**Памятка экипажам воздушных судов**

**в части порядка принятия решения на вылет в зависимости от метеоусловий,   
учета климатических характеристик районов выполнения полетов,**

**а также по действиям при попадании в метеоусловия,**

**не соответствующие уровню подготовки экипажей,**

**и методам предотвращения потери пространственной**

**ориентировки и контроля за высотой полета,**

**особенностей выполнения полетов   
в горных районах с быстро изменяющейся**

**метеорологической обстановкой**

МТУ Ространснадзора по ДФО (далее – Управление) информирует,   
что Межгосударственным авиационным комитетом (далее – МАК) 21.12.2023 завершено расследование авиационного происшествия, произошедшего 21.06.2022   
с воздушным судном Ан-2, RA-17742 в Кобяйском улусе районе, Республики Саха (Якутия).

Обращаем ваше внимание на необходимость выполнения рекомендаций, указанных в п. 5 окончательного отчета МАК, а именно:

- с лётным составом повторно организовать изучение действий экипажа   
при встрече в полёте метеоусловий, к которым он не подготовлен (рекомендация даётся повторно);

- с экипажами ВС провести дополнительные занятия по особенностям выполнения полётов в горных районах с быстро изменяющейся метеорологической обстановкой;

- рассмотреть возможность добровольного применения спутниковых устройств   
и систем мониторинга полётов на основе спутниковых устройств (рекомендация даётся повторно).

Кроме того, согласно:

Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов   
в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128):

- п. 2.7 перед полётом КВС обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полёта, а также запланировать альтернативные действия на тот случай, если полёт по плану не может быть выполнен вследствие ухудшения погодных условий.

- п. 2.7.1 информация, имеющаяся у КВС, должна включать в себя,   
как минимум, следующее:

а) для полёта по правилам полётов по приборам (далее - ППП), а также полёта по правилам визуальных полётов (далее - ПВП) вне района аэродрома вылета:

сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами...;

- п. 2.8 КВС перед полётом в целях выполнения авиационных работ или АОН обязан убедиться в том, что:

...для полёта по ПВП, за исключением полёта в районе аэродрома вылета, информация о фактической погоде или подборка текущих сводок и прогнозов указывает на то, что метеорологические условия на той части маршрута, по которому воздушное судно должно следовать в соответствии с ПВП, обеспечат   
к запланированному времени возможность соблюдения ПВП»;

- п. 3.33.1. Полет по ПВП на истинных высотах менее 300 м выполняется:

а) при видимости водной или земной поверхности, кроме случаев, указанных в пункте 3.33.3 настоящих Правил;

б) вне облаков;

в) днем при видимости не менее 2000 м для самолетов и не менее 1000 м для вертолетов;

г) ночью при видимости не менее 4000 м.

- п. 3.33.2 полёт по ПВП на истинных высотах 300 м и выше выполняется:

а) кроме случаев, указанных в пункте 3.33.3 настоящих Правил,   
при видимости водной или земной поверхности;

б) расстояние по вертикали от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 150 м и расстояние по горизонтали до облаков не менее 1000 м;

в) днём при видимости не менее 2000 м;

г) ночью при видимости не менее 4000 м.

- п. 3.33.3 полёт по ПВП может осуществляться над облаками, если:

а) расстояние по вертикали от облаков до воздушного судна не менее   
300 м;

б) в случае полёта между слоями облачности расстояние между слоями не менее 1000 м;

в) видимость в полёте не менее 5000 м;

г) при прогнозируемых метеорологических условиях на аэродроме назначения за один час до и два часа после ожидаемого времени прилёта, составляющих: видимость – не менее 5000 м, облачность – не более двух октантов   
и отсутствие прогнозируемого тумана, ливневых осадков и грозовой деятельности. При отсутствии прогноза погоды для аэродрома назначения для целей данного пункта может применяться прогноз по району пункта посадки.

- п. 3.33.4. КВС при полёте по ПВП... принимает своевременное решение   
о возврате на аэродром вылета, о полёте на запасной аэродром ... при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных».

- п. 3.69. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации КВС обязан принять меры для обхода опасной зоны, если полет в ожидаемых условиях   
не разрешен РЛЭ. При невозможности продолжить полет до пункта назначения из-за опасных метеорологических явлений КВС может произвести посадку на запасном аэродроме или вернуться на аэродром вылета.

- п. 3.71. В полете летный экипаж воздушного судна должен анализировать поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и вести контроль расхода топлива.

- п. 3.109. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума   
и опасными метеорологическими явлениями КВС разрешается произвести посадку вертолета на площадку, подобранную с воздуха. О своих действиях КВС обязан информировать орган ОВД при наличии с ним связи.

Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации   
от 11.03.2010 № 138:

- п. 161. При невозможности выполнения полёта по правилам визуальных полётов ...Командир воздушного судна, ..., обязан принять меры для возвращения воздушного судна на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме либо посадочной площадке, подобранной с воздуха».