



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@favt.gov.ru

Руководителям (начальникам)
территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

23.04.2024 № Исх-14025/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 3¹

26.03.2024 при выполнении рейса SU-815 по маршруту: Бангкок – Красноярск, на этапе руления воздушного судна (далее - ВС) A330 RA-73785 на электронном центральном мониторе ECAM появилась сигнализация, свидетельствующая об отказе реверсивного устройства двигателя № 1 («ENG 1 REV FAULT, ENG 1 LP SHAFT PROT LOSS»). Экипаж принял решение о возврате на место стоянки (далее - МС) для выполнения мероприятий по поиску и устранению неисправности.

Ввиду загруженности аэродрома, диспетчером было определено МС на грузовом перроне. Руление на МС заняло 40 мин по причине длительного ожидания машины сопровождения. При установке ВС на МС отбор воздуха для системы кондиционирования осуществлялся от вспомогательной силовой установки (далее - ВСУ), температура в салоне в этот момент была +30,5°C.

В соответствии с требованиями правил по производству полётов аэропорта Бангкок, через 2 минуты экипажем была выключена ВСУ, а инженерно-техническим персоналом (далее - ИТП) подключен наземный источник кондиционирования.

В период проведения технических работ на воздушном судне, от пассажиров неоднократно поступали жалобы о росте температуры в салоне ВС, после чего, по согласованию с представителями обслуживающей компании Thai Airways, экипажем был осуществлён запуск ВСУ с целью создания более эффективного кондиционирования.

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.

В рамках оценки технического состояния ВС ИТП Thai Technic дополнительно был выявлен отказ блока управления двигателем № 1.

Ввиду того, что данный отказ не входит в перечень минимального оборудования (MEL), при котором возможно выполнение полета с отложенным дефектом, а устранение подразумевает замену агрегата, экипаж принял решение на высадку пассажиров в пассажирский терминал.

Перронные автобусы прибыли для доставки пассажиров в терминал спустя 1 час 5 мин после заказа представителем.

За время ожидания автобусов несколько пассажиров обратились к кабинному экипажу с жалобами на самочувствие. После чего им была оказана помощь, и вызвана бригада скорой помощи.

Во время высадки пассажиров температура в салоне ВС составила + 31,5°C.

В ходе работы ИТП пассажиры провели на борту ВС 1 час 55 минут (суммарно после первоначального отправления 3 часа 20 минут).

Пассажиры были доставлены в здание аэровокзала, в последующем размещены в гостиницах г. Бангкока. Рейс был выполнен после устранения неисправности, задержка по отправлению составила 24 часа.

Примечание: Согласно п. 3.1.1 раздела III «Санитарно-эпидемиологические требования обеспечения безопасности на воздушном транспорте и отдельных объектах инфраструктуры воздушного транспорта» санитарно-эпидемиологических правил СП 2.5.3650-20 «Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры», утвержденных постановлением Главного врача Российской Федерации от 16.10.2020 № 30, параметры микроклимата в пассажирской кабине воздушного судна должны находиться в диапазоне от +20°C до +25°C.

С целью обеспечения безопасности полетов п о р у ч а ю :

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести данную информацию до сведения организаций гражданской авиации, а также до организаций, предоставляющих услуги по наземному обеспечению полетов.

2. Руководителям эксплуатантов ВС и организаций по наземному обслуживанию:

- исключить эксплуатацию ВС при выполнении полетов в районы с жаркими климатическими условиями при неработающей ВСУ или с отложенными дефектами, которые могут спровоцировать снижение эффективности системы кондиционирования ВС или регулирования температуры в кабине;

- при планировании выполнения полетов в пункты, в том числе иностранных государств, учитывать климатические условия и температуру наружного воздуха в районе нахождения этих пунктов и проводить дополнительные инструктажи

экипажей о порядке их действий и взаимодействия с наземными службами аэропорта в случае задержки вылета рейса из указанных пунктов;

- при задержке вылета рейса из пунктов расположенных в районах экстремальных температур предпринимать незамедлительные меры по исключению длительного нахождения пассажиров на борту воздушного судна в случае невозможности оперативного устранения выявленной неисправности воздушного судна;

- заранее проработать с наземными службами аэропортов, расположенных в районах экстремальных температур, порядок мер и принятия оперативных решений, направленных на исключение нахождения пассажиров на борту воздушного судна в условиях неработающей системы кондиционирования или отопления воздушного судна, в случае задержки вылета рейса;

- исключить посадку пассажиров на борт вылетающего из расположенных в районах экстремальных температур пунктов воздушного судна, имеющего на момент посадки пассажиров не устраненные технические неисправности, не позволяющие приступить к выполнению рейса;

- скорректировать или разработать методику по определению времени нахождения пассажиров на борту ВС и принятии решения на высадку в зависимости от ситуации, предусмотрев порядок единообразного учета времени нахождения пассажиров на борту ВС при возникновении неисправности;

- организациям гражданской авиации провести по эксплуатируемым типам ВС анализ наличия, достаточности, эффективности, уровня знания и полноты выполнения эксплуатационным составом процедур использования системы кондиционирования в условиях экстремальных температур;

- о выявленных в результате анализа отклонениях от нормального функционирования авиационной транспортной системы в отношении упомянутых процедур и результатах проведенной в рамках функционирования системы управления безопасностью полетов поставщика услуг оценки риска проявления этих отклонений, а также о разработанных и внедряемых корректирующих мероприятиях оперативно информировать Росавиацию.



Д.В. Ядров

Огарков Михаил Анатольевич
(495) 645 85 55 доб. 5235