АО «РАМПОРТ АЭРО», АО «ЛИИ им. М.М. Громова» провести мероприятия по недопущению повреждений ВС на земле при их обслуживании и усилить контроль за их выполнением.
7	29.07	AVJ4283	A-320	EX-32005	«Avia Traffic Company»	Ош-Анталия	После взлета, во время уборки шасси, створка левой основной стойки не встала в убранное положение Приказ АГА № 372/п от 30.07.18. (АИ)	1. Причиной этого АИ послужила не установка в закрытое положение створки левой основной стойки шасси из-за отсутствия болта в верхнем узле крепления гидроцилиндра уборки створки. Предположительно, разрушение болта произошло из-за многократных знакопеременных нагрузок в процессе эксплуатации данного узла. Данный болт не является частью (деталью) с

								ограниченным сроком службы. Дефект является конструктивно-производственным. Техническое обслуживание (смазка) данного болта выполнялась по интервалам и в соответствии с утвержденной программой по ТО данного ВС, о чём имеются оформленные рабочие карты (прилагаются к материалам расследования).3. (1) Довести настоящий отчёт до всего персонала авиакомпаний, эксплуатирующих самолёты типа Airbus; (2) Произвести разовый осмотр состояния болта крепления гидроцилиндра уборки-выпуска створок шасси на всех самолётах А-320 компании. (3) Рассмотреть вопрос о внесении пункта по детальному визуальному осмотру данного болта с разборкой узла с периодичностью 2500 циклов.
8	05.08	AVJ4283	A-320	EX-32005	«Avia Traffic Company»	Бишкек – Анталия	Приказ АГА № 382/п от 06.08.18. Разрушение керамического уплотнения лопаток компрессора. (СИ)	1. Серьёзный инцидент, произошедший 05.08.18г. с самолётом А-320-231 EX-32005 ОсОО АК«Avia Traffic Company» в соответствии с матрицей рисков оценивается степенью угрозы для безопасности полётов по категории В4 (в соответствии с DOC9859 ICAO). Причина СИ ВС А-320-231 EX-32005 ОсОО АК«Avia Traffic Company» стал отказ первого двигателя. 2. (1) При ведении связи с диспетчером Подхода ЭВС не акцентировал внимание на том,

								<p>что посадка будет производиться с максимально допустимой посадочной массой и что после посадки необходимо обеспечить беспрепятственное руление самолёта на перрон, т.к. тормоза возможно будут перегреты и останавливаться будет противопоказано. (1) Разработать и внести изменения и дополнения в инструкциях (ГП КАН, ОАО «ММ»: не описана ситуация когда нет разрушений, пожара или чего-либо ещё, влияющего на безопасный исход приземления ВС. Не расписаны действия АСК в такой ситуации. (3) Из-за отсутствия инициативы со стороны УВД пожарная машина выехала на ВПП без разрешения РП и стала сопровождать ВС сразу после посадки, а диспетчер СДП воспринял это как угрозу безопасности и дал команду ЭВС остановиться на ВПП для осмотра не согласовав это решение с РП. После остановки ВС на ВПП пожарный расчёт (согласно действующей инструкции) начал подготовку к пожаротушению, причем ошибочно со стороны работающего двигателя, а не отказавшего. Тем самым создал дополнительное препятствие к продолжению руления.(4) У диспетчера СДП нет прямой связи с</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								<p>экипажами пожарных машин, Связь возможна только через РП – ОСНА – пожарная машина. (5) Необоснованная команда диспетчера СДП экипажу ВС остановиться для осмотра и подъехавшая пожарная машина блокировала дальнейшее руление ВС. Согласно Технологии по взаимодействию между ГП КАН и ОАО «МAM» старшим по руководству АСР является ОСНА. Команду остановить самолёт на полосе для осмотра дали без согласования с ОСНА. (6) В Технологии по взаимодействию между ГП КАН и ОАО «МAM» есть команды «Готовность» и «Тревога». В данном инциденте уместнее было бы дать команду «Готовность», выдвинуть расчёты в точки сбора и ожидать дополнительную команду. (7) ГП КАН провести занятия с персоналом на тему: «Посадка самолёта с максимальной посадочной массой». (8) ГП КАН провести занятия с персоналом по фразеологии радиообмена. 3. – Данный отчёт довести до сведения всех эксплуатантов ВТ КР; -Всем авиакомпаниям, выполняющим коммерческие пассажирские перевозки провести внеплановые занятия с лётным составом по действиям экипажа при отказе</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>двигателя, ведение радиосвязи, взаимодействие ЦОВД и наземными службами, и доложить в АГА об ознакомлении с отчетом; - Провести спецразбор по данному отчету и довести до сведения персонала ИА и Лётной служб; - ГП «КАН» и ОАО «МAM» разработать и внести изменения и дополнения в «Технологию взаимодействия аэродромной службы и других служб, обеспечивающих полёты, БФ ОАО «МAM» с Бишкекским ЦОВД ГП «КАН» и «План мероприятий на случай аварийной обстановки в международном аэропорту «Манас» в плане предварительного оповещения, постановке задачи наземным службам, ведения оперативной связи, взаимодействия между экипажем, диспетчером СДП и наземными службами, организация беспроводной связи. Внести в должностные инструкции РП и ОСНА при заступлении на смену проверять исправность записывающей аппаратуры и отмечать в журнале; - Членам ЭВС информировать диспетчера о необходимости дополнительного руления по ВПП для охлаждения тормозных дисков; - Инженерной службе «Avia Traffic Company» рассмотреть внесение изменений в программу технического</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								обслуживания ВС А-320 в части установления периодичности и интервала осмотра керамического уплотнения компрессора двигателей V2500-A1; - Результаты выполнения рекомендованных мероприятий и о принятых мерах доложить в АГА.
9	05.09	TEZ105	AVRO RJ-85	EX-27005	«Tez Jet»	Бишкек-Ош	После взлета произошел отказ PFD (навигационный дисплей правого пилота). Приказ АГА № 417/п от 06.09.18.(АИ)	Вышел из строя знакогенератор (SYMBOL GENERATOR). Заменен знакогенератор (SYMBOL GENERATOR). Воздушное судно введено в строй техническим актом. <u>Расследование не окончено.</u> <u>Отчёта нет</u>
10	11.09	TEZ105	AVRO RJ-85	EX-27003	«Tez Jet»	Бишкек-Ош	В начале разбега на скорости до 30 км срабатывание табло (CONFIG)и (AIR BRK) Приказ АГА № 435/п от 11.09.18. (АИ)	1. Срабатывание сигнализации «Airbrake» и, соответственно, «Config» на этапе разбега ВС был правильно оценен экипажем ВС и небольшая скорость ВС (около 30 узлов) не потребовало принятия каких-либо экстренных мер со стороны экипажа, ОВД и наземных служб. ВС AVRO RJ-85 EX-27003 эксплуатируется в авиакомпании «Tez Jet» с октября 2017 года и подобных отказов не было. Несоответствие измерений п.5 таблицы раздела 4 «Выполненные работы» не могло повлиять на этот отказ, так как это значение соответствует положению полностью выпущенных створок «Airbrake». Для выполнения более полного анализа отказа такого рода АГА

								<p>был сделан запрос в Авиационную администрацию Греции с просьбой предоставить всю имеющуюся информацию по всем отказам, имевшим место во время эксплуатации оператором «ElinAir». По настоящее время информация не получена. Для предупреждения возникновения подобных отказов необходимо выполнить дополнительные работы по техническому обслуживанию соответствующих систем. 3. – ОПЛГ АГА разработать и довести до эксплуатанта директиву Лётной годности по ВС типа AVRO RJ-85 по: 1. Регулировке положения и срабатывания концевых выключателей управления воздушными тормозами Airbrake (Proximity Switch); 2. Проверке узлов навески створок Airbrake на отсутствие люфтов; - данный отчёт довести до сведения всех эксплуатантов ВТ КР; - провести спецразбор по данному отчёту и довести до сведения персонала ИАС и ЛС авиакомпании; - результаты выполнения рекомендованных мероприятий и о принятых мерах доложить в АГА.</p>
11	25.09	YK744	A-320	EX-32005	«Avia Traffic Company»	Красноярск-Бишкек	<p>Прерванный взлет по техпричине (не стабильная работа левого двигателя). Приказ АГА № 460/п от 26.09.18. (АИ)</p>	Отчёта нет

12	30.09	AVJ965	B737-300	EX-37010	«Avia Traffic Company»	Ош-Москва	Прерванный взлёт по причине вибрации ВС. Разрушение пневматиков колёс левой стойки шасси. Приказ АГА № 463/п от 01.10.18. (АИ)	Отчёта нет
----	-------	--------	----------	----------	------------------------	-----------	--	------------

За 2018 год по состоянию на 01.11.18 в авиакомпаниях (АК), зарегистрированных в Кыргызской Республике произошло 12 авиационных событий.

Из них:

- АК «Эйр Манас» - 2;
- АК «Авиа Траффик Компани» - 7;
- АК «Тез Джет» -3.