



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: Neradko_AV@scaa.ru

09.08.2011 № АЧ.1.02-2864

На № _____ от _____

Об организации контроля за подготовкой
организаций гражданской авиации
к выполнению и обеспечению полетов
в осенне-зимний период 2011-2012 годов

Руководителям
территориальных органов
Росавиации

Руководителям
организаций гражданской авиации

Многолетний анализ состояния безопасности полетов по материалам расследования авиационных происшествий и инцидентов показывает, что с наступлением осенне-зимнего периода происходит заметное ухудшение общего состояния обеспечения безопасности полетов воздушных судов в авиапредприятиях, аэропортах и других организациях гражданской авиации.

В основе главных причин неблагоприятных событий этого периода лежат недостатки в подготовке авиационных подразделений к работе в осенне-зимний период, некачественной, а иногда формальной подготовке летных экипажей к работе в сложных погодных условиях, в подготовке и обслуживании авиационной и наземной техники, неудовлетворительном содержании аэродромов и посадочных площадок, снижении качества метеорологического обеспечения, использовании некондиционного топлива и недостаточном контроле за организацией, обеспечением и выполнением полетов со стороны командно-руководящего, командно-летного, инспекторского составов авиапредприятий и территориальных органов гражданской авиации.

В целях обеспечения своевременной и качественной подготовки авиапредприятий и аэропортов гражданской авиации Российской Федерации, оперативных органов единой системы организации воздушного движения к работе в осенне-зимний период 2011-2012 годов

ПРЕДЛАГАЮ:

1. Руководителям авиапредприятий, аэропортов и организаций гражданской авиации:

1.1. Организовать и провести подготовку авиапредприятий, аэропортов и посадочных площадок, оперативных органов единой системы организации воздушного движения, объектов авиационных поисково-спасательных и аварийно-спасательных

служб, а так же других объектов обеспечения деятельности гражданской авиации к работе в осенне-зимний период 2011-2012 годов в сроки установленные руководителями территориальных органов Росавиации в пределах установленной сферы деятельности с учетом местных географических и климатических условий.

1.2. Обеспечить организацию и проведение сезонной подготовки командно-летнего, инспекторского, инструкторского и летного состава всех категорий в строгом соответствии с требованиями РПП эксплуатантов и ППЛС ВС, на которых этот вид подготовки предусмотрен.

1.3. Провести подготовку аэродромов и посадочных площадок в соответствии с установленными требованиями Руководства по эксплуатации гражданских аэродромов Российской Федерации (РЭГА-93).

1.4. Провести подготовку и ремонт наземного оборудования, средств подогрева двигателей и кабин воздушных судов, тепловых и обдувочных машин. Проверить состояние и выполнить ремонт зданий и сооружений АТБ, предангарных и гоночных площадок, струеотклоняющих щитов. Подготовить к зимней эксплуатации средства механизации, в том числе - для производства снегоуборочных работ на аэродромах.

1.5. Создать необходимый запас спецжидкостей для обработки воздушных судов в зимних условиях. Заготовить в необходимых объемах химические реагенты для борьбы с обледенением и гололедными образованиями.

1.6. Принять меры по обеспечению завоза горюче-смазочных материалов в северные аэропорты. Создать запас горючего в базовых аэропортах и на оперативных аэродромах с учетом обеспечения работы авиации в период распутицы и бездорожья, а также материально-технических средств для оперативного устранения возможных аварий и неисправностей на объектах ОВД и РТОП.

1.7. Усилить работу по укреплению производственной и технологической дисциплины работников аэродромных служб с целью исключения инцидентов с воздушными судами по вине персонала этих служб.

1.8. Принять меры по исключению необоснованного отказа в приеме воздушных судов на запасные аэродромы.

1.9. Согласовать с местными органами исполнительной власти на местах порядок организации и проведения полетов по выполнению поисково-спасательных работ и выполнению срочных санитарных заданий с обеспечением соответствующей подготовки, а также постоянного поддержания в рабочем состоянии посадочных площадок (дневная и ночная маркировка, отсутствие препятствий и захламленности, оборудование необходимыми средствами обеспечения полетов и пожаротушения) предупредив их, что при неподготовленности посадочных площадок согласно требований нормативных документов, такие полеты в сложных метеоусловиях могут быть ограничены по условиям обеспечения безопасности полетов (при необходимости оказать помощь в подготовке специалистов, ответственных за состояние посадочных площадок на местах).

1.10. Согласовать с местными органами Минэнерго графики отключения электроэнергии первой особой и первой групп потребления электроэнергии при возникновении аварийных ситуаций или вынужденных сокращений подачи электроэнергии потребителям.

1.11. Принять меры по резервированию источников централизованного электроснабжения для объектов аэропортов, относящихся к потребителям электроэнергии I категории: в аэровокзалах – систем, обеспечивающих технологические процессы по обслуживанию пассажиров, обработке багажа, почты и грузов, систем, обеспечивающих деятельность государственных контролирующих органов, авиационной безопасности; систем оповещения (информации), водоснабжения, канализации и аварийного освещения. На аэродромах – систем обеспечивающих заправку и обслуживание ВС, освещение мест стоянок ВС, аварийно-спасательных служб, охранных систем периметрового ограждения и КПП.

1.12. Совместно с территориальными органами (подразделениями) Минэнерго России проверить состояние просек с линиями электропередач, энергоснабжающим аэропорты, при необходимости решить в установленном порядке вопрос по вырубке (кронованию) на них кустарников и деревьев, которые могут явиться причиной электрических замыканий на ЛЭП.

1.13. Провести подготовку инженерно-авиационных служб к работе в осенне-зимний период 2011-2012 годов в соответствии с требованиями директивного письма Росавиации от 19.07.2011 № 03.9-146.

1.14. При подготовке летных служб и летного состава авиапредприятий к работе в осенне-зимний период 2011-2012 годов использовать методические рекомендации, утвержденные заместителем руководителя Росавиации 03.08.2011 (Приложение №1).

1.15. При подготовке оперативных органов единой системы организации воздушного движения к работе в осенне-зимний период 2011-2012 годов использовать Положение о методической работе в службе движения гражданской авиации, утвержденное МГА СССР от 12.03.1986 № 3.8-430.

1.16. Провести проверку соблюдения требований пожарной безопасности, состояния и исправности систем и средств противопожарной защиты, включая первичные средства тушения пожаров, обратив внимание на требования статьи 37 Федерального закона от 21.12.1994 № 69-ФЗ «О пожарной безопасности».

1.17. Проконтролировать знание подчиненными специалистами порядка действий при возникновении чрезвычайных ситуаций техногенного и природного характера.

1.18. Подготовить соответствующий персонал, оборудование и снаряжение, средства поиска и спасания, к работе в осенне-зимний период 2011 – 2012 годов;

1.19. Провести необходимые мероприятия и инструктаж персонала для целей своевременного и качественного решения вопросов, связанных с авиатранспортным обеспечением Общероссийской новогодней елки в Государственном Кремлевском Дворце в декабре 2011 года.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации в пределах установленной сферы деятельности:

2.1. Разработать и направить в подконтрольные авиапредприятия тематику теоретических занятий к полетам в ОЗП 2011-2012 годов исходя из местных условий эксплуатации и навигации.

2.2. Определить сроки подготовки к ОЗП 2011-2012 годов подконтрольных авиапредприятий и подведомственных Росавиации организаций в зависимости от местных климатических условий базирования и специфики работы.

2.3. Осуществлять постоянный контроль за ходом подготовки подконтрольных авиапредприятий, аэропортов, предприятий и организаций гражданской авиации к работе в ОЗП 2011-2012 годов.

2.4. До 20.10.2011 проверить готовность эксплуатантов воздушного транспорта к работе в осенне-зимний период 2011-2012 годов, уделив особое внимание проверке авиапредприятий, имевших в течение последних трех лет авиационные происшествия и инциденты в осенне-зимний период эксплуатации. До 01.11.2011 обобщенные результаты выполнения проверок и предложения представить в Управление инспекции по безопасности полетов и Управление летной эксплуатации Росавиации.

2.5. До 10.10.2011 провести проверки готовности филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», выборочные проверки их центров ОВД, служб УВД и ЭРТОС, а также авиационных поисково-спасательных и аварийно-спасательных служб к работе в ОЗП 2011-2012 годов. До 20.10.2011 обобщенные результаты выполнения проверок и предложения представить в Управление инспекции по безопасности полетов и Управление организации использования воздушного пространства.

3. Начальнику Управления организации использования воздушного пространства Росавиации Токареву Ю.П., начальнику Управления радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи Войтовскому Э.А., генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Горбенко В.М. в срок до 28.10.2011 организовать и провести на базе филиала «Аэронавигация Юга» (Таманский центр ОВД, Геленджикское отделение) ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» методическое совещание по подведению итогов работы в весенне-летний период 2011 года и готовности к работе в осенне-зимний период 2011-2012 годов, рассмотрению наиболее актуальных вопросов деятельности по ОрВД, РТОП и связи, выработке мер по обеспечению безопасности воздушного движения в осенне-зимний период 2011-2012 годов.

4. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации Мастерову С.С. в срок до 10.11.2011 провести совещание с начальниками инспекций территориальных органов Росавиации, авиапредприятий и организаций прямого подчинения по результатам подготовки авиапредприятий и организаций к работе в ОЗП 2011-2012 годов.

 А.В. Нерадько

Утверждены заместителем
Руководителя Росавиации
В.И. Дмитриевым 03.08.2011 г.

Методические рекомендации

Управления летной эксплуатации Росавиации для межрегиональных территориальных управлений ФАВТ и летных служб авиапредприятий и авиакомпаний по подготовке к работе в осенне-зимнем периоде 2011-2012 г.г.

В качестве дополнительных мероприятий предлагаем:

В авиапредприятиях эксплуатирующих вертолеты всех типов и самолеты, максимальная взлетная масса которых не превышает 5700 кг, исходя из анализа аварийности в осенне-зимнем периоде за предыдущие годы и учитывая особенности выполнения полетов в осенне-зимнем периоде (ОЗП):

1. Тщательно анализировать метеорологические условия перед вылетом. Заблаговременно, до входа в зону с отрицательными значениями температуры воздуха, включать ПОС, грамотно оценивать интенсивность обледенения и своевременно принимать решение на выход из зоны обледенения.

2. Тщательно готовить и осматривать ВС перед вылетом. Особое внимание обращать на полное отсутствие льда, снега, инея на поверхности ВС, лопастях несущего винта (НВ), рулевого винта (РВ) и входных устройствах двигателей.

3. При выполнении руления учитывать состояние поверхности перрона, РД, ВПП. Руление выполнять на пониженной скорости. С особой осторожностью выполнять руление по перрону вблизи препятствий и стоящих на нем ВС. При боковых значениях ветра в процессе руления по РД, ВПП при наличии на них снега или участков, покрытых льдом, выполняя развороты ожидать возможного появления юза и быть готовым к своевременным и грамотным действиям по его парированию.

4. В полете по ПВП при ведении визуальной ориентировки учитывать изменение визуальной картины местности, вызванное выпавшим снегом, скрывающим замерзшие водоемы, реки и озера.

5. В течение всего ОЗП и, особенно в его переходные периоды, особое внимание уделять состоянию посадочных площадок и аэродромов. В условиях короткого дня – наличие запасных аэродромов и запасу необходимого для полета до этих аэродромов топлива.

6. При работе ВС вне места базирования особое внимание обращать на кондиционность заправляемого топлива.

7. Изучить рекомендации РЛЭ вертолетов и нормативных документов ГА по действиям экипажей при попадании в условия снежного вихря на взлете и посадке при их выполнении на площадках подцепки или укладки грузов, при выполнении вынужденных (аварийных) посадок и на площадках, подобранных с

воздуха. Если на площадках взлета и посадки ожидается образование снежного вихря, то взлетную и посадочную массы вертолета рассчитывать по номограммам РЛЭ вне зоны влияния воздушной подушки.

В целях обеспечения качественной подготовки летного состава авиапредприятий и авиакомпаний ГА к полетам в ОЗП:

- летную подготовку проводить согласно утвержденным Программам подготовки летного состава (ППЛС) по типам вертолетов, а также самолетов, ППЛС которых предусмотрена сезонная подготовка экипажей;

- командно-летный состав и командиры ВС, подтвердившие в течение 12 месяцев минимум погоды по ПВП и ППП тренировку по упражнениям задач ППЛС по подготовке к полетам в ОЗП, не проходят. Проверка в полетах с заходом на посадку по ППП в естественных условиях или под шторкой с контролем выполнения экипажем «Инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа» и приложением к «Заданию на тренировку» комплексного анализа ССПИ (расшифровки СОК и выписки внутрикабинных переговоров и фразеологии радиообмена экипажа) является обязательной и записывается в «Задание на тренировку» и летную книжку с указанием метеоусловий, к которым допускается КВС. Упражнение, предусматривающее тренировку с посадкой на заснеженные площадки, выполняется по мере выпадения снежного покрова в 2 этапа. Тренировку на свежеснеженный снег рекомендуется выполнять в пасмурную погоду или в сумерках. Летный состав, не подтвердивший в течение 12 месяцев минимум погоды по ПВП, (ППП) после выполнения зачетного упражнения допускается к полетам в ОЗП при минимуме погоды, поднятым на одну градацию. Восстановление минимума погоды ПВП (ППП) выполняется по соответствующим задачам ППЛС по типам ВС. Тренировку разрешается совмещать с производственными полетами;

- командиры ВС, которые будут выполнять аварийно-спасательные (АСР), поисково-спасательные (ПСР) работы, срочные санитарные задания, при подготовке к ОЗП должны пройти проверку готовности к выполнению таких полетов по зачетному упражнению соответствующей задачи ППЛС типа ВС;

- подготовку летного состава, летающего на самолетах, к полетам в ОЗП 2011-2012 г.г., провести в строгом соответствии с положениями ППЛС конкретного типа самолета.

Летную тренировку летного состава на вертолете Ми-26Т, к полетам в ОЗП 2011 – 2012 г.г. проводить в следующем порядке:

- 1-й этап: для отработки техники пилотирования выполнить 3-4 посадки на площадки со свежеснеженным снегом;

- 2-й этап: выполнить 3-4 посадки на площадки со снежным покровом 30 см и более.

Тренировку на свежеснеженный снег рекомендуется выполнять при 10-балльной облачности или в сумерках.

Руководителям авиапредприятий и авиакомпаний в ходе подготовки к работе в ОЗП особое внимание обратить на качество подготовки летного состава, знание ими положений и требований РЛЭ ВС применительно к предстоящим полетам в ОЗП, особенностей климатических условий осенне-зимнего периода в районе полетов и авиационных работ, особенностей возникновения, развития и методики обнаружения опасных явлений погоды, действий экипажа при этом.

Занятия с летным составом организовывать исходя из требования реального повышения профессиональной подготовки экипажей, являющейся основой обеспечения безопасности полётов.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ЛЕТНОМУ СОСТАВУ, ВЫПОЛНЯЮЩЕМУ ПОЛЕТЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ В УСЛОВИЯХ СДВИГА ВЕТРА И ОБРАЗОВАНИЯ СНЕЖНОГО ВИХРЯ, С ЦЕЛЬЮ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В ОЗП.

Анализ безопасности полетов с вертолетами в ОЗП показывает, что основными причинами авиационных происшествий являются:

- столкновение вертолета с рельефом горной местности в управляемом полете в условиях ограниченной видимости;
- отклонения ВС от нормальных траекторий на этапах взлета и посадки (с последующим столкновением с землей) в условиях сдвига ветра и образования снежного вихря;
- соударение лопастей НВ с хвостовой балкой вертолета в условиях болтанки при энергичном изменении режима полета.

I. Профилактика столкновений вертолета с рельефом местности в управляемом полете в условиях ограниченной видимости.

Для профилактики АП по указанным причинам предлагаем:

1.1. В процессе проведения профессиональной учебы уделять внимание психологической подготовке членов экипажа с целью:

- осознания летным составом ограничений физиологических возможностей человека в экстремальных условиях;
- осознания необходимости строгого соблюдения правил полетов в целях обеспечения их безопасности.

1.2. В процессе предварительной подготовки экипажа моделировать возможные ситуации попадания ВС в условия ограниченной видимости на участках маршрута и на этапах захода на посадку и взлета с заснеженных площадок с розыгрышем действий экипажа и оценкой правильности их действий.

1.3. В процессе тренажерной подготовки обращать внимание на правильное распределение обязанностей и взаимодействие членов экипажа при пилотировании ВС и умение рационально использовать основное и вспомогательное навигационное оборудование (GPS).

На бортовых приемниках СНС иметь данные о высоте и расположении естественных и искусственных препятствий (повышение рельефа местности, мачты, антенны, линии электропередач и др.) с последующим их отображением на дисплее в режиме «полетной карты».

1.4. На комплексных тренажерах (КТВ) имитировать на экранах внезапное ухудшение видимости на различных этапах полета с отработкой своевременных и правильных действий членов экипажа.

1.5. Экипажам вертолетов при внезапном попадании в условия, исключающие возможность визуального пилотирования, после перехода на пилотирование по приборам, немедленно перевести вертолет в набор высоты с максимально возможной скороподъемностью на взлетном режиме работы двигателей и скорости полета по прибору 120-140 км/час с отворотом в направлении понижения рельефа местности.

II. Профилактика отклонений ВС от нормальных траекторий на этапах взлета и посадки, создающих угрозу столкновения с землей, в условиях сдвига ветра и возможного образования снежного вихря.

Для профилактики АП по указанным причинам предлагаем:

2.1. Строго соблюдать процедуры осмотра и оценки топографии местности, состояния посадочной площадки и метеоусловий (ветровой режим, болтанка, сдвиг ветра, возможность образования снежного вихря) при выполнении взлета или посадки.

2.2. На предпосадочной прямой не допускать значительного уменьшения шага несущего винта во избежание последующей резкой просадки вертолета и возможного падения оборотов НВ при необходимости увеличения шага НВ. При попадании в подобную ситуацию прекратить снижение и принять все меры для ухода на второй круг.

2.3. При выполнении полетов на посадочные площадки, состояние которых неизвестно, расчет полетной массы производить исходя из условий выполнения висения вне зоны влияния воздушной подушки. В случае внезапного попадания в снежный вихрь принять все меры для выхода из снежного вихря, перейдя на пилотирование по приборам и уйти на второй круг. Снижение и приземление выполнять при устойчивом визуальном контакте с ориентирами на земной поверхности;

2.4. При выполнении взлета (посадки) на площадки, ограниченные препятствиями на подходах, которые при наличии ветра могут создавать воздушные вихри (сдвиг ветра) с подветренной стороны препятствия, зависание над площадкой выполнять на высоте на 10 м превышающей препятствие. Вертикальное снижение и точку приземления выбирать на расстоянии от препятствия не менее высоты самого препятствия. Снижение выполнять с вертикальной скоростью, не превышающей 0,5 - 1 м/сек.

III. Профилактика соударения лопастей НВ с хвостовой балкой вертолета в условиях сильной болтанки при энергичном изменении режима полета.

Для профилактики АП по указанным причинам предлагаем:

3.1. При непреднамеренном попадании в условия сильной болтанки плавным отклонением ручки циклического шага установить скорость полета по прибору 120-150 км/час, не допуская резкого и значительного изменения общего шага и выйти из опасной зоны.

3.2. Не допускать выполнения полетов на вертолетах, имеющих несоконусность лопастей несущего винта.

3.3. При полетах в условиях болтанки при передних центровках вертолета от предельно передней до +75 мм, гашение скорости выполнять плавным отклонением ручки управления «на себя» на величину не более 0,5 хода от нейтрального положения. Скорость перемещения ручки управления не должна превышать 5 мм/сек.

3.4. Во избежание сближения лопастей НВ с хвостовой балкой при гашении скорости в условиях болтанки и при передних центровках, указанных в п. 3.3, уменьшение шага НВ с целью сохранения заданной высоты полета осуществлять плавно, перемещая сначала ручку управления, а затем ручку «Шаг-газ». При уменьшении шага НВ ручку управления в направлении «на себя» не перемещать.

При необходимости перемещения ручки управления «на себя», прекратить уменьшение шага НВ, уменьшить ручкой управления скорость полета до заданной, а затем установить значение шага НВ, необходимого для установления заданной скорости снижения или режима горизонтального полета.