

Утверждены  
на методическом совещании  
Уральского МТУ Росавиации  
протокол от 17.08.2018 №16/УРМТУ-ПР

**Методические рекомендации по подготовке летных служб к работе и полетам в  
осенне-зимний период (далее - ОЗП) 2018-2019 годов**

Осенне-зимний период в эксплуатации воздушных судов гражданской авиации характеризуется ростом интенсивности выполнения различных видов полетов в сложных метеорологических условиях и, как следствие, увеличением числа авиационных событий.

Детальный анализ авиационных событий показал, что авиационные происшествия и инциденты, происшедшие с ВС гражданской авиации, в основном обусловлены ошибками и умышленными нарушениями правил обеспечения и выполнения полетов, допускаемыми персоналом авиапредприятий, что в сочетании с такими внешними факторами, как опасные метеорологические явления погоды, межсезонное размокание грунтовых аэродромов и площадок и другое приводит к ухудшению состояния обеспечения безопасности полетов.

**1. Организация подготовки летной службы к работе в ОЗП**

1.1. Подготовка летного состава к полетам, связанным с сезонными метеорологическими особенностями, проводится в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 №128 (далее - ФАП-128), методическими рекомендациями по подготовке организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимний период, утвержденных приказом Росавиации от 29.10.2015 № 689, директивного письма Росавиации от 30.07.2018 Исх.-18920/02 об организации контроля подготовки организаций гражданской авиации к выполнению и обеспечению полетов в осенне-зимний период 2018-2019 годов.

1.2. Перед началом подготовки к предстоящему периоду издается распорядительный документ авиакомпании о порядке и сроках прохождения подготовки в летной службе, разрабатывается план основных мероприятий.

1.3. Подготовка в предстоящий период включает:

- теоретическую подготовку летного состава;
- проверку знаний летного состава по особенностям выполнения полетов и эксплуатации АТ в предстоящий период;
- тренировку на тренажерах;
- предварительную подготовку;
- летную подготовку (если предусмотрено ППЛС);
- летно-техническую конференцию по обмену опытом летной и технической эксплуатации ВС в предшествующих аналогичных периодах;
- допуск летного состава к работе в ОЗП.

1.4. Тематика теоретической подготовки разрабатывается с учетом особенностей полетов в предстоящий осенне-зимний период и включает вопросы по особенностям летной эксплуатации, конструкции ВС, практической аэродинамики, авиационной

метеорологии, навигации, безопасности полетов, человеческого фактора на основе:

анализа состояния летной работы и безопасности полетов;  
изменений, дополнений к РЛЭ, FCOM, QRN и других документов, определяющих правила выполнения полетов;  
анализа средств объективного контроля;

введенных доработок и изменений конструкции ВС и их систем, вызывающих изменение правил летной эксплуатации;

анализа характерных отказов и неисправностей АТ, методов их выявления и предупреждения;

выполнение полетов с использованием MEL;

анализа особенностей выполнения полетов и эксплуатации АТ в различные периоды года;

анализа характерных отклонений и ошибок, в том числе выявленных при проведении тренажерной подготовки;

оперативных указаний и рекомендаций Росавиации и ее территориальных органов.

В конце занятий проверяется качество усвоения материала опросом обучаемых или с применением программ тестирования.

1.5. Тренировка на тренажере (тренаж в кабине ВС) проводится по программам периодической тренировки, применительно к условиям предстоящего периода.

1.6. После теоретической подготовки и тренировки на тренажере проводится предварительная подготовка, в ходе которой уточняются вопросы эксплуатации ВС в ОЗП и особенности метеоусловий на конкретных аэродромах и воздушных трассах.

1.7. Контроль готовности членов экипажа к выполнению полетов в предстоящий период осуществляется в процессе розыгрыша полета. Отметка о готовности производится на бланке (журнале) предварительной подготовки.

1.8. Летная подготовка проводится согласно программам подготовки членов экипажей ВС, утвержденным Росавиацией или ее территориальным органом.

1.9. Заключительным этапом сезонной подготовки экипажей является летно-техническая конференция, в методической части которой представляются доклады по особенностям предстоящего периода, анализы организации летной работы и состояния безопасности полетов в прошедшие периоды, даются рекомендации по работе в предстоящий период.

1.10. Летно-техническая конференция проводится с участием старших инженеров инженерно-авиационной службы (далее - ИАС) по типам ВС и инспекции по безопасности полетов эксплуатанта.

1.11. Летный состав, своевременно не прошедший подготовку к работе в ОЗП по уважительной причине, самостоятельно изучает материалы подготовки летной службы к работе в предстоящий период. После проверки знаний особенностей выполнения полетов и эксплуатации АТ в предстоящий период члены экипажа ВС приступают к следующим этапам подготовки.

1.12. Инструкторы тренажеров проходят сезонную подготовку в летных подразделениях по типам ВС и обязательно присутствуют на летно-технической конференции.

1.13. Допуск к полетам в предстоящий период оформляется в летной книжке на

основании приказа о прохождении теоретической, тренажерной, предварительной подготовки и контроля готовности, летной подготовки и участия в летно-технической конференции.

1.14. По результатам подготовки летной службы издается распорядительный документ авиационного предприятия о готовности летной службы к работе в ОЗП.

1.15. Летная служба считается подготовленной к работе в предстоящий период, если мероприятия, намеченные планом подготовки летной службы к работе в предстоящий осенне-зимний период, выполнены и летный состав, исключая отсутствующих по уважительной причине, прошел подготовку к работе в ОЗП в полном объеме.

## **2. Организация подготовки службы бортпроводников к работе в ОЗП**

2.1. Подготовка службы бортпроводников к работе в ОЗП включает:

теоретическую подготовку;

проверку знаний особенностей работы в предстоящий период;

предварительную подготовку;

проверку работы в полете;

летно-техническую конференцию;

допуск бортпроводников к работе в ОЗП;

контроль и анализ подготовки службы бортпроводников к работе в ОЗП.

2.2. Теоретические и практические занятия с бортпроводниками рекомендуется проводить в целях:

изучения требований по охране труда и техники безопасности при организации погрузочно-разгрузочных работ на ВС, при обслуживании пассажиров на борту ВС;

изучения требований по охране труда и техники безопасности при организации погрузочно-разгрузочных работ на складах, ВС, в цехах бортового питания и при обслуживании пассажиров;

изучения особенностей эксплуатации бытового пассажирского и буфетно-кухонного оборудования, специфики транспортировки, хранения и сроков реализации продуктов питания и напитков в ОЗП;

изучения основных руководящих документов, регламентирующих организацию и выполнение полетов ВС, перевозки и обслуживания пассажиров, грузов, багажа и почты, изучения правил движения спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах;

изучения результатов анализа жалоб пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей и мер по их предотвращению, эффективных технологий работы, систем контроля качества.

2.3. В программы занятий могут включаться вопросы, отражающие особенности организации, обеспечения и выполнения полетов ВС в предстоящий период, вопросы, отражающие особенности организации перевозки пассажиров, грузов, багажа и почты в ОЗП. Обращается внимание на изучение анализов состояния обеспечения безопасности полетов ВС в предшествующие аналогичные периоды, обстоятельств и причин авиационных происшествий и инцидентов, чрезвычайных происшествий и повреждений ВС на земле, обусловленных особенностями организации, обеспечения и выполнения полетов ВС в ОЗП.

2.4. После теоретической подготовки проводится летно-техническая конференция по обмену опытом организации перевозки пассажиров, грузов, багажа и почты, культуры

обслуживания пассажиров в предшествующие аналогичные периоды.

2.5. На конференции заслушиваются доклады по особенностям организации перевозки пассажиров, грузов, багажа и почты и обслуживания пассажиров в предстоящий период с подробным разбором авиационных происшествий и инцидентов, чрезвычайных происшествий и случаев повреждения ВС на земле из-за нарушения правил перевозки пассажиров, грузов, багажа и почты в предшествующие аналогичные периоды, неудовлетворительной подготовки бортпроводников к работе в ОЗП, даются рекомендации по работе в предстоящий период.

2.6. Летно-техническая конференция проводится с представителями летной службы, службы организации перевозок и (или) авиационных работ, службы обеспечения бортовым питанием и других служб, организующих и обеспечивающих полеты ВС.

2.7. После проведения теоретической подготовки и летно-технической конференции у бортпроводников проверяются знания особенностей перевозки пассажиров, грузов, багажа и почты и обслуживания пассажиров в предстоящий период.

2.8. После проверки у бортпроводников знаний особенностей перевозки в ОЗП пассажиров, грузов, багажа и почты рекомендуется проводить предварительную подготовку, на которой уточняются вопросы эксплуатации внутреннего оборудования пассажирских кабин, аварийного оборудования и снаряжения ВС.

2.9. Бортпроводники, своевременно не прошедшие подготовку к работе в ОЗП по уважительной причине, самостоятельно изучают материалы подготовки службы к работе в предстоящий период.

2.10. Служба бортпроводников считается подготовленной к работе в предстоящий период, если мероприятия, намеченные планом подготовки службы к работе в ОЗП, выполнены и бортпроводники, исключая отсутствующих по уважительной причине, прошли подготовку к работе в ОЗП в полном объеме.

2.11. На основании записей о прохождении теоретической подготовки, участия в летно-технической конференции (отметки о самостоятельном изучении материалов теоретической подготовки и летно-технической конференции), результатах проверки знаний особенностей работы в ОЗП, предварительной подготовки издается распорядительный документ авиакомпании о готовности службы бортпроводников к работе в ОЗП.

**РЕКОМЕНДУЕМАЯ ТЕМАТИКА ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ ЛЕТНОГО  
СОСТАВА ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ К ПОЛЕТАМ  
В ОЗП 2018-2019 ГОДОВ**

1. Особенности полётов в ОЗП:

1.1. Анализ характерных для ОЗП авиационных происшествий (в т.ч. категории CFIT), имевших место в ГА в предыдущие годы. Профилактические мероприятия по предотвращению их повторяемости.

1.2. Краткий анализ безопасности полётов в авиакомпании в ОЗП прошлых лет. Система мер по предотвращению столкновений ВС с препятствиями (птицами) в управляемом полёте, применяемая в авиакомпании.

2. Реализация мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий:

провести в авиакомпаниях анализ соблюдения установленных требований при присвоении (подтверждении) метеоминимума для посадки в части соответствия фактических значений параметров видимости и ВПР (высота принятия решения) в реальном полете или имитированном на сертифицированном для этих целей тренажере, значениям параметров присваиваемого (подтверждаемого) минимума;

при подготовке к полетам в осенне-зимний период включить программы подготовки на тренажерах летного состава вертолетов выполнение упражнений по уходу на второй круг при внезапном ухудшении видимости на высоте 30-40 метров;

провести занятия с летным составом по особенностям захода на посадку по неточным системам, обратив внимание на действия экипажа на этапах высоты начала визуальной оценки, высоты принятия решения и безусловное выполнение требований руководящих документов, регламентирующих деятельность ГА РФ по выполнению ухода на второй круг при отсутствии визуального контакта с наземными ориентирами;

провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по правилам принятия решения на вылет по ПВП и действиям при встрече с погодными условиями, не позволяющими продолжать полет по ПВП, с учетом требований пунктов 2.7.1, 2.8, 2.15, 2.17, 3.33, 3.69, 3.72, 3.109, 5.37, 5.45 ФАП-128;

провести занятия с летным составом по изучению требований пунктов 2.8 и 3.33.1 ФАП-128, главы IV ФАП полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационнокосмического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, а также требований РПП по порядку принятия решения на вылет по ПВП, расчету и выдерживанию безопасных высот полета;

проверить соблюдение летным составом требований РПП в части соблюдения процедур прохождения предполетного информационно-консультативного обслуживания (брифинга). Обратить внимание летного состава на потенциальную опасность нарушений схем снижения и захода на посадку, а также использования в полете нештатных приемников спутниковых навигационных систем в качестве основного средства самолетовождения (вертолетовождения)

с летным составом вертолетов и самолетов, с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн провести занятия по правилам ведения визуальной осмотрительности на различных этапах полета;

с летными экипажами вертолетов провести занятия по изучению ограничений и рекомендаций РЛЭ вертолетов для предотвращения потери путевой управляемости.

3. На занятиях с летным составом повторно довести основные причины выкатываний ВС за пределы ВПП.

Опыт расследования подобных инцидентов показывает, что в абсолютном большинстве случаев причина выкатываний связана с человеческим фактором в сочетании с низкими коэффициентами сцепления на ВПП.

Основными факторами, приводящими к выкатыванию ВС за пределы ВПП, в сочетании с низким коэффициентом сцепления, являются:

посадка с перелетом;

посадка на повышенной скорости;

запоздалое включение реверса тяги двигателей;

запоздалое торможение.

Довести до экипажей информацию о необходимости своевременного принятия решения об уходе на второй круг или полёте на запасный аэродром, не доводя количество топлива на борту ВС до минимального и тем более, аварийного остатка.

На занятиях с летным составом повторно изучить требования пункта 3.13 ФАП-128: «При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки членам летного экипажа воздушного судна запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением воздушного судна».

Положения MEL при отказах в системах торможения, поворотах колес передней опоры шасси, реверса авиадвигателей, ВСУ применять в пределах установленных сроков.

4. При подготовке к ОЗП проверить ведение записей членами летного экипажа об опыте летной эксплуатации воздушного судна (наличие летной книжки пилота), а также сведения по квалификационным проверкам КВС пилотом-инструктором, с учетом требований пункта 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажей воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам гражданской авиации», утвержденным приказом Минтранса России от 12.09.2008 №147 (обладатель свидетельства пилота не выполняет функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна:

на воздушном судне, сертифицированным для полетов с одним пилотом, только если он в течение предшествующих 24 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором;

на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется второй пилот, только если он в течение предшествующих 12 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором).

5. При проведении занятий с летным персоналом в тематику занятий включить вопросы выполнения полетов в особых условиях, предусмотренные пунктами 3.116-3.122 ФАП-128.

Требования по выполнению полетов в особых условиях, сложных и аварийных ситуациях, полеты в неблагоприятных атмосферных условиях (грозовая деятельность, сильные осадки, повышенная электрическая активность атмосферы, обледенение, турбулентность, сдвиг ветра, пыльные и песчаные бури) установлены Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51.

6. С учетом анализа авиационных событий, в том числе и катастроф, происшедших с воздушными судами в аналогичные периоды эксплуатации, с учетом температур наружного воздуха, способствующих образованию льда на поверхности ВС, в предстоящий сезон эксплуатации повторно изучить требования нормативных документов по защите воздушных судов от обледенения:

письмо УПЛГ ВС от 05.02.2013 №03.10-7 «Рекомендации по противообледенительной обработке воздушных судов»;

Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 54264-2010 «Воздушный транспорт. Система технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Методы и процедуры противообледенительной обработки самолетов. Общие требования»;

письмо ГСГА от 06.08.2001 №24.9-67ГА «О повышении качества очистки воздушных судов от обледенения перед вылетом».

При принятии решения о необходимости выполнения противообледенительной обработки исключить практику отказа от противообледенительной обработки ВС, основанную только на решении наземных служб не выполнять такую обработку.

Довести до летного состава, что при возникновении разногласий о необходимости выполнения противообледенительной обработки прав тот, кто настаивает на данной обработке.

Разъяснить летному составу, что действие письма ГСГА от 06.08.2001 №24.9- 67ГА «О повышении качества очистки воздушных судов от обледенения перед вылетом» распространяется на все ВС, в том числе иностранного производства, вылетающие из аэропортов Российской Федерации.

На занятиях с летным составом повторно изучить требования пункта 2.14 ФАП-128: «Запрещается начинать полет, если присутствует иней, мокрый снег или лед на поверхностях крыльев, фюзеляжа, органов управления, оперения, воздушных винтов, лобового стекла, силовой установки или на приемниках воздушного давления барометрических приборов воздушного судна, если иное не предусмотрено РЛЭ»;

пункта 2.15 «Запрещается выполнять полет на воздушных судах, не оснащенных противообледенительной системой:

по ППП - при наличии на маршруте полета фактического или прогнозируемого обледенения;

по ПВП - при наличии фактического обледенения.

7. В условиях низких температур наружного воздуха строго соблюдать требования ЭТД по контролю состоянию бортовых аккумуляторов. При длительных стоянках в транзитных, промежуточных аэропортах в соответствии с требованиями ЭТД экипаж обязан потребовать от инженерно-технического, наземного персонала снятия бортовых аккумуляторов с целью их хранения в теплом помещении;

8. Повторно изучить требования пунктов 2.19, 5.71 ФАП-128 по выполнению полетов на ВС, с установленными на нем приборами или оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии (порядок применения MEL, выпуск ВС в полет в с не устраненными замечаниями в соответствии с РЛЭ для конкретного типа ВС).