



19.01.2022

**Руководителям организаций  
гражданской авиации**

### **Дополнение 1 к информационному бюллетеню по безопасности полетов №2**

АО «Авиационная администрация Казахстана» ранее направляла информацию касательно противообледенительной обработки воздушных судов на земле - *Информационный бюллетень по безопасности полетов (deicing safety bulletin) №2, от 15.12.2021.*

В дополнение направляем отчет Федерального агентства воздушного транспорта РФ по результатам расследования серьезного инцидента с воздушным судном А-321 АО «Авиакомпания Сибирь», произошедшего в аэропорту г. Магадан, РФ. Отчет прилагается.

Расследование данного серьезного инцидента показало, что причиной случившегося явились ряд факторов, связанных с несоблюдением концепции чистого воздушного судна как со стороны летного состава авиакомпании, так и со стороны поставщика услуг (аэропорт Магадан (Сокол)).

Важно сделать соответствующие выводы из данного случая, который закончился благополучно, и продумать ряд мероприятий для недопущения подобного в аэропортах Республики Казахстан.

Помимо этого, напоминаем:

- обновленные руководства авиакомпаний по противообледенительным процедурам воздушных судов, выполняющих рейсы в аэропорт, должны ежегодно запрашиваться аэропортами и предоставляться авиакомпаниями до начала зимнего периода. В случае если руководство отсутствует или не представлено авиакомпанией, необходимо получать письменное подтверждение авиакомпании, что противообледенительная обработка воздушных судов может проводиться по процедурам поставщика услуг (подтверждение может указываться в соответствующих пункта договора на наземное обслуживание воздушных судов);

- ежегодное обучение персонала по противообледенительной обработке воздушных судов должно проводиться до начала зимнего периода, и сопровождаться записями, подтверждающими прохождение теоретической и практической части обучения;

- при запланированном выполнении полетов в аэропорт на типах воздушных судов, которые ранее не обслуживались в аэропорту, необходимо запросить авиакомпанию о проведении инструктажа по наземному обслуживанию данного типа ВС, включая особенности противообледенительной обработки данного типа ВС;

- соблюдение концепции чистого воздушного судна всеми сторонами критически важно (Приложение 6 часть 1 к Конвенции о международной гражданской авиации и Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан). Не допускается выпускать воздушные суда с частичной обработкой, в том числе и без очистки фюзеляжа, если на нем имеются снежно-ледяные отложения;

- необходимо обеспечить ежегодное проведение процедур внутреннего контроля качества противообледенительной обработки воздушных судов в целях своевременного обнаружения отклонения от стандартных процедур и принятия соответствующих корректирующих действий;

- необходимо уведомлять авиакомпании и ААК о случаях отказа летного экипажа от противообледенительной обработки воздушного судна при наличии снежно-ледяных отложений на воздушном судне и/или погодных условий, требующих проведение такой обработки.

**Важно** понимать, что, если летный состав не запросил определенный вид противообледенительной обработки, это не означает что поставщик услуг не имеет право указать на необходимость проведения данного вида противообледенительной обработки и отклониться от концепции чистого воздушного судна!

Не маловажную роль в части соблюдения требований ко времени защитного действия противообледенительной жидкости играет количество применяемой спецтехники для противообледенительной обработки и удаленность мест стоянок противообледенительной обработки от ВПП.

Эксплуатантам аэродромов необходимо провести анализ возможности соблюдения требований ко времени защитного действия ПОЖ на аэродроме для разных типов ВС, видов и интенсивности осадков с учетом количества имеющейся спецтехники и удаленности стоянок от исполнительных стартов ВПП, времени руления, исходя из интенсивности полетов.

Не допускается выпускать воздушное судно, если время защитного действия ПОЖ не может быть обеспечено.

Для сокращения времени противообледенительной обработки воздушных судов и соблюдения требований ко времени защитного действия ПОЖ для более крупных воздушных судов эксплуатантам аэродромов следует предусмотреть на перспективу увеличение количества спецтехники для противообледенительной обработки (одновременное применение не менее 2 единиц для ВС типов А-320, не менее 4 единиц для ВС типа Б747) и устройства специальных оборудованных площадок для противообледенительной обработки вблизи ВПП.

В дополнение к бюллетеню направляются следующие материалы:

- отчет по результатам расследования серьезного инцидента с воздушным судном А-321 АО «Авиакомпания Сибирь» от 24.12.2021

**Департамент аэродромов и наземного обслуживания  
АО «Авиационная администрация Казахстана»**