

ТЕЗИСЫ

выступления заместителя начальника отдела летно-технической эксплуатации летного комплекса ОАО «Аэрофлот» Касьянова Г.М.

Уважаемые коллеги!

Позвольте в рамках предложенной мне темы **«Об ответственности командира ВС за принятие решения о необходимости проведения ПОО ВС и контроле качества ее выполнения»** поделиться видением ПОО ВС в РФ и существующих на сегодняшний день проблем.

Роль и ответственность КВС в принятии решения на проведение ПОО или отказ от нее велики и обусловлены самим статусом командира. КВС принимает решение, основываясь на полученном метеопрогнозе, докладах о состоянии поверхностей ВС от инженерно-технического персонала, от членов экипажа и по собственной оценке погодных условий. Наряду с этим нельзя недооценивать роль технического персонала при принятии решения на обработку или отказ от нее. В авиакомпании «Аэрофлот» приняты меры, исключаящие волюнтаризм КВС при принятии решения. С этой целью «Руководство по противообледенительной обработке ВС» предусматривает отказ от обработки только по согласованию двух сторон: КВС и ИТП. Это очень важное условие, принятое после печального события с Як-40 в а/п Шереметьево. В бортовых журналах предусмотрена графа «Противообледенительная обработка не требуется» в которой ставят свои подписи КВС и ИТП. Обработка не производится, если имеется письменное согласие обоих участников подготовки ВС к вылету. Если согласия одной стороны нет, то обработка выполняется в обязательном порядке. Хотел бы подчеркнуть, что оформление отказа под роспись значительно повышает личную ответственность, тем более, что самокопирующиеся цветные листы из боржурнала всегда остаются на земле. Это же положение перешло и на «Контрольную карту», прилагаемую к карте-наряду на техническое обслуживание.

Однако роль КВС этим не исчерпывается, ведь самое ответственное решение состоит не в принятии решения на обработку или отказ, а в принятии решения взлетать в данных погодных условиях или нет. И задача эта не имеет простого решения. Постараюсь пояснить. Возьмем Шереметьево, Домодедово или какой-либо равноценный по оснащению аэропорт. Второе решение, в котором участвует КВС, это выбор концентрации ПОЖ при использовании типа II или IV. Чем тяжелее метеобстановка, тем более настойчив КВС в применении 100% концентрации жидкости для достижения максимального времени защитного действия. Экономические мотивации конечно важны, но если погода серьезная, то вопросы безопасности должны быть безоговорочными. Однако время защитного действия ПОЖ не безгранично, в тяжелых условиях (мокрый замерзающий снег, переохлажденный дождь) оно сводится к считанным минутам. В процессе руления в таких условиях очень трудно оценить состояние поверхностей ВС не выходя из самолета. Выход в пассажирские салоны не является решением вопроса, т.к. экипажу очень трудно оценить состояние крыла

даже в дневное время, а в ночное такая попытка бесполезна, из освещенного салона темное крыло не разглядеть. Аэрофлот от такой процедуры отказался, т.к. она не дает достоверного результата. Внешней помощи, имеется в виду выезд на рулежку спецмашины со специалистами для срочной оценки поверхности ВС, в наших аэропортах пока нет. Таким образом, очень ответственно и осторожно нужно подходить к окончательному решению на взлет. Будет здравым решением возврат на повторную обработку или даже перенос времени вылета до улучшения погодных условий. Если вы обращали внимание, то могли видеть, что в таблицах времени защитного действия ПОЖ цифры даются для условий обледенения от средних до слабых. Тяжелые условия не предусматриваются. Конечно оценка погодных условий дело субъективное, но в любом случае лезть напролом не следует, мощный заряд снега или дождя лучше переждать.

После взлета в сложных метеоусловиях, когда пришлось долго рулить, ждать очереди на взлет и т.д., летный состав должен знать, что следует избегать выдерживания нижних значений допустимых приборных скоростей и значительных кренов, т.к. качество крыла может быть пониженным.

Что касается вопросов контроля качества выполнения противообледенительной обработки ВС экипажем, то следует сказать, что в условиях больших аэропортов это неприемлимое условие, т. к. самолет буксируется на точку ПОО/запуска двигателей и подгонять трап или стремянку для высадки члена экипажа с тем, чтобы он вел контроль процесса обработки и затем оценил качество выполненной работы, расписал бумаги, а поднявшись в самолет немедленно приступил исполнению своих обязанностей (запуску двигателей и т.д) нереально и небезопасно. Без сомнения эту работу должен выполнять наземный специалист. В аэропортах с небольшим воздушным движением обязывать члена экипажа контролировать качество выполнения ПОО также не разумно, по той причине, что это ведет к увеличению времени нахождения самолета на земле (потере времени защитного действия ПОЖ), прерывает процесс подготовки экипажа, что также ведет к увеличению времени и может спровоцировать ошибочные действия экипажа при запуске двигателей и эксплуатации самолетных систем. Для двухчленного экипажа это совершенно неприемлемо.

В этой связи хотел бы обратиться к представителям федеральных авиационных властей с просьбой пересмотреть имеющиеся на сей день распорядительные документы с целью приведения их к реалиям сегодняшнего дня, используя накопленный отечественный и зарубежный опыт. Взять для примера обработку ВС с работающими двигателями. В аэропортах Европы и Северной Америки эта процедура является основной и позволяет на порядок повысить уровень безопасности при вылете в условиях обледенения за счет резкого сокращения времени нахождения самолета на земле при выполнении ПОО и после нее. Обычно зоны обработки находятся вблизи предварительного старта и после завершения обработки уходят считанные минуты, чтобы вырлиться на ВПП и взлететь. Наши экипажи на ВС иностранного производства, где РЛЭ предусматривают такие процедуры, с полным правом следуют всем

предписаниям в западных аэропортах. Для экипажей ВС отечественного производства ситуация сложная и двойственная. Разрешений в РЛЭ нет, а просить для себя особых условий не хочется. Правда, мы предусмотрели возможность выполнения противообледенительной обработки с запущенными двигателями для всех типов ВС в Руководстве по выполнению полетов (РПП). В аэропорту Шереметьево вопрос ПОО с работающими двигателями (хотя бы одним) остро стоит при выполнении полетов с неработающей ВСУ. Хотелось, чтобы разработчики авиационной техники, Гос НИИ ГА, федеральные авиационные власти двигались в ногу со временем и пересматривали нормативную документацию.

Не могу удержаться от обращения к Федеральной службе разработать и выпустить новую редакцию Указания по противообледенительной обработке. Следует подчеркнуть, что в аэропортах необходимо организовать процедуры ПОО, отвечающие современным требованиям. Совершенно невыполнимо требование существующего Указания и Приложения к нему о выполнении проверки функционирования анероидно-мембранных приборов. В РЛЭ ВС иностранного производства дается предупреждение о том, нельзя направлять струю ПОЖ прямо на ППД и статику. Жидкость, стекая с верхней части фюзеляжа не приводит к попаданию внутрь, это проверено многолетним опытом, проблем по этой причине не было. Но чаще всего обрабатываются крыло и стабилизатор без нанесения жидкости на фюзеляж.

Все больше появляется самолетов иностранного производства, может появиться что-нибудь и свое, RRJ, например. Все эти самолеты требуют обработки с помощью ПОЖ, их аэродинамика чувствительна к отклонениям. Только федеральные власти могут жестко поставить вопрос о том, что надлежащая ПОО это важная и ответственная составляющая безопасного выполнения полетов в зимний период. Когда нашим экипажам где-нибудь говорят «Не хотите - не прилетайте», мне всегда хочется возразить руководителям таких аэропортов «Не можете обеспечивать полеты в зимний период – закрывайтесь на зиму». Нужно вести серьезную и планомерную работу, чтобы заставляя аэропорты, эксплуатирующие самолеты более поздние, чем Ту-134 приобретать современное оборудование и современные ПОЖ, в том числе и Тип II/IV с более значительным временем защитного действия. Да, конечно, высокопроизводительные машины и ПОЖ стоят дорого, но безопасность дороже, и рано или поздно на это нужно будет пойти.

Понимая крайне сложную ситуацию с кадрами в ФС готов принять участие в работе по подготовке необходимых указаний и распоряжений. В любом случае было бы полезным иметь возможность ознакомиться с проектами документов до их окончательного выхода.