ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПОДГОТОВКА К ОСЕННЕ-ЗИМНЕМУ ПЕРИОДУ ЭКСПЛУАТАЦИИ

П.П. МОЧИЩЕ 2018 г.

ПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

- 1. ОСОБЕННОСТИ ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС В ОЗП 2018 г. Докладчик пилот-инструктор Исаев К. А.
- 2. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОЗП И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ПОЛЁТЫ ВС. Докладчик пилот-инструктор Масюков А.М.
- 3. ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС В ОЗП 2018 г. Докладчик начальник ИАС Долганов С.Н.
- 4. ОСОБЕННОСТИ АВИАТОПЛИВО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В ОЗП 2018 г. Докладчик начальник службы ГСМ Незамаев Ю.В.
- 5. ГОТОВНОСТЬ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НПСК И ОРГАНИЗАЦИИ САБ В ОЗП 2018 г. Докладчик начальник ПС и ПДС Чекрыгин В.В.
- 6. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ОЗП 2018 г. Докладчик – фельдшер Иванова Г.И.

Особенности летной эксплуатации ВС в ОЗП – 2018 г.

Докладчик – пилот-инструктор Исаев К.А.

Предполетная подготовка

- Внимательно анализировать метео перед полетом:
 - http://meteo.paraplan.net (Новосибирск)
 - http://meteocenter.asia/?m=aopa&p=UNNM
 - http://aeromochische.ru/index.php/meteo
- Соблюдать правило «Чистое крыло»
- Не выполнять полеты при температуре воздуха -25 и ниже.



Предполетная подготовка

- Подогреть самолет тепловой пушкой при первом запуске в летную смену.
- Запуск и опробование двигателя пилотом производится, когда все детали и системы двигателя прогреты: температура масла не менее +15, головок цилиндров не менее +20.
- Перед тем как сесть в самолет проконтролировать крепление резинок на трех лыжах.



Опробование двигателя

- При гонке двигателя на рыхлом снеге требуется помощь тех. состава для удержания самолета на оборотах более 3000, т. к. колодка может закопаться в снег.
- Включить обогрев карбюраторов и поддерживать их температуру не менее +20
- При температуре наружнего воздуха ниже -15 возможно запотевание остекления кабины. Необходимо включить обогрев салона на максимум.

Руление.

- Чтобы стронуть самолет с места стоянки или остановки, требуется несколько большая мощность двигателя. Допускается страгивать самолет путем плавной раскачки самолета по тангажу, вместе с увеличением оборотов.
- При выполнении разворотов нужно обязательно соблюдать больший радиус разворота чем летом (не менее полуразмаха крыла).

Взлет и набор высоты.

- Перед взлетом необходимо убедиться, что включен подогрев воздуха, поступающего в карбюратор, и показания работы двигателя в норме.
- Дистанция разбега зимой в зависимости от загрузки самолета, ветра, и структуры снега (укатанная или не укатанная ВПП) может быть от 60 до 300 метров.

Снижение и посадка.

- При длительном снижении пилот должен внимательно следить за температурой в карбюраторах, и при падении температуры ниже +20 увеличить режим работы двигателя.
- В зависимости от структуры снега пробег самолета может быть от 60 до 400 метров.
- На самолете А-22 с лыжным шасси система торможения не предусмотрена.



Стоянка самолета

- Зачехлить капот двигателя синим чехлом, установить заглушку воздухозаборника, чехол ПВД, струбцину.
- При выпадении снега во время стоянки необходимо закатить самолет в ангар, вместе с дежурным техником.



Всего с начала 2017 года с ВС АОН Российской Федерации произошло тринадцать авиационных происшествий, в том числе 6 катастроф с гибелью 14 человек и семь аварий.



Метеорологические особенности ОЗП и их влияние на полёты ВС

Докладчик – пилот-инструктор Масюков А.М.

Изменение визуальной картины местности

Выпавший снег скрывает замёрзшие водоёмы, реки и озёра и даёт общую белизну подстилающей поверхности.

Морозная дымка при белом небе маскирует линию горизонта.

В пасмурную погоду бело-серая слоистая облачность визуально сливается с аналогичной по цвету подстилающей поверхностью, усложняя пространственную ориентировку. Этот эффект значительно усиливается при сопутствующих снежных осадках, даже слабых.

Все эти факторы ухудшают визуализацию ориентиров при полёте по ПВП.

Низкая температура воздуха.

- Необходимо прогревать двигатель BC перед запуском, осуществлять меры по предотвращению его застывания при стоянке между полётами.
- Необходимо контролировать температурный режим двигателя в полёте, не допускать его переохлаждения, при необходимости, увеличивать режим для прогрева.
- Необходимо учитывать температурную ошибку высотомера в полёте, так как слой холодного воздуха имеет меньшую толщину, чем слой тёплого и высотомер показывает высоту больше фактически имеющейся.
- Суточный ход температуры воздуха при средних отрицательных температурах или переход её в отрицательный диапазон приводит к образованию инея в топливных баках выше уровня топлива. Иней может привести к плохой работе двигателя, вплоть до отказа. Во избежание образования инея, нужно обеспечивать заправку ВС до полных баков при продолжительной стоянке.

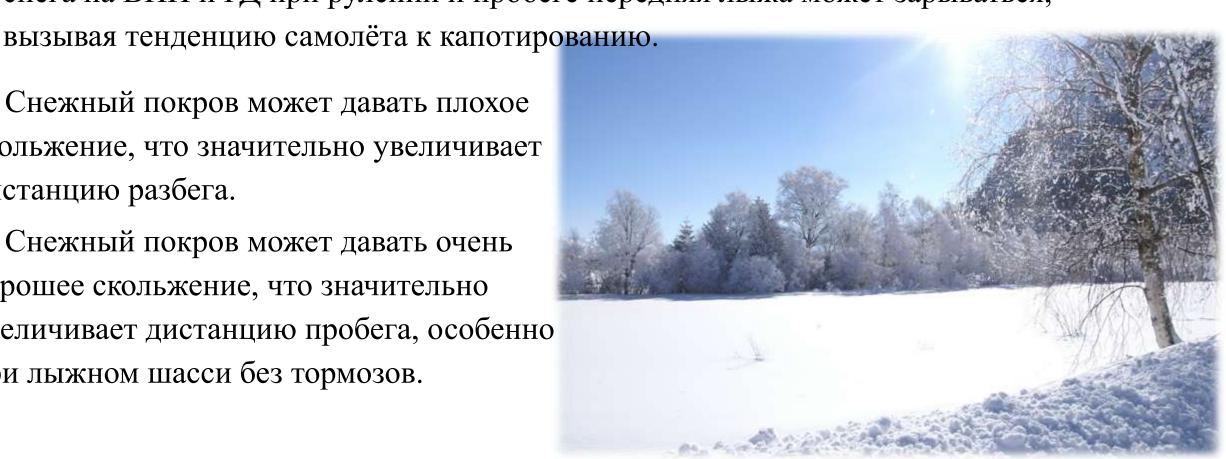
Снежный покров.

Самолёт при движении по снегу существенно хуже управляется, а так же, имеет выраженную тенденцию к юзу при разворотах на рулении.

Снежный покров может иметь разную плотность. При недостаточной плотности снега на ВПП и РД при рулении и пробеге передняя лыжа может зарываться,

Снежный покров может давать плохое скольжение, что значительно увеличивает дистанцию разбега.

Снежный покров может давать очень хорошее скольжение, что значительно увеличивает дистанцию пробега, особенно при лыжном шасси без тормозов.



Снегопады.

В зависимости от интенсивности, снегопад приводит к значительному ухудшению видимости, либо её полному отсутствию при попадании в снежный заряд, следствием может быть потеря пилотом пространственной ориентировки.

При полёте по ПВП, обходить очаговые осадки, при вероятности фронтальных снежные осадков, отложить полёт.

При попадании снега в систему ПВД, возможно её закупоривание или замерзание, результатом будут неправильные показания АМП.

При наличии подогрева ПВД его нужно включать.

Позёмок, метель.



• Необходимо оценивать эти факторы и их изменение на период полёта по имеющейся метеоинформации и визуально.

- При отсутствии падающего снега и наличии ветра 5-6 м/с, возникает **позёмок** в слое до 1 метра.
- При более сильном ветре возникает низовая метель, ухудшающая видимость в слое до нескольких метров. Она ухудшает видимость поверхности ВПП непосредственно перед посадкой.
- При наличии осадков и ветра, возникает **общая метель**, ухудшающая видимость на всех высотах.
- Все три фактора приводят к образованию намётов и снежных заносов на ВПП и вблизи наземных препятствий. Интенсивность факторов часто изменяется при изменении ветра и осадков и может ухудшить видимость ниже метеоминимума.



Туман.

Снижает видимость в приземном слое до менее 1 км.

- Радиационный туман возникает как правило, при значительном охлаждении приземного воздуха в ночное время в ясную погоду.
- **Адвективный туман** образовывается при натекании на холодную поверхность влажного и относительно более тёплого воздуха.

Туман приводит к ухудшению видимости в слое до 5 - 50 метров, вплоть до полного её отсутствия, при этом, сверху наклонная видимость хорошая.

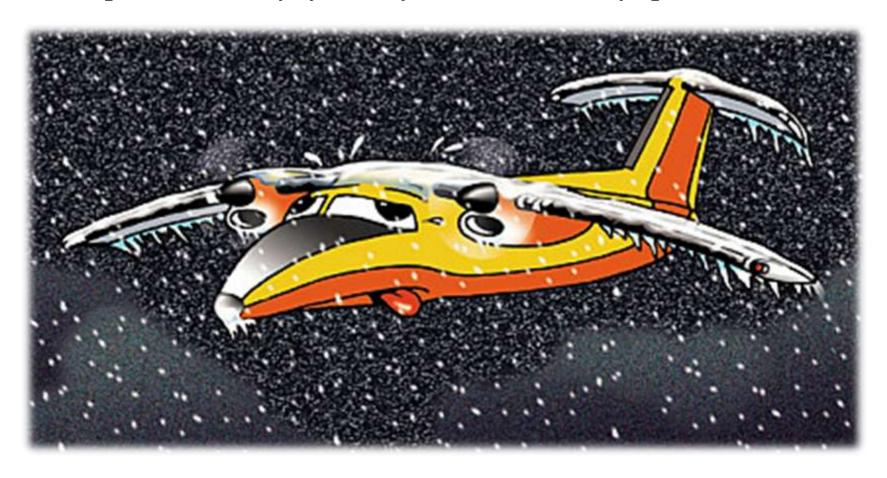
Посадка в этих условиях становится опасной или невозможной.

Низкая облачность.

- Возникает при прохождении даже слабых фронтов и при высокой влажности.
- Часто имеет тенденцию к изменению высоты, которую необходимо оценивать, чтобы не попасть в приборные метеоусловия при полёте по ПВП.
- Значительное количество АП происходит из за продолжения полёта ПВП под кромкой облачности в условиях её опускания с нарушением минимальной безопасной высоты (столкновение с землёй при белой безориентирной подстилающей поверхности), а так же при попадании в приборные условия полёта при отсутствии у пилота допуска к полётам по ППП, или отсутствии на ВС приборного оборудования для полёта по ППП (потеря пространственной ориентировки с последующим разрушением ВС).

Обледенение (иней, изморозь, лёд).

Искажает форму аэродинамических поверхностей, уменьшая подъёмную силу, увеличивая сопротивление, ухудшая устойчивость и управляемость ВС.



• Иней

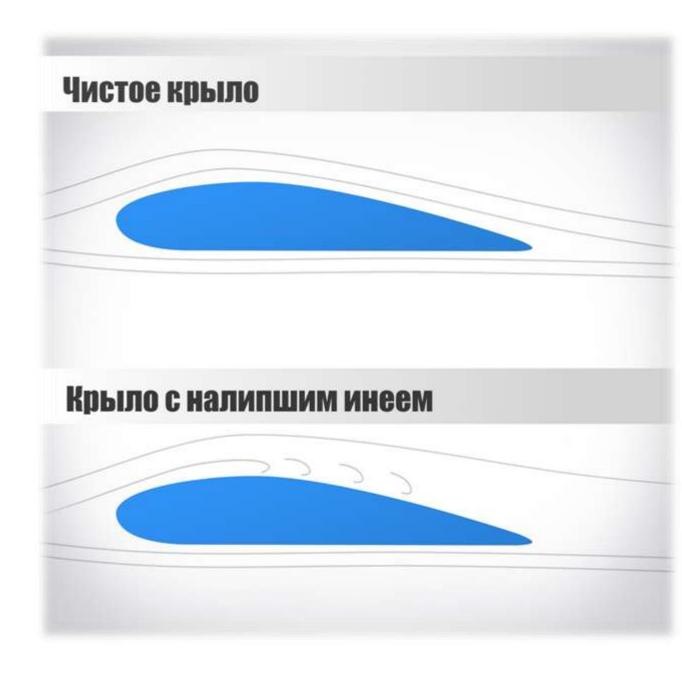
Образуется в полёте и на земле от сублимации водяного пара на холодных поверхностях в виде лёгкого кристаллического налёта.

Часто бывает на остекленении, ухудшая обзор.

• Изморозь

Образуется в полёте и на земле от сублимации водяного пара на холодных поверхностях в виде лёгкого кристаллического налёта.

Часто бывает на остекленении, ухудшая обзор.



Лёд

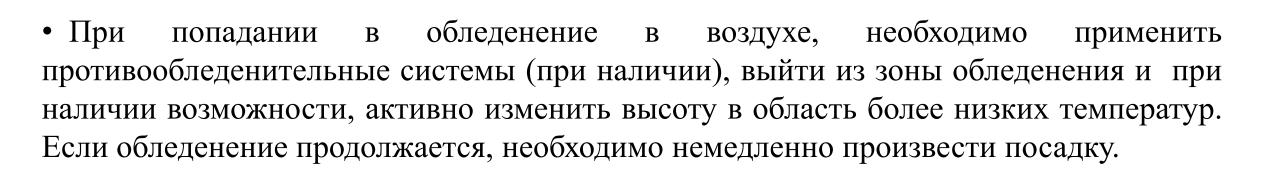
Бывает прозрачный, матовый и белый, образовывается чаще всего при температурах от 0° С $^{\circ}$ до -12° С $^{\circ}$ градусов.

• **Прозрачный лёд** образуется в облаках с крупными переохлаждёнными каплями и в переохлаждённом дожде. Он гладкий, быстро нарастает в основном на передних поверхностях.



- Матовый лёд образуется в смешанных облаках (капли, кристаллы льда и снежинки). Он шероховатый и нарастает неравномерно, поэтому очень опасен.
- **Белый лёд** образуется в облаках из мелких переохлаждённых капель. Он пористый, держится непрочно, может откалываться.

- При наличии любого вида обледенения на поверхностях ВС на земле, его необходимо удалить до начала полёта.
- При отсутствии противообледенительных систем полёт в условиях обледенения запрещен.
- Перед полётом необходимо знать уровень нулевой изотермы.



Гололёд.

Это ледяной слой на бетонных или снежных поверхностях

аэродрома (ВПП, РД...).

Он приводит к ухудшению сцепления и увеличению вероятности юза при движении ВС, особенно при боковом ветре.

Руление производить на пониженной скорости, с особой осторожностью вблизи препятствий.



Короткий световой день

При выполнении маршрутных полётов необходимо иметь достаточный запас времени для завершения полёта до наступления ночи, или иметь оборудованную для ночных полётов площадку прибытия.

Количество работающих аэродромов и площадок в зимнее время уменьшается, кроме того, состояние их ВПП может быть разным, от хорошего до непригодного. Перед полётом на другой аэродром или площадку, необходимо удостовериться, что он пригоден для взлёта и посадки.

При планировании полёта

- учитывать уменьшенное количество пригодных аэродромов и площадок в зимнее время и их состояние в наших реалиях;
- учитывать короткий световой день;
- в полёте по ПВП, при ведении визуальной ориентировки учитывать изменение визуальной картины местности, вызванное выпавшим снегом, скрывающим замёрзшие водоёмы, реки и озёра, а так же общую серость подстилающей поверхности.

Эти факторы ухудшают визуализацию ориентиров.

В особенности это проявляется при наличии морозной приземной дымки, ухудшающей видимость.

Авиационные происшествия в зимний период, связанные с метеофакторами.

14 марта 2016г в Башкортостане (н.п. Воскресенск) произошла авария вертолёта Robinson-44 RA-04179 авиакомпании Лайт-Эйр. Вертолёт разрушен, пострадавших нет.

При выходе из зоны резкого ухудшения видимости с осадками, для возврата на площадку вылета, вертолёт попал в зону переохлаждённого дождя с обледенением. Было принято решение выполнить посадку на площадку с подбором. При посадке с креном вертолёт задел снежный покров, зарылся лыжами и опрокинулся.

По заключению МАК авария произошла в результате утраты КВС контроля за высотой полёта в процессе выполнения вынужденной посадки на заснеженное поле, при попадании в метеоусловия, не соответствующие ПВП.

Авиационному происшествию способствовало запоздалое решение КВС об изменении маршрута полёта при ухудшении метеоусловий.



06 февраля 2016г в Оренбургской области произошла катастрофа самолёта Ан-2 RA-40204 авиакомпании Лайт-Эйр. Выполнялся облёт нефтепровода. Экипаж и пассажир погибли.

Полёт выполнялся при прогнозируемой и фактической погоде ниже минимума ПВП. Зональный прогноз GAMET по Оренбургскому району полётов на период полёта: видимость 1000 метров, снег, дымка, местами 500, переохлаждённая морось, туман, нижняя граница облачности сплошная 100 м, умеренное обледенение в облаках и осадках.

Получив данный прогноз, КВС тем не менее, принял решение на вылет по ПВП по фактической погоде. Полёт выполнялся на высотах 40-100 метров, вплоть до АП.

По заключению МАК "Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета Ан-2 RA-40204 явилась потеря экипажем пространственной ориентировки в процессе выполнения разворота в условиях ограниченной видимости (туман) и "белизны" снежной подстилающей поверхности, что привело к неконтролируемому снижению и столкновению самолета с землёй"





18 января 2015г. в Тюменской области (ХМАО, п. Югра) произошло авиационное происшествие с ЕЭВС самолётом «Cessna-150» RA-1861G частного лица. Пилот и пассажир получили множественные телесные повреждения, в результате которых 20.01.2015г пилот скончался.

Погода характеризовалась влиянием тёплого фронта, со слоистой и кучевой облачностью с кромкой от 500 до 150 метров, периодическими осадками в виде ливневого снега с падением видимости до 1000 метров.

Высотомеры были установлены неправильно и показывали завышенную высоту.



Рис. № 1. Самолёт на месте АП.

По заключению МАК наиболее вероятной причиной катастрофы самолёта C-150 RA-1861G явилась потеря пилотом контроля за высотой полёта при попадании в условия ливневого снега, исключающие возможность визуального пилотирования.

Наиболее вероятно, пытаясь восстановить визуальный контакт с наземными ориентирами, пилот выполнял полёт со снижением. В условиях белизны, вызванной снегопадом и белой подстилающей поверхности заснеженного озера пилот не смог правильно оценить высоту полёта, что привело к столкновению самолёта в управляемом полёте с поверхностью замёрзшего водоёма, разрушению самолёта и травмированию находящихся на нём людей.

12 февраля 2017г. на Телецком озере возле мыса Кокша произошла катастрофа вертолёта Robinson-66 RA-06375.

Вертолёт столкнулся с водной поверхностью и затонул в 1км от берега через 4 минуты после взлёта. Погибло 5 человек.

Метео: На время взлёта действовало штормовое оповещение ГМС Яйлю (25 км от места взлёта): видимость 4000 метров, снег слабый, непрерывный.

Фактическая погода в месте происшествия на момент вылета: ночь, ветер около 10м/с, сплошная слоистая облачность на высоте 600 метров, временами снег, температура -12 градусов, температура воды +1.2 градуса.

КВС принял решение на вылет.



Особенности технической эксплуатации ВС в ОЗП – 2018 г.

Докладчик – начальник ИАС Долганов С.Н.

Предполетная подготовка самолета Аэропракт А-22 в зимней период.

- 1. Предполетная подготовка начинается со слива отстоя из топливной системы самолета по 0,3 литра с каждой группы. При наличие в отстое кристаллов льда сливать до тех пор пока не пойдет чистый бензин, если слито отстоя 50% от объема топливных баков, слить все топливо, заменить фильтр тонкой очистки и заправить чистым топливом. Через 15 минут проверить отстой топливо.
- 2. Подогрев двигательного отсека самолета. Во время подогрева двигателя моторным подогревателем «Кегопа» необходимо постоянно контролировать процесс работы моторного подогревателя.



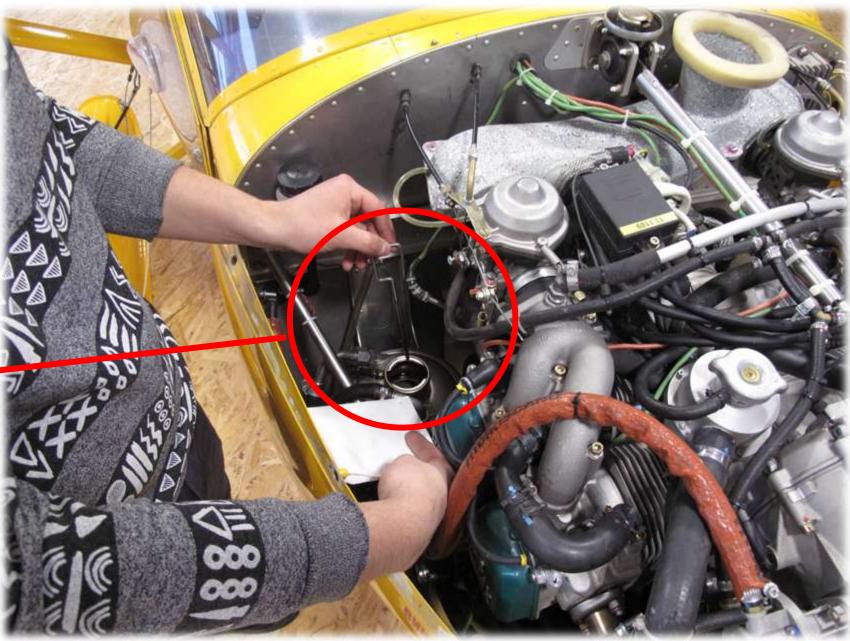
3. После прогрева двигателя, снять верхний капот и произвести осмотр согласно РЛЭ.

4. Провернуть воздушный винт не менее четырех оборотов для прокачки масла по маслосистеме двигателя.



5. Проверить: - уровень масла в маслобаке; - уровень жидкости в переливном бачке системы охлаждения: уровень должен быть между рисками min и max.





- б. После осмотра двигателя, в зависимости от температуры наружного воздуха, при необходимости подогреть двигатель, установить верхний капот и накрыть зимним чехлом.
- 7. Готовность двигателя к запуску проверяется по показаниям «Flydat» температура масла должна быть $+15^{\circ}\text{C}^{\circ}$, головок цилиндров не ниже $+20^{\circ}\text{C}^{\circ}$.



8. Произвести выкатку ВС из ангара, установив под основные лыжи транспортные тележки, попеременно подымая ВС за консоль крыла.





- ! Выкатывание BC из ангара выполняет не менее трех человек дежурный авиатехник на хвостовой балке и по одному человеку на каждом подкосе.
- ! Запрещается тянуть или толкать ВС за воздушный винт.

9. Выкатить ВС на газовочную площадку. Установить под основные лыжи упорные колодки, проверить наличие огнетушителя, снять заглушки и струбцины, подсоединить резиновые амортизаторы лыж, снять чехол с двигателя и произвести запуск и опробование двигателя согласно РЛЭ.





Послеполетный осмотр самолета Аэропракт А-22.

- 1. РУД установить в положении взлетного режима;
- 2. Убедиться что все потребители электроэнергии и контуры зажигания двигателя выключены;
- 3. Установить выключатель массы в положение «ВЫКЛ»
- 4. Отсоединить резиновые амортизаторы лыж шасси.
- 5. Установить заглушки, струбцины.
- 6. Закатить ВС в ангар, установив под основные лыжи транспортные тележки, попеременно подымая ВС за консоль крыла, также как и при выкатке из ангара
- ! Закатывание ВС в ангар выполняет не менее трех человек дежурный авиатехник на хвостовой балке и по одному человеку на каждом подкосе.
- ! Запрещается тянуть или толкать ВС за воздушный винт.

При эксплуатации самолета Аэропракт А-22 в зимний период зарегистрированы следующие неисправности:

- При закатывании в ангар, управляющий движением ВС поскользнулся и упал на стабилизатор в результате произошла поломка передней кромки стабилизатора;
- При выкатывании из ангара, из-за невнимательности управляющего движением BC, произошла поломка лопасти воздушного винта о стабилизатор выкатываемого BC;
- Поломка хвостового колеса при ударе хвостом о поверхность, как и в первом описании;
- Срезание заклепок на передней качалке управления передней стойкой шасси, вследствие большой скорости скатывания в ангар из-за высокого снежного покрова перед ангаром.

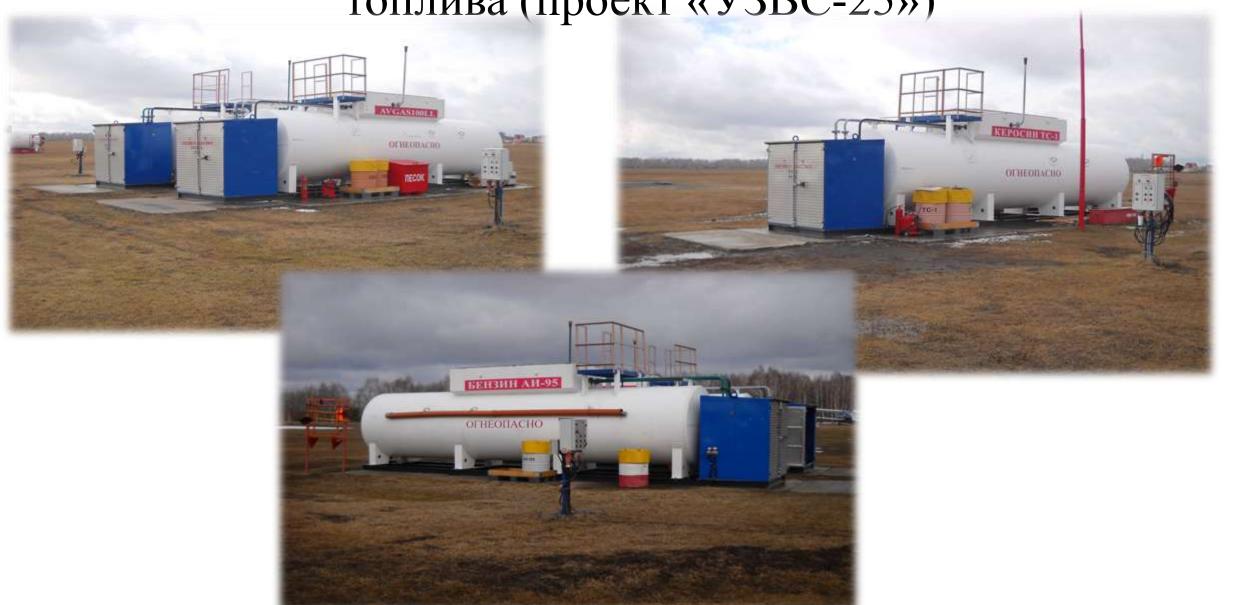
При подготовке самолета Ан-2 необходимо учитывать особенности эксплуатации в зимний период:

- подогрев двигателя перед запуском производить МП с температурой выходящего воздуха не более + 120° С°;
- двигатель считается подогретым, если температура головок цилиндров составляет + 30° °C, а температура масла + 15° °C °плюс контроль по масломерному щупу масло должно свободно стекать;
- очищать поверхности плоскостей от снега, инея и обледенения;
- при температуре наружного воздуха 25° C° и ниже применять затенители маслорадиатора, чтобы не было перемерзания маслосистемы в полете;
- при опробовании двигателя не открывать створки маслорадиатора пока не будет произведен прогрев маслосистемы двигателя до температуры +80° С°.

ОСОБЕННОСТИ АВИАТОПЛИВО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В ОЗП – 2018 Г.

Докладчик – начальник службы ГСМ Незамаев Ю.В.

Устройство для оперативного хранения и раздачи топлива (проект «УЗВС-25»)



Устройство для оперативного хранения и раздачи топлива УЗВС — Руп — 1,0Б

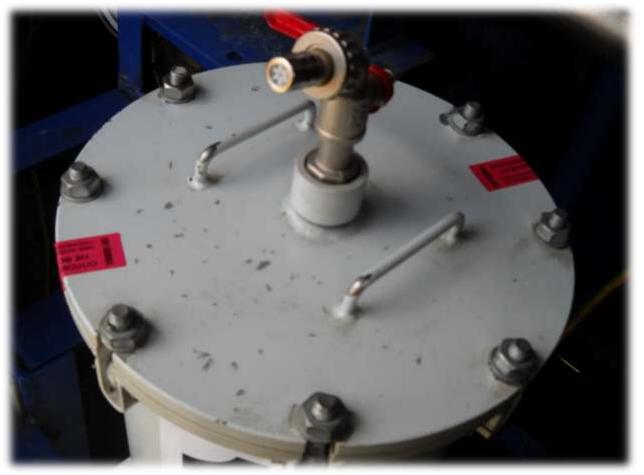


- Заправку воздушных судов производят с помощью централизованных заправочных систем, спец машинами (Т3, М3) и другими заправочными средствами.
- Раздаточные устройства этих средств должны быть исправными и чистыми, крышки фильтров и заливные горловины опломбированными в установленном порядке.
- Перед допуском к заправке ВС, средства подлежат контрольному осмотру специалистами службы ГСМ.



Правильное опломбирование фильтров





Нижняя точка слива отстоя топлива с фильтров





Организация заправки ВС

- Заправлять ВС топливом, маслом и специальными жидкостями следует только на стоянках, оборудованных противопожарными средствами и заземляющими устройствами, и специальных заправочных средств, имеющих исправные фильтрующие, заборные и раздаточные устройства и заземление.
- Перед заправкой заправочное средство и ВС следует заземлить и выровнять их электростатические потенциалы.
- Штыри и тросы заземления заправочного средства должны быть исправны и очищены для обеспечения надежного контакта.
- Посторонним лицам находиться внутри и возле ВС при его заправке строго запрещается.
- Заправляемое топливо, должно соответствовать типу ВС и иметь контрольный талон на заправку.
- На расстоянии до 25 м от места заправки не должно производиться никаких работ, вызывающих воспламенение или искрообразование.

Организация заправки ВС

- Заправлять ВС топливом можно не раньше чем через 5 мин после остановки двигателя самолета и вертолета.
- При централизованной заправке ВС топливом аэродромный источник электроэнергии должен быть подключен к нему до начала заправки.
- Перед заправкой необходимо коснуться пистолетным краном обшивки ВС на расстоянии не менее 1,5м от заправочной горловины для выравнивания электростатических потенциалов.
- Отвинчивать и завинчивать пробки топливных баков разрешается только специально предназначенным для этой цели инструментом исключающим любое искрообразование.
- Отстой топлива следует сливать в специальную посуду и не допускать его хранения на заправочных стоянках.
- Весь летно-технический состав должен избегать прямого контакта с топливом, не вдыхать его паров, так как они токсичны;
- Ответственный за содержание УЗВС-1 пилот-инструктор Исаев К.А., к заправке ВС из УЗВС-1 допускается КВС;
- Заправку ВС из УЗВС-25 производит начальник службы ГСМ Незамаев Ю.В..

Противопожарное оборудование





000 "Элион-2" Фильтр водоотделитель ФВ-43-03 Пропускная способность, л/мин - 150 (для керосина) Рабочее давление не более, атм. - 6.0 Перепад давлений, при котором должен быть заменён фильтроэлемент, атм. 08.2008 Дата изготовления Порядковый номер Поток топлива

При заправке ВС перепад давления на фильтрах не должен превышать 1,5 кг см² между входом и выходом из фильтра.

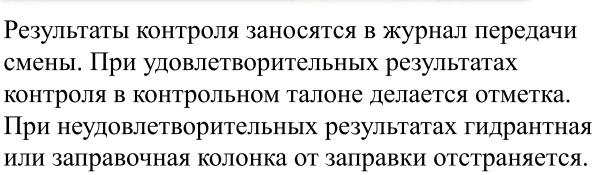


Визуальный контроль качества авиаГСМ



Контроль чистоты авиатоплива в заправочных и гидрантных колонках производится специалистами службы ГСМ не реже 1 раза в смену путем визуального и с ИКТ контроля проб, отбираемых после слива отстоя из каждой гидрантной колонки или отстойников средств фильтрации и водоотделения каждой заправочной

колонки.





Пригодность к применению выдаваемого на заправку продукта подтверждается контрольным талоном.

Контроль качества авиаГСМ с помощью прибора ПОЗ-Т и индикатора качества топлива (ИКТ)



Измерение плотности авиаГСМ



Заземление ВС и выравнивание электростатических потенциалов.



Заземление ВС и выравнивание электростатических потенциалов.



Запрещается:

- открытая заправка ВС топливом при снегопаде и сильном ветре со снегом;
- подключать и отключать от BC источники электроэнергии, использовать электроинструменты, которые могут стать источниками искры или электро дуги, располагать провода, соединяющие судно с источником электроэнергии;
- начинать заправку (слив топлива) при разлитом топливе на стоянке, когда топливом облито ВС или средство заправки, при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна;
- подогревать двигатели, изделия и системы, воздух в кабине экипажа и пассажирских салонах;

Запрещается:

- пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);
- располагать двигатель заправочного средства (ТЗ, агрегата) под крылом заправляемого воздушного судна;
- проезжать или останавливаться под крылом ВС любым видам транспорта;
- начинать заправку, если нет свободного пути отхода (отвода) заправочного средства от ВС и при наличии сильного перегрева тормозных устройств колес.

ГОТОВНОСТЬ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НПСК И ОРГАНИЗАЦИИ САБ В ОЗП – 2018 Г.

Докладчик – начальник ПС и ПДС Чекрыгин В.В.

Определение: наземная поисково-спасательная командаэто команда, состоящая из специально обученного персонала и оснащенная оборудованием, предназначенным для проведения поисковоспасательных операций (работ).

НПСК пп «Мочище» создана для оперативной помощи экипажам терпящим или потерпевшим бедствие ВС, а также совершившим вынужденную посадку в районе посадочной площадки «Мочище» или за ее пределами.

СОСТАВ НПСК пп «Мочище» определен: -ИАС — 4 чел; -ПС и ПДС — 1-2 чел; -Врач(фельдшер)-1 чел.

Перечень аварийно-спасательного имущества и снаряжения НПСК пп «Мочище»

№ п/п	Имущество и снаряжение	Количество	Единица измерения
1	Радиостанции: для связи с диспетчером или РП (УКВ диапазон) для связи в группе НПСК (на каждого) КВ -диапазон	1 6	комплект копмлект
2	Флажки белого и красного цвета для обозначения посадочной площадки для вертолета днем (по 8 шт. каждого цвета)		шт.
3	Фонарь электрический с комплектом батарей	6	комплект
4	Карты топографические района аэродрома масштабов 1:100 000 и 1:200 000 с палеткой визуального поиска	1	комплект
5	Бинокль	1	шт.
6	Перчатки термостойкие технические пятипалые	6	пар
7	Приспособление для экстренного вскрытия обшивки ВС Бензорез	1	комплект

Перечень аварийно-спасательного имущества и снаряжения НПСК пп «Мочище»

№ п/п	Имущество и снаряжение	Количество	Единица измерения
8	Пила по дереву поперечная	1	шт.
9	Бензопила по дереву	1	шт.
10	Топор	1	шт.
11	Лом	1	шт.
12	Слесарный инструмент: кувалда, зубило кузнечное, молоток, пила ручная по металлу с 10-ю полотнами	1	компл.
13	Огнетушители (углекислотный, аэрозольный) общим объемом не менее 30 л	11	шт.
14	Мегафон с комплектом батарей	1	шт.
15	Медицинская укладка НПСК	1	компл.
16	Лента киперная	500 м	1 бухты

Транспортные средства НПСК пп «Мочище»

№ п/п	Наименование	Количество
1	Поисково-спасательный автомобиль повышенной проходимости с прицепом для транспортировки аварийно-спасательного оборудования	2 шт.
2	Снегоход	2 шт.
3	Прицеп для транспортировки снегохода Нарты к снегоходу	2 шт. 2 шт.

^{* 2} и 3 пункт - В соответствии с климатогеографическими особенностями района.

Для экипажей, выполняющих полеты по дальним маршрутам, укомплектована дежурная укладка.

Она находится на стартовом командном пункте (СКП).

Командиры воздушных судов получают дежурную укладку у диспетчера.

Состав дежурной укладки:

спутниковый телефон в комплекте с зарядным устройством на 220В и 12В и инструкцией по эксплуатации	
компас с зеркалом	1 шт.
фальшфеер (огневой сигнал)	1 шт.
сигнал охотника (15 сигнальных патронов: зеленого, желтого, красного цвета по 5 шт.)	1 комплект
пусковое устройство для сигнала охотника	1 шт.
спички охотничьи	1 упаковка
сухое горючее	1 упаковка
многофункциональный инструмент (мультитул)	1 шт.
фонарик ручной (механический)	1 шт.

Дежурная укладка для ВС. Внешний вид:







Спутниковый телефон и зарядные устройства

Компас с зеркалом

Фальшфеер (огневой сигнал)





Сигнал охотника (15 сигнальных патронов: зеленого, желтого, красного цвета по 5 шт.) и пусковое устройство для сигнала охотника



Сухое горючее и спички охотничьи



Фонарик ручной (механический)



Многофункциональный инструмент(мультитул)



!При выполнении полетов в зимнее время — одеваться в теплую одежду и обувь, не сковывающую движений, но способную удерживать несколько часов тепло при температурах до -35°С!

Действия экипажа при выполнении вынужденной посадке за пределами района посадочной площадки:

- по возможности доложить диспетчеру о ситуации на борту и принятом решении на посадку, а также место(координаты);
- после посадки оценить состояние экипажа и ВС;
- доложить всеми доступными способами (по радиосвязи через пролетающие мимо ВС, по телефону, по спутниковому телефону при наличии и т.д.,) диспетчеру, а также руководителю организации информацию о месте вынужденной посадки, состояние экипажа и ВС;
- если требуется срочная помощь, либо не удается доложить, то включить АРМ.

При проведении ПСО(Р) применяются сигналы для передачи визуальной информации согласно **Приказу Министерства транспорта РФ от 3 июня 2014 г. N 148,** с которыми вы можете ознакомиться самостоятельно перейдя по ссылке: http://base.garant.ru/70788870/#ixzz53D8tyLqI

Авиационная безопасность на посадочной площадке «Мочище»

Меры по предотвращению актов незаконного вмешательства (AHB) на BC осуществляют:

- служба сторожевой охраны (выполняется пешее патрулирование круглосуточно и объезд охраняемой территории с использованием транспортных средств: в зимнее время снегоходы: в летнее время мопеды);
- командиры воздушных судов;
- работники службы ИАС;
- все работники организации.

Для предотвращения проникновения на охраняемую территорию посторонних лиц на площадке имеется:

- ограждение по периметру площадки (забор);
- ограничение доступа в контролируемую зону на территорию расположения ангаров и стоянок BC (ограждение оранжевого цвета и система «радиобарьер»).

В настоящее время на посадочной площадке «Мочище» для обеспечения авиационной безопасности определены правила:

- 1. На контролируемой территории: в ангарах, на ВС, на стоянках ВС, на летном поле, при пересечении ВПП существует обязательное требование находиться в сигнальном жилете для лиц:
 - » всем работникам организации;
 - » обучаемым;
 - » арендаторам BC;
 - » сопровождающим в группах;
- **2. В нелетное время** ВС находятся на стоянках и/или в ангарах, без ключей зажигания на борту.
- **3. При выполнении полетов** ВС находятся на стоянках под контролем КВС или ИАС, также без ключей зажигания на борту.

КВС получает ключ от ВС перед полетом и сдает его по окончанию полета.

4. Выполнения требований по авиационной безопасности на ВС осуществляет КВС:

- ограничивает доступ посторонних лиц к ВС;
- выполняет предполетный досмотр ВС и обучаемых;
- при обнаружении подозрительного предмета на ВС докладывает руководителю организации.

5. Персонал организации:

- ограничивает доступ посторонних лиц на контролируемую территорию, объекты и ВС;
- при обнаружении посторонних лиц ограничивает их перемещение по территории и сообщает охране по всем видам связи.

Перечень мест предполетного досмотра самолета Ан-2 в целях безопасности.

Фюзеляж

- 1. Лючки осмотра передней амортизационной стойки шасси.
- 2. Лючёк доступа к механизму хвостовой стойки шасси.



- 3. Лючёк доступа к узлам навески руля поворота.
- 4. Лючёк доступа к рулевым тягам.
- 5. Пространство в моторном отсеке.



6. Технологические лючки для контроля и обслуживания узлов навески и управления нижними закрылками.

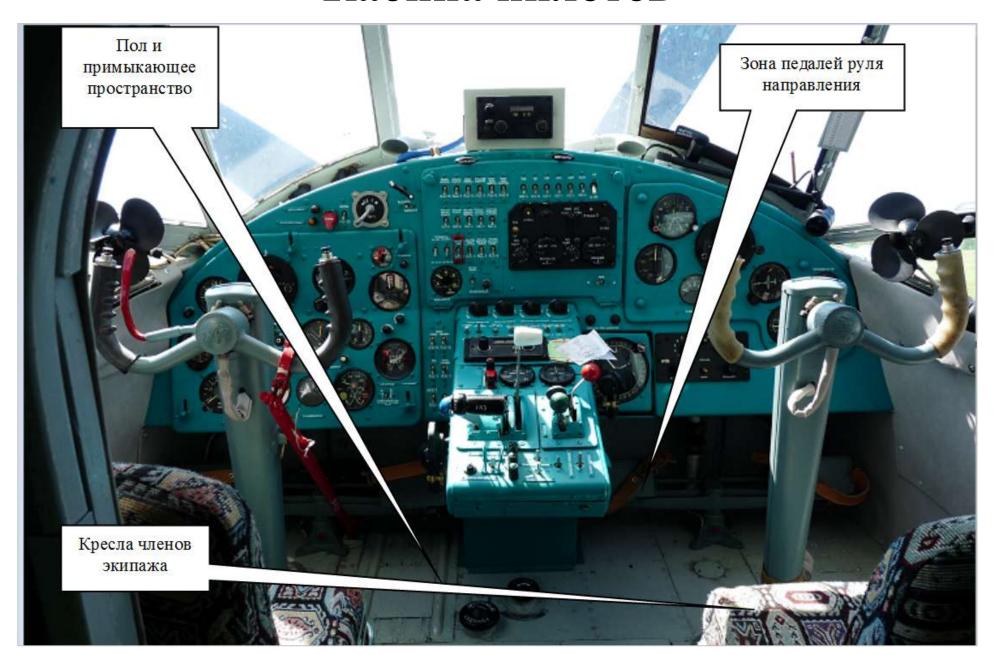
Кабина пилотов:

- Кресла, включая карманы, подушки и т.п.
- Место хранения бортжурнала и руководства по летной эксплуатации.
- Вся поверхность пола, включая площадь, находящуюся впереди педалей руля направления, и поверхность под всеми креслами экипажа.
- Потолок, боковые и задние стены.
- Внутренность аптечки первой помощи.
 Салон:
- Потолок, пол и стены.
- Кресла, включая карманы, подушки и т.п.

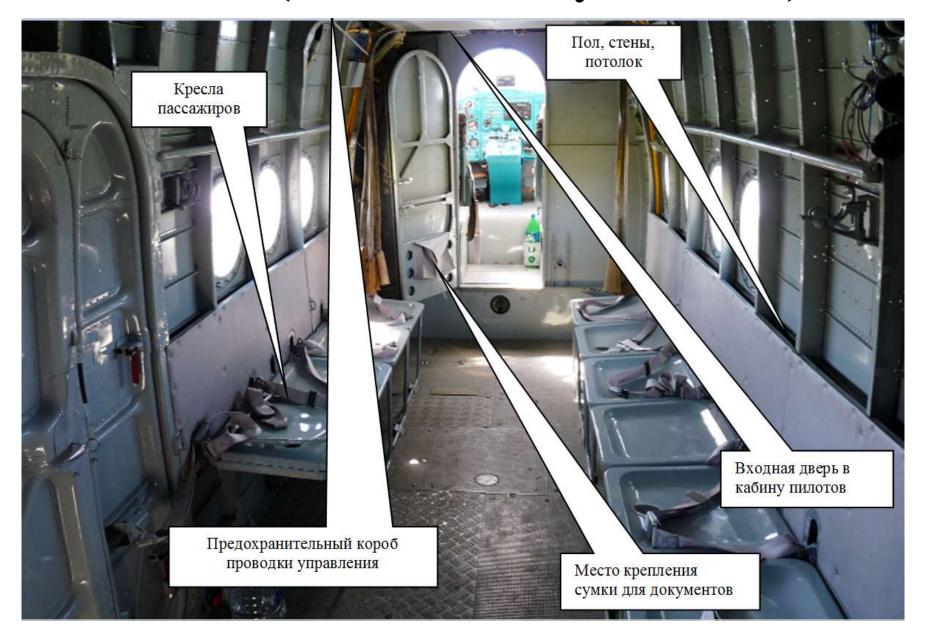
Хвостовой отсек:

- 1. Потолок, пол и стены.
- 2. Места размещения радиооборудования.
- 3. Места крепления рычагов, тяг, тросов управления

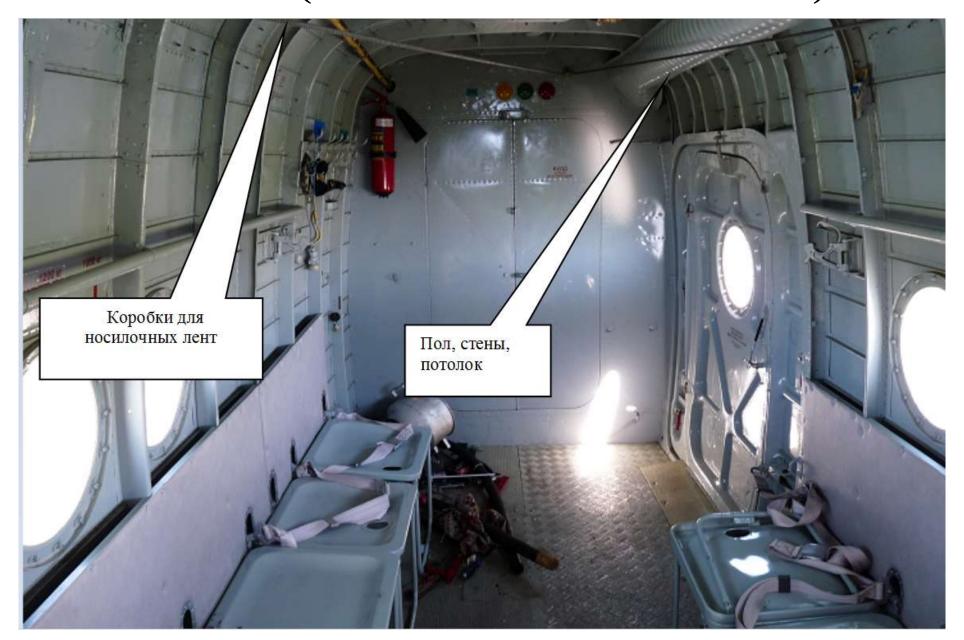
Кабина пилотов



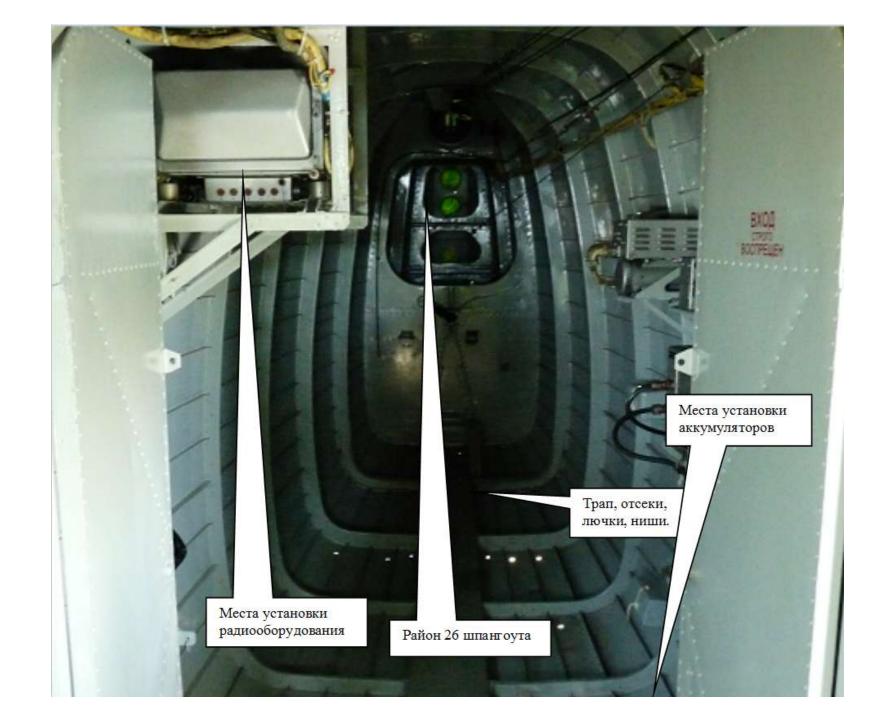
Салон (вид на кабину пилотов)



Салон (вид на хвостовой отсек)



Хвостовой отсек



Перечень мест предполетного досмотра самолета А-22 в целях безопасности

Фюзеляж:

1. Моторный отсек



2. Воздухозаборник.



Кабина пилотов

- 1. Кресла, включая карманы, подушки и т.п.
- 2. Пространство под креслами пилотов;
- 3. Пространство за приборными досками;
- 4. Место хранения бортжурнала и руководства по летной эксплуатации.
- 5. Вся поверхность пола, включая площадь, находящуюся впереди педа-лей руля направления, и поверхность под всеми креслами экипажа.
 - 6. Потолок, боковые и задние стены.
 - 7. Внутренность аптечки первой помощи.

Багажный отсек за креслами пилотов:

- 1. Потолок, пол и стены.
- 2. Внутренняя полость багажника

Хвостовой отсек:

- 1. Потолок, пол и стены.
- 2. Места крепления рычагов, тяг, тросов управления

Кабина пилотов

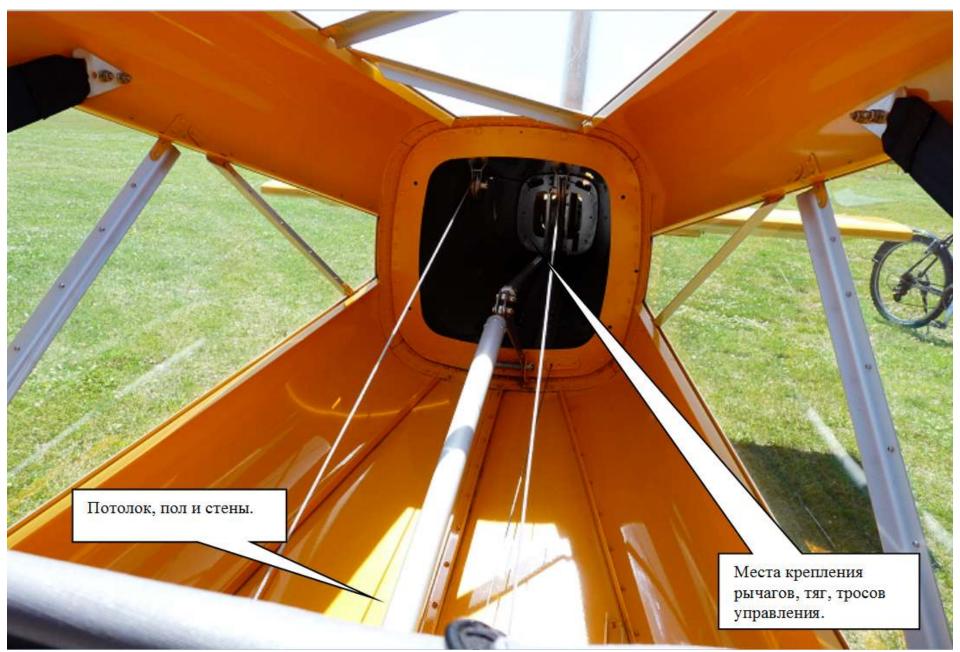


Багажный отсек за креслами пилотов





Хвостовой отсек



При возникновении угрозы захвата ВС сообщить руководству организации всеми доступными средствами и в Отдел дежурно-диспетчерского обеспечения Управления транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, являющийся координационным центром ИКАО по авиационной безопасности в Российской Федерации, по телефону:

<u>8(499)231-57-07 – город Москва;</u>

8(383)222-57-61 – город Новосибирск.

МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ОЗП – 2018 Г.

Докладчик – фельдшер Иванова Г.И.

Медицинская служба в нашей организации представлена наличием оборудованного медкабинета, укомплектованной спецмашины для оказания помощи непосредственно на месте происшествия, аптечек первой помощи на каждом рабочем месте.

Штат медслужбы: 1. Врач Исаева Дарья Андреевна.

2. Фельдшер Иванова Галина Ивановна.

Отморожение. Общее переохлаждение.

Отморожение — повреждение тканей организма под воздействием холода, нередко сопровождается общим переохлаждением.

Наиболее подвержены отморожению такие части тела как: ушные раковины, нос, пальцы рук и ног.

Наиболее вероятны случаи отморожения при температуре -10, -20 °C, но при длительном нахождении вне помещения, особенно при высокой влажности и сильном ветре отморожение возможно и при температуре выше 0 °C.

Механизм повреждения тканей при воздействии холода: спазм сосудов, тромбоз, нарушение кровообращения, некроз.

Степени отморожения.

1степень.

Признаки: кожа бледная, жжение, покалывание, онеменение.

Помощь: тёплое помещение, осторожное растирание мягкой тканью, руками до покраснения кожи.

2степень.

Признаки те же, что при 1-ой степени. Характерный признак: в первые дни после травмы образование пузырей с прозрачным содержимым.

Помощь: наложение термоизолирующей повязки.

3 степень.

Для 3-ей степени отморожения характерно наличие пузырей с кровянистым содержимым, что свидетельствует о гибели всех слоёв кожи.

Помощь: термоизолирующая повязка, срочная госпитализация.

4 степень.

При 4-ой степени отморожения гибнут все слои кожи, мягкие ткани, кости и суставы. Развивается гангрена.

Помощь: термоизолирующая повязка, срочная госпитализация.

Этапы наложения термоизолирущей повязки:

- Свободное бинтование конечности.
- Укутывание: толстый слой ваты, шарф, шаль и пр.
- 2-3 слоя полиэтиленовой плёнки.
- Поверх слоёв плёнки вновь укутывание (плед, одеяло и пр.)

Повязка снимается только после появления чувства жжения и боли. Накладывается она с целью предотвращения тромбоза сосудов. После снятия можно растереть конечность мягкой тканью, дать обезболивающее, горячее обильное питьё (чай, морс, молоко.)

Повязка накладывается только в том случае, если ещё не проводились другие методы согревания!

Если конечность синюшная, холодная значит развился тромбоз и тогда срочная госпитализация!

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!



Евгений Макаренко