

Уважаемые друзья и коллеги!

Наступил весенне-летний период полетов, у которого есть свои уникальные особенности в подготовке к полетам, пилотировании вертолета, а также его технического обслуживания.

В настоящем информационном бюллетене, который с этого момента мы будем направлять вам ежемесячно, мы собрали важную, на наш взгляд, информацию, которая сможет помочь вам избежать нежелательных ситуаций на земле и в воздухе.

Помните, что ваша жизнь, как и жизни ваших пассажиров, находится в ваших руках. Мы желаем вам всегда сохранять трезвый ум и холодное сердце!

Относитесь с уважением к безопасности полетов и наслаждайтесь возможностью летать!

Успехов вам и чистого неба над головой!




ИЗВЕЩЕНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КОМПАНИИ ROBINSON HELICOPTER COMPANY

ИЗВЕЩЕНИЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ SN-20

ОСТЕРЕГАЙТЕСЬ ДЕМОНСТРАЦИОННЫХ ИЛИ САМОСТОЯТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ НА СТАДИИ ОБУЧЕНИЯ!

Несоразмерно большое количество авиационных происшествий со смертельными случаями и без них происходит при демонстрационных полетах учеников или в одиночку при обучении. Авиационные происшествия происходят из-за отдельных людей, не относящихся к категории пилотов, которым разрешено манипулировать рычагами управления без соответствующей летной и теоретической подготовки. Если курсант начинает терять контроль над воздушным судном, то опытный пилот-инструктор может легко восстановить управление. В случае если курсант-пилот моментально приходит в замешательство и подает на рычаги управления сильные и резкие команды в противоположном правильному направлении, то даже самый опытный инструктор может быть не в состоянии восстановить управление. Инструкторы обычно подготовлены так, чтобы справиться с ситуацией, когда курсант теряет

управление и ничего не делает, но редко кто из них подготовлен к курсанту, который теряет управление и делает затем все неправильно.

Прежде чем разрешить кому-либо дотронуться до рычагов управления вертолетом, они должны быть основательно подготовлены теоретически по вопросу, касающемуся чрезвычайной чувствительности рычагов системы управления легкими вертолетами. Они, также должны быть четко проинструктированы о том, чтобы никогда не делать сильных и неожиданных движений рычагами, а пилот-командир должен быть готов к моментальному захвату рычагов управления, если курсант начинает делать неправильное движение рычагом. 



ИЗВЕЩЕНИЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ SN-17


НИКОГДА НЕ ПОКИДАЙТЕ ВЕРТОЛЕТ С РАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ

Имели место несколько авиационных происшествий, когда пилоты моментально покидали свои вертолеты без присмотра, с работающими двигателями и вращающимися винтами. Рычаг общего шага в этом случае может медленно переместиться вверх, увеличив как угол тангажа, так и тягу, тем самым, позволив вертолету оторваться от земли или выполнить пробег самостоятельно.

ДЕРЖИТЕ РЫЧАГИ УПРАВЛЕНИЯ В МОМЕНТ ПОСАДКИ ПассажиРОВ

Очень важно установить циклическую ручку и рычаг шаг-газа в нейтральное положение и затянуть фрикцион в момент посадки и высадки пассажиров с работающим двигателем на тот случай, если они случайно непреднамеренно толкнут рычаги управления.

НИКОГДА НЕ ПРОИЗВОДИТЕ ПОСАДКУ В ВЫСОКУЮ СУХУЮ ТРАВУ

Выхлопное устройство двигателя очень горячее и может с легкостью поджечь высокую траву или заросли. Один вертолет R22 был полностью уничтожен огнем после обычной посадки в высокую траву. 



ИЗВЕЩЕНИЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ SN-18


ПОТЕРЯ ВИДИМОСТИ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К СМЕРТЕЛЬНОМУ ИСХОДУ

Выполнение полета при плохой видимости в результате тумана, нижней кромки облачности или даже в темную ночь может привести к смертельному исходу. У вертолетов собственная устойчивость меньше, скорость разгона и скорость кабрирования намного быстрее, чем у других типов воздушных судов. Потеря пилотами внешних визуальных ориентиров, даже на какой-то момент, может привести к потере ориентации, неправильным подаваемым командам на рычаг управления и к неуправляемой катастрофе.

Подобная ситуация скорее всего происходит, когда пилот пытается лететь через территорию с частичной видимостью и слишком поздно понимает, что он потерял видимость. Он теряет контроль над вертолетом, когда пытается сделать маневр, чтобы восстановить видимость, но не способен завершить маневр без зрительного ориентира.

СВЕРХСАМОНАДЕЯННОСТЬ ПРИВОДИТ К ЛЕТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ

В момент летных происшествий преобладает и господствует самонадеянность. Самонадеянность - это та личная черта характера, которая часто проявляется у пилотов, совершивших авиационные происшествия. Пилотам самолетов с фиксированным крылом и большим налетом часов, пересаживающимся на вертолет, и частным владельцам вертолетов, особенно свойственна эта черта характера. Пилоты других типов воздушных судов испытывают чувство уверенности и расслабленности в воздухе, но еще не развили у себя способность чувствовать систему управления вертолетом, не развили координацию и чувствительность, требуемые для управления вертолетом. Частные владельцы сами себе хозяева и могут летать без соблюдения дисциплины, «навязанных» им правил или периодических проверок техники пилотирования вертолетом и критики со стороны шеф-пилота. Частный владелец должен зависеть от самодисциплины, о которой часто забывает.

Если вертолетом управляют должным образом и осторожно, то вертолеты - это самые надежные воздушные суда, которые были созданы. Но вертолеты, вероятно, также и в наименьшей степени всепрощающие летательные аппараты. Ими всегда нужно управлять с оглядкой. 

ГЛАВНОЕ ПРАВИЛО БЕЗОПАСНОСТИ: ПИЛОТУ СЛЕДУЕТ ПРЕДУСМАТРИВАТЬ БОЛЬШУЮ СТЕПЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ, ЧЕМ ТА, КОТОРУЮ ОН СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМОЙ

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ КУРСАНТОВ АВИАЦИОННОГО УЧЕБНОГО ЦЕНТРА

Вертолетная компания «АЭРОСОЮЗ» постоянно заботится о качестве обучения своих клиентов. Нашей главной целью является соблюдение высоких стандартов при обучении наших курсантов.

В свою очередь, напоминаем всем курсантам нашего авиационного учебного центра о необходимости соблюдения авиационных правил Российской Федерации при выполнении учебно-тренировочных полетов на вертолетной площадке «Волен», а также выполнения некоторых обязательных правил для всех слушателей АУЦ.

Просим отнестись к этим строгим правилам с пониманием.



1

Убедительная просьба всем курсантам пройти медицинское освидетельствование и предоставить пилоту-инструктору действующую справку ВЛЭК до первого самостоятельного вылета. Курсанты, не предоставившие справку до указанного срока, к полетам допущены не будут.

2

Наземная предполетная подготовка является неотъемлемой частью процесса обучения. В связи с этим, убедительная просьба: при планировании времени в клубе учитывать минимум 45 минут до времени взлета для прохождения наземной предполетной подготовки с пилотом-инструктором.

3

Ведение летной книжки пилота-любителя начинается с момента получения им допуска КВС R44 и выполняется пилотом-инструктором. После окончания обучения ведение летной книжки может осуществляться Летным отделом компании на возмездной основе. Ответственный за организацию процесса – Летный директор.

