

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

**УТВЕРЖДАЮ**

**Министр транспорта, архитектуры,  
строительства и коммуникаций**

**Кыргызской Республики**

  
Г. К. Абдралиева

«04» 05 2021 года

**АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ПРИ  
МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА, АРХИТЕКТУРЫ,  
СТРОИТЕЛЬСТВА И КОММУНИКАЦИЙ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЁТ  
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ  
АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА**

В соответствии со Стандартами Международной организации гражданской авиации (Приложение – 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»), а также статьи 115, главы 18, Воздушного Кодекса Кыргызской Республики (ВК КР) и пункта 8, параграфа 1 Авиационных Правил Кыргызской Республики (АПКР-13), данный отчёт выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в будущем.

Расследование, проведённое в рамках настоящего отчёта, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

## 1. Обстоятельства.

24.03.2021 г. на имя директора Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций Кыргызской Республики (АГА КР) поступила служебная записка старшего инспектора Управления лётной эксплуатации (УЛЭ) АГА КР Алимова Н.К. сигнализирующая о том, что в рамках надзора за деятельностью эксплуатанта ОсОО «Авиакомпания «AeroStan», при ознакомлении с отчётами о рейсе при выполнении полётов по маршруту Карачи (ОПКС) – Каир (HECC) – Касабланка (GMMN) – Сал (GVAC), Кабо Верде, на воздушном судне Boeing 747-222В, регистрационный номер EX – 47001 были выявлены следующие замечания:

- экипаж нарушил нормы рабочего времени (FDP – Flight Duty Period);
- остаток топлива после посадки на аэродроме Рабат (GMME) составил 5292 кг, но при вылете из Рабата до заправки остаток топлива указан 4100 кг. Неизвестно, как появилась разница в 1192 кг. В «LOG BOOK» (бортовой журнал ВС) это не зафиксировано.

Старшим инспектором, выявившим эти нарушения, служебной запиской на имя директора АГА, было предложено провести расследование, т.к. нарушение норм рабочего времени согласно п. 5 Приложения 4 АПКР – 13 (Авиационные Правила Кыргызской Республики) «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» является авиационным инцидентом.

## 2. Фактическая информация

### 2.1. Данные об экипаже

#### 2.1.1. КВС MIAN SHAHID MANNAN

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Должность                   | КВС B747-200   |
| Пол                         | мужской  |
| Год рождения                | 20.02.1961г.   |
| Класс                       | N/A  |
| Свидетельство пилота ГА     | Пакистан ATPL 875                                      |
| Дата выдачи свидетельства   | Выдано Пакистан 24.08.2012г.                           |
| Срок действия свидетельства | Валидация до 31.05.2021г.                              |
| Образование                 | Окончил -Fort Worth, Texas USA-28.08.1980              |
| Минимум погоды              | Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO |
| Общий налет                 | 13851ч.  |

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Налет на ВС B-747-200                       | 5178 ч.               |
| Налет в качестве КВС                        | 1441 ч.               |
| Налет за последний месяц                    | 35 ч.                 |
| Налет в день инцидента                      | 15 ч.                 |
| Общее рабочее время                         | 21ч. 12м.             |
| Рабочее время на момент инцидента           | 21ч. 12м.             |
| Перерыв в полетах в течении последнего года | Нет                   |
| Дата последней проверки:                    | 21.08.2020 г.         |
| Тренировка на тренажере                     | 27.10.2020 г.         |
| Подготовка по CRM                           | 02.02.2019 г.         |
| АСП-суша                                    | До 24.08.2021 г.      |
| АСП-вода                                    | До 01.03.202 г.       |
| Перевозка опасных грузов                    | До 09.12.22 г.        |
| Авиационная безопасность                    | До 11.12.2022 г.      |
| Прохождение ВЛЭК                            | Пакистан 31.05.2021г. |
| КПК по специальности                        | 27.10.2020 г.         |
| Допуск к ВЛП                                | 25.03.2021 г.         |
| Авиационные происшествия и инциденты        | Не имел               |

### 2.1.2. Второй пилот-стажёр Кемельбаев Ч.

|   |  |
|---|--|
| Должность                                   | ВП-стажер B747-200                                     |
| Пол   | Мужской  |
| Дата рождения                               | 28.12.1981г.   |
| Класс                                       | III класс  |
| Свидетельство пилота ГА                     | LP 0541, АГА КР  |
| Дата выдачи свидетельства                   | 19.05.2017г.   |
| Срок действия свидетельства                 | 21.10.2021г.   |
| Образование                                 | Кыргызский Авиационный Колледж, пилот, 2006г.          |
| Минимум погоды                              | Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO |
| Общий налёт                                 | 4091ч.   |
| Налёт на самолёте B747-200                  | 94ч.   |
| Налёт в качестве КВС                        | Нет  |
| Налёт за последний месяц                    | 58ч. 22м.  |
| Налёт в день инцидента                      | 15ч. 57м.  |
| Общее рабочее время                         | 21ч. 12ч.  |
| Рабочее время на момент инцидента           | 21ч. 12ч.  |
| Перерыв в полётах в течении последнего года | Нет  |
| Дата последней проверки                     | 25.11.2020г.   |
| Тренировка на тренажёре                     | 25.11.2020г.   |
| Подготовка по CRM                           | 30.10.2020г.   |
| АСП – суша                                  | До 09.11.2021г.  |
| АСП – вода                                  | До 10.12.2022г.  |

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» вызвавшееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| Перевозка опасных грузов             | До 09.12.2022г. |
| Авиационная безопасность             | До 11.12.2022г. |
| Прохождение ВЛЭК                     | До 21.10.2021г. |
| КПК по специальности                 | 27.10.2020г.    |
| Допуск к ВЛП                         | 25.03.2021г.    |
| Авиационные происшествия и инциденты | Не имел         |

### 2.1.3 Второй пилот: ТАУУАВ КХАН

|   |  |
|---|--|
| Должность                                   | ВП В747-200  |
| Пол   | мужской  |
| Дата рождения                               | 25.12.1956г.   |
| Класс                                       | N/A  |
| Свидетельство пилота ГА                     | Пакистан ATPL 1004                                     |
| Дата выдачи свидетельства                   | Выдано Пакистан 23.11.2020г.                           |
| Срок действия свидетельства                 | Валидация 31.10.2025г.                                 |
| Образование                                 | Окончил Raji Aviation, пилот 1989г.                    |
| Минимум погоды                              | Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO |
| Общий налёт                                 | 9902ч.   |
| Налёт на самолёте В747-200                  | 2624ч.   |
| Налёт в качестве КВС                        | Нет  |
| Налёт за последний месяц                    | 98ч.   |
| Налёт в день инцидента                      | 15ч. 57м.  |
| Общее рабочее время                         | 21ч. 12ч.  |
| Рабочее время на момент инцидента           | 21ч. 12ч.  |
| Перерыв в полётах в течении последнего года | Нет  |
| Дата последней проверки                     | 04.11.2020г.   |
| Тренировка на тренажёре                     | 12.08.2020г.   |
| Подготовка по CRM                           | 27.11.2020г.   |
| АСП – суша                                  | До 11.08.2021  |
| АСП – вода                                  | До 10.12.2022г.  |
| Перевозка опасных грузов                    | До 09.12.2022г.  |
| Авиационная безопасность                    | До 11.12.2022г.  |
| Прохождение ВЛЭК                            | Пакистан 31.03.2021г.                                  |
| КПК по специальности                        | 12.08.2020г.   |
| Допуск к ОЗН                                | 18.12.2020г.   |
| Авиационные происшествия и инциденты        | Не имел  |

### 2.1.4. Бортинженер

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| Должность     | Бортинженер В747-200 |
| Пол           | мужской              |
| Дата рождения | 22.11.1957г.         |

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

|   |  |
|---|--|
| Свидетельство пилота ГА                     | Индонезия FEL 325                                      |
| Дата выдачи свидетельства                   | 18.08.1982г.   |
| Срок действия свидетельства                 | Валидация до 22.04.2021                                |
| Образование                                 | Гаруда Тренинг центр                                   |
| Минимум погоды                              | Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO |
| Общий налёт                                 | 12000ч.  |
| Налёт на самолёте B747-200                  | 4000ч.   |
| Налёт в качестве КВС                        | N/A  |
| Налёт за последний месяц                    | 83ч. 39м.  |
| Налёт в день инцидента                      | 0ч. 59м.   |
| Общее рабочее время                         | 02ч. 25м.  |
| Рабочее время на момент инцидента           | 02ч. 25м.  |
| Перерыв в полётах в течении последнего года | нет  |
| Дата последней проверки                     | 25.11.2020г.   |
| Тренировка на тренажёре                     | 25.11.2020г.   |
| Подготовка по CRM                           | 02.02.2019г.   |
| АСП – суша                                  | До 09.11.2020г.  |
| АСП – вода                                  | До 10.12.2022г.  |
| Перевозка опасных грузов                    | До 09.12.2022г.  |
| Авиационная безопасность                    | До 11.12.2022г.  |
| Прохождение ВЛЭК                            | Индонезия До 22.04.2022г.                              |
| КПК по специальности                        | 09.11.2020г.   |
| Допуск к ОЗП                                | 18.12.2020г.   |
| Авиационные происшествия и инциденты        | Не имел  |

### 2.1.5. КВС SHEIKH MUHAMMAD JAMIL

|  |  |
|--|--|
| Должность                              | КВС B747-200   |
| Пол                                    | Мужской  |
| Дата рождения                          | 17.02.1960г.   |
| Класс                                  | N/A  |
| Свидетельство пилота ГА                | ATPL 834 Пакистан                                      |
| Дата выдачи свидетельства              | 25.02.2010г.   |
| Срок действия свидетельства            | Валидация 30.09.2021г.                                 |
| Образование                            | Federal Government Degree College 1978                 |
| Минимум погоды                         | Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO |
| Общий налёт                            | 21138 ч.   |
| Налёт на самолёте B747-200             | 4106ч.   |
| Налёт в качестве КВС                   | 1700ч.   |
| Налёт за последний месяц               | 8ч.  |
| Налёт в день инцидента                 | 15ч. 57м.  |
| Общее рабочее время                    | 21ч. 12ч.  |
| Рабочее время на момент инцидента      | 21ч. 12ч.  |
| Перерыв в полётах в течении последнего | Нет  |

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

|                                      |                       |
|--------------------------------------|-----------------------|
| года                                 |                       |
| Дата последней проверки              | 09.01.2021г.          |
| Тренировка на тренажёре              | 26.11.2020г.          |
| Подготовка по CRM                    | До 18.11.2021г.       |
| АСП – суша                           | До 09.11.2021г.       |
| АСП – вода                           | До 10.12.2022г.       |
| Перевозка опасных грузов             | До 09.12.2022г.       |
| Авиационная безопасность             | До 11.12.2022г.       |
| Прохождение ВЛЭК                     | Пакистан 31.03.2021г. |
| КПК по специальности                 | 09.11.2020г.          |
| Допуск к ОЗП                         | 25.03.2021г.          |
| Авиационные происшествия и инциденты | Не имел               |

### 2.1.5 KBC UZAIR MUHAMMAD

|   |  |
|---|--|
| Должность                                   | КВС B747-200   |
| Пол   | мужской  |
| Дата рождения                               | 07.03.1956 г.  |
| Класс                                       | N/A  |
| Свидетельство пилота ГА                     | Пакистан ATPL 1046                                     |
| Дата выдачи свидетельства                   | Выдано Pakistan 01.06.1999г.                           |
| Срок действия свидетельства                 | Валидация 07.03.2021г.                                 |
| Образование                                 | Окончил – PAF Academy Pisalpur, Pakistan – 1977г.      |
| Минимум погоды                              | Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO |
| Общий налёт                                 | 16696ч.  |
| Налёт на самолёте B747-200                  | 5504ч.   |
| Налёт в качестве КВС                        | 2500ч.   |
| Налёт за последний месяц                    | 70ч.   |
| Налёт в день инцидента                      | 15ч. 01м.  |
| Перерыв в полётах в течении последнего года | Нет  |
| Дата последней проверки                     | 04.11.2020г.   |
| Тренировка на тренажёре                     | 12.08.2020г.   |
| Подготовка по CRM                           | 02.02.2019г.   |
| АСП – суша                                  | До 24.08.2021г.  |
| АСП – вода                                  | До 01.03.2022г.  |
| Перевозка опасных грузов                    | До 09.12.2022г.  |
| Авиационная безопасность                    | До 11.12.2022г.  |
| Прохождение ВЛЭК                            | Пакистан 31.07.2021г.                                  |
| КПК по специальности                        | 27.10.2020г.   |
| Допуск к ОЗП                                | 18.12.2020г.   |
| Авиационные происшествия и инциденты        | Не имел  |

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

## 2.2. Данные о персонале наземных служб.

Персонал наземных служб аэропорта «Манас» не повлиял на развитие события.

## 2.3. Данные о воздушном судне

Все случаи нарушения норм рабочего времени зафиксированы при полётах на ВС BOEING 747-222B, регистрационный номер EX – 47001.

|   |  |                         |                         |                        |
|---|--|-------------------------|-------------------------|------------------------|
| Тип ВС  | BOEING 747-222B (SF)   |                         |                         |                        |
| Государственный и регистрационный опознавательные знаки     | EX – 47001   |                         |                         |                        |
| Серийный номер (MSN)  | 23737  |                         |                         |                        |
| Собственник / Оператор                                      | Авиакомпания «AeroStan»  |                         |                         |                        |
| Завод-изготовитель и дата выпуска                           | «BOEING» Co, USA<br>02.04.1987   |                         |                         |                        |
| Наработка СНЭ   | 83362 час; 11732 посадки   |                         |                         |                        |
| Наработка ППР   | 190 часов; 39 посадок  |                         |                         |                        |
| Межремонтный ресурс   | 3600 часов   |                         |                         |                        |
| Остаток ресурса до ремонта (C- Check)                       | 3410 часов   |                         |                         |                        |
| Назначенный ресурс и назначенный срок службы                | 135000 часов, 35000 посадок  |                         |                         |                        |
| Свидетельство о государственной регистрации                 | № 0599 от 21.10.2020г.   |                         |                         |                        |
| Удостоверение о годности к полётам                          | № 0599 от 28.10.2020г.<br>Лётная годность ВС до 28.10.2021 г.                                    |                         |                         |                        |
| Последнее периодическое техническое обслуживание (C- Check) | C- check выполнен 29.01.2020г.,<br>Pulsar AVIATION SERVICES INC., wo #1375<br>Karachi, Pakistan  |                         |                         |                        |
| Последнее оперативное техническое обслуживание              | Daily Check & Preflight Inspection, а/п Манас,<br>Кыргызстан, 17 марта 2021года<br>TLB № B100078 |                         |                         |                        |
| <b>Двигатели</b>  |  |                         |                         |                        |
|   | №1   | №2                      | №3                      | №4                     |
| Тип СУ  | JT9D-7Q  | JT9D-7Q                 | JT9D-7Q                 | JT9D-7Q                |
| Заводской номер   | <b>P702274</b>   | <b>P702368</b>          | <b>P702219</b>          | <b>P702393</b>         |
| Дата выпуска  | NIL  | NIL                     | NIL                     | NIL                    |
| Ресурсы и сроки службы                                      | N/A  | N/A                     | N/A                     | N/A                    |
| Наработка СНЭ,<br>часы/циклы                                | 71568 час.<br>6509цикл.  | 77560 час.<br>17285цикл | 75279 час.<br>17513цикл | 65182час.<br>12418цикл |

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

|   |              |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Остаток ресурса до очередного ремонта (LLP) | 2258цикл     | 1909цикл     | 1551цикл     | 1973цикл     |
| Дата последнего ремонта                     | 28.12.2010г. | 24.07.2019г. | 30.07.2019г. | 24.07.2019г. |

#### **2.4. Метеорологическая информация**

Данные о метеорологической информации не приводятся, поскольку погода к возникновению и развитию ситуации отношения не имеет.

#### **2.5. Данные о средствах связи, навигации и наблюдения**

Данные о средствах навигации, посадки и УВД не приводятся, поскольку работа указанных средств, к возникновению и развитию ситуации отношения не имеет.

#### **2.6. Данные об аэродроме**

Данные об аэродроме не приводятся, поскольку к возникновению и развитию ситуации отношения не имеют.

#### **2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд**

Данные об действиях аварийно-спасательных и пожарных команд не приводятся, поскольку к возникновению и развитию ситуации отношения не имеют.

#### **2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа**

Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа не приводятся, поскольку к возникновению и развитию ситуации отношения не имеют.

#### **2.9. Работы, проведённые комиссией**

1. Изучены копии Полётных заданий и отчётов о выполнении рейса. Копии полётных журналов и «Отчёта о полёте» (JOURNEY LOG Book) за 09.01.2021 г., 15.01.2021г., 10-11.02.2021г. - прилагаются.

2. Изучены пояснительные записки лётного персонала - прилагаются.

3. Дополнительно изучены другие полётные задания данного экипажа на предмет превышения ограничений по рабочему времени.



Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

4. 20.04.2021 г. организовано посещение офиса ОсОО «Авиакомпания «AeroStan», департамента лётной службы АК, знакомство с организацией лётной работы и сотрудниками. Члены комиссии ознакомились с организационной структурой, ведением лётно-штабной документацией, ведением и хранением полётных заданий, отчётов о рейсе, лётных дел, графиками подготовки лётного состава, графиками работы и отдыха, графиком отпусков, электронные базы, фактическим состоянием по укомплектованности должностных вакансий по лётному департаменту.

5. Проведены беседы с работниками лётного департамента, находившимися на рабочем месте.

6. Согласно приложению 2 к главе 6 «Окончательный отчёт» Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РРАПиИ) АГА КР составлен отчёт о расследовании инцидента.

## **2.10. Другая информация**

### **Бортовые самописцы**

Данные о бортовых самописцах не приводятся, поскольку к возникновению и развитию ситуации отношения не имеют.

## **3. Анализ**

По записям, отражённым в бортовом журнале ВС В-747-222В регистрационный номер EX-47001, с 10.02 по 11.02.2021 года выполнялся нерегулярный грузовой рейс по маршруту Карачи (ОРКС) – Каир (HECC) – Касабланка (GMMN) – Сал (GVAC), Республика Кабо Верде.

По причине ухудшения погоды в Касабланке ниже минимума посадка была произведена на запасном аэродроме в г. Рабат (GMME). После дозаправки, через 2 часа 15 минут, полёт был продолжен до аэродрома назначения Сал (GVAC), республика Кабо Верде.

Из пояснительной записки КВС следует, что со ссылкой на COVID-19 экипажу было отказано в выходе в город для организации отдыха экипажа.

Рейс BSC 752 начался в 17 часов 00 минут 10.02.2021 года и закончился в 14 часов 00 минут 11.02.2021 года. Общее рабочее время составило 21 час 12 минут.

Согласно Приложению 22 «Положение о нормах рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ГА КР» к Авиационным Правилам Кыргызской Республики (АПКР) – 6 Часть I «Коммерческий воздушный транспорт. Самолёты. Эксплуатация воздушных судов» (далее АПКР-6 Ч I) допустимое рабочее время экипажа, в случае

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

доукомплектования экипажа одним дополнительным членом экипажа (КВС) не должно превышать 16 часов и может быть увеличено на 1 час для FDP, который включает один полёт более 9 часов непрерывного полёта и максимум 2 полёта.

В ходе расследования установлено, что рабочее время экипажа при полёте по маршруту Карачи – Каир – Рабат составило 14 час. 05 мин. Согласно п.п. 2, (с) и (d), п.7.1, главы 7 «Ограничение полётного времени», РПП ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» усиленному экипажу обычно планируется выполнение не более 2-х посадок за один период рабочего времени.

После полётов с продолжительностью полётного рабочего времени 12 часов и более (п. 7.1 (f) п.4) отдых перед следующей явкой на вылет должен составлять не менее полётного времени, т.е. 14 часов 05 минут.

Согласно п.66 §5 «Продление FDP из-за отдыха в полёте», Приложения 22, АПКР – 6 Часть I – Ограничения, указанные в пункте 64, могут быть увеличены на 1 час для FDP, которые включают один полёт более 9-ти часов непрерывного полёта и максимум 2 полёта.

А также п. 68 – Минимальный отдых в пункте назначения не меньше, чем в предыдущее рабочее время, или 14 часов, в зависимости от того, что больше.

В соответствии с вышеизложенными требованиями экипажу после посадки на аэродроме г. Рабат (GMME) необходимо было осуществить отдых не менее 14 часов 05 минут, но экипаж через 2 часа 15 минут выполнил полёт с аэродрома г. Рабат (GMME) до аэродрома Сал (GVAC), республика Кабо Верде, превышая рабочее время на 7 часов 05 минут.

Дополнительно изучены другие полётные задания данного экипажа на предмет превышения ограничений по рабочему времени.

Согласно Приложению 22 к АПКР-6 и Главы 7 Части А РПП ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» допустимое рабочее время экипажей, в случае комплектации с двумя дополнительными членами лётного экипажа не должно превышать 17 часов и может быть увеличено на 1 час для FDP, которые включают один полёт более 9 часов непрерывного полёта и максимум 2 полёта.

Рейс BSC 751- 752 по маршруту Бишкек (UFCM) – Хошимин (SGN) – Шарджа (OMSJ) также выполнялся на ВС B-747-222B регистрационный номер EX-47001 и начался в 18 часов 03 минуты 15.01.2021 года, а закончился в 14.24 16.01.2021 года. Учитывая, что рабочее время экипажа начинается в среднем за 1 час до полёта, а послеполётное время обычно составляет 20 минут, то общее рабочее время составило 22 часа 32 минуты. Превышение рабочего времени составило 5 часов 32 минуты.

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

Рейс 752 по маршруту Шарджа (OMSJ) - Каир (HECC) – Касабланка (GMMN) – Сал (GVAC), Кабо - Верде также выполнялся на ВС B-747-222B регистрационный номер EX-47001 и начался в 22 часа 29 минут 17.01.2021 года, а закончился в 21 час 03 минуты 18.01.2021 года. Превышение рабочего времени составило 5 часов 32 минуты.

#### **4. Заключение**

Причиной авиационного инцидента, произошедшего 09.01.2021 г., 15-22.01.2021 г., и 10-11.02.2021 года с самолётом BOEING B-747-222B, регистрационный номер EX-47001, принадлежащего ОсОО «Авиакомпания «AeroStan», стало систематическое грубое нарушение экипажем требований Приложения 22 «Положение о нормах рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Кыргызской Республики, Часть I, АПКР-6, а так же полное отсутствие контроля со стороны заместителя генерального директора ОсОО «Авиакомпания «AeroStan», курирующего ВС BOEING B-747-222B, директора лётного департамента (ЛД), менеджера по безопасности полётов и качеству, менеджера по подготовке лётного состава, специалиста лётной службы. Формально специалисты числились, а работа была пущена на самотёк. Фактически офисом лётного департамента руководит не директор ЛД, а специалист ЛД.

В лётном департаменте отсутствовал менеджер по планированию и сопровождению полётов (Flight dispatcher). На бумаге такой специалист числится, а фактически руководит полётами человек из г. Шарджа (ОАЭ).

В штате ЛД встречаются работники, которых никто из присутствовавших в ЛД специалистов в глаза не видел. По данным специалиста по подготовке лётного состава в авиакомпании на данный момент времени числится 25 лётных специалистов. Из них только 8 имеют гражданство Кыргызской Республики (3 вторых пилота на B-747 и 1 бортоператор). Отсутствуют график проверок и тренировок лётного состава, график работы и отдыха, график отпусков. Не организовано хранение выполненных полётных заданий. Полётные задания заполнены как попало. В АК нет единых требований по заполнению полётной документации.

#### **5. Рекомендации по обеспечению безопасности полётов**

5.1. Авиакомпания «AeroStan» рекомендовано принять на работу в ЛД специалистов для работы с лётным персоналом и в офисе;

5.2. АГА КР рекомендуется рассмотреть вопрос о дальнейшем использовании авиаспециалистов, многократно нарушивших требования Приложения 22 Части I АПКР-6;

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышении общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

5.3. Строго контролировать соответствие количества застрахованных и фактически находящихся на борту людей. **Замечание повторяющееся.**

5.4. Управлению лётной эксплуатации Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций Кыргызской Республики при проведении процедур сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики уделить особое внимание на организацию лётной работы ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» на предмет:

- соответствия структуры лётной службы;
- наличия сертифицированных специалистов, согласно штатному расписанию, проведения предварительной подготовки, разборов и техучёбы;
- ведения лётно-штабной документации, наличие и хранение лётных книжек и лётных дел, соблюдения норм лётного и рабочего времени.

Рекомендуется провести проверку знаний Приложения 22 Части I АПКР-6;

5.5. Руководству ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» рассмотреть вопрос переподготовки специалистов КР на тип ВС BOEING 747-200.

5.6. ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» о результатах исполнения рекомендаций комиссии письменно доложить в АГА КР.

Председатель комиссии

С. Сойкин

Члены комиссии

А. Оганесян

Н. Алимов

В. Верещагин

Р. Омаров