

Участнику конференции по ПОО ВС от 28.09.06г.

ОАО «Аэрофлот» - Российские авиалинии Центр подготовки авиационного персонала

ЦПАП - является структурным подразделением авиакомпании;
В своей работе руководствуется законодательством РФ,
стандартами и рекомендациями ИКАО, ИАТА, EASA, приказами
и указаниями Федеральной Службы Надзора в сфере Транспорта
(ФСНСТ) РФ, Генерального директора авиакомпании.

ЦПАП – является сертифицированным учебным центром,
(см. Прилагаемый сертификат на 4-х листах), работает при
регулярном аудите (зарубежных авиакомпаний), обеспечивая уровень
подготовки персонала в русле международных требований. Кроме
того, авиакомпания «Аэрофлот» - с апреля 2006 года является членом
альянса «Sky Team» в который входят:

Aero Mexico - Мексика;

Air France, KLM-объединённая авиакомпания (Франция-
Голландия)

Al Italia - Италия

Continental AirLines - USA

Delta - USA

NWA - USA

Czech AirLines - Чехия

Korean Air - Южная Корея

Обучение персонала для допуска к выполнению противообледенительной
обработки ВС производится по программе утверждённой Федеральной
Службой Надзора в сфере транспорта.

Обучение состоит из теоретической и практической частей, а также
периодического обучения (КПК)

теоретическая часть обучения - продолжительностью – 6 часов.

практическое (стажировка), в среднем, эквивалентно 6 часам, по
необходимости, возможно до обретения устойчивых навыков.

Содержание программы обучения максимально приближено к
рекомендациям, изложенным в Руководстве АЕА по ПОО ВС, а именно:

-квалификационная градация персонала;

-изложение базовых знаний аэродинамики;

-изложение природы метеорологии обледенения;

- рассмотрение операций по удалению/предотвращению обледенения;
- виды ПОО ВС;
- оборудование, применяемое для устранения/предотвращения обледенения;
- координация операций по ПОО.

Зимняя эксплуатация ВС убедительно демонстрирует, что ПОО играет важную роль, в части обеспечения безопасности полётов. Об этом свидетельствуют происшествия и аварии, случившиеся из-за ненадлежащего выполнения операций периода обледенения. Процедуры зимнего периода касаются не только северных районов. Из этого следует, что удаление обледенения является международным вопросом. Многим организациям, компаниям и всем, кто занимается ПОО необходимо проводить исследования и способствовать повышению безопасности от образования обледенения. Даже, если регулирование операциями ПОО на земле не установлено детально, для каждого участвующего в процессе ясно, что результаты образования обледенения должны расцениваться как критические ситуации. Должны быть установлены правила и ограничения лётной эксплуатации. Наземные операции, относящиеся к ПОО, должны считаться весьма важными, как имеющие первостепенное значение для обеспечения безопасности полёта.

Удаление обледенения производится не только в зимнее время, а по сему рассматривается как проблема международного характера. Ведь даже в условиях тёплого климата или плюсовых температур воздуха может образовываться лёд на крыльях (на их нижней части), привнося важность проверки и необходимость удаления льда, в столь неожиданных условиях.

Каждый, включённый в выполнение наземных операций/полётных заданий, в части проверок ПОО, обязан пройти обучение и получить специальную квалификацию по определению необходимости выполнения ПОО, при рассмотрении вопроса о выпуске самолёта или выполнении ПОО. Имеются операционные различия между специалистами, выполняющими эти задачи, но необходимость соответствующего обучения остаётся для всех.

Ответственность за определение необходимости ПОО перед вылетом лежит на обученном и квалифицированном персонале, исполняющем выпускающие ВС обязанности на земле.

Лётный экипаж, соответственно обученный для зимних операций, должен после ПОО удостовериться, что соответствующая обработка выполнена.

Обученный и квалифицированный оператор ПОО отвечает за корректность выполнения процедур ПОО.

Важность «концепции чистого самолёта» должна быть безусловной для каждого, имеющего отношение к ПОО.

Инфраструктура должна способствовать обеспечению операций ПОО. Система логистики должна быть построена так, чтобы все участники деловых отношений сознавали свою ответственность и обязанность.

В качестве основания должно быть сделано стандартное письменное соглашение между исполнителем операции и получателем услуги, для уяснения правил и процедур.

Программа должна быть скомпонована так, чтобы операционные процедуры соответствовали назначению и нормам безопасности.

Опыт

Статистика противообледенительных операций показывает, что пренебрежение правилами этих процедур может привести к тяжким последствиям. Все операции, требующие неукоснительного соблюдения правил, не допускающие пренебрежения, можно разделить на составляющие:

- инспекция или определение необходимости ПОО;
- непосредственно процедура ПОО;
- проверка качества процедуры и защиты (расчёт холдовер тайма).

Небрежность может проявляться по причине:

- недостатков обучения;
- отсутствия информации;
- несоответствующей обработки;
- несоответствующей жидкости (ПОЖ);
- неправильного толкования таблиц защитного действия ПОЖ;
- неправильного толкования «Руководства по ПОО ВС»;
- резкого изменения ТНВ (похолодания), и т.д.

Человеческий фактор в подавляющем большинстве является причиной негативных исходов. Позитивным при этом, является то, что человеческий фактор заранее можно предупредить, и подавляющую часть таких исходов избежать благодаря качественной подготовке, квалифицированному отношению и пониманию всех элементов, включенных в процесс. Процедуры ПОО требуют высокого качества и стабильного обеспечения безопасности полёта (взлёта), это должно учитываться в отношении обучающего и квалифицирующего персонала.

Ответы на вопросы, возможно интересующие участников настоящей Конференции:

Вопрос: Кем выдан Сертификат центру подготовки авиационного персонала ОАО «Аэрофлот» - Российские авиалинии, разрешающий осуществлять, перечисленные в нём, виды (курсы) подготовки специалистов?

Ответ: Органом по сертификации в гражданской авиации РФ.

Вопрос: Преподавание по теме «Противообледенительная обработка ВС» производится на основании каких документов?

Ответ: Процедура допуска к преподаванию является внутренним вопросом центра подготовки авиAPERсонала. Это происходит в последовательности:

1. Преподаватель проходит общепедагогическую подготовку и получает соответствующее свидетельство;
2. Преподаватель изучает предстоящий к преподаванию курс; используя «Руководство по противообледенительной обработке воздушных судов», стажирется в подразделении, выполняющем процедуры удаления и защиты от снежно ледяных отложений на воздушных судах. По результату стажировки на него оформляется отзыв.
3. Преподаватель формирует конспект, при наличии положительных перечисленных выше документов назначается контрольный урок, на котором присутствуют компетентные должностные лица Центра. По данному уроку оформляется «Протокол», оценивающий готовность или неготовность преподавателя к самостоятельному ведению курса.

Вопрос: Как называется дисциплина обучения?

Ответ: Программа теоретической подготовки «Противообледенительная обработка воздушных судов» (курсы первоначальной подготовки и курсы повышения квалификации авиационного персонала).

Вопрос: Сколько часов обучаются специалисты?

Ответ: Теоретическая подготовка имеет объём – 6 часов (1 день).

Стажировка в среднем происходит в течение одной смены.

Продление стажировки возможно по желанию заказчика.

Вопрос: Какой тариф обучения?

Ответ: Стоимость обучения персонала для наземного обслуживания воздушных судов составляет 125 руб - за 1 чел/час;

Стоимость обучения инженерно технического персонала обслуживающего ВС составляет 350 руб – за 1 чел/час.

Вопрос: Кто может обучаться по данной теме?

Ответ: Обучению по данной теме подлежит персонал, должностные обязанности которого в любой степени отражают причастность к противообледенительным процедурам.

Вопрос: Какой документ выдаётся по окончании обучения?

Ответ: По окончании обучения выдаётся «Свидетельство», его действие в течение 2-х лет. По истечении этого периода специалист должен пройти переподготовку на курсах повышения квалификации (КПК).

Вопрос: Допускается ли персонал, прошедший обучение в ЦПАП ОАО «Аэрофлот», по теме «ПОО ВС» к обработке самолётов иностранных авиакомпаний?

Ответ: Авиакомпания «Аэрофлот» не имеет проблем такого характера. Мы много лет успешно выполняем противообледенительную обработку. Т.к. отвечаем всем необходимым условиям, дающим право проведения обработки ВС. Подготовка же только персонала является частичкой на пути обретения допуска к ПОО ВС.

Реквизиты: (ЦПАП) Центр подготовки авиационного персонала
ОАО «Аэрофлот» Россия, 124340, Московская область,
Международный аэропорт «Шереметьево»- 1, корп.б.
Тел: (495) 578-79-01; Факс: (495) 578-33-76.
<http://www.aeroflot.ru>
Директор: Приходченко Геннадий Михайлович

Использованные в тексте сокращения:

ВС - воздушное судно;

ПОЖ - противообледенительная жидкость;

ТНВ – температура наружного воздуха;

КПК – курсы повышения квалификации;

АЕА – ассоциация европейских авиакомпаний;

ИКАО – международная организация гражданской авиации;

ИАТА – международная ассоциация воздушного транспорта;

EASA – Европейское агентство по безопасности авиации.