

Окончательный отчёт по результатам расследования серьёзного инцидента
происшедшего в зоне ответственности Бишкекского Центра ОВД ГП «Кыргызавионавигация»

УТВЕРЖДАЮ

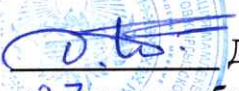
Врио директора

Государственного агентства

гражданской авиации при

Кабинете Министров

Кыргызской Республики


 **Д.К. Бостонов**

«27» сентября 2024 г.

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ПРИ
КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЁТ
по результатам расследования
серьёзного инцидента с воздушным судном А-320, REG EX-32007,
происшедшего в зоне ответственности Бишкекского центра ОВД
01.06.2024 г.**

В соответствии со Стандартами Международной организации гражданской авиации (Приложение – 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»), Воздушного Кодекса Кыргызской Республики гл. 18 ст.115 и АПКР-13 гл.3 § 1 п. 8., 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.

СОКРАЩЕНИЯ

- БЦ ОВД – Бишкекский центр обслуживания воздушного движения;
- ВПП – Взлетно-посадочная полоса;
- ВС – Воздушное судно;
- ГП «КАН» - Государственное предприятие «Кыргызавионавигация»
- ДПП – Диспетчерский пункт подхода;
- ДПР – Диспетчерский пункт руления;
- ИВПП – Искусственная взлетно-посадочная полоса;
- ИКАО – Международная организация гражданской авиации;
- ОАО «МАН» - Открытое акционерное общество «Международный аэропорт Манас»;
- ООВД – Отдел организации воздушного движения;
- РД – Рулежная дорожка;
- РП – Руководитель полетов;
- РЦ – Районный центр;
- СДП – Стартовый диспетчерский пункт;
- СУБП – Система управления безопасностью полетов;
- УТЦ – Учебно-тренировочный центр;
- ЦПИ – Центр полетной информации;
- ЭВС – Экипаж воздушного судна;
- TRM - Управление ресурсами в команде;
- UTC – Всемирное координированное время;
- RST - Группы безопасности на ВПП;

2. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

01.06.2024 г., в 17:21 местного времени (11.21 UTC) экипаж ВС А320 выполнявший регулярный пассажирский рейс AVJ 884 по маршруту Москва – Бишкек при заходе на посадку на ВПП 26 ушёл на 2-ой круг по причине нахождения на ВПП автотранспортного средства в районе РД «Н». После выполнения повторного захода, посадка произведена благополучно. Последствий для пассажиров и воздушного судна не было.

Информация о данном серьёзном инциденте была предоставлена в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (далее – Государственное агентство) первичным сообщением «ALR».

По факту произошедшего серьёзного инцидента для расследования назначена комиссия Государственного агентства приказом Врио директора №450 от 03.06.2024 года.

Расследование начато	- 03.06.2024г.
Расследование закончено	- 25.09.2024г.

3. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Данные об экипаже

Не указаны. Так как на событие не повлияли.

2.2 Данные о персонале наземных служб

Должность	Диспетчер БЦ ОВД
Пол	женский
Дата рождения	28.05.1986 г.
Образование	Кыргызский авиационный колледж 2007 г.
Стаж работы ДП УВД	16 лет
Курсы повышения квалификации	УТЦ март 2022 г.
Допуск к работе	ДПР, СДП
Тренажёрная подготовка	28.02.2024 г.
Уровень английского языка	4 уровень ИКАО до 04.04.2025г.
Класс квалификации	3-ий класс
Свидетельство ДП УВД	АС №. 00280 до 10.03.2026 г.
Врачебно-лётная экспертная комиссия (ВЛЭК)	До 10.03.2026 г.
Нарушения по УВД в прошлом	отсутствуют

Должность	Руководитель полётов
Дата рождения	12.07.1971г.
Образование	РВАУ ГА – 1991г., КГПУ им. Арабаева 2003г.
Стаж работы ДП УВД	33 года.
Курсы повышения квалификации	СПБГУГА (г. Санкт-Петербург) 23.12.2022г.
Допуск к работе	ДПП с ИСН, РЦ с ИСН, РП
Тренажёрная подготовка	02.04.2024 г.
Уровень английского языка	4 уровень ИКАО до 14.10.2025г.
Класс квалификации	1-ый класс
Свидетельство ДП УВД	АС №00106 до 06.04.2025 г.
Врачебно-лётная экспертная комиссия (ВЛЭК)	До 06.04.2025 г.
Нарушения по УВД в прошлом	отсутствуют

2.3 Данные о воздушном судне

Рейс AVJ884, тип ВС - Аэробус 320, регистрационный номер EX-32007, ОсОО авиакомпании «Avia Traffic Company», выполнявший полёт по маршруту Домодедово - Манас. Год выпуска 16.04.1993г. Находится в реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики с 24.11.2016г.

2.4 Метеорологическая информация

01 июня 2024 года территория Кыргызстана находилась под влиянием размытого барического поля у поверхности Земли и тыловой частью ложбины на высотах.

По прогнозу за период с 01.06.2024г., с 06:00 UTC по 02.06.2024г., до 06:00 UTC

Ожидалось: ветер северо-западного направления 3 м/с., с порывами до 8 м/с., видимость более 10 км, 3-4 октанта кучево-дождевая облачность на 5000 футах.

По прогнозу за период с 01.06.2024г., с 12:00 UTC по 02.06.2024г., до 12 UTC

Ожидалось: ветер северо-западного направления 3 м/с., с порывами до 8 м/с., видимость более 10 км, 3-4 октанта кучево-дождевая облачность на 5000 футах. Временами с 12:00 UTC до 18:00 UTC ветер неустойчивого направления со скоростью 7 м/с., с порывами 12 м/с., видимость 2000 м., гроза с ливневым дождём, облачность 1-2 октанта на 300 футах и 5-7 октантов кучево-дождевая облачность на 2000 футов.

Фактическая погода за период с 11:00 до 12:30 UTC:

Ветер юго-западного направления 3-4 м/с, видимость более 10 км, 3-4 октанта кучево-дождевая облачность на 6600 футов, температура 28-30°C, давление 1015 гПа, прогноз на посадку без изменения.

METAR UCFM 011100Z 22003MPS 170V280 9999 SCT066CB 30/04 Q1015 NOSIG=

METAR UCFM 011130Z 24004MPS 210V290 9999 SCT066CB 29/05 Q1015 NOSIG=

METAR UCFM 011200Z 24004MPS 9999 SCT066CB 28/06 Q1015 NOSIG=

METAR UCFM 011230Z 24005MPS 9999 SCT066CB 28/05 Q1015 NOSIG=

TAF UCFM 010450Z 0106/0206 32003G08MPS 9999 SCT050CB BECMG 0116/0118

13003G08MPS TEMPO 0116/0202 20003G08MPS 2000 BR FU FEW004=

TAF UCFM 011043Z 0112/0212 30003G08MPS 9999 SCT050CB TEMPO 0112/0118

VRB07G12MPS 2000 -TSRA BR FEW003 BKN020CB BECMG 0118/0119 13003G08MPS

TEMPO 0118/0202 20003G08MPS 2000 BR FU BECMG 0205/0206 33003G08MPS

TEMPO 0205/0212 26003G08MPS=

2.5 Данные о средствах связи, навигации и наблюдения

Не указаны. Так как на событие не повлияли.

2.6 Данные об аэродроме

Не указаны. Так как на событие не повлияли.

2.7 Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Не указаны. Так как задействованы не были.

2.8 Данные о травмированных пассажирах и членов экипажа

Не указаны. Так как не имело место.

2.9 Работа, проведённая комиссией

В ходе расследования обстоятельств и причин данного случая проделана следующая работа:

- получены пояснительные записки от следующих сотрудников ГП «КАН»: генерального директора, начальника ООВД, начальника ОСУБП, РП, диспетчера СДП, начальника УТЦ, начальника БЦ ОВД, начальника отдела кадров;

- получены пояснительные записки от следующих сотрудников ОАО «МAM»:
- начальника аэродромной службы, инженера орнитологической службы;
- произведены опросы РП, старшего диспетчера и диспетчера СДП;
- собраны данные об РП и диспетчера СДП;
- произведены выписки радиообмена «экипаж-диспетчер» с 11:18:12 до 11:23:11, радиообмена по внутри-аэропортовой связи с аэропортовыми службами с 10:56:58 до 11:22:18, переговоров диспетчера СДП по Громкоговорящей связи с 10:56:58 до 11:22:18 и переговоров «диспетчер СДП - РП» по телефону с 11:18:58 и с 11:23:32;
- произведён просмотр и анализ видеозаписи рабочего места СДП;
- проведён анализ пояснительных записок, выписок радиообмена и переговоров диспетчера СДП;
- проведено моделирование ситуации приближенной к произошедшему инциденту на рабочем месте СДП;
- с выездом в составе рабочей комиссии проверена работа стартовых медработников МСЧ на предмет прохождения работниками медицинского контроля и работа инструкторов по тренажёрной подготовке диспетчерского состава, также были осмотрены автотранспортные средства орнитологической службы;
- определены рекомендации комиссии.

2.10 Исследования

ГП «Кыргызаэронавигация» провела эксперимент, на предмет как видно автотранспортное средство, выезжающее на ИВПП, то есть создали аналогичное условие по времени суток. Во время эксперимента с диспетчерского пункта ГП «КАН» автотранспортное средство было видно хорошо, а пилоты отмечали очень неудачную раскраску автомобиля и экипаж не мог до выравнивания ВС до уровня ИВПП определить, что находится на взлётно-посадочной полосе, очертания автомашины казались как белые квадраты.

4. АНАЛИЗ

3.1. Хронология

В 10.47 UTC (здесь и далее время UTC) диспетчер СДП принял дежурство на СДП, о чём произвел запись в журнале приема-сдачи дежурства. Записи на магнитофон и доклада РП о приеме дежурства не было сделано.

В 10.58.16 диспетчер СДП разрешил «Соколу» (позывной машины орнитологической службы аэропорта) занять ВПП.

В 11.18.19 диспетчер СДП разрешил посадку рейсу AVJ 884. В это время на ВПП находился автомобиль с позывным «Сокол».

В 11.23.32 диспетчер СДП по телефону позвонил РП и сказал: «Залёт». На вопрос РП: «Да ты что забыла, профукала», ответила: «Да».

В 11.21.38 дала команду экипажу AVJ 884 о переходе на связь с ДПП на 124,6.

В 11:22:00 диспетчер СДП вызвал «Сокола» и запросила его местоположение. «Сокол» ответил: «На грунтовой ... (неразборчиво) северная сторона».

3.2. Диспетчер СДП не в полном объёме выполнил требования Технологии работы диспетчера СДП:

Пункт 1.3:

- осуществляет управление и контроль за движением ВС, лиц и транспортных средств в зоне ответственности, визуально, с использованием бинокля (в пределах видимости) и докладов экипажей, водителя машины сопровождения/ответственных лиц водителей других транспортных средств;
- ведёт контроль занятости ВПП (занятие/освобождение, путём включения/выключения табло «ВПП занята» с записью на планшете (маркерной доске);
- анализирует воздушную и метеорологическую обстановку в целях обеспечения эшелонирования ВС, безопасности движения лиц и транспортных средств на ЛПП.

Пункт 1.4:

- не реже, чем через каждые 15 мин. контролировать наличие и устойчивость радиосвязи с руководителем работ при выполнении работ на лётной полосе;
- давать команду на освобождение лётной полосы от технических и других средств и контролировать выполнение этой команды не позднее, чем за 5 мин до расчётного (уточнённого) времени посадки, а также перед взлётом воздушного судна.

Пункт 1.17:

- отсутствие препятствий на лётной полосе определяется диспетчером СДП визуальным осмотром с использованием бинокля, в пределах видимости, по докладам экипажей и/или руководителя (ответственного лица) за проведение работ на лётной полосе.

Пункт 2.3. Принимает дежурство, для этого:

- производит записи:
- по СКРС «Мегафон»: «Диспетчер ... (фамилия), дежурство принял»;
- докладывает РП (старшему диспетчеру) о приёме дежурства.

Пункт 4.2.3:

- при заходе ВС на посадку диспетчер обязан: – убедиться в отсутствии препятствий на лётной полосе.

Пункт 4.2.5. Разрешение диспетчера на посадку воздушного судна означает что:

- воздушное пространство по направлению захода на посадку и лётная полоса свободны.

3.3. Диспетчер не выполнил требования Должностной инструкции диспетчера СДП:

Пункт 2.1: Задачами диспетчера СДП являются:

- Предотвращение столкновений между ВС и с препятствиями на площади маневрирования.

Пункт 2.2.6. Обеспечивает и контролирует отсутствие препятствий на ВПП визуально, в пределах видимости, по докладам экипажей ВС и ответственных лиц,

производящими работы на ВПП.

Пункт 2.2.12. Контролирует выполнение работ на лётной площади и выданных указаний ответственным лицам, производящими работы визуально, в пределах видимости и по докладам ответственных лиц.

3.4. Инженер-орнитолог не выполнил требования Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики:

– Пункт 152: В рабочее время (по режиму работы аэропорта или аэродрома) все работы в контролируемой зоне аэродрома и рулежных дорожках должны производиться только при наличии устойчивой двухсторонней связи руководителя работ с диспетчером, через каждые 15 минут должна производиться контрольная проверка радиосвязи.

3.5. В Пояснительной записке диспетчер СДП БЦ ОВД сообщает что:

– после выхода AVJ 884 на связь она: «окинула взглядом полосу и разрешила ему посадку на ВПП 26», далее она пристально следила за буксирующем воздушным судном TWB 505 и за заходящем на посадку AVJ 884. По информации видео записи, она окинула взгляд в сторону ВПП 26 и потом голова была направлена в сторону аэровокзала;

– «машина с позывным «Сокол» белая, а т.к. был ясный солнечный день, в районе от РД «G» до торца 26 ее, как правило не видно, так же как проблесковых огней на машине», жалюзи давали блики и из-за них машины не было видно.

Примечание: 06.06.2024г. с 17:00 местного времени, сотрудниками ГП «КАН» было проведено моделирование ситуации приближенной к произошедшему инциденту на рабочем месте СДП, на фото ниже и было установлено: автомобиль белого цвета орнитологической службы на фоне зелени (травы) и проблесковые маяки видны хорошо на всей длине ВПП в сторону курса 255, как с поднятыми, так и с опущенными жалюзи, блики отсутствуют.

– после ухода AVJ 884 на второй круг, мой коллега задал мне вопрос: «А кто у нас на полосе?» И только тогда я опустила голову на пульт и увидела запись на планшете и что включено табло «ВПП занята».

Примечание. Согласно Опросника диспетчера СДП, автомобиль с позывным «Сокол» находился на грунтовой части ВПП, в районе РД «Н»-торец 26.

3.5 Исходя из полученной информации из пояснительной записки РП БЦ ОВД: «примерно в районе 11:00 UTC на пульт РП по телефону позвонил диспетчер СДП и спросил возможность выпустить рейс TWB 505 A333 с ВПП 08». РП ответил, что он «не против на выпуск с 08». «Так как заходил один борт, на аэродроме были простые метеоусловия, за пультом на СДП работал опытный диспетчер с немалым стажем, то РП за работой СДП следил не так пристально и занимался согласованием с ДПП выпуск TWB 505 с ВПП 08 и контролировал работу диспетчеров РЦ по обходу ВС грозových очагов, на табло «ВПП занята» не обратил внимание. В последнее время это табло горело очень часто из-за того, что аэропортовые службы часто производили откос травы вокруг ВПП, что привлекало большое количество птиц и орнитологические службы постоянно ездили на полосу».

3.6 Исходя из представленных данных, пояснительной РП и информации СОК, РП выполнил возложенные на него обязанности, а именно в части пункта 2.2.4.

Должностной инструкции: «В зависимости от воздушной и метеорологической обстановки РП самостоятельно определяет целесообразность нахождения на том диспетчерском пункте, где складывается наиболее сложная обстановка и при необходимости давать личному составу смены указания и/или рекомендации по ОВД». Вместе с тем, согласно пункту 4.1.11. Должностной инструкции на РП возложена ответственность «За обеспечение безопасности движения ВС персоналом смены».

3.7 Из пояснительной старшего диспетчера-инструктора БЦ ОВД выполнявшего обязанности старшего диспетчера следует, что на момент инцидента он отсутствовал в зале УВД по причине приема пищи по согласованию с РП, что подтверждено в пояснительной записке РП.

3.8 Согласно пояснительной начальника ООВД, на момент инцидента в смене находилось 10 человек. Два старших диспетчера в этот период были в отпуске. Для обеспечения резервирования РП в состав смены был включен старший диспетчер-инструктор БЦ ОВД. Должностные инструкции старших диспетчеров БЦ ОВД разделены по направлениям: «Район УВД» и «Аэродромный сектор». В результате старший диспетчер-инструктор исполнял функции одного из старших диспетчеров, тогда как функции второго старшего диспетчера не были возложены на других сотрудников.

3.9 Разделение направлений на «Район УВД» и «Аэродромный сектор» для РП не предусмотрено. Согласно штатному расписанию в БЦ ОВД имеется шесть руководителей полетов.

3.10 Согласно пояснительной РП, в течение дня в секторе «Запад» РЦ наблюдались грозные очаги, из-за чего его внимание в большей степени было сосредоточено на работе данного диспетчерского пункта. Комиссия, выезжавшая в ГП «КАН», ознакомилась с функциональными обязанностями РП. Согласно пункту 2.2.4. должностной инструкции РП БЦ ОВД (утвержденной от 12.12.2022г.), РП обязан постоянно контролировать работу персонала смены, включая диспетчеров ДПР, СДП, ДПП, РЦ сектор «Запад», РЦ сектор «Восток» и ЦПИ. При этом согласно пунктам 2.1 и 2.2 должностных инструкций старших диспетчеров БЦ ОВД, их основной задачей является помощь РП в организации работы смены и контроле работы диспетчерского состава. Однако на момент инцидента РП оставался без поддержки старших диспетчеров, так как они отсутствовали по причинам, изложенным в пунктах 3.5 и 3.6 данного отчета.

3.11 Контроль работы диспетчеров ДПР и СДП осуществляется удаленно с пульта РП посредством прослушивания частот, получения докладов диспетчеров и просмотра камеры видеонаблюдения, установленной внутри помещения. Визуальный контроль летного поля со стороны РП и старшего диспетчера «Аэродромного сектора» не предусмотрен.

3.12 Согласно штатному расписанию ГП «КАН» и графика работы, диспетчерский состав БЦ ОВД работает в 6 смен, в каждой смене по 12 человек. Однако в соответствии с пунктом 4.6.8 Методики определения штатной численности диспетчеров УВД (утвержденной генеральным директором ГП «КАН» 13.07.2023 г.), общая численность смены с учетом резерва должна составлять 13 человек.

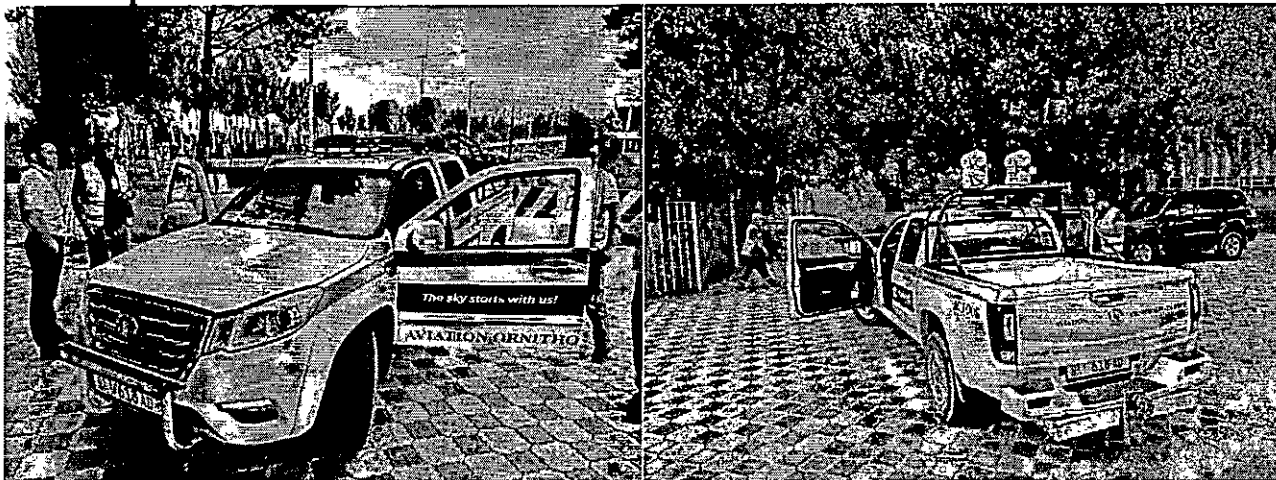
3.13 Согласно пояснительной инженера орнитологической службы, от диспетчера СДП команда об освобождении ВПП не поступала. Все средства радиосвязи находились в рабочем состоянии, однако инженер-орнитолог не слышал переговоров между ЭВС и диспетчером СДП из-за громкой работы биоакустических устройств и

громкоговорителей, а также потому, что передние окна оперативной машины были открыты для использования охотничьего ружья.

3.14 Согласно пояснительной начальника аэродромной службы, радиостанции авиационного диапазона, установленные на оперативных автомобилях, позволяют оперативно реагировать на все проводимые операции на аэродроме. Это повышает ситуационную осведомленность водителей благодаря прослушиванию переговоров ЭВС и диспетчеров ДПР и СДП. Однако следует отметить, что водители оперативных машин недостаточно знакомы с фразеологией радиообмена, особенно на английском языке, что может привести к недопониманию в критических ситуациях.

3.15 Комиссия при выезде в аэропорт «Манас» ознакомилась с окраской и оборудованием оперативных автомобилей орнитологической службы с государственными номерами 01KG618AD и 01KG2280M. Обе машины белого цвета. Было установлено, что проблесковые маяки, расположенные на крыше автомобилей, не обеспечивают кругового обзора из-за размещенного на кузове звукового оборудования для отпугивания птиц.

Вид спереди и сзади оперативной автомашины орнитологической службы с госномером 01KG618AD



Вид сбоку и сзади оперативной автомашины орнитологической службы с госномером 01KG2280M



3.16 Исходя из данных предоставленных отделом кадров ГП «КАН» сведений по графику отпусков сотрудников БЦ ОВД, около 40% персонала не соблюдают график отпусков.

3.17 Исходя из пояснительной записки начальника БЦ ОВД, заполнение вакансий диспетчера-инструктора и заместителя начальника БЦ ОВД вызывает трудности. Из-за небольшой разницы в оплате труда и увеличении рабочих часов, у диспетчерского состава слабая мотивация и стремление занимать данные должности. Отсутствие на вышеуказанных должностях компетентных сотрудников снижает качество подготовки, контроля и организации работы диспетчерского состава, что может повысить риск инцидентов из-за человеческого фактора.

3.18 Согласно информации от начальника УТЦ и начальника ООВД, диспетчерский состав проходит тренажерную подготовку на компьютерных тренажерных системах «Эксперт» и «Навигатор». Обе системы не имеют модуля визуализации летного поля. Диспетчерский тренажер «Навигатор» не обеспечивается радиотелефонной связью и записью переговоров. В помещении, где находятся диспетчерские тренажеры отсутствует камера видеонаблюдения. Согласно выписке, из журнала «Тренажерной подготовки диспетчерского состава» крайний раз диспетчер СДП проходил тренажерную подготовку 28.02.2024 на диспетчерском тренажере «Навигатор». Комиссии не удалось ознакомиться как проводилась крайняя тренажерная подготовка диспетчера СДП из-за вышеуказанных причин.

3.19 В помещении для предсменного медицинского контроля отсутствует камера видеонаблюдения, в связи с чем комиссия не смогла получить информацию о том, как проводилось медицинское освидетельствование диспетчера СДП.

3.20 В автомашинах по лидированию воздушных судов установлены аналоговые радиостанции для переговоров с диспетчером СДП, в то время как аэропортовые службы используют цифровые радиостанции для переговоров. Использование разных типов радиостанций ухудшает ситуационную осведомленность персонала наземных служб при выполнении работ на площади маневрирования.

3.21 На диспетчерском пульте СДП присутствует две радиостанции, аналоговая и цифровая, что может вызывать определенные неудобства для диспетчеров. На диспетчерском пункте ДПР отсутствуют радиостанции по внутри-аэропортовой связи.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комиссия, изучив собранные материалы, пришла к выводу, что основной причиной авиационного инцидента стал человеческий фактор со стороны диспетчера СДП, а именно отсутствие контроля за местонахождением автомобиля орнитологической службы на ВПП при выполнении захода на посадку рейса AVJ884, и, как следствие, непринятие своевременных мер по освобождению ВПП автомобилем, что привело к уходу рейса AVJ884 на второй круг.

Способствующими факторами, явились:

– отсутствие радиоосмотрительности со стороны орнитологической службы при выполнении работ на ВПП, вызванное тем, что инженер-орнитолог не слышал переговоров из-за громкой работы биоакустических устройств и громкоговорителей, а также потому, что передние окна оперативной машины были открыты для использования охотничьего ружья;

– отсутствие контроля со стороны РП, вызванное отсутствием поддержки со стороны старших диспетчеров, которые в момент инцидента отсутствовали.

5. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

5.1. В целях недопущения подобных случаев в будущем, руководству и ответственным лицам ГП «КАН»:

- Диспетчерам с квалификационной отметкой СДП повторно изучить Технологию работы диспетчера СДП в части выполнения работ на ИВПИ и пройти внеочередной тренинг на тренажёре с выполнением упражнений по имитации занятия полосы аэропортовыми службами и заходящими на посадку ВС;
- Провести обучение всего диспетчерского персонала по направлению Управление ресурсами в команде (Team Resource Management);
- Определить, в каких случаях запрещено/разрешено совмещение функциональных обязанностей диспетчеров ДПР и СДП;
- Усилить контроль за работой диспетчерских пунктов СДП, ДПР при взаимодействии с аэропортовыми службами;
- Обеспечить приведение штатной численности диспетчерского состава БЦ ОВД в соответствие с пунктом 4.6.8 Методики определения штатной численности диспетчеров УВД, увеличив количество сотрудников в смене до 13 человек;
- В каждую смену открыть дополнительную штатную единицу Руководителя полетов и разделить функциональные обязанности на «Район УВД» и «Аэродромный сектор»;
- В случае отсутствия старшего диспетчера по причине временной нетрудоспособности или выхода в отпуск, предусмотреть возложение обязанностей старшего диспетчера на одного из диспетчеров;
- Предусмотреть рабочее место руководителя полетов на диспетчерской вышке;
- Произвести переход внутри-аэропортовой связи на цифровые радиостанции в автомашинах по лидированию ВС;
- Пересмотреть эргономику рабочего места Руководителя полетов и диспетчера СДП в части пультного и иного оборудования;
- Рассмотреть технические решения в части дублирования индикации «ВПП занята» с установкой на стойках остекления СДП;
- Рассмотреть технические решения по автоматическому включению звуковой сигнализации «ВПП занята» при выключенной звуковой сигнализации через 15 минут;
- Рассмотреть возможность изменения системы оплаты труда руководству БЦ ОВД и диспетчерам-инструкторам для привлечения компетентных сотрудников;
- Рассмотреть возможность установки камер видеонаблюдения со звуком в помещениях предсменного медицинского контроля и диспетчерского тренажера, для обеспечения проведения объективной оценки;
- Усилить контроль за исполнением графика отпусков диспетчерского персонала, для обеспечения необходимого резерва в сменах;
- Рассмотреть возможность приобретения диспетчерского тренажера с модулем визуализации летного поля;
- Изучить данный отчёт с диспетчерским персоналом под роспись;
- О результатах выполнения рекомендованных мероприятий и принятых мерах доложить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров

Кыргызской Республики.

5.2. В целях недопущения подобных случаев в будущем, руководству и ответственным лицам ОАО «МММ»:

– Провести совместную встречу с ГП «КАН» и с авиакомпаниями Кыргызской Республики в рамках работы Группы безопасности на ВПП (RST) для обсуждения:

- необходимости покраски автотранспортных средств выполняющих работы на ИВПП в ярко-оранжевый или иной цвет, для улучшения визуального определения ЭВС;

- необходимости проведения ознакомительного курса по фразеологии радиообмена между ЭВС и диспетчером СДП на русском и английском языках для наземных служб, осуществляющих выезд на ИВПП, а также организации прослушивания частоты СДП 118.1 МГц этими службами для обеспечения ситуационной осведомленности при выполнении работ на ИВПП;

- обеспечения беспрепятственного прослушивания радиостанций сотрудниками орнитологической службы, в том числе при работе биоакустических устройств и громкоговорителей;

- уточнения требований к использованию охотничьего ружья и других устройств, с учетом необходимости поддержания качественной радиосвязи;

- улучшения координации между диспетчерами и орнитологической службой для своевременного получения инструкций.

– Обеспечить круговую видимость проблесковых маяков на всех автотранспортных средствах, выполняющих работу на ИВПП;

– Изучить данный окончательный отчёт с персоналом, работающим на ИВПП под роспись;

– О результатах выполнения рекомендованных мероприятий и принятых мерах доложить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

Приложение:

1. ALR – аварийное сообщение;
2. Первоначальное донесение;
3. Объяснительные записки членов экипажа;
4. Пояснительные записки от РП, диспетчера СДП и старшего диспетчера, начальника БЦ ОВД, начальника УТЦ ГП «КАН», начальника ООВД, генерального директора ГП «КАН», начальника аэродромной службы ОАО «МAM», начальника отдела СУБП ГП «КАН», инженера орнитологической службы ОАО «МAM»;
5. Сведения по графику отпусков БЦ ОВД за 2024 год;
6. Опросники РП, диспетчера СДП и старшего диспетчера;
7. Выписки радиообмена «экипаж-диспетчер», радиообмена по внутри-аэропортовой связи с аэропортовыми службами;
8. Выписки переговоров диспетчера СДП по громкоговорящей связи и переговоров «диспетчер СДП - РП» по телефону;
9. Видеозапись рабочего места СДП;
10. Технология работы диспетчер СДП от 2020 г.;
11. Должностная инструкция диспетчера СДП от 2020 г.;
12. Должностная инструкция РП от 2020 г.;
13. Должностная инструкция старшего диспетчера «Район УВД» 2020г.;
14. Должностная инструкция старшего диспетчера «Аэродромный сектор» 2020г.;
15. Методика определения штатной численности диспетчеров УВД от 13.07.2023г.;
16. Справка метеобеспечения;
17. Фотографии автотранспортных средств орнитологической службы ОАО «МAM»;
18. Фотокопия из журнала приема-сдачи дежурства на СДП;
19. Фотокопия из журнала прохождения медицинского контроля.

Председатель комиссии:

Заместитель директора



К.Т. Төлөгөнов

Члены комиссии:

Заведующий ОЛЭ



Н.К. Алимов

Старший инспектор СРИ



А.Т. Торокулов

Инспектор по БП ОсОО «АТС»



В.В. Карлов

Начальник ИБПиКК ОАО «МAM»



Б.Т. Турсунбаев