



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций гражданской
авиации

08.12.2021 № _____ Исх-44567/02

На № _____ от _____

Дополнение к Информации по безопасности полетов № 23¹

В дополнение к Информации по безопасности полетов № 23 от 07.12.2021 № Исх-44420/02 Федеральное агентство воздушного транспорта сообщает.

В ходе расследования серьезного авиационного инцидента, произошедшего 02.12.2021 с самолетом А-321NEO VQ-BGU после взлета в аэропорту Магадан (Сокол), комиссией Росавиации установлено, что при подготовке самолета к вылету, в соответствии с решением экипажа самолета, была выполнена противообледенительная обработка (в два этапа жидкостями тип I и тип IV) только поверхностей крыла и стабилизатора самолета. Удаление снега с поверхности фюзеляжа самолета не производилось, что во время стоянки самолета в течение 2,5 ч в условиях выпадения ливневого снега привело к скоплению на верхней поверхности фюзеляжа большого количества снега.

После включения обогрева лобовых стекол, произошло таяние снега и стекание образовавшейся воды по передней части фюзеляжа. Продолжающееся таяние снега на стеклах кабины самолета в процессе руления в условиях отрицательной температуры наружного воздуха (метеоусловия указаны в Информации по безопасности полетов № 23), вызвало появление слоя намерзшего льда в передней части фюзеляжа («барьерный лед») перед приемниками полного давления (ППД). Эти наросты льда привели к искажению воздушного потока (нарушению его ламинарности) на входе в ППД после взлета самолета, что привело к отказу трех систем воздушных сигналов, расхождению данных о скорости полета, переходу системы управления в режим минимального функционирования, отключению автопилота и автомата тяги.

¹ Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

Таким образом, взлет с наличием толстого слоя снега на поверхностях фюзеляжа и капота двигателей самолета в условиях болтанки и обледенения привел к реальной угрозе безопасности полета.

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести данную информацию до сведения организаций гражданской авиации, а также до организаций, предоставляющих услуги по наземному обеспечению полетов в части противообледенительной обработки воздушных судов.

2. Рекомендовать руководителям эксплуатантов и организаций по наземному обслуживанию:

2.1. внести в свои руководства (программы, процедуры, инструкции) по защите воздушного судна от наземного обледенения требование о запрете начала выполнения полета воздушного судна при наличии на его поверхностях отложений в виде любого снега в целях исключения выпуска воздушного судна в полет с наличием снежно-ледяных отложений, которые могут привести к возникновению условий, способствующих обледенению самолета и, соответственно, к ухудшению летных характеристик или отказу систем воздушного судна;

2.2. провести анализ действующих руководств (программ, процедур, инструкций) по защите воздушного судна от наземного обледенения на соответствие концепции «Чистого воздушного судна» (документ ИКАО № 9640), требованиям документов разработчиков авиационной техники, производителей противообледенительных жидкостей с учетом местных особенностей (условий) эксплуатации авиационной техники для обеспечения единого подхода к противообледенительной защите различных типов воздушных судов на земле;

2.3. к процедурам защиты воздушных судов от наземного обледенения допускать только квалифицированный (подготовленный и обученный) персонал, допущенный к выполнению указанных работ и прошедший стажировку;

2.4. при проведении работ по защите воздушных судов от наземного обледенения особое внимание обращать на выполнение заключительной проверки всех контролируемых (критических) поверхностей воздушного судна после проведения противообледенительной обработки.



А.В. Нерадько