

**ОТЧЁТ
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ
ИНЦИДЕНТА**

В соответствии со Стандартами Международной организации гражданской авиации (Приложение – 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»), Воздушного Кодекса КР гл. 18 ст.105 и АПКР-13 гл.3 п. 3.3 данный отчёт выпущен с единственной целью: предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем.

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

Фактическая информация

1.1. История полёта

09.11.2021 г. экипаж самолёта Da-42 рег. № EX-11001, ОсОО авиакомпания «Sky KG Airlines» осуществлял перелёт по маршруту Термез - Наманган. Перелёт осуществлялся под № рейса KGGK-4810. Предполётная подготовка была проведена экипажем под руководством КВС – инструктора, перед вылетом, из а/п Термез в полном объёме в соответствии с требованием РПП авиакомпании. Метеорологические условия по маршруту полёта, аэродрому назначения (Наманган) и запасном (Андижан), соответствовали установленным требованиям для полёта ППП, и не препятствовали выполнению полёта. Подготовка воздушного судна (ВС) к полёту была выполнена своевременно и в объёме, предусмотренном «Программой технического обслуживания ВС» - Aircraft Maintenance Program DA42.

Взлёт из, а/п г. Термез произведён в 08.45. (UTC). Полёт проходил выше облаков на FL 170 (5100м), ниже полёта наблюдалось 8 актантов слоисто кучевой облачности верхней границей примерно 4500м. В зоне ответственности УВД Ташкента, за 100-150км. до поворотного пункта Bamgi в 10.10 (UTC), воздушное судно на эшелоне полёта вошло в слоисто кучевую облачность. В облаках отмечалась умеренная болтанка и умеренное обледенение. Примерно через 15мин. полёта в облаках 10.25(UTC), обледенение усилилось до сильного, противообледенительная система самолёта с трудом справлялась с обледенением. После пролёта поворотного пункта Bamgi и находясь на траверзе аэропорта Ташкент, и не имея возможности выхода из зоны сильного обледенения путём снижения (ВС находилось на нижнем безопасном эшелоне для полётов по ППП), экипаж принял решение произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме Ташкент.

По согласованию с УВД Ташкента в 10.30(UTC) экипаж преступил к снижению с курсом на точку Sergeli. Заход на посадку и посадка выполнялись на ВПП 08L, посадка произведена в 10.45(UTC). После посадки в конце пробега диспетчер старта сообщил экипажу воздушного судна, что наблюдает дым от колеса левой основной стойки шасси. Экипаж освободил ВПП, и сразу после освобождения на рулёжной дорожке остановился и выключил двигатели. Через две минуты после остановки ВС, подъехала пожарная машина, ранее вызванная диспетчером старта. В целях предотвращения возгорания, колесо левой основной стойки шасси пожарной командой было облито водой. Далее воздушное судно было отбуксировано на место стоянки. Первоначальное донесение о авиационном событии было направлено в Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики (АГА КР) - 10.11.2021г. по электронной почте на E-mail отдела расследований инцидентов (ОРИ). Отделом расследования инцидентов данное авиационное событие было классифицировано как инцидент.

Расследование инцидента с самолётом Da-42 рег. № EX-11001, проводилось комиссией, назначенной приказом генерального директора авиакомпании «Sky KG Airlines» № 05/21п от 10 ноября 2021 года

«О назначении специалистов в комиссию по расследованию инцидента».

Расследование начато – 11.11.2021г.

Расследование закончено – 17.11.2021г.

1.2. Телесные повреждения

При инциденте никто из членов экипажа ВС не пострадал.

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	0	0	0
Серьёзные	0	0	0
Незначительные/отсутствуют	0/0	0/0	0/0

1.3. Повреждения воздушного судна

Повреждений воздушного судна нет.

1.4. Прочие повреждения

Повреждённых при посадке объектов нет.

1.5. Сведения о персонале

1.5.1. Пилот - инструктор

Должность	КВС-инструктор DA42
Пол	мужской
Год рождения	26.06.1988 г.
Класс	3 класс коммерческого пилота ГА КР приказ АГА при МТик КР № 241/п от 23.01.2018 г.
Свидетельство пилота ГА	СР № 00418
Дата выдачи свидетельства	Выдано АГА при МТик 23.01.2018 г.
Срок действия свидетельства	Действительно до 18.10.2022 г.
Образование	Кыргызский авиационный институт им. Абраимова, 2016 г.
Минимум погоды	Допущен к полетам по минимуму погоды: I категория ICAO ВПП=60 м. Видимость на ВПП (RVR)=550 м. Взлет=400 м.
Общий налет	1711 часов
Налет на ВС DA42	1549 часов
Налет в качестве КВС	1629 часов
Налет за последний месяц	25 часов

Налет в день инцидента	2 часа 25 минут
Рабочее время на момент инцидента	4 часа 15 минут
Перерыв в полетах в течении последнего года	нет
Дата последней проверки:	27.07.2021 г.
Тренировка на тренажере	21.07.2021 г.
АСП-суша	До 26.05.2022 г.
АСП-вода	До 05.06.2022 г.
Перевозка опасных грузов	До 20.01.2022 г.
Авиационная безопасность	До 18.06.2022 г.
Прохождение ВЛЭК	До 18.10.2022 г.
КПК по специальности	До 12.10.2024 г.
Допуск к ОЗП	27.10.2021 г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

1.5.2. Пилот:

Должность	КВС DA42
Пол	муж
Год рождения	11.11.1994 г.
Класс	3 класс коммерческого пилота ГА КР приказ АГА при МТиК КР № 392/п от 08.06.2021 г.
Свидетельство пилота ГА	СР №00456
Дата выдачи свидетельства	08.06.2021 г.
Срок действия свидетельства	Действительно до 24.03.2022 г.
Образование	Авиационная академия «Sky Eagle», США, 2021 г.
Минимум погоды	Допущен к полетам по минимуму погоды: I категория ICAO ВПП=60 м. Видимость на ВПП (RVR)=550 м. Взлет=400 м.
Общий налет	440 часов
Налет на ВС DA42	163 часов
Налет в качестве КВС	392 часов
Налет за последний месяц	25 часов
Налет в день инцидента	2 часа 25 минут
Рабочее время на момент инцидента	4 часа 15 минут
Перерыв в полетах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки:	07.01.2021 г.
Тренировка на тренажере	30.09.2021 г.
АСП-суша	До 26.03.2022 г.
АСП-вода	До 16.03.2023 г.
Перевозка опасных грузов	До 19.02.2023 г.
Авиационная безопасность	До 20.03.2023 г.

Прохождение ВЛЭК	До 24.03.2022 г.
КПК по специальности	До 17.07.2020 г.
Допуск к ВЛН	До 08.01.2024 г.
Авиационные происшествия и инциденты	нет

1.6. Сведения о воздушном судне

Тип ВС	DA-42	
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	EX-11001	
Серийный номер (MSN)	42.MN003	
Собственник / Оператор	Авиакомпания «Sky KG Airlines»	
Завод-изготовитель и дата выпуска	Diamond Aircraft Industries GmbH, Austria, 17.03.2010	
Наработка СНЭ	1920 часов	
Наработка ППР	25 часов	
Межремонтный ресурс	2000 часов	
Остаток ресурса до ремонта (1000HI)	974 часа	
Назначенный ресурс и назначенный срок службы	N/A	
Свидетельство о государственной регистрации	№ 0572 от 01.06.2017г.	
Удостоверение о годности к полётам	№ 0570, 29.07.2021г. Лётная годность ВС до 29.07.2022г.	
Последнее периодическое техническое обслуживание (2000hi)	2000HI выполнен 30.09.2021, ОсОО «SKY KG Airlines», Бишкек, Кыргызстан.	
Двигатели		
	№1	№2
Тип СУ	Austro Engine GmbH	Austro Engine GmbH
Заводской номер	E4-B-00112	E4-B-00050
Дата выпуска	2010	2009
Ресурсы и сроки службы	1800 часов	1800 часов
Наработка СНЭ, часы/циклы	1970 часов	3131 часов
Остаток ресурса до очередного ремонта	1661 часов	1661 часов
Дата последнего ремонта	22.03.2021	19.03.2021

1.7. Метеорологическая информация

Данные о фактической погоде на момент посадки на аэродроме г. Ташкент за 09 ноября 2021 года 10.30 UTC:

Ветер: 20° 2 м/с, видимость более 10 км, облачность 8 октантов слоисто кучевой, кучево-дождевой на 5000 футов (1500 м.), температура +11°С, точка росы +1°С, давление 1023 гПа, на посадку полоса 08L сцепление хорошее, без изменений.

1.8. Навигационные средства

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

1.9. Связь

Связь с экипажем ВС осуществлялась диспетчерами ДПП, СДП с использованием УКВ радиостанций. Воздушное судно находилось в зоне устойчивой радиосвязи. Замечаний по связи экипаж не предъявлял.

1.10. Сведения об аэродроме

Общие положения

Аэродром г. Ташкент имени «Ислама Каримова» является основным международным аэропортом Узбекской Республики.

Является запасным аэродромом для ВС всех типов.

Для обеспечения полётов на аэродроме г. Ташкент имени «Ислама Каримова» использоваться две параллельные ВПП:

08L-26R 13123' x 197' асфальт

08R-26L 12812' x 148' асфальт

Для обеспечения полётов с МК пос = 76°L на аэродроме могут использоваться следующие средства радиолокации и радионавигации:

1. Обзорный аэродромный радиолокатор МВРЛ-СВК.
2. Система посадки ILS (CAT II) ВПП 08L, маркеры.
3. Система VOR/DME.
4. Светосигнальная система ВПП 08L.
5. Автоматический радиопеленгатор.
6. Средства УКВ – радиосвязи.

1. Обзорный аэродромный радиолокатор МВРЛ-СВК.
2. Система посадки ILS (CAT II) ВПП 08L, маркеры.
3. Система VOR/DME.
4. Светосигнальная система ВПП 08L.
5. Автоматический радиопеленгатор.
6. Средства УКВ – радиосвязи.

Описание аэродрома

Код ИКАО: UTTT;

Внутренний код: UZB.

Контрольная точка и координаты местоположения на аэродроме:

N 41° 15.4' E 69° 16.9'

Магнитное склонение +4

Абсолютная высота Контрольной Точки Аэродрома (КТА): +1417фт/20°С.

Аэродром расположен в черте города.

Имеет две параллельные ВПП: 08(76°) – 26 (256°).

08L-26R; 08R-26L;

1.11. Бортовые самописцы

Расшифровка полёта по работе систем воздушного судна, не предусмотрена.

1.12. Сведения об обломках и столкновениях

Столкновения ВС с препятствиями не было, обломков нет.

1.13. Медицинские патологические сведения

Не проводились.

1.14. Пожар

Пожара не было.

1.15. Факторы выживания

Нет.

1.16. Испытания и исследования

Не проводились.

1.17. Информация об организациях и административной деятельности

ОсОО авиакомпания «Sky KG Airlines» - общество с ограниченной ответственностью, создано в соответствии с Гражданским Кодексом КР, Законом КР «О хозяйственных товариществах и обществах».

Основной вид деятельности – авиационные работы.

Сертификат эксплуатанта № 41 от 13.10.2021г. Действителен до 13.10.2023г. Контроль за организацией выполнения полётов осуществляет Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики. Организация управления воздушным движением и метеорологическое обеспечение полётов осуществляется Государственным предприятием «Кыргызавионавигация» на договорной основе.

1.18. Дополнительная информация

Расшифровка полёта по работе систем воздушного судна, не предусмотрена. Расшифровка записи переговоров внутри кабины пилотов не производилась.

Выполненные работы.

Выполнены работы по устранению неисправности самолета Da -42, регистрационный номер EX-11001.

При выполнении теста – Maintenance practices i.a.w. 32-40-00 обнаружено: подтекание тормозной гидрожидкости было вызвано недостаточной герметичностью манжеты в месте подвода тормозного шланга к тормозному суппорту.

- В а/п «Ташкент» на самолёте Da -42, рег. номер EX-11001 произведена замена манжета (Ring Grease Seal P/N: 153-00300) согласно АММ 32-40-00 Rev.4.
- Оформлены Aircraft Technical Log № А 0001323
- Проведена беседа с экипажем.
- Изучены объяснительные записки лётного состава.
- Все выполненные работы отражены в технической документации.

2. Анализ

09 ноября 2021 года экипаж самолёта Da-42, EX-11001 ОсОО АК «Sky KG Airlines» в составе пилота - инструктора, пилота и бортоператора, выполнял перелёт из аэропорта Термез в аэропорт Наманган для выполнения облета светотехнического оборудования аэродрома. Перелёт осуществлялся под № рейса KGK-4810.

Пилот - инструктор неоднократно выполнял полёты на аэродром Наманган. Согласно п. 1.1.9 Части D РПП ОсОО АК «Sky KG Airlines», провозка пилота на данный аэродром не требуется, если он выполнял полёты на данный аэродром ранее, не позднее 12 месяцев.

В Лётной службе (ЛС) ОсОО АК «Sky KG Airlines», 25.10.2021г., была проведена предварительная подготовка в полном объёме.

Допуск экипажа к выполнению данного полётного задания был оформлен лётным директором путём выписывания задания на полёт.

Предполётный отдых составил в общей сложности 14 часов, в гостинице города Термез, период отдыха позволял сохранять необходимый уровень работоспособности для обеспечения безопасного управления воздушным судном.

Отклонений от установленных требований при проведении предполётной подготовки экипажа по имеющимся материалам не выявлено.

Взлёт, набор высоты, полёт по маршруту, предпосадочная подготовка перед началом снижения, снижение, выполнение схемы захода на посадку без отклонений от требований РПП.

Согласно информации, изложенной в объяснительных пилота-инструктора и пилота, и личной беседы с экипажем, брифинг перед снижением был проведён полностью, также были выполнены в полном объёме все процедуры согласно «Preparation for approach» SOP ОсОО АК «Sky KG Airlines».

Замечаний к экипажу нет.

На основании проделанной работы, комиссия пришла к выводу, что задымление левого колеса основной стойки шасси произошло в результате попадания тормозной гидрожидкости на тормозные колодки. Подтекание тормозной гидрожидкости было вызвано недостаточной герметичностью манжеты в месте подвода тормозного шланга к тормозному суппорту.

3. Заключение

Причиной инцидента ВС Da -42, регистрационный номер EX-11001, стало попадание тормозной жидкости на тормозные колодки левой основной стойки шасси и появления дыма при торможении воздушного судна в результате нагрева тормозных колодок.

4. Рекомендации по обеспечению безопасности полётов

- Технической службе авиакомпании необходимо организовать и провести разовую внеплановую проверку на герметичность тормозной системы на ВС Da -42; EX-11002 и EX-11001.

5. Недостатки, выявленные при расследовании

Недостатков, влияющих на безопасность полётов не выявлено.