

Одобрены  
на Советании по безопасности полетов  
Уральского МГУ Росавиации  
25 августа 2017 г. протокол № 6

### **Методические рекомендации по подготовке воздушных судов АОН к работе в осенне-зимний период 2017-2018 годов**

До начала подготовки владельцам ВС АОН, эксплуатантам АОН повторно рассмотреть разделы РЛЭ, РТЭ, Регламентов ТО, связанных с подготовкой ВС и эксплуатацией их в ОЗП.

В соответствии с письмом от 05.06.2017 № 12427/03 УПЛГ ВС Росавиации проверить раздел РЛЭ, содержащий «перечень действий экипажа, необходимых для безопасной эксплуатации ВС, при условии, что все системы и оборудование ВС работают нормально, а также, процедуры, связанные с типовыми, частыми в практике, отклонениями от стандартных. В этом разделе должны быть предусмотрены процедуры проведения контрольных проверок (контрольные карты) функционирования систем воздушного судна, выполняемые непосредственно перед вырубиванием и последующим взлетом воздушного судна, перед приземлением. Наличие в эксплуатационной документации ЕЭВС требований по наличию в ней карт контрольных проверок рассматривается как условие обеспечения безопасности полетов.

**1.** Для исключения отказов в работе оборудования и попадания посторонних предметов обязательна установка заглушек на ПВД, воздухозаборники радиаторов, входные устройства двигателей, установка струбцин на рулевые поверхности, установка чехлов на воздушные винты самолетов, несущие винты, рулевые винты вертолетов. Запрещено удалять обледенение лопастей вертолетов, фюзеляжей теплой водой и ПОЖ. На лопастях множество клеевых соединений и попадание воды в щели и в дальнейшем замерзание приведет к отрыву поверхностей лопастей от силового каркаса и аварии ВС. В фюзеляжах вертолета множество жалюзей, отверстий, при попадании воды в которые она не может стечь, будет накапливаться в замкнутых полостях с образованием льда, увеличением веса вертолета и изменением центровки. Удалять обледенение только тепловым способом.

Обязательно чехление остекления из органического стекла, где появляется «серебрение» из-за воздействия сильного ультрафиолетового излучения.

**2.** В ОЗП и ВЛП из-за перепада дневных и ночных температур возможно скапливание конденсата в топливных баках, поэтому перед полетами слив отстоя обязателен и сохранение его до окончания полетов. В ОЗП по возможности держать топливные баки заполненными для предотвращения

образования инея на внутренних стенках баков с последующем попаданием инея в топливо.

**3.** Конденсат из-за перепада дневных и ночных температур вызывает коррозию в замкнутых полостях конструкции ВС, особенно от этого страдают деревянные конструкции (гниение древесины и ослабление прочности) и алюминиевые конструкции (расслаивающаяся коррозия с вздутием материала и разрушением конструкции). Поэтому все замкнутые полости должны дренажироваться и необходимо следить за чистотой дренажных отверстий. (Разрушение вилки подкоса крыла самолета Х-32 «Бекас» 18.11.2012 г. в р-не Белореченска Краснодарского края).

**4.** В ОЗП при предполетной подготовке после расчехления ВС проверять наличие льда и снежно-ледяных отложений в щелевых зазорах рулевых поверхностей, проверять легкость управления рулевыми поверхностями.

**5.** При переходе к ОЗП и демонтаже колес для установке лыж проводить дефектацию осей колес на предмет наличия трещин, разрушения поверхностного покрытия. Не пытаться на ВС, на которых РЛЭ не предусмотрена установка лыж, монтировать самодельные лыжи. (Это касается итальянских самолетов фирмы «ТЕСНАМ» - Авария в Красноярске на Р2002 «Сиерра» при попытке взлета на не предусмотренном по РЛЭ лыжном шасси - самолет зацепился за ограждение аэродрома).

**6.** При полетах в ОЗП избегать посадки на неподготовленную, не укатанную снежную полосу, т.к. это вызывает зарывания в снег с поломкой лыжного шасси, поломкой воздушного винта из-за ударов по снегу. На нижней поверхности лыж избегать металлической поверхности, т.к. при интенсивном трении происходит образование микроскопического слоя воды с последующим застыванием капель воды на металлической поверхности при кратковременной остановке, что приводит к резкому увеличению сопротивления для дальнейшего движения с возможной поломкой шасси.

**7.** При полетах в ОЗП при низком солнце над горизонтом происходит ослепление пилота. Как рекомендация –на ВС АОН, где еще не установлены солнцезащитные шторки, установить их в кабине пилота. Избегать посадок при высоте солнца над горизонтом ниже 15 град и посадочном курсовом угле солнца меньше 30 град. (Высоту над землей установить невозможно из-за ослепления. Как одна из причин катастрофы самолета Ан-2 под Серовом в 22 часа при полете на недопустимо низкой высоте над лесом и ослеплении пилота).

**8.** При посадке на скользкую ВПП при К сцепл.=0,3 принять все меры к предотвращению юза колес и не оставлять торможение на конец полосы (многочисленные выкатывания коммерческих ВС в ОЗП 2012-2013 годов).

**9.** Проверить исправность и комплектность аварийно-спасательного оборудования ВС, особое внимание обратить на отсутствие в медицинских аптечках средств с истекшим сроком годности.

**10.** Дозирующая система поршневых двигателей, подготовка топливо-воздушной смеси, свечи зажигания, система зажигания, марка

смазывающего масла, подготовка двигателя к запуску и опробованию, использование бензина и его заправка имеют особенности при эксплуатации поршневых двигателей в ОЗП.

Подготовить и отрегулировать двигатели для эксплуатации в ОЗП в соответствии с РТЭ.