



полетов), установлено, что наибольшее количество поражений ВС разрядами атмосферного электричества происходит в период с мая по сентябрь при наличии грозовой деятельности и ливневых осадков в районах, близких к аэродромам посадки или взлета, а также при наличии замаскированных грозовых очагов в зоне подхода аэродрома, т.е. в большинстве случаев вблизи района полетов отмечались грозы по летному типу с большим потенциалом электрического заряда и большими значениями напряженности электрического поля, в ряде случаев развивались мощно-кучевые облака с ливневыми осадками и большими значениями высоты облачности.

Также исследования ГосЦентра безопасности полетов «Поражение ВС разрядами атмосферного электричества» показывают, что основными причинами авиационных инцидентов являются:

невыполнение экипажами ВС требований нормативных документов по правилам полетов в зонах повышенной электрической активности атмосферы, выдерживанию расстояний обхода опасных засветок от грозовых очагов и кучево-дождевой облачности;

недостаточный опыт экипажей ВС при полетах в зонах повышенной электрической активности атмосферы, недостаточно эффективное использование бортовых радиолокаторов, особенно на самолетах типа Boeing и Airbus, для обнаружения опасных засветок от кучево-дождевой облачности и грозовых очагов;

недостаточный анализ прогнозируемой метеобстановки летным составом в ходе предполетной подготовки и в процессе выполнения полета;

недостаточная роль диспетчерской службы ОВД по проводке ВС в зонах электрической активности атмосферы;

загруженность Московского узлового диспетчерского района;

недостатки в работе метеослужбы в прогнозировании зон электрической активности атмосферы, недостаточное информирование экипажей ВС при метеообеспечении полетов.

На основе проведённых исследований специалистами ГосЦентра безопасности полетов выполнено обоснование рекомендаций, направленных на предотвращение опасных авиационных событий и повышение безопасности полетов ВС гражданской авиации. Признано необходимым повысить качество предполетной подготовки летного состава гражданской авиации с обязательным тщательным анализом фактических и прогностических метеоданных и тенденций развития ситуации, проводить регулярную теоретическую подготовку и периодическую отработку практических навыков по обнаружению и обходу электрически опасных засветок по бортовому радиолокатору.

**П р е д л а г а ю :**

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до организаций гражданской авиации.
2. Рекомендовать операторам аэродромов, руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. В рамках функционирования СУБП провести анализ возможности совершенствования процесса прогнозирования опасных метеоявлений, при которых повышается риск поражения ВС атмосферным электричеством;

2.2. Нацелить специалистов диспетчерских служб и служб метеобеспечения полетов на повышение эффективности деятельности по прогнозированию опасных метеоявлений и оперативности взаимодействия в цепи «метео - диспетчер - экипаж ВС» при доведении до экипажей ВС метеоинформации по коррективам прогноза, прогнозов на посадку, информации по сообщениям с бортов, тенденций развития ситуации по метеообстановке.

2.3. Повысить профессиональную подготовку летного состава. Требовать от экипажей ВС четкого и неукоснительного выполнения рекомендаций нормативных и руководящих документов, регламентирующих выполнение полетов и подготовку к ним.

2.4. Регулярно проводить повторное изучение рекомендаций производителей ВС по использованию метеолокаторов, особенностей полета в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков.

2.5. Регулярно проводить повторное изучение летным составом рекомендаций по предотвращению попаданий в сложные метеоусловия.

2.6. Повторно изучить с летным составом требования раздела РПП авиакомпаний «Действия летного экипажа при поражении ВС электрическим разрядом» и процедуры «Standart operation procedures» по действиям при полёте в зоне повышенной электрической активности атмосферы по типам эксплуатируемых ВС.

2.7. Повторно изучить с летным составом требования п. 3.119 - 3.122 раздела «Полёты в зоне повышенной электрической активности атмосферы» Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта РФ от 31.07.2009 № 128, которые описывают признаки попадания в условия сильной электризации ВС, действия экипажа при выполнении полёта в зонах повышенной электризации и в случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества.

2.8. Повторно изучить с летным составом требования Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утверждённых приказами Минобороны РФ, Минтранса РФ и Росавиакосмоса от 31.03.2002 №136/42/51, раздела XXXIV «Полеты в условиях повышенной электрической активности атмосферы», описывающего порядок действий командира ВС при появлении признаков повышенной электрической активности атмосферы, и пункта 44 тех же правил о праве КВС на самостоятельные действия при возникновении угрозы безопасности полета на заданной высоте (эшелоне).



О.Г. Сторчевой