

Окончательный отчёт по расследованию авиационного события
с ВС Avro 146 RJ-85 регистрационный номер EX-27005



«Утверждаю»
Управляющий директор
ОсОО «Tez Jet»
А.К. Сингх
А.К. Сингх
«31» сентября 2025 года

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ
по результатам расследования
авиационного события
с воздушным судном ОсОО «Tez JET»
Avro 146 RJ-85 регистрационный номер EX-27005 произошедшего
в аэропорту «Манас»
17 сентября 2025 года

В соответствии со Стандартами Международной организации ГА (Приложение – 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов», Воздушного Кодекса КР и АПКР 13 гл3 п.3.3 данный отчёт выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в будущем.

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

1. Фактическая информация.

1.1. История полёта

17 сентября 2025 года экипаж самолёта AVRO 146 RJ-85, регистрационный номер «EX-27005», осуществлял регулярный пассажирский рейс K9153 по маршруту Бишкек – Джалал-Абад, расчетное время вылета 09:05 UTC.

Подготовка воздушного судна к полёту была выполнена своевременно и в объёме, предусмотренном «Maintenance Program Avro146/RJ-85».

После получения разрешения на вылет и выполнения руления экипаж занял исполнительный старт на взлётно-посадочной полосе. В процессе вывода двигателей на взлётный режим, при последовательном увеличении оборотов, сработала сигнализация «**Вибрация двигателя № 4**». Экипаж немедленно зафиксировал возникшую неисправность и начал выполнение процедур, предусмотренных РЛЭ

В соответствии с установленными процедурами командир воздушного судна принял решение прекратить взлёт и вернуть самолёт на стоянку. После завершения руления на место стоянки и установки колодок пассажиры организованно покинули воздушное судно.

После первого случая срабатывания сигнализации экипаж внёс в *Aircraft Technical Flight Log Book* запись:

Была проведена беседа с членами экипажа и сопровождавшим полёт авиационным техником. Установлено, что индикация действительно показывала повышенную вибрацию, однако фактической вибрации по ощущениям экипажа не наблюдалось.

Техническим персоналом были выполнены работы по устранению дефекта с внесением соответствующей записи в бортовой журнал. Работы выполнены в соответствии с АММ 77-32-01 р.201 («ENGINE 4 accelerometer was replaced IAW АММ 77-32-01 р.201»). После замены акселерометра был произведён запуск и опробование двигателей. В ходе опробования уровень вибрации находился в допустимых пределах, дефект не проявился. На основании полученных результатов принято решение о допуске воздушного судна к дальнейшей эксплуатации.

После завершения указанных мероприятий экипаж вновь выполнил руление на исполнительный старт для повторной попытки вылета. В процессе вывода двигателей на взлётный режим, при последовательном увеличении оборотов, через короткое время вновь сработала сигнализация «**Вибрация двигателя № 4**». Экипаж, действуя согласно *Abnormal Check List*, принял решение о прекращении взлёта и возврате воздушного судна на стоянку для проведения углублённой технической проверки

После второго случая в *Aircraft Technical Flight Log Book* была сделана запись:

«The same problem occurred a second time».

В ходе проведённых последующих работ по устранению дефекта было выявлено повреждение провода датчика вибрации двигателя № 4. Техническим персоналом выполнено восстановление проводки с внесением записи:

«Damage wire was replaced IAW WMSP 20-44-04 page 3; circuit was tested IAW SWM ATA 77-33-01 page 201».

После ремонта проведена проверка электрической цепи, которая показала соответствие параметров требованиям документации. Дальнейшее решение о выпуске воздушного судна в эксплуатацию принималось после полного технического анализа.

1.2. Телесные повреждения

В результате авиационного события никто из пассажиров и 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 не выявлено.

1.4. Прочие повреждения

Повреждённых при посадке объектов нет.

Окончательный отчёт по расследованию авиационного события
с ВС Avro 146 RJ-85 регистрационный номер EX-27005

1.5. Сведения о персонале.

Должность	КВС Инструктор AVRO RJ85
Пол	Мужской.
Дата рождения	05.11.1992г.
Класс	1
Свидетельство пилота ГА	LP № 00602; Срок действия 20.12.2025г.
Дата выдачи свидетельства	01.11.2022г.; выдано АГА при МТиК КР
Образование	КАК ГА 2015г.
Минимум погоды	II категория ICAO: ВПР 30м, видимость на ВПП-300м, взлёт 125м.
Налёт	Общий – 3464час. 50 мин; На данном типе – 2964 час. 11 мин; В качестве КВС - 1511 час. 05 мин.
Налёт за предыдущий месяц	48 час. 15 мин.
Налёт в день события	00 час. 00 мин.
Рабочее время в день события	02 час. 47 мин.
Общее рабочее время в день события	3 час. 19 мин.
Перерыв в полётах в течение года	Нет
Дата последней проверки	10.11.2024г.
Тренировка на тренажёре	17.02.2025г.
Прохождение ВЛЭК	20.12.2024г.
Авиационные происшествия	Не имел

Должность	2 пилот AVRO RJ85
Пол	Мужской.
Дата рождения	06.05.1972г.
Класс	1
Свидетельство пилота ГА	LP №0589; Срок действия 16.07.2026г.
Дата выдачи свидетельства	13.07.2021г. выдано АГА при МТиК КР
Образование	Актюбинское высшее летное училище ГА 1995г..
Минимум погоды	I- категория ICAO: ВПР 60м, видимость на ВПП-550м, взлёт 200м.
Налёт	Общий – 8355 час.04 мин; На данном типе –142 час. 12 мин; В качестве 2 пилота - 1500часа 08 мин.
Налёт за предыдущий месяц	30 час. 17 мин.
Налёт в день события	00 час. 00 мин.
Рабочее время в день события	02 час. 47 мин.
Общее рабочее время в день события	3 час. 19 мин.
Перерыв в полётах	Нет
Дата последней проверки	25.05.2025г.
Тренировка на тренажёре	22.08.2025г.
Прохождение ВЛЭК	16.07.2025г.
Авиационные происшествия	Не имел

Окончательный отчёт по расследованию авиационного события
с ВС Avro 146 RJ-85 регистрационный номер EX-27005

1.6. Сведения о воздушном судне и двигателях

Тип ВС	Вае 146 / Avro RJ-85
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	EX – 27005
Тип двигателей	Honeywell - LF507-1F
Серийный номер (MSN)	ENG#1 ESN P07677; ENG#2 ESN LF07491; ENG#3 ESN LF07224; ENG#4 ESN P07896.
Собственник / Оператор	ОсОО «Tez Jet»
Дата выпуска	04.04.1997
Наработка TSN	51466
Наработка CSN	43043
Свидетельство о государственной регистрации	№ 0575 от 02.10.2023 г.
Удостоверение о годности к полётам	№ 0575 от 10.12.2024 до 10.12.2025 г.

Двигатели	№1	№2	№3	№4
Тип СУ	LF 507-1F	LF 507-1F	LF 507-1F	LF 507-1F
Заводской номер	P07677	LF07491	LF07500	P07896
Наработка СНЭ часы/циклы	20286/19288	21736/21807	48178/48600	24840/25157
Остаток ресурса LLP	2938 FC	2630 FC	2987 FC	1922 FC
Дата последнего ремонта	27.06.2025	14.11.2024	06.09.2024	14.11.2024

1.7. Метеорологическая информация

2. Отношения к событию не имеют.

2.1. Навигационные средства

Отношения к событию не имеют.

2.2. Средства связи

Средства связи с наземными службами в аэропорту Манас не влияли на ход развития события.

**Технический акт
на ввод в строй самолета AVRO RJ-85 EX-27005**

Дата: 17.09.2025

Аэропорт «Манас»

УТВЕРЖДАЮ

ВрИО Начальника УПЛГ

при КМ КР

К.А. Абдылдаев



«17» 09 2025 г.

Комиссия в составе:

Председатель:

Шахайда И.В. – технический директор авиакомпании «ТЕZ JET»

Члены комиссии:

1. Ивахнов В.В. – Начальник производства авиакомпании «ТЕZ JET»
2. Фетисов А.В. – Начальник отдела поддержания летной годности авиакомпании «ТЕZ JET»
3. Жакыпов У.Б. – менеджер отдела инжиниринга авиакомпании «ТЕZ JET»

Составила настоящий технический акт на предмет допуска к полетам ВС AVRO RJ-85 E2305, регистрационный № EX-27005.

1. Обстоятельства

17.09.2025 г. при выполнении рейса K9153 по маршруту Манас – Жалал-Абад после выруливания на исполнительный была индикация вибрации на СУ №4, после чего КВС принял решение о возврате на место стоянки.

2. Данные о воздушном судне

Самолет AVRO RJ-85, заводской номер E2305, регистрационный номер EX-27005, 1997 года. На момент выпуска налетал 51469 часов/43043 посадок.

3. Выполненные работы

1. После заруливания на место стоянки произведен контрольный осмотр самолета и двигателей на предмет повреждения, замечаний нет.
2. Произведен осмотр проводки датчика вибрации СУ №4, обнаружен обрыв провода.

3. Устранен обрыв ранее указанных проводов в соответствии с SWM ATA 77-32-01 p.201
4. Выполнена проверка Engine Vibration согласно АММ ATA 77-32-01 Page 202. Замечаний нет.

4. Вывод

После выполнения всех необходимых работ в полном объеме согласно документам разработчика ВС, считать ВС AVRO RJ-85, заводской номер E2305, регистрационный номер EX-27005 исправным и готовым к выполнению рейсовых полетов.

5. Заключение

ВС AVRO RJ-85 заводской номер E2305, регистрационный номер EX-27005 допускается к выполнению дальнейших полетов без ограничений в пределах действующих ресурсов.

Председатель:

Шахайда И.В. 

Члены комиссии:

Ивахнов В.В. 

Фетисов А.В. 

Жакыпов У.Б. 

Техническому директору
ООО "Тез Тез"
Шакайде И. В
от авиаинженера
Курманкулова Б. А.

Объяснительная

17 сентября 2025 года по маршруту Бишкек - Намангад рейс К9153. Перед рейсом на ВС AVRO RJ-85 EX-27005 выполнен согласно AMP/RJ-85 Preflight чек в время проверки никаких неполадок не обнаружено.

На исполнительном старте ВПП 07 после ввода РУД на взлетной глиссаде появилась индикация ENG VIB N4 двигателя, экипаж принял решение вернуться на место стоянки. После осмотра N4 двигателя был заменен датчик вибрации, далее был произведен опробование двигателя на всех режимах, индикация вибрации была в норме.

При последующем полете на исполнительном старте ВПП 07, при вводе РУД на взлетной глиссаде появилась индикация ENG VIB N4 двигателя, экипаж принял решение вернуться на место стоянки. После тщательного осмотра N4 двигателя был обнаружен обрыв провода датчика вибрации, устранен обрыв провода. Произвели опробование двигателя на всех режимах, индикация вибрации N4 двигателя была в норме.

Б. А. Курманкулов
17.09.25

FUEL BEFORE FLIGHT		DE/ANTI ICING PROCEDURE	
Position Board (Before Refueling)	Ground Use	1 st Application	2 nd Application
2200		Fluid Type	Fluid Type
		Dilution	Dilution
		Start Time	Start Time
		End Time	End Time
		Signature:	Signature:

FLIGHT DATA		FLIGHT MONITORING (STABLE CRUISE)	
FLIGHT DATE (dd.mm.yy)	FLIGHT NO	LEG	FROM TO
17.09.25	89153	BS2	TBD
FLIGHT TIME DATA (UTC hh:mm)		AUTOLAND	
Take-Off	Landing	Flight Time	YES NO
		1	2
		3	4

CREW/MAIN. REMARKS		ACTION TAKEN	
CR	MR	DATE (dd.mm.yy)	STA
		17.09.25	BS2
Eng #4 vibration indication is flashing when TO Redu thrust set @ 189.2 vib 45		ENG #4 ACCELEROMETER WAS REPLACED 7AM AMM 59-32-01 P.804	

REPORTING CAPTAIN		ACTION TAKEN	
CR	MR	DATE (dd.mm.yy)	STA
		17.09.25	BS2
The same problem occurred a second time		Damage wire was repaired. New WMS P 20-44-04. Page 3 circuit was tested. Law SWM ATA 27-33-01P 20 L	

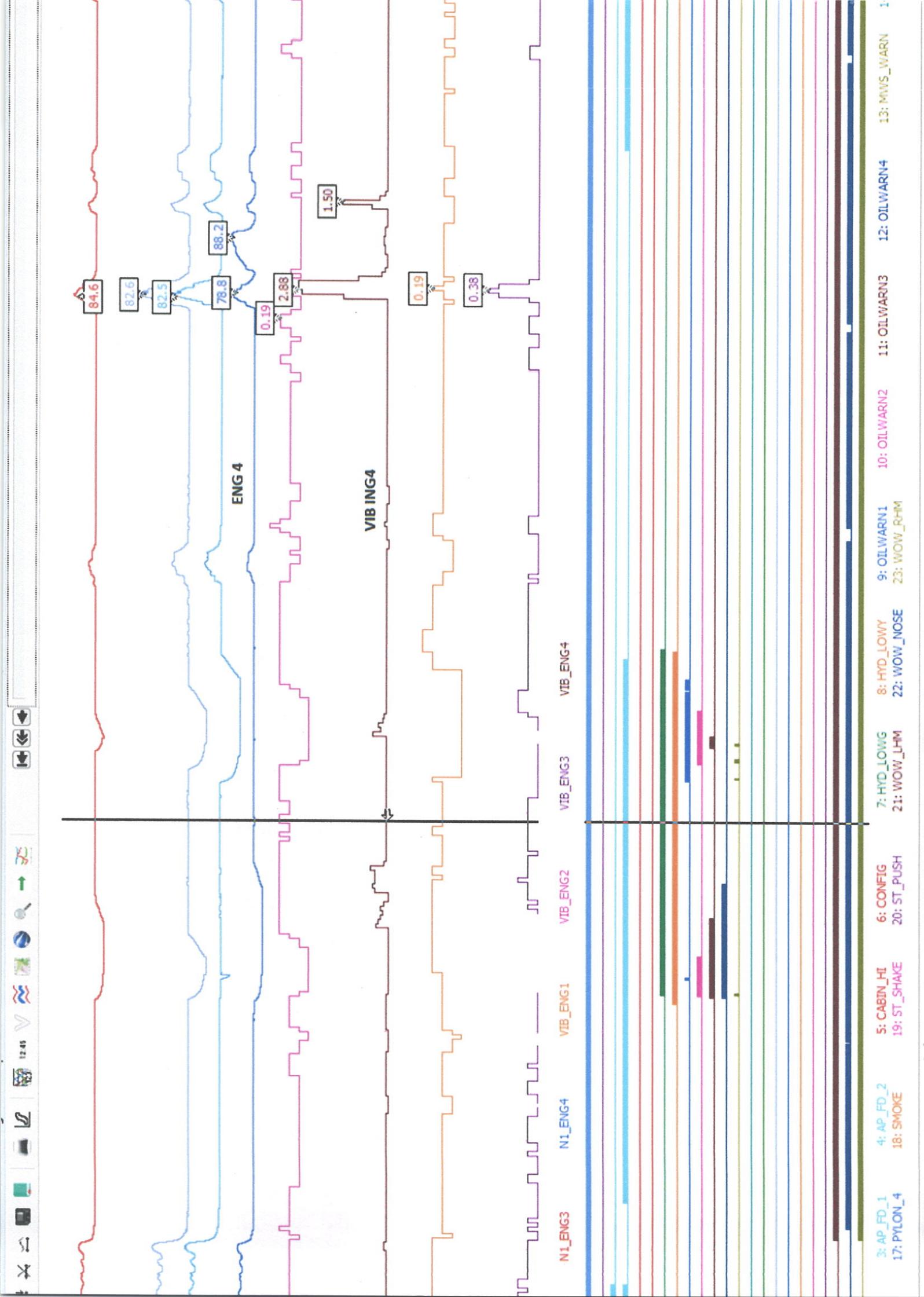
REPORTING CAPTAIN: *[Signature]*
 Captain release the aircraft after flight was completed. All entries, facts, performance was recorded.
 T UTC **17.09**
 Signature: *[Signature]*

CAPTAIN'S ACCEPTANCE
 hereby declare to accept the aircraft and I have checked remarks from previous LEG and I have verified the on-board fuel, the WAS and the C.G. Computation, the maintenance statement, the Oil and the Daily Inspection for CAPTAINS SIGNATURE: *[Signature]*

CRAFT ACCEPTED TO AMO
 T UTC _____
 Signature: _____

OIL ADD				HYD FLUID				Maintenance check						
ENG 1	ENG 2	ENG 3	ENG 4	APU	SW 1	SW 2	SW 3	SW 4	SW 5	SW 6	SW 7	SW 8	SW 9	SW 10

WHITE copy: Original (remains in the log) YELLOW copy: Forwarded to CAMO GREEN copy: Remains in the log



TezJet



БУЙРУК ПРИКАЗ

№ 09/25 « 17 » 2025 г.

Бишкек ш.
г. Бишкек

*Об назначении комиссии по расследованию
авиационного инцидента с воздушным судном
AVRO 146 RJ-85, регистрационный номер «ЕХ-
27005», ОсОО «Tez Jet»*

В связи с произошедшим авиационным событием от 17 сентября 2025 года с воздушным судном AVRO RJ-85, регистрационный номер «ЕХ-27005», который при выполнении регулярного рейса К9153 по маршруту Бишкек – Джалал-Абад, произвел прекращение взлёта и возвратился на стоянку воздушного судна, приказываю:

1. Назначить комиссию по расследованию авиационного события в следующем составе:

Председатель комиссии:

– Начальник инспекции по безопасности полетов – Усманов К.А.

Члены комиссии:

– Директор летной службы – Миндубаев Т.З.

– Менеджер по качеству ТО – Михалев А.Ю.

– Технический директор – Шахайда И.В.

2. Комиссии в срок до 01.10.2025 года произвести изучение причин произошедшего авиационного события и предоставить заключительный акт на утверждение.

3. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя по вопросам авиационной безопасности.

Управляющий директор

А.К. Сингх

Летному директору
ООО «ГЕЗ ЛЕТ» Ленинградская
Городская Зона
об Второго июля
Осташкина Константин Борисович

Объяснительная.

Для выполнения рейса К 3153 12.03.25
после зачета исполнителя по рейсу
А.В. Фри в выводе 3-ней на взлетном
сработала сигнализация вибрация 3-ней,
на 3-ней ИЧ. Вибрация составила более 2,
командиром было принято решение остано-
вить полет, по указанию диспетчера остано-
вить полет по РД С. с последующим за-
рядиванием на стоянку.

После устранения проблемы по договору
инженерной службы, повторно закрепили
исполнителя по РД С, при выводе 3-ней
на взлетном отказ повторился, диспет-
чер для взлета и прохода, после
затлаза диспетчеру полет остановили
по РД С, по указанию диспетчера с посто-
янным зарядиванием на стоянку.

22.03.25

Осташкин!

Иткыну директору
ООО "ТЕЗ ЖЕТ"
Шигудбаеву Т.З
от КВС
Туушбаева Э.К

Объяснительная

17.09.25. Три выполненных рейса К9153

(Бишкек-Джалал-Абад) На исполнительском старте во время вывода РУДов в взлетный режим (с торшозов) сработала индикация вибрации двигателя №4 значение выросло до 1.3

В связи с этим я принял решение вернуться на стоянку для устранения неисправности.

После устранения дефекта инженерно-тех. составом и получив разрешение на полет от инспектора снова запросили у диспетчера старта разрешение на запуск, руление и исполнительный старт.

Однако при повторной попытке вывода двигателя в взлетный режим (с торшозов) снова сработала индикация вибрации того же двигателя.

В связи с этим я повторно принял решение вернуться на стоянку

Я предпринял все необходимые меры для обеспечения безопасности и предотвращения возможных угроз

22.09.25

