



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телерайон 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

31.07.2017 № Иск-17069/02

На № _____ от _____

Руководителям (начальникам)
территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 9

01.05.2017 на ВС В777 VP-BGD ПАО «Аэрофлот» выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту Москва (Шереметьево) – Бангкок. На борту находилось 318 пассажиров и 14 членов экипажа (2/12).

При полете на эшелоне 350FL, за 15 минут до начала снижения для посадки произошло попадание ВС в зону сильной турбулентности, в результате чего 33 пассажира и 3 бортпроводника получили травмы различной степени тяжести. ВС повреждений не получило, за исключением отдельных декоративных элементов салона. После благополучной посадки пострадавшим пассажирам и членам экипажа была оказана медицинская помощь.

Расследования данного серьезного инцидента завершено. По заключению комиссии по расследованию:

«... Причиной серьезного авиационного инцидента явилось попадание ВС В777 VP-BGD в зону не предусмотренной прогнозом, и поэтому неожиданной для экипажа, сильной турбулентности, связанной с интенсивно развивающимся метеорологическим процессом, трудно определяемым имеющимися техническими средствами.

Большая скорость развития метеорологического процесса не позволила экипажу заблаговременно предупредить пассажиров об опасности путем включения табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ», либо голосовым сообщением в течение времени, понадобившегося экипажу для выполнения оперативных процедур, предусмотренных при попадании в зону турбулентности».

Материалы расследования вышеуказанного авиационного события размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации (АМРИПП Росавиации).

Информацию о результатах исследований инцидентов, связанных с попаданием воздушных судов в зону опасных метеоявлений, можно получить в АМРИПП Росавиации (категория TURB).

Следует обратить внимание на то, что в соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции (в отличие от требований ПРАПИ-98) подобные случаи, сопровождающиеся получением пассажирами серьезных телесных повреждений, могут быть классифицированы как авиационные происшествия.

С целью реализации дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности полетов предлагаю:

1. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести настоящую информацию до руководителей организаций гражданской авиации, осуществляющих деятельность в зоне ответственности территориального органа.

1.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

1.2.1. В рамках функционирования СУБП провести анализ возможности совершенствования процесса прогнозирования опасных метеоявлений, при которых повышается риск попадания ВС в зону сильной турбулентности.

1.2.2. Оптимизировать планирование маршрутов с учётом применения альтернативных трасс полётов при наличии достоверной информации о прогнозируемых зонах умеренной и сильной турбулентности во избежание попадания ВС в неблагоприятные метеоусловия.

1.2.3. Рассмотреть целесообразность разработки и внедрения следующих процедур для полетов в сложных физико-географических и климатических условиях:

- в течение полета после выключения табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» (FASTEN SEAT BELTS) по причине выхода ВС из зоны турбулентности старшему бортпроводнику информировать пассажиров о том, что табло погасло, можно безопасно перемещаться по пассажирскому салону, однако экипаж рекомендует пассажирам, сидящим в кресле, держать ремни безопасности застегнутыми в течение всего полета независимо от условий полета;

- для длительных рейсов (продолжительностью более 6 часов) установить оптимальный промежуток времени, через который старший бортпроводник будет информировать пассажиров о том, что полет проходит при благоприятных погодных условиях, однако экипаж по соображениям безопасности рекомендует пассажирам, сидящим в кресле, держать ремни безопасности застегнутыми в течение всего полета независимо от условий полета.

1.2.4. При проведении очередных разборов с летным составом обратить особое внимание на следующие вопросы:

- порядок анализа метеорологической информации перед взлетом, меры по предотвращению попадания ВС в опасные явления погоды;

- выполнение правил использования бортовых РЛС при полете в условиях, способствующих возникновению сильной болтанки и рекомендаций производителей ВС по использованию метеолокатора;

- порядок пилотирования ВС в условиях турбулентности, сдвига ветра и повышенной электрической активности;

- необходимость своевременной передачи экипажами органам ОрВД информации о турбулентности с целью обеспечения оперативного выпуска информации SIGMET, AIRMET;

- изучение информации, изложенной в Safety Information Bulletin EASA SIB № 2017-10, размещенной на официальном сайте EASA по адресу [https://www.iaa.ie/docs/default-source/default-document-library/easa-issues-safety-information-bulletin-\(sib\)-on-enroute-wake-turbulence-encounters](https://www.iaa.ie/docs/default-source/default-document-library/easa-issues-safety-information-bulletin-(sib)-on-enroute-wake-turbulence-encounters).

1.2.5. Рассмотреть целесообразность внесения следующих изменений в программы подготовки летного состава:

теоретической подготовки: - предусмотреть тематику изучения действий летного персонала при внезапном попадании в зону опасных метеоявлений и зону турбулентности, а также тематику «Manual flight» и «AP off at high altitude»;

тренажерной подготовки: - внести изменения в части необходимости проведения тренировки ручного пилотирования ВС на всех этапах полета, обратив особое внимание инструкторского состава тренажеров на отработку качества и плавности ручного пилотирования на больших высотах в соответствии с рекомендациями производителей ВС.

Руководитель



А.В. Нерадько

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