

**О Т Ч Е Т**  
**по результатам расследования авиационного инцидента**  
**с самолетом Boeing-767 UK 67003 АО «Uzbekistan Airways»**

г. Ташкент

«\_09\_» \_\_03\_\_\_\_ 2022г.

Комиссия назначенная приказом Министра транспорта Республики Узбекистан №37 от 28.02.2022г. провела расследование авиационного события с воздушным судном (ВС) Boeing-767 UK 67003 АО «Uzbekistan Airways», происшедшего 26.02.2022г. при выполнении чартерного пассажирского рейса НУ-3332 по маршруту Джидда-Ташкент.

### 1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

26.02.2022г. экипаж летного отряда АО «Uzbekistan Airways» выполнял чартерный пассажирский рейс НУ-3332 по Джидда-Ташкент на ВС Boeing-767 UK 67003. Взлет выполнялся в аэропорту «Джидда» в 18:46 (здесь и далее время UTC). Взлет, набор высоты, полет по маршруту проходил без отклонений. Снижение и заход на посадку в аэропорту назначения «Ташкент» проходил в темное время суток, в простых метеоусловиях. В процессе снижения на высоте Н=7580 футов (2500м по радиовысотомеру) и приборной скорости  $V_{пр.}=237$  узел произошло столкновение ВС с птицей. При этом замечаний по работе систем ВС и двигателей не отмечено. Экипаж продолжил заход на посадку и в 22:56 произвел благополучную посадку в аэропорту «Ташкент». На послеполетном осмотре ВС обнаружены следы столкновения ВС с птицей и повреждение обшивки обтекателя радиолокатора самолета.

На борту ВС находилось 241 пассажира.

---

В соответствии со стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) данный Отчет выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий/инцидентов в будущем.

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

### 2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

#### 2.1. Данные об экипаже

Командир ВС (СРТ SPV):	Пол мужской
Год рождения:	1976г.
Класс:	первый.
Образование:	высшее, УВЛУГА-1999г.
Переучивание на ВС Boeing-757/76	УТЦ НАК-2015г.
Метеоминимум:	САТ II-IIIb ICAO Landing: DH-30ft, RVR-75m, AH-200ft; Take Off: RVR-150m.
Общий налет:	11 306 часов.
Налет на ВС Boeing-757/767	5 843 часов.
Налет в качестве КВС Boeing-757/767	4 060 часов.

Авиационных происшествий и подобных авиационных событий ранее не имел.

Уровень профессиональной подготовки членов экипажа соответствует требованиям нормативных документов гражданской авиации Республики Узбекистан,

регламентирующих летную деятельность.

## **2.2. Данные о персонале наземных служб**

Персонал наземных служб к данному авиационному инциденту отношения не имеет.

## **2.3. Сведения о воздушном судне**

Самолет Boeing-767 UK 67003, заводской номер 40534, выпущен фирмой «Боинг» в 2012г. Нарботал с начала эксплуатации 33058 час, 7762 посадок.

Последнее периодическое техническое обслуживание по форме «1А+2А-check» выполнено в ООО «UAT» 20.02.2022г.

Последнее оперативное техническое обслуживание по форме «MTR-check» выполнено в аэропорту «Джидда» 26.02.2022г.

Замечаний по работе материальной части перед вылетом у экипажа и инженерно-технического состава не было.

## **2.4. Метеорологическая информация**

Фактическая погода аэропорта «Ташкент» за 26.02.2022г. на 22:30: ветер 40° - 4 узлов, видимость 10 км, отсутствуют значимая облачность и важные для авиации явления погоды, температура воздуха плюс 8°С, температура точки росы плюс 2°С, атмосферное давление приведенное к уровню моря 1019гПа, полоса 08 правая, сухая, прогноз на посадку – ближайшие два часа погода без изменения. (Справка прилагается к материалам расследования).

## **2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадки и управлении воздушным движением (УВД)**

Средства связи, навигации, посадки и УВД к данному авиасобытию отношения не имеют.

## **2.6. Данные об аэродроме**

Данные об аэродроме, к данному авиационному инциденту отношения не имеют.

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

Аварийно-спасательные и пожарные команды не использовались.

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

Пассажиры и члены экипажа не пострадали.

## **2.9. Работы, проведенные комиссией**

2.9.1. Изучен бортовой журнал (TLB) ВС Boeing-767 UK 67003. За 27.02.2022г. имеется запись экипажа ВС в TLB №Т026983: «Walk around in TAS traces of a single bird found on Radom. Suspect it happened while descend». (Во время наружного осмотра, после посадки, обнаружено попадание одиночной птицы в носовой обтекатель фюзеляжа. Предположительно попадание птицы произошло на снижении) (Копия TLB прилагается к материалам расследования).

2.9.2. Взяты и изучены объяснительные записки экипажа, ИТС включенного в задание на полет, персонала аэродромной службы аэропорта «Ташкент». (Объяснительные прилагаются к материалам расследования).

2.9.3. Сняты, расшифрованы и проанализированы данные средств объективного контроля воздушного судна. Замечаний не выявлено. (Результаты анализа прилагаются).

2.9.4. Выполнен комплекс работ по осмотру ВС в соответствие с АММ 05-51-08 p/b 201 Rev 135 22 Dec 2021. Фюзеляж, крыло, двигатели, хвостовое оперение, основное и переднее стойки шасси. Замечаний нет.

2.9.5. При внешнем осмотре на носовом обтекателе фюзеляжа (Nose Radom) обнаружено повреждение лакокрасочного покрытия (ЛКП) с размером 230x200мм., которое находится вне допуска согласно SRM 53-10-72 p1 Rev 118 Dec 15 2021.

2.9.6. Произведена замена носового обтекателя фюзеляжа (Nose Radom) согласно АММ 53-12-01 p/b.201 Rev 135 Dec 22 2021.

Снято: P/N 284T0052-35, S/N:00142, установлено: P/N 284T0052-35, S/N:00336.

2.9.7. Выполнена проверка Weather Radar System test согласно АММ 34-43-00 p501 Rev 135 Dec 22 2021. Замечаний нет.

2.9.8. После выполнения комплекса работ, замены обтекателя фюзеляжа (Nose Radom), на основании Технического акта на ввод ВС в строй от 22.02.2022г., самолет допущен к дальнейшей эксплуатации. (Технический акт прилагается к материалам расследования).

2.9.9. Изучена и проанализирована внеочередная выписки из магнитофонной записи радиообмена между экипажем ВС и диспетчерами ОВД «Ташкент». (Выписка прилагается).

2.9.10. Выполнен анализ действий экипажа ВС Boeing-767 UK 67003. (Анализ действий экипажа прилагается).

2.9.11. Изучены документы по орнитологическому обеспечению полетов в аэропорту «Ташкент».

2.9.12. Произведен осмотр взлетно-посадочной полосы аэропорта «Ташкент», а также по маршруту руления до места стоянки, посторонних предметов и останков птиц не обнаружено. ( Акт прилагается)

### **3. АНАЛИЗ**

26.02.2022г. экипаж летного отряда «Boeing-757/767» Департамента летной службы АО «Uzbekistan Airways» в составе: КВС и второго пилота выполнял регулярный пассажирский рейс НУ-3332 по маршруту Джидда-Ташкент на ВС Boeing-767 UK 67003. Предполетная подготовка по маршруту Джидда-Ташкент проведена экипажем в полном объеме. Решение на вылет на основании метеорологической и аэронавигационной обстановки по маршруту принято в соответствии с требованиями руководящих документов регламентирующих летную работу.

Взлетная масса составила 147934 кг и центровка 25.0 %САХ, что не выходило за пределы установленных ограничений руководства по летной эксплуатации ВС Boeing-767 (FCOM).

Активное управление (PF) выполнял второй пилот, функции контролирующего пилота (PM) выполнял КВС. Взлет в аэропорту «Джидда» произведен с ВПП 34С в 18:46, в ночное время суток.

Взлет, набор высоты, полет по маршруту проходил без отклонений. Снижение и заход на посадку в аэропорту назначения «Ташкент» на ВПП08прав. проходил в темное время суток, в простых метеоусловиях.

Посадка ВС в аэропорту «Ташкент» выполнена в 22.56 без замечаний.

На послеполетном осмотре ВС обнаружены следы попадания одиночной птицы и повреждение обшивки носового обтекателя фюзеляжа (Nose Radom) обнаружено повреждение лакокрасочного покрытия (ЛКП) с размером 230x200мм., которое находится вне допуска согласно SRM 53-10-72 p1 Rev 118 Dec 15 2021

После расшифровки СОК по данным анализа параметрической и звуковой информации выявлено, что на высоте 7580 футов произошло столкновение ВС с одиночной птицей.

Удаление ВС на тот момент от аэропорта назначения «Ташкент» составляло 40км.

Согласно данным полетной информации изменений в работе систем самолета и двигателей не зафиксировано. Экипаж определил столкновение ВС с птицей, но не выполнил доклад диспетчеру ОВД о столкновении.

*Примечание: В соответствии с «Памяткой персоналу по действиям при авиационном событии» АО «Uzbekistan Airways» (пятое издание):*

*«4.1.1. КВС (экипаж), заметивший на любом этапе полёта скопление птиц или при столкновении (подозрении на столкновение) с птицами в полёте КВС обязан доложить об этом диспетчеру ОВД Центра «Узавронавигация» при Министерстве транспорта Республики Узбекистан».*

Дальнейший заход на посадку и посадка в аэропорту «Ташкент» произведены в 22:53 без отклонений.

На стоянке после получения доклада инженерно технического состава о наличии следов столкновения воздушного судна с птицей и повреждения носового обтекателя фюзеляжа (Nose Radom), КВС сделал запись в бортовом журнале самолета и доложил руководству летного отряда о случившемся. Экипажем совместно с представителями ООО «УАТ» оформлен бланк «Донесение о столкновениях ВС с птицами».

Действия экипажа в сложившейся ситуации были правильными и не противоречили требованиям руководящих документов, регламентирующих летную деятельность за исключением не доклада экипажем службе ОВД о столкновении ВС с птицей в полете.

После выполнения комплекса работ, замены обтекателя радиолокатора, на основании записи в бортовом журнале (TLB №Т026983) и Технического акта на ввод в строй ВС от 27.02.2022г. самолет допущен к дальнейшей эксплуатации.

Учитывая характер следов и повреждения на самолете можно предположить, что столкновение произошло с одиночной птицей среднего размера. В связи с отсутствием останков и перьев птиц комиссии не представилось возможным определить ее видовую принадлежность.

Согласно «Характеристики орнитологической обстановки на аэродроме «Ташкент-Южный» в феврале орнитологическую обстановку на территории аэропорта «Ташкент» определяют пролетные и оседлые птицы: скворцовые, голубиные, летающие на высоте 0-100м, в основном утром, после восхода и вечером, когда температура снижается. Все эти виды птиц совершают перелеты, в основном одиночные, реже небольшими стаями с пересечением взлетно-посадочной полосы и насестом для отдыха и поиска пищи.

На основании вышеизложенного, можно сделать вывод, что столкновение ВС произошло с одиночной птицей среднего размера, на этапе снижения перед заходом

на посадку в аэропорту «Ташкент» на высоте 7580 футов (2500 м) и удалении 40 км от контрольной точки аэропорта, вне зоны орнитологического обеспечения полетов аэродромной службой аэропорта «Ташкент».

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Причиной авиационного инцидента с ВС Boeing-767 UK 67003 АО «Uzbekistan Airways» явилось столкновение с одиночной птицей при снижении для посадки в аэропорту «Ташкент», на высоте 7580 футов (2500 м) и удалении 40 км от контрольной точки аэропорта, вне зоны орнитологического обеспечения полетов, приведшее к повреждению обшивки обтекателя радиолокатора ВС.

Причины/факторы, обусловившие событие:

Событие: 034 – птица (удар птицы).

Этап полета: 044 – снижение.

Описательный фактор:

Объект: 5350 00 – обтекатель радиолокатора.

Модификаторы: 042 – повреждение от столкновения ВС с птицей.

#### **5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ**

5.1. В нарушении п.4.1.1. «Памятки персоналу по действиям при авиационном событии» АО «Uzbekistan Airways» (пятое издание) КВС не доложил диспетчеру ОВД Центра «Узаэронавигация» о столкновении ВС с птицей.

#### **6. РЕКОМЕНДАЦИИ**

6.1. Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с ВС Boeing-767 UK 67003, происшедшего 26.02.2022г. изучить со всем летным и инженерно-техническим составом АО «Uzbekistan Airways», а также с персоналом аэродромных служб АО «Uzbekistan Airports», связанных с орнитологическим обеспечением полетов.

6.2. Руководству летных служб авиакомпаний организовать повторное изучение «Памятки персоналу по действиям при авиационном событии» и требовать от экипажей ВС пунктуального выполнения.