


УТВЕРЖДАЮ
министр транспорта, архитектуры,
строительства и коммуникаций
Кыргызской Республики


Г.К. Абдралиева

« 15 » 02 2021 года

**АГЕНТСТВО
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ
МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА И ДОРОГ
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.

Комиссия в составе:

Председателя - Главный инспектор отдела расследования инцидентов (ОРИ) Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики (АГА при МТиД КР)
Сойкин С.С.

членов комиссии : Заведующий отделом поддержания лётной годности (ОПЛГ) АГА при МТиД КР
Алайчиев М.К.;

Старший инспектор ОРИ АГА при МТиД КР
Семёнов Г.И.;

Менеджер по системе управления безопасностью полётов (СУБП) ОсОО «Авиакомпания «САР КГ»
Узбеков Ш.С.,

назначенная приказом Министра транспорта и дорог Кыргызской Республики от 15.01.2021г. №12 с 05.01.2021г. по 28.01. 2021 года провела расследование авиационного инцидента с самолётом А-300-В4, регистрационный номер EX-30001, принадлежащим ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ» произошедшего 04.01.2021 года.

1. Обстоятельства.

04.01.2021 года экипаж самолёта А-300-В4, регистрационный номер EX-30001, принадлежащим ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ» осуществлял регулярный чартерный грузовой рейс KGS-4505 по маршруту Шарджа - Кабул - Бишкек. На борту находились четыре члена лётного экипажа и два технических специалиста для сопровождения воздушного судна.

Подготовка к полёту выполнена своевременно и в полном объёме. Буксировка, запуск, руление на старт проходили без осложнений, штатно. Пилотировал КВС, связь вел второй пилот.

Полёт на участке Шарджа - Кабул – без замечаний.

После посадки в а/п Кабул самолёт зарулил на перрон №7 на стоянку, выделенную для военных воздушных судов.

При проведении предполётного осмотра бортинженер обнаружил повреждение законцовки правого полукрыла, о чём в бортовом журнале была сделана запись «During Pre-Flight check was found damage wing tip - слово не разборчиво – wing tip». На основании MEL и CDL ВС А-300-В-4 регистрационный № EX-30001 КВС принял решение о вылете до базы, аэропорта «Манас». Взлёт из а/п «Кабул» - 07.55 (UTC).

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ВС Airbus A-300-B4, EX 30001 от 05.01.2021 года.

Дальнейший полёт, снижение, заход на посадку, посадка в а/п «Манас» – без замечаний.

По прилёту в а/п «Манас» экипаж доложил менеджеру по СУБП ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ» о повреждении, так как технического директора не было на рабочем месте.

Первичное донесение о серьёзном инциденте поступило в Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики (АГА КР) 05.01.2021 г. по телефону из главного офиса ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ», а по каналу связи AFTN данных не поступало.

2. Фактическая информация

2.1. Данные об экипаже

2.1.1. КВС Наркулов Шерзод Заирович.

Должность	КВС Airbus 300-B4
Пол	мужской
Дата рождения	17.01.1977г.
Класс	1 класс линейного пилота ГА КР, приказ АГА при МТиК КР № 7/п от 30.06.2008г.
Свидетельство пилота ГА	LP №00488
Дата выдачи свидетельства	Выдано АГА при МТиК 09.10.2013г.
Срок действия свидетельства	Действительно до 17.10.2021г.
Образование	Окончил- Высшее ДВВАУ (Джизакское Высшее Военное авиац. училище в 1998г.)
Минимум погоды	Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO Взлет =200м.
Общий налёт	11033 часов
Налёт на самолёте А-300 В4	1075 часов
Налёт в качестве КВС	1075 час
Налёт за последний месяц	86 час 45 минут
Налёт в день инцидента	05часов 15 минут
Общее рабочее время	09 часов 00минут
Рабочее время на момент инцидента	05часов 50 минут
Перерыв в полётах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки	30.08.2020г.
Тренировка на тренажёре	21.08.2020г.
Подготовка по CRM	02.02.2019г.
АСП – суша	До 16.03.2021г.
АСП – вода	До 17.03.2022г.
Перевозка опасных грузов	До 08.10.2022г.
Авиационная безопасность	До 20.09.2022г.
Прохождение ВЛЭК	До 17.10.21г.
КПК по специальности	02.04.2018г.
Допуск к ОЗП	20.10.2020г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ВС Airbus A-300-B4,
EX 30001 от 05.01.2021 года.

2.1.2. Второй пилот Рахматов Акмалжон Мутибуллоевич.

Должность	Второй пилот Airbus 300-B4
Пол	Мужской
Дата рождения	03.08.1991 г.
Класс	3 класс линейного пилота, приказ АГА при МТиК КР № 384/п от 17.08.2020г.
Свидетельство пилота ГА	LP № 0576
Дата выдачи свидетельства	17.08.2020 г.
Срок действия свидетельства	17.06.2021 г.
Образование	Окончил Кыргызский авиационный колледж в 2012г.
Минимум погоды	Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO Взлет =200м.
Общий налёт	2950 часов
Налёт на самолёте А-300 В4	2112 часов
Налёт в качестве КВС	нет
Налёт за последний месяц	86 часов 45 минут
Налёт в день инцидента	05 часов 15 минут
Общее рабочее время	09 часов 00 минут
Рабочее время на момент инцидента	05 часов 50 минут
Перерыв в полётах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки	21.07.2020г.
Тренировка на тренажёре	29.12.2020г.
Подготовка по CRM	02.07.2019г.
АСП – суша	16.03.2021г.
АСП – вода	17.03.2022г.
Перевозка опасных грузов	29.05.2022г.
Авиационная безопасность	14.06.2022г.
Прохождение ВЛЭК	17.06.20г.
КПК по специальности	16.01.2020г.
Допуск к ОЗП	20.10.2020г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.1.3. Бортинженер Зыков Игорь Владимирович.

Должность	Бортинженер Airbus 300-B4
Пол	мужской
Дата рождения	19.07.1962г.
Класс	Бортинженера 1 класс ГА КР, приказ АГА при МТиК КР № 401 от 11.10.2002г.
Свидетельство пилота ГА	FE №00070
Дата выдачи свидетельства	Выдано АГА при МТиК 28.04.2015г.
Срок действия свидетельства	Действительно до 30.06.2021г.
Образование	Окончил-Высшее РКИИ ГА (Рижский Краснознаменный институт инженеров ГА в 1986г.)

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ВС Airbus A-300-B4,
EX 30001 от 05.01.2021 года.

Минимум погоды	-
Общий налёт	7028 часов
Налёт на самолёте А-300 В4	2398 часов
Налёт в качестве КВС	-
Налёт за последний месяц	86 час 45 минут
Налёт в день инцидента	05 часов 15 минут
Общее рабочее время	09 часов 00 минут
Рабочее время на момент инцидента	05 часов 50 минут
Перерыв в полётах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки	30.08.2020г.
Тренировка на тренажёре	29.12.2020г.
Подготовка по CRM	01.06.2018г.
АСП – суша	До 16.03.2021г.
АСП – вода	До 17.03.2022г.
Перевозка опасных грузов	До 29.05.2022г.
Авиационная безопасность	До 20.05.2022г.
Прохождение ВЛЭК	До 30.06.21г.
КПК по специальности	16.01.2020г.
Допуск к ОЗП	20.10.2020г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.1.4. Бортоператор Набиев Жахонгир Абдиганиевич.

Должность	Бортоператор Airbus 300-B4
Пол	мужской
Дата рождения	17.05.1981г.
Класс	Бортоператор 3 класс ГА КР, приказ АГА при МТиК КР № 163/п от 27.03.2015г.
Свидетельство пилота ГА	ФО №00060
Дата выдачи свидетельства	Выдано АГА при МТиК 27.03.2015г.
Срок действия свидетельства	Действительно до 27.05.2022г.
Образование	Окончил Манас Тренинг Центр в 2015г.
Минимум погоды	-
Общий налёт	3038 часов
Налёт на самолёте А-300 В4	1629 часов
Налёт в качестве КВС	-
Налёт за последний месяц	99 час 30 минут
Налёт в день инцидента	05 часов 15 минут
Общее рабочее время	09 часов 00 минут
Рабочее время на момент инцидента	05 часов 50 минут
Перерыв в полётах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки	10.09.2020г.
Тренировка на тренажёре	-
Подготовка по CRM	09.06.2020г.
АСП – суша	До 16.03.2021г.
АСП – вода	До 19.03.2022г.
Перевозка опасных грузов	До 29.05.2022г.
Авиационная безопасность	До 20.05.2022г.
Прохождение ВЛЭК	До 27.05.22г.

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ВС Airbus A-300-B4,
EX 30001 от 05.01.2021 года.

КПК по специальности	24.01.2019г.
Допуск к ОЗП	20.10.2020г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.2. Данные о персонале наземных служб.

Установить данные о персонале наземных служб аэропорта Кабул не представляется возможным.

2.3. Данные о воздушном судне

Тип	«Airbus» A300 B4-203F	
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	EX-30001	
Серийный номер	183	
Собственник/экспуатант	Авиакомпания «КАР КГ»	
Завод-изготовитель и дата выпуска	Airbus Industries, Toulouse, France 13.04.1982г.	
Наработка СНЭ	46331 часов 21128 полётов	
Наработка ППР	1218 часов 692 полётов	
Межремонтный ресурс	3000 часов	
Остаток ресурса до ремонта (C- Check)	1781 часа	
Назначенный ресурс и назначенный срок службы	N/A	
Свидетельство о государственной регистрации	№ 0595 от 13.05.2020 года	
Удостоверение о годности к полётам	№ 0595, 14.05.2020 г. до 14.05.2021 г	
Последнее периодическое техническое обслуживание (C- Check)	28.04.2016 TSN 45113 час 20436 циклов Mu Technic, Турция	
Последнее оперативное техническое обслуживание	22.11.2020 г. в объёме A1 check к/н A1-1832011-08; Weekly check выполнен 03.01.2021 г. в а/п г. Шарджа, стр. б/ж №0000396. PF/Transit check выполнен 04.01.2021г. в а/п г. Кабул, стр. б/ж №0000397. ИАС «КАР КГ».	
Двигатели		
	№1	№2
Тип	CF6-50C2	CF6-50C2
Заводской номер	517738	455482
Дата выпуска		
Ресурсы и сроки службы	N/A	N/A
Наработка СНЭ, часы/циклы	59817 часов 15112 циклов	79955 часов 19468 цикл
Остаток ресурса до очередного ремонта LLP	1047цикла	871 циклов
Дата последнего ремонта	май 2011 года	Ноябрь 2014 года

2.4. Метеорологическая информация

Данные о фактической погоде на аэродроме «Манас» г. Бишкек за 04 января 2021 года на момент посадки ВС.

METAR UCFM 040030Z 27002MPS 6000NSC M13/M15 Q1030 R08/1///95
NOSIG=

METAR UCFM 041000Z 26002MPS 7000NSC M13/M15 Q1030 R08/1///95
NOSIG=

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 особой ситуации отношения не имеет.

Связь с экипажем ВС осуществлялась диспетчерами диспетчерского пункта подхода (ДПП), стартового диспетчерского пункта (СДП) а/п «Кабул» и «Манас» с использованием УКВ радиостанций. Воздушное судно находилось в зоне устойчивой радиосвязи. Замечаний по связи экипаж не предъявлял.

2.7. Данные об аэродроме

Общие положения

Аэродром «Кабул» - крупнейший международный аэропорт Афганистана, главные воздушные ворота Кабула.

Установлен запасным аэродромом для ВС всех типов.

Описание аэродрома

Код ИКАО: ОАКВ

Внутренний код: KBL

Контрольная точка и координаты местоположения на аэродроме:

Широта (343357с)

Долгота (0691245в)

Абсолютная высота Контрольной Точки Аэродрома (КТА): +5877ft

Направление и расстояние от города: 1 км СВ от г. Кабул

Имеет ВПП: 11(104°) – 29(284°)

2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Не применялись.

2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Травмированных членов экипажа и сопровождающих лиц нет.

2.9. Работы, проведённые комиссией

- Организован выезд на стоянку самолёта в а/п «Манас» для осмотра воздушного судна А-300-В4, регистрационный номер EX-30001, и оценки повреждения;
- Выполнено фотографирование указанного выше ВС, был составлен фотоотчёт повреждённых частей и зоны расположения этих частей на ВС от 06 января 2021 года;
- Изучены объяснительные записки лётного и технического состава;
- Сняты на расшифровку носители средств объективного контроля полётной информации (FDR). Результаты расшифровки изучены, прилагаются к настоящему Отчёту;
- Проведена беседа с экипажем;
- Оформлен технический Акт о допуске самолёта «Airbus» А-300-В4, регистрационный номер EX-30001, принадлежащим ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ» к дальнейшей эксплуатации в пределах установленных ограничений;
- Составлен окончательный отчёт о расследовании.

2.10. Другая информация

Бортовые самописцы

Записи переговоров внутри кабины пилотов при расследовании не применялась, ввиду нецелесообразности отправки блока CVR на расшифровку, так как имеющейся у комиссии информации достаточно для оценки события.

В блоке сохраняется речевая информация за последние 30 минут полёта.

Расшифровка параметрических бортовых самописцев (FDR) проводилась в ИАС ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ».

3. Анализ

Комиссией установлено, что 04.01.2021 года экипаж самолёта «Airbus» А-300-В4, регистрационный номер EX-30001, принадлежащего ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ» произвёл посадку на полосу 29 в аэропорту г. Кабул. По РД «А» самолёт зарулил на стоянку перрона 7, который предназначен для обслуживания военных самолётов и грузов. Доступ на стоянку гражданскому персоналу аэропорта Кабул запрещён и охраняется военными. Экипажу покинуть кабину самолёта не разрешается. По этой причине послеполётный осмотр самолёта не выполнялся. Руководил

заруливанием самолёта и подъездом средств механизации наземного обслуживания военнослужащих армии США. Самодвижущийся автопогрузчик (High Loader) находился в районе правого крыла и после остановки самолёта объехал самолёт с правой стороны, вокруг хвостового оперения и подъехал к грузовому люку самолёта по левому борту. После разгрузки грузовой кабины самолёта High Loader отъехал на место своей стоянки.

При подготовке к вылету для проведения предполётного осмотра, военными, по просьбе КВС, было дано разрешение на внешний осмотр самолёта бортинженером. При выполнении внешнего осмотра самолёта бортинженер обнаружил повреждение остекления навигационных огней (Strobe Lights) на законцовке правого полукрыла и отсутствие двух разрядников статического электричества (Static Discharger) на этой же законцовке.

После завершения осмотра бортинженер поднялся на борт самолёта и доложил КВС об обнаруженных повреждениях. Обсудив ситуацию, изучив MEL и CDL самолёта А-300-В4, был составлен Технический Акт от 04.01.2021г., на основании вышеуказанных документов КВС принял решение на выполнение полёта до аэропорта «Манас». Полёт до аэропорта «Манас» и посадка без замечаний.

После посадки в а/п «Манас» экипаж более детально осмотрел повреждение законцовки, сделал запись в бортовом журнале самолёта и доложил об этом менеджеру по СУБП (Система Управления Безопасностью Полётов) ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ», который самостоятельно, не доложив техническому директору авиакомпании, заполнил бланк первичного донесения о событии (FS-01). 05.01.2021 года этот бланк был передан в АГА при МТиД КР. В первичном донесении о событии было некорректно указано о повреждении законцовки и внешнего элерона малых скоростей, и что они подлежат замене. При такой формулировке, настоящее событие классифицируется как серьёзный инцидент на основании Приложения 3, АПКР-13. Отделом расследования инцидентов было принято решение о назначении комиссии по расследованию авиационного события – повреждение ВС на земле транспортным средством.

06.01.2021г. специалисты АГА (ОРИ и ОПЛГ) выезжали в а/п «Манас» для осмотра самолёта «Airbus» А-300-В4 EX-30001 ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ». Была произведена серия фотоснимков как внутри кабины экипажа, так и снаружи самолёта. Зафиксированы повреждения. Подтверждено разрушение остекления Strobe Lights, небольшая вмятина и отсутствие двух электроразрядников на законцовке правого полукрыла, а так же расслоение задней кромки правого элерона малых скоростей. Так как задняя кромка элерона выполнена из композитных материалов, то персоналом авиакомпании было принято решение о снятии этого элерона на ремонт и восстановление задней кромки элерона.

11.01.2021 года АГА посетил технический директор ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ», который вышел из отпуска. Было обсуждено повреждение элементов правого полукрыла совместно со специалистами АГА, событие переквалифицировано как авиационный инцидент и дано разрешение на восстановление частей правого полукрыла силами и средствами авиакомпании с привлечением внешней ремонтной организации и оформлением Технического акта на ввод самолёта в строй от 23.01.2021 г. утверждённый Отделом поддержания лётной годности АГА КР (прилагается).

4. Заключение

Причиной авиационного инцидента, произошедшего 04.01.2021г. с самолётом А-300-В4, регистрационный номер EX-30001, принадлежащего ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ» стало ненадлежащее исполнение должностных обязанностей персоналом Перрона №7 аэропорта Кабул, в результате чего произошло повреждение элементов законцовки правого полукрыла самодвижущимся автопогрузчиком High Loader.

Комиссия отмечает, что несвоевременное донесение об авиационном событии и некорректная передача данных должностными лицами авиакомпании в главный офис города Бишкек (по месту базирования ВС), привели к искажению информации о степени повреждения ВС и принятии решения о назначении комиссии для расследования инцидента.

Событие переквалифицировано в авиационный инцидент.

5. Рекомендации по обеспечению безопасности полётов

- 5.1. Данный отчёт довести до сведения всех эксплуатантов ВТ КР;
- 5.2. Всем авиакомпаниям, выполняющим коммерческие пассажирские и грузовые перевозки провести внеплановые занятия с лётным составом по действиям экипажа при повреждениях ВС на земле и принятии решения в соответствии с MEL и CDL;
- 5.3. Провести специальный разбор по данному отчёту с персоналом Инженерно-авиационной и Лётной служб ОсОО «Авиакомпания «КАР КГ» с разработкой процедуры передачи первичных сообщений о повреждениях ВС на выделенных стоянках в условиях аэродрома базирования и транзитных аэродромах. (Подробно разобрать Приложения 3, 5, 6 АПКР-13).
- 5.4. О результатах исполнения рекомендаций комиссии письменно доложить в АГА КР.

Председатель комиссии
Члены комиссии



С. Сойкин
М. Алайчиев
Г. Семёнов
Ш. Узбеков