

Авиакомпания «Асман Эйрлайнс»

## **ОТЧЁТ**

**по результатам расследования инцидента с ВС  
Dash 8 Q-400, регистрационный номер EX-21001,  
произшедшего 08.07.2025г.**

г. Бишкек  
2025г

«Утверждаю»

Генеральный директор  
ОАО «Асман Эйрлайнс»

  
Айдаралиев Ж.М.

«13» октября 2025г

## ОТЧЁТ

по результатам расследования заброса показаний температуры газов двигателя ИТТ  
на самолёте Dash 8 Q400, регистрационный номер EX-21001.  
(Отчет с приложениями на 33 листах)

г. Бишкек

13.10.2025г

Комиссия, назначенная приказом № 283/п от 08.07.2025г. Генерального директора  
ОсОО «Авиакомпания «Эйр Асман» (в дальнейшем – Авиакомпания), в составе:

Председатель: Биймурзаев А.Ш. Менеджер СУБП

Членов комиссии: Козырев  
Дунчев Д.А. Технический директор ИАС  
Начальник ПО ИАС

в период с 08.07.25 по 13.10.25, в соответствии с требованиями АП КР-13 и «Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Кыргызской Республики», провела расследование случая превышения показаний температуры двигателя №2 (заход в красный сектор), Dash 8 Q400, регистрационный номер EX-21001, происшедшего 08.07.25 после вылета из аэропорта «Манас» при выполнении рейса MN05 по маршруту Бишкек – Ош.

### 1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

#### 1.1. История полета

08.07.2025 г, после взлёта из аэропорта «Манас» на самолёте Dash 8 Q400, регистрационный номер EX-21001, при выполнении рейса MN05 по маршруту Бишкек – Ош после отрыва от полосы во время набора высоты показания ИТТ «Interstage Turbine Temperature» на двигателе №2 вышли в красный сектор. При обнаружении сигнализации экипаж по достижении высоты 400 ft уменьшил тягу двигателя №2, проанализировал обстановку и принял решение на возврат в аэропорт вылета. Посадка ВС была выполнена в штатном режиме.

На борту воздушного судна находился 73 взрослых пассажира, 10 детей до 5 лет и 4 члена экипажа. Взлётная масса и центровка воздушного судна не выходили за установленные пределы.

В соответствии с Руководством по управлению безопасностью полетов авиакомпании «Асман Эйрлайнс» инициировано внутреннее расследование данного события. В процессе расследования комиссией установлено, что данный факт возврата ВС на аэродром вылета в соответствии с АП КР-13 под перечень серьезных инцидентов не подпадает.

## 1.2. Телесные повреждения

В результате авиационного события никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал. не пострадал.

Телесные повреждения			
Со смертельным исходом	0	0	0
Серьезные	0	0	0
Незначительные/отсутствуют	0/0	0/0	0/0

## 1.3. Повреждения воздушного судна

Повреждений воздушного судна не выявлено.

## 1.4. Прочие повреждения

Поврежденных объектов нет.

## 1.5. Сведения о персонале

Должность	KBC Dash 8 Q400
Пол	мужской
Образование	Law school
Свидетельство	USA, ATPL № 2613125
Общий налет	12,360 часов
Налет на данном типе	6310 часов
Авиационные происшествия	не имеет

Должность	Второй пилот Dash 8 Q400
Пол	мужской
Образование	Кыргызский авиационный колледж им. И. Абдраимова в 2022 году
Свидетельство	Линейный пилот (гражданская авиация Кыргызской Республики), СР №00426
Общий налет	2450 часов
Налет на данном типе	510 часов
Авиационные происшествия	Не имеет

## 1.6. Данные о персонале наземных служб

Техническое сопровождение ВС на направлениях Бишкек-Ош не выполняется.

#### 1.7.Сведения о воздушном судне

Тип ВС	DHC-8-402
Государственный и опознавательный знаки	EX-21001
MSN	4457
Тип двигателей	PW150A
Серийный номер двигателей	№1- PCEFA0803 №2- PCEFA0351
Собственник ВС	ОАО «Аэропорты Кыргызстана»
Дата выпуска	2013
Наработка TSN, часов	20008
Наработка CSN, циклов	22135
Свидетельство о регистрации	№690
Сертификат летной годности	№690

#### 1.8.Метеорологическая информация

На развитие события отношения не имеет

#### 1.9.Навигационные средства

Отношения к событию не имеют

#### 1.10. Связь

Отношения к событию не имеют

#### 1.11. Сведения об аэродроме

Аэродром «Манас» является международным и имеет одну ИВВП (075/255)

#### 1.12. Бортовые самописцы

- Расшифровка параметрического бортового самописца производилась в отделе СУБП авиакомпании через программное обеспечение «Aerosight FDM».
- Расшифровка записи переговоров в кабине пилотов не производилась

#### 1.13. Сведения об обломках и столкновениях

Столкновения с препятствиями не было.

#### 1.14. Медицинские патологические исследования

Не проводились.

#### 1.15. Пожар

Пожара не было

#### 1.16. Факторы выживания

Нет

#### 1.17. Испытания и исследования

Не проводились.

### **1.18. Информация об организации**

ОсОО «Авиакомпания «Асман Эйрлайнс» - общество с ограниченной ответственностью, созданное в соответствии с Законом КР «О хозяйственных товариществах и обществах». Основной вид деятельности- коммерческие воздушные перевозки.

Сертификат Эксплуатанта № 67 от 20.09.24. Действителен до 20.09.2026.

Надзор за Эксплуатантом воздушного транспорта осуществляет Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

## **2. ВЫПОЛНЕННЫЕ РАБОТЫ**

- Изучены донесение по безопасности полетов от КВС. Донесения ASR о возврате ВС на аэродром вылета а/п «Манас» в связи с превышением температуры (ИТТ) двигателя №2 выполнены через платформу «Икарус».
- Проведена беседа с членами экипажа.
- Проверены записи о ТО, обслуживание воздушного судна было выполнено в полном объеме в соответствии с требованиями «Aircraft Maintenance Program» Авиакомпании. Крайний C-Check выполнен в MRO «JD Aero Technical Inc», 13.02.2022, WO #309160, TSN: 17235, CSN: 18749.
- При подготовке к полёту и в предыдущем полёте замечаний от экипажей по работе систем двигателя не было.
- После возврата произведен контрольный осмотр самолета и двигателей на предмет повреждения, замечаний нет.
- Изучена техническая документация на самолёт и двигатели – замечаний по ведению документации – нет.
- Выполнена наземная проверка в соответствии с FIM-00-00-810-801 по которой был обнаружен неисправный Intercompressor Bleed-Off Valve.
- Выполнена замена клапана в соответствии AMM ATA 75 TASK 75-31-01-77 «Removal and Installation of the P2.7 Intercompressor Bleed-Off Valve».
- Выполнена работа в соответствии с AMM ATA 75 TASK 75-31-01-720-801 «Functional Check of the P2.7 Interstage Bleed Valve», замечаний нет.
- Составлен Технический акт о вводе в строй ВС Dash 8 Q400, регистрационный номер EX-21001.
- Сняты на расшифровку носители средств объективного контроля полетной информации

## **3. АНАЛИЗ**

Анализ события показал, что 8 июля 2025г. экипаж выполнял регулярный рейс на ВС Dash 8 Q400, регистрационный номер EX-21001 по направлению Бишкек- Ош в составе командира ВС, второго пилота и 2-х бортпроводников. Предполетный отдых составлял более 12 часов. Все системы самолета при предполетной подготовке ВС к вылету работали исправно, без замечаний.

По отчету ASR членов лётного экипажа и анализу характеристик работоспособности и эксплуатации работы двигателя и FADEC нарушений правил эксплуатации со стороны инженерно– технического персонала и лётного экипажа выявлено не было.

Действия экипажа в полёте, при переходе показаний ИТТ «Interstage Turbine Temperature» в красный сектор на двигателе №2, соответствовали требованиям Руководства по лётной эксплуатации (ОАМ) Dash 8 Q400.

По материалам расшифровки работы двигателя №2 было замечено, что начиная с 6 июля температура двигателя №2 неизменно поднималась и отличалась от температуры двигателя №1. Шло нарастание разницы в температуре двигателей. С началом полетного дня 07.07.25 разница в температурах ИТТ между двигателями №1 и №2 достигла 80 °С в режимах набора высоты и круиза.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Причиной показаний (красный цвет указателя ИТТ -Interstage Turbine Temperature) на двигателе №2 самолёта Dash 8 Q400, заводской номер № 4457, регистрационный номер EX-21001 явилось неисправность клапана перепуска давления турбин Bleed off Valve 2.7 (не переводился в открытое положение). Значение ИТТ не превысило максимальных эксплуатационных ограничений для двигателя (Приложение 10, Operating Limits)-880° С для режима Take-off.

#### 5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

5.1 В процессе расследования комиссия не установила фактов нарушения технической и лётной эксплуатации, но персонал компании не проявил должного внимания на изменения параметров в работе двигателей.

5.2 Экипажи ВС, выполнявшие полеты до рассматриваемого события начиная с 06.07.2025 не обращали внимание на нарастающий тренд увеличения температуры ИТТ двигателя №2 (но находилось в пределах зеленого сектора) по сравнению с показаниями ИТТ двигателя №1.

5.3 В технических журналах экипажи не делали записей о повышении температуры двигателя №2, тем самым, не передавая должным образом информацию инженерно-авиационной службе авиакомпании.

#### 6. РЕКОМЕНДАЦИИ

В целях устранения отмеченных недостатков, комиссия рекомендует:

6.1 Настоящий Отчёт изучить с лётным и инженерно-техническим составом;

6.2 Инженерной службе ввести отказ в статистику для анализа по Программе надежности систем и компонентов

6.3 Провести занятия для летного состава по эксплуатации двигателей при высоких и низких температурах.

6.4 На разборе летного состава провести необходимые разъяснения по ведению записей по отклонениям работы систем, выявляемых во время предполетного осмотра и непосредственно полетов.

Председатель комиссии



Биймурзаев В.Ш.

Члены комиссии:



Козырев К.В.

Дунчев Д.А.

К Отчёту о расследовании прилагаются следующие материалы:

1. Служебная записка на создание комиссии	1 лист
2. Приказ о создании комиссии по расследованию	1 лист
3. Отчет ASR (Air Safety Report) системы «Икарус»	3 листа
4. Копия страницы бортового журнала № 01559 от 08.07.2025г	1 лист
5. Копия “TLB” №01563-01564 от 11.07.2025г	2 листа
6. Копия “Authorized Release Certificate”, Tracking Number 1324013940	1 лист
7. Технический акт на ввод самолёта в строй от 11.07.2025г	2 листа
8. Технологическая карта АММ по замене Bleed off Valve 2.7 Task 75-31-01-400-801	5 листов
9. Технологическая карта АММ по проверкам Bleed off Valve 2.7 Task 75-31-01-720-801	8 листов
10. Operating Limits AOM	1 лист
11. Расшифровка FDR	1 лист
12. METAR	1 лист