



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА

ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СССР

ОПП - 85

*Введены в действие с 1 декабря 1985 г. приказом, главнокомандующего ВВС от
3 июля 1985 г. № 161*

МОСКВА ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО 1985

С введением в действие настоящих Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР (ОПП - 85) ранее изданные Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств (ОПП - 77), введенные в действие приказом главнокомандующего ВВС 1977 г. № 90 и приказы главнокомандующего ВВС 1980 г. № 175, 1983 г. № 162 и 1984 г. № 50 утрачивают силу и подлежат уничтожению на местах в установленном порядке.

Глава 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аэродром - участок земной или водной поверхности, специально оборудованный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Аэродром горный - аэродром, расположенный на высоте 1000 м и более над уровнем моря.

Аэродром в горной местности - аэродром, расположенный в местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома.

Аэродром запасный - аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование основного аэродрома невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета.

Аэродром основной - аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена заданием на полет.

Боковая полоса безопасности (БПБ) - специально подготовленный участок аэродрома, примыкающий к боковой стороне ВПП и предназначенный для обеспечения безопасности при взлете и посадке воздушных судов.

Болтанка - беспорядочные колебания воздушного судна, возникающие при полете в условиях турбулентности атмосферы.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) - часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов.

Видимость - максимальное расстояние, с которого видны и опознаются объекты.

Видимость на ВПП (взлетная) - видимость в направлении взлета воздушного судна из определенной точки, расположенной над ВПП на высоте, соответствующей уровню глаз командира воздушного судна в момент взлета.

Видимость на ВПП (посадочная) - видимость порога ВПП с высоты полета воздушного судна на предпосадочной прямой.

Видимость полетная - видимость объектов в воздушном пространстве и на земной (водной) поверхности из кабины воздушного судна в полете. Видимость метеорологическая - видимость, определяемая органами метеорологической службы.

Воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства.

Воздушная трасса СССР - коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине, предназначенный для выполнения полетов воздушных судов и оборудованный средствами управления, контроля и радионавигации.

Время полета воздушного судна - период с момента начала движения воздушного судна при взлете или отрыва от земной (водной) поверхности (палубы корабля) при вертикальном взлете до момента окончания его пробега при посадке или касания земной (водной) поверхности (палубы корабля) при вертикальной посадке.

Высота полета - общий термин, означающий расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна.

Высота полета абсолютная - высота полета от уровня моря.

Высота полета истинная - высота полета от уровня точки на земной (водной) поверхности, находящейся непосредственно под воздушным судном.

Высота полета относительная - высота полета от уровня условно выбранной точки.

Высота безопасная - минимальная допустимая высота полета, гарантирующая от столкновения воздушное судно с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней.

Высота нижней границы облаков - расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков.

Высота перехода - установленная высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе заданного эшелона.

Высота принятия решения - установленная высота, на которой командир воздушного судна должен принять решение о посадке или уходе на второй круг.

Давление на аэродроме – атмосферное давление на уровне порога ВПП.

Давление стандартное - атмосферное давление на среднем уровне моря в соответствии с параметрами стандартной атмосферы. Согласно ГОСТ 4401 - 81 числовое значение стандартного давления равно 1013,25 гПа, что соответствует 760 мм рт. ст. или 1013,25 мбар.

Задание на полет (полетный лист) - документ установленной формы, разрешающий командиру воздушного судна выполнение полета.

Заявка на полет - документ установленного образца, содержащий необходимые данные для обеспечения полета.

Зона аэродромная (пилотажная) - воздушное пространство установленных размеров для отработки техники пилотирования и других полетных заданий.

Зона запретная - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены.

Зона ограничения - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены

определенными условиями. Зона опасная - воздушное пространство

над открытым морем установленных размеров, в пределах которого в определенный период может осуществляться деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов воздушных судов.

Зона ожидания - воздушное пространство установленных размеров, расположенное, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла), предназначенное для ожидания воздушными судами своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому.

Зона (коридор) специальная - воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для выполнения испытательных полетов, дозаправки топливом в воздухе, полетов на малых и предельно малых высотах, пусков ракет, воздушных стрельб и других специальных полетов.

Зона (район) УВД - воздушное пространство установленных размеров, в котором орган УВД осуществляет свои функции.

Командир воздушного судна - летчик (пилот), являющийся старшим в экипаже и несущий ответственность за выполнение и безопасность полета воздушного судна.

Контрольная точка аэродрома (КТА) - точка, определяемая геодезическими координатами, как правило, центра ВПП аэродрома.

Концевая полоса безопасности (КПБ) - специально подготовленный участок аэродрома, примыкающий к торцу ВПП и предназначенный для обеспечения безопасности при взлете и посадке воздушных судов.

Круг полетов (схема полета по кругу) - маршрут, установленный в районе аэродрома, по которому или по части которого выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома.

Летная полоса - определенная площадь, которая включает взлетно-посадочную полосу, боковые и концевые полосы безопасности.

Летный состав - лица, имеющие специальную подготовку и выполняющие свои функциональные обязанности в полете в составе экипажа по пилотированию, самолетовождению, эксплуатации воздушного судна, его систем и оборудования.

Местная воздушная линия (МВЛ) - коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине и предназначенный для выполнения полетов воздушных судов при осуществлении местных воздушных сообщений.

Местность горная - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с превышением над уровнем моря 1000 м и более.

Местность холмистая - пересеченная местность с относительными превышениями рельефа от 200 до 500 м в радиусе 25 км.

Местность равнинная - местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км.

Метеорологическая информация - сведения, сообщения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы и экипажей воздушных судов. Минимум командира воздушного судна - минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет, посадку или визуальный полет по маршруту на данном типе воздушного судна.

Минимум воздушного судна - минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости, при которых летно - технические характеристики воздушного судна и его оборудование в сочетании с наземной посадочной системой аэродрома позволяют безопасно производить взлет и посадку.

Минимум аэродрома - минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости, при которых в зависимости от рельефа местности, препятствий на ней, наземных посадочных систем обеспечивается безопасность взлета, захода на посадку и посадки воздушных судов на данном аэродроме.

Опасное сближение - не предусмотренное полетным заданием схождение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины

установленных настоящими Основными правилами полетов, в результате которого возникает опасность их столкновения.

Орган УВД - общий термин, означающий в соответствующих случаях центр Единой системы управления воздушным движением СССР, ведомственный командный, диспетчерский или другой пункт, выполняющий в пределах своей компетенции функции планирования и координирования использования воздушного пространства, непосредственного управления полетами (воздушным движением), контроля за соблюдением порядка использования воздушного пространства и режима полетов в установленных для них зонах и районах.

Переходный слой - воздушное пространство между высотой перехода и эшелонном переходе.

Полет визуальный - полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту и земным ориентирам.

Полет по приборам - полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем по пилотажным и навигационным приборам.

Полоса воздушных подходов - воздушное пространство в установленных границах, примыкающее к торцу ВПП и расположенное в направлении продолжения ее оси, в котором воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку.

Порог ВПП - начало участка ВПП, предназначенного для приземления воздушных судов.

Посадочная площадка - земельный (водный) участок, пригодный для взлета и посадки воздушных судов.

Потеря ориентировки - обстановка, при которой экипаж воздушного судна не знает и не может определить своего местонахождения с точностью, необходимой для продолжения дальнейшего полета в целях выполнения полетного задания.

Превышение аэродрома - абсолютная высота наивысшей точки ВПП.

Пункт обязательного донесения (ПОД) - определенная географическая точка, относительно которой экипаж должен сообщить органу УВД местоположение воздушного судна.

Район аэродрома - воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

Район ответственности за поисково-спасательное обеспечение - участок местности и воздушное пространство над ним, в границах которого ответственность за поисково-спасательное обеспечение возложена на соответствующее должностное лицо.

Район поисково-спасательных работ - участок местности и воздушное пространство над ним, в границах которого осуществляются поиск и спасание экипажа и пассажиров воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие.

Режим полета - параметры полета воздушного судна.

Рубеж ухода на запасный аэродром - рубеж, установленный на линии пути воздушного судна, удаленный от запасного аэродрома на расстояние, с которого данное воздушное судно может выполнить полет и произвести посадку на этом запасном аэродроме с остатком топлива не менее минимально установленного.

Рубеж передачи управления полетом - рубеж, установленный на линии пути воздушного судна, с которого непосредственное управление полетом данного судна передается от одного органа УВД другому.

Управление воздушным движением (УВД) - планирование, координирование и непосредственное управление движением воздушных судов, а также контроль за соблюдением порядка использования воздушного пространства и режима полетов.

Эшелонирование - общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы,

обеспечивающие безопасность воздушного движения.

Эшелонирование вертикальное - рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы.

Эшелонирование продольное - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути.

Эшелонирование боковое - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути.

Эшелон полета - установленная высота полета воздушного судна относительно изобарической поверхности, соответствующей стандартному давлению.

Эшелон минимальный безопасный - ближайший к безопасной высоте расчетный эшелон полета, но не ниже безопасной высоты.

Эшелон перехода - установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря. Эшелон переходя является нижний эшелон района аэродрома (аэроузла).

Глава 2

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР, в дальнейшем именуемые сокращенно Основными правилами полетов, разработаны в соответствии с Воздушным кодексом Союза ССР, Положением об использовании воздушного пространства СССР, Инструкцией по применению положения при использовании воздушного пространства СССР и определяют общий порядок организации, выполнения, обеспечения полетов и управления воздушным движением, гарантирующий безопасность полетов.

2. Основные правила полетов обязательны для выполнения всеми министерствами, государственными комитетами, ведомствами, учреждениями, предприятиями и организациями СССР (в дальнейшем, если это специально не оговорено, - ведомствами), которые имеют воздушные суда.

3. Наставления, инструкции, руководства и другие документы, издаваемые ведомствами по организации, выполнению, обеспечению полетов и управлению воздушным движением, должны соответствовать требованиям Основных правил полетов и согласовываться с главнокомандующим ВВС или командующими ВВС военных округов в соответствии с Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства СССР.

4. Командиры (начальники), летный состав и другие лица, деятельность которых связана с организацией, выполнением, обеспечением полетов, управлением воздушным движением и контролем за порядком использования воздушного пространства СССР, обязаны знать и выполнять требования Основных правил полетов.

5. В случае установления факта нарушения Основных правил полетов (уклонения от их выполнения) должностные лица обязаны немедленно принять меры к пресечению нарушения и доложить о нем своему непосредственному начальнику.

Глава 3

ВОЗДУШНЫЕ СУДА

6. Воздушные суда СССР подразделяются на гражданские, военные, спортивные и экспериментальные.

К гражданским относятся воздушные суда, занесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР в соответствии с Воздушным кодексом Союза ССР.

К военным относятся воздушные суда, находящиеся в ведении Министерства обороны, Министерства внутренних дел СССР и Комитета государственной безопасности СССР.

К спортивным относятся воздушные суда Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ).

К экспериментальным относятся воздушные суда Министерства авиационной промышленности и Министерства радиопромышленности, предназначенные для опытно - конструкторских, экспериментальных и научно - исследовательских работ в области авиационной и другой техники.

7. Воздушные суда - могут быть управляемые и неуправляемые. Управляемые воздушные суда подразделяются на пилотируемые и беспилотные.

К пилотируемым относятся воздушные суда, управляемые в полете летчиком (пилотом, экипажем).

К беспилотным воздушным судам относятся беспилотные самолеты, автоматические аэростаты и т. п., управляемые с наземных (воздушных) пунктов управления.

К неуправляемым воздушным судам относятся свободные и привязные аэростаты, шары - зонды, радиозонды и т. п.

8. Гражданские воздушные суда регистрируются Министерством гражданской авиации.

Военные и экспериментальные воздушные суда регистрируются ведомствами, - в ведении которых они находятся.

Спортивные воздушные суда регистрируются ЦК ДОСААФ СССР.

В воздушном пространстве СССР полеты воздушных судов, не зарегистрированных и не имеющих документов, удостоверяющих их годность к полетам, запрещаются.

9. На каждое воздушное судно должен быть нанесен присвоенный ему государственный (государственно-регистрационный) опознавательный знак.

Государственно-регистрационные опознавательные знаки, которые наносятся на гражданские воздушные суда, и правила их нанесения устанавливаются министром гражданской авиации СССР.

Государственные опознавательные знаки, которые наносятся на другие воздушные суда,

Глава 4

ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА

14. Экипаж воздушного судна состоит из командира экипажа, других лиц летного состава, а также определяемого нормативными актами ведомств инженерно - технического и обслуживающего персонала, осуществляющего подготовку и эксплуатацию воздушного судна.

Состав экипажа определяется в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также от цели и условий полета.

Полеты воздушных судов при неполном летном составе экипажа запрещаются, за исключением случаев, специально предусмотренных наставлениями по производству полетов и приказами руководителей ведомств.

Персональный состав экипажа определяется приказом соответствующего авиационного командира (начальника).

В состав экипажа в необходимых случаях могут дополнительно включаться другие лица. Перечень этих лиц, их права и обязанности определяются нормативными актами ведомств.

15. Все лица летного состава, входящие в экипаж воздушного судна, независимо от занимаемой должности и опыта работы обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полету.

Порядок подготовки экипажей и проверки их готовности к полетам устанавливается наставлениями по производству полетов.

16. Летный состав по состоянию здоровья должен соответствовать установленным требованиям.

Допускать к полетам летный состав с истекшим сроком действия медицинского заключения о годности к летной работе запрещается.

17. Командиром воздушного судна является командир экипажа. Должностное лицо, включенное в полетный лист (задание на полет) в качестве проверяющего командира воздушного судна, является старшим в экипаже и несет ответственность за безопасность полета в объеме своих функциональных обязанностей.

В случаях, когда действия командира воздушного судна не могут обеспечить безопасности полета, проверяющий, имеющий специальность летчика (пилота), обязан выполнение функций командира воздушного судна взять на себя.

18. Каждому командиру воздушного судна устанавливается минимум в зависимости от уровня его летной подготовки и результатов контрольной проверки на данном типе воздушного судна.

Порядок установления минимума командиру воздушного судна определяется нормативными актами соответствующих ведомств,

Полеты для выполнения боевых и оперативных заданий по охране интересов государства, оказания медицинской помощи, проведения поисково-спасательных работ при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, аварийных ситуациях и в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей, решением командующего соответствующим авиационным объединением Министерства обороны, начальника управления гражданской авиации или авиационного руководителя ведомства могут выполняться при минимумах ниже установленных для визуальных полетов. Порядок допуска экипажей к выполнению таких полетов определяется наставлениями по производству полетов.

19. В соответствии с Воздушным кодексом Союза ССР командир воздушного судна имеет право:

1) принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении в пункт вылета или о вынужденной посадке. В случае явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасания жизни людей, находящихся на борту судна, такое решение может быть принято с отступлением от плана полета, указаний органа УВД и полетного задания, но по возможности в соответствии с остановленными правилами полетов. О предпринятых действиях командир судна обязан незамедлительно сообщить органу УВД, под непосредственным управлением которого находится воздушное судно;

2) в пределах своей компетенции отдавать любому лицу, находящемуся на борту воздушного судна, распоряжения, которые подлежат беспрекословному выполнению;

3) принимать все необходимые меры, вплоть до применения оружия, к лицам, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета и не подчиняются его распоряжениям. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир судна может удалить таких лиц с судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их соответствующим органам;

4) сливать в полете топливо, сбрасывать багаж, груз и почту, если это необходимо для обеспечения безопасности полета и посадки воздушного судна.

В случае вынужденной посадки командир воздушного судна руководит действиями всех лиц, находящихся на борту судна, до передачи своих полномочий компетентным органам.

20. Лицам, находящимся на воздушном судне в качестве пассажиров, в том числе лицам, в распоряжение которых оно выделено, запрещается вмешиваться в действия экипажа и требовать от него изменения утвержденного полетного задания и порядка выполнения полета.

Полетное задание может быть изменено только решением должностного лица, подписавшего полетный лист (задание на полет), или его прямого начальника.

21. Экипаж воздушного судна при выполнении полета обязан:

1) строго соблюдать порядок выполнения полетного задания;

2) точно выполнять указания органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетом воздушного - судна, за исключением случаев, указанных в ст. 19. Экипажу воздушного судна запрещается прекращать радиосвязь с органом УВД, непосредственно осуществляющим управление полетом этого воздушного судна, или переходить без его разрешения на связь с другим органом УВД;

3) вести постоянное наблюдение за воз - ушной, метеорологической и орнитологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств. при обнаружении опасных метеорологических явлений немедленно докладывать о них органу УВД, осуществляющему непосредственное правление его полетом, и принимать все воз - южные меры для обеспечения безопасного продолжения полета.

22. Совершив посадку на промежуточном ли конечном аэродроме, командир воздушного судна обязан прибыть в орган УВД аэродрома, сдать на хранение полетные (судовые) документы, подтвердить органу УВД аэродрома первичную заявку на дальнейший поет, а также сдать воздушное судно под охрану.

Все полетные (судовые) документы, сданные экипажем на хранение, выдаются командиру воздушного судна по его требованию, а полетный лист (задание на полет) - только после получения разрешения на продолжение полета.

Экипажи воздушных судов, прибывшие на аэродром, по вопросам организации и производства полетов выполняют указания старшего авиационного начальника аэродрома.

Глава 5

АЭРОДРОМЫ. АЭРОУЗЛЫ

Классификация аэродромов

23. Классификация аэродромов в зависимости от их использования, размеров ВПП и несущей способности их покрытия, а также в зависимости от оборудования аэродромов средствами связи и РТО полетов определяется наставлениями по производству полетов и специальными нормативными документами на проектирование аэродромов.

24. В зависимости от вида поверхности ВПП аэродромы могут быть с искусственным покрытием, грунтовые, снежные, ледовые и гидроаэродромы.

25. Аэродромы в зависимости от ведомственной принадлежности подразделяются на гражданские и военные.

К гражданским относятся аэродромы, находящиеся в ведении Министерства гражданской авиации, Министерства авиационной промышленности, Министерства радиопромышленности и других гражданских ведомств.

К военным относятся аэродромы, находящиеся в ведении Министерства обороны, Министерства внутренних дел СССР, Комитета государственной безопасности СССР и Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

Гражданские и военные аэродромы, на которых базируются воздушные суда, находящиеся в ведении различных министерств, государственных комитетов и организаций, именуются аэродромами совместного базирования.

Порядок использования аэродромов совместного базирования определяется Положением, которое разрабатывается Главным штабом ВВС и Министерством гражданской авиации по согласованию с заинтересованными ведомствами и утверждается главнокомандующим ВВС.

Военные аэродромы, на которые выполняются полеты по расписанию движения воздушных судов Министерства гражданской авиации без права базирования на этих аэродромах, именуются аэродромами совместного использования.

Порядок организации и выполнения полетов воздушных судов Министерства гражданской авиации на аэродромах совместного использования определяется специальным

дополнением к инструкции по производству полетов в районе аэродрома.

26. Все аэродромы независимо от их ведомственной принадлежности при обеспечении полетов могут быть основными и запасными.

Аэродромы, находящиеся в ведении Министерства гражданской авиации, используются в качестве запасных аэродромов для воздушных судов независимо от их ведомственной принадлежности.

Аэродромы, находящиеся в ведении других ведомств, по решению руководителей этих ведомств могут быть выделены в качестве запасных аэродромов для воздушных судов независимо от их ведомственной принадлежности.

Порядок использования запасных аэродромов определяется Положением, утверждаемым главнокомандующим ВВС.

27. Аэродромы Министерства гражданской авиации и аэродромы совместного базирования, на которых базируются воздушные суда Министерства гражданской авиации, относятся к трассовым аэродромам. К ним могут быть отнесены аэродромы совместного использования по решению руководителей ведомств, в ведении которых находятся эти аэродромы.

28. Аэропорты (аэродромы), выделенные для международных полетов, именуется международными.

Оборудование аэродромов

29. Аэродром должен удовлетворять требованиям обеспечения безопасности взлета, полетов в районе аэродрома, посадки и руления воздушных судов.

30. Аэродромы должны иметь необходимые ограждения, охрану и технические средства, исключающие несанкционированное выруливание и взлет воздушных судов, доступ посторонних лиц, непредусмотренных транспортных средств, а также домашних и диких животных на ВПП, рулежные дорожки и места стоянок.

31. Типовые схемы размещения средств связи и РТО полетов на аэродромах всех ведомств определяются совместным решением главнокомандующего ВВС и министра гражданской авиации СССР.

Отступления от типовых схем размещения средств связи и РТО полетов с учетом местных условий в отдельных случаях допускаются:

1) на аэродромах Министерства гражданской авиации - решением министра гражданской авиации СССР по согласованию с Главным штабом ВВС;

2) на аэродромах других ведомств - решением главнокомандующего ВВС по представлению заинтересованных ведомств.

32. Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов при наборе высоты после взлета и снижении на предпосадочной прямой для каждого направления ВПП аэродрома устанавливается полоса воздушных подходов.

Размеры полос воздушных подходов определяются нормативными актами, издаваемыми Министерством обороны (ВВС) и Министерством гражданской авиации по согласованию с Главным штабом ВВС.

Установление других размеров полос воздушных подходов допускается по согласованию с министерством, издавшим этот нормативный акт, а для гражданских аэродромов, кроме того, с Главным штабом ВВС.

33. Маркировке и светоограждению подлежат все искусственные препятствия, расположенные на территории аэродрома и прилегающей к нему местности, высота которых превышает условные плоскости ограничения высот препятствий, установленные техническими условиями и нормами на проектирование аэродромов.

Кроме того, в полосе воздушных подходов маркировке и светоограждению подлежат искусственные препятствия, превышающие уровень порога ВПП:

на 1 м и более - на расстоянии до 1 км от летной полосы (ЛП);

на 10 м и более - на расстоянии от 1 до 4 км от ЛП;

на 50 м и более - на расстоянии 4 км от ЛП и до конца полосы воздушных подходов.

Маркировке и светоограждению подлежат также искусственные препятствия высотой 100 м и более независимо от места их расположения.

Маркировка осуществляется в соответствии с правилами маркировки, утверждаемыми совместным решением главнокомандующего ВВС и министра гражданской авиации СССР.

34. Маркировка аэродромных покрытий ВПП, рулежных дорожек (РД), мест стоянок (МС) и перронов является обязательной для всех классов аэродромов. Количество маркировочных знаков, их расположение, размеры и расстояния между ними для различных классов аэродромов определяются специальными нормативными документами на проектирование аэродромов.

35. Для каждого направления ВПП определяется номер порога в соответствии с приложением 2.

36. Минимум аэродрома для взлета и посадки по типам воздушных судов определяется для каждого направления ВПП в соответствии с методикой определения минимумов погоды.

Эксплуатация аэродромов (аэроузлов)

37. Построенные вновь или реконструированные аэродромы допускаются к эксплуатации в порядке, установленном в ведомствах, в ведении которых находятся аэродромы.

Эксплуатация аэродромов без допуска или с просроченным сроком его действия запрещается.

38. Ответственность за содержание аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности, за организацию охраны, пропускного режима, движения людей и транспорта на аэродроме несет старший авиационный начальник аэродрома.

39. Старшим авиационным начальником аэродрома назначается один из командиров авиационных частей (начальников авиапредприятий, летных подразделений), базирующихся на данном аэродроме.

На военных аэродромах, в том числе и аэродромах совместного базирования, старший авиационный начальник аэродрома назначается командующим ВВС военного округа от военного ведомства, а на гражданских аэродромах, в том числе и на аэродромах совместного базирования, - должностными лицами в порядке, определяемом ведомствами по принадлежности аэродрома.

40. Старший авиационный начальник аэродрома осуществляет контроль за соблюдением на аэродроме установленного порядка выполнения и обеспечения полетов. Он обязан имеющимися средствами обеспечить охрану прибывшего воздушного судна, необходимое обслуживание экипажа и пассажиров в установленном порядке (включая отдых и питание), а также подготовку и выпуск в дальнейший полет этого воздушного судна в заявленное время в соответствии с полетным заданием с учетом готовности экипажа и метеорологических условий.

41. Старшие авиационные начальники аэродромов должны принимать всевозможные меры к тому чтобы при планировании развития городов и других населенных пунктов в пределах установленных для каждого класса аэродрома полос воздушных подходов, зон нормированных параметров авиационных шумов и электромагнитных полей (зон ограничения жилищно-гражданского, культурно - бытового и промышленного строительства) соблюдались требования при безопасности полетов, допустимым уровня авиационных шумов и электромагнитных полей.

42. Близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов с которых требуют согласования и координации, как правило, объединяются в аэроузлы.

43. Старшим авиационным начальником аэроузла назначается один из старших авиационных начальников аэродромов, входящих в аэроузел, или его прямой начальник.

Старшие авиационные начальники аэроузлов назначаются командующим ВВС военного округа.

44. Старшие авиационные начальники аэродромов и аэроузлов по вопросам использования воздушного пространства подчиняются командующему ВВС военного

округа, в зоне ответственности которого расположен аэродром или аэроузел.

Глава 6

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Классификация полетов

45. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве СССР подразделяются:

1) по правилам выполнения:

- полеты по правилам визуальных полетов (ПВП);

- полеты по правилам приборных полетов (ППП);

2) по месту выполнения:

- аэродромные - полеты, выполняемые в районе аэродрома (аэроузла), а при необходимости - в дополнительно выделенном воздушном пространстве под непосредственным управлением органа УВД аэродрома;

- трассовые - полеты по воздушным трассам СССР и МВЛ;

- маршрутные - полеты по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ;

- маршрутно-трассовые - полеты по воздушным трассам СССР (МВЛ) и по маршрутам вне их (в одном полете);

- другие полеты, выполняемые в специально установленных районах и зонах;

3) по условиям пилотирования и самолетовождения:

- визуальные полеты;

- полеты по приборам;

4) по метеорологическим условиям в соответствии с наставлениями по производству полетов:

- полеты в простых метеорологических условиях (ПМУ);

- полеты в сложных метеорологических условиях (СМУ);

5) по времени суток:

- дневные - выполняемые в период между восходом и заходом солнца;

- ночные - выполняемые в период между заходом и восходом солнца;

- смешанные - при выполнении которых в период от взлета до посадки происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот;

6) по физико-географическим условиям:

- над равнинной и холмистой местностью;

- над горной местностью;

- над пустынной местностью;

- над водной поверхностью;

- в полярных районах Северного и Южного полушарий;

7) по высоте выполнения:

- на предельно малых высотах - от 0 до 200 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

- на малых высотах - от 200 до 1000 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

- на средних высотах - от 1000 до 4000 м включительно;

- на больших высотах - от 4000 до 12000 м (до тропопаузы) включительно;

- на полеты в стратосфере - выше 12000 м (выше тропопаузы);

8) по количеству пролетаемых районов и зон УВД:

- районные - полеты в пределах воздушного пространства одного района УВД районного центра ЕС УВД;

- зональные - полеты в пределах воздушного пространства двух и более районов РЦ ЕС УВД одной зоны УВД;

- межзональные - полеты в пределах воздушного пространства двух зон УВД и более.

46. Классификация полетов воздушных судов по назначению, а также иная

классификация полетов устанавливается наставлениями по производству полетов.

Правила визуальных полетов (ПВП)

47. Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами, а также между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности путем визуального наблюдения экипажами воздушных судов за воздушной обстановкой и кратковременного изменения режима полета.

Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всего экипажа воздушного судна и разрешаются в условиях, которые определяются наставлениями по производству полетов.

48. Полеты по ПВП выполняются на высоте не менее чем на 50 м ниже нижней границы облаков в равнинной и холмистой местности и не менее чем на 100 м - в горной местности.

49. При встрече воздушных судов на пересекающихся курсах на одной высоте командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно справа от себя, должен увеличить высоту полета, а командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно слева от себя, уменьшить высоту полета таким образом, чтобы разность высот обеспечивала их безопасное расхождение. Командиры воздушных судов при выполнении маневра расхождения обязаны не терять друг друга из виду.

50. Обгон впереди летящего воздушного судна на одной высоте выполняется справа, а при полете по кругу - с внешней стороны с соблюдением интервалов бокового эшелонирования.

51. Расхождение воздушных судов, выполняющих полет на встречных курсах на одной высоте, производится левыми бортами с соблюдением интервалов бокового эшелонирования.

52. Обход наземных препятствий, наблюдаемых впереди по курсу воздушного судна и превышающих высоту его полета, производится, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м.

53. В случаях, когда при выполнении полетного задания метеорологические условия становятся ниже установленного минимума, командир воздушного судна должен с разрешения органа УВД, под непосредственным управлением которого он находится, перейти на полет по ППП, согласовав с этим органом УВД высоту (эшелон) полета.

Командир воздушного судна, не имеющий допуска к полетам по ППП, обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

54. Ответственность за выполнение правил визуального полета, выдерживание заданного режима полета, своевременность доклада органу УВД о необходимости перехода к выполнению полета по ППП несет командир воздушного судна, а за назначение временных интервалов и высоты (эшелона) при вылете воздушного судна - орган УВД аэродрома вылета; за назначение высоты (эшелона) при выполнении полета и своевременную информацию экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке - орган УВД, осуществляющий непосредственное управление полетом этого воздушного судна; за назначение эшелона (высоты) при переходе к полету по ППП - орган УВД, который будет осуществлять непосредственное управление воздушным судном по ППП.

Правила полетов по приборам (ППП)

55. Правила полетов по приборам предусматривают выполнение полетов по приборам - навигационным приборам при обязательном постоянном контроле органов УВД за полетами воздушных судов. 56. Полеты по ППП выполняются:

- 1) ночью - в простых и сложных метеорологических условиях на всех высотах;
- 2) днем - при отсутствии условий для полетов по ПВП и в других случаях, установленных наставлениями по производству полетов.

57. На воздушных судах, не оборудованных для полетов по приборам, выполнять

полеты по ППП запрещается.

58. Переход от полета по ППП к полету по ПВП допускается только по разрешению органа УВД, осуществляющего непосредственное управление данным полетом.

При наличии в районе полета воздушного судна других воздушных судов, которые могут создать угрозу опасного сближения, разрешение на полет по ПВП орган УВД дает только после получения доклада командира воздушного судна о визуальном наблюдении этих воздушных судов.

Органу УВД принуждать командира воздушного судна к выполнению полета по ПВП запрещается.

59. Ответственность за выдерживание заданного режима полета, информирование органа УВД о фактическом местонахождении воздушного судна, режиме полета и метеорологических условиях полета при полетах по ППП несет командир воздушного судна, а за эшелонирование воздушных судов и контроль за режимом их полета - орган УВД, осуществляющий непосредственное управление их полетом.

Правила эшелонирования

60. Для обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве СССР устанавливаются минимально допустимые интервалы вертикального, продольного и бокового эшелонирования воздушных судов.

61. Правила эшелонирования воздушных судов авиации Вооруженных Сил внутри боевых порядков (групп) определяются наставлением по производству полетов военной авиации.

62. Эшелонирование воздушных судов, выполняющих международные полеты в воздушном пространстве СССР, осуществляется в соответствии с требованиями настоящих правил. При различии в системах эшелонирования, принятых в СССР и в сопредельном с СССР государстве, смена эшелонов производится в пределах 30 км до пересечения государственной границы СССР (границы районов УВД СССР над открытым морем) при обязательном обеспечении интервалов вертикального эшелонирования между встречными воздушными судами, установленных ст. 63 и 65.

Правила вертикального эшелонирования

63. Минимальные интервалы вертикального эшелонирования устанавливаются:

- 1) 300 м - от эшелона 900 м до эшелона 8100 м;
- 2) 500 м - от эшелона 8100 м до эшелона 12100 м;
- 3) 1000 м - выше эшелона 12100 м.

Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой или дозвуковой скорости, должен быть 1000 м.

64. Нижний эшелон (эшелон перехода) района аэродрома (аэроузла) устанавливается старшим авиационным начальником аэродрома (аэроузла). В инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) указываются нижние эшелоны (эшелоны перехода) района этого аэродрома (аэроузла) для определенных диапазонов давления на аэродроме (аэроузле).

Порядок определения нижнего эшелона (эшелона перехода) указан в приложении 3.

65. Минимальные интервалы между высотами полетов воздушных судов ниже нижнего эшелона устанавливаются:

1) 150 м - при полетах по ПВП воздушных судов со скоростями полета 300 км/ч и менее;

2) 300 м - при выполнении других полетов. 66. Минимальный интервал между нижним эшелоном и высотой полета по маршруту ниже нижнего эшелона должен быть не менее 300 м.

67. Эшелоны полета при организации и управлении полетами передаются на борт воздушного судна и в органы УВД в метрах.

68. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве СССР осуществляется по

полукруговой системе:

1) при направлении воздушных трасс СССР, МВЛ и маршрутов вне их с истинными путевыми углами от 0 до 179° (включительно) устанавливаются эшелоны полетов 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м, 4500 м, 5100 м, 5700 м, 6300 м, 6900 м, 7500 м, 8100 м, 9100 м, 10100 м, 11100 м, 12100 м, 14 100 м и т. д.;

2) при направлении воздушных трасс СССР, МВЛ и маршрутов вне их с истинными путевыми углами от 180 до 359° (включительно) устанавливаются эшелоны полетов 1200 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м, 3600 м, 4200 м, 4800 м, 5400 м, 6000 м, 6600 м, 7200 м, 7800 м, 8600 м, 9600 м, 10600 м, 11 600 м, 13 100 м, 15 100 м и т. д.

Схема вертикального эшелонирования в воздушном пространстве СССР указана в приложении 4.

Отсчет истинных путевых углов производится от географического меридиана исходного (поворотного) пункта воздушной трассы СССР, МВЛ или маршрута вне их.

В случаях когда истинные путевые углы наибольших по длине участков воздушной трассы СССР, МВЛ или маршрута вне их находятся в пределах одного полукруга, а остальные небольшие участки в пределах другого полукруга, орган УВД в зависимости от воздушной обстановки и при условии соблюдения требований безопасности может устанавливать единый эшелон полета, исходя, как правило, из общего направления наибольших по длине участков.

69. В пилотажных зонах районов аэродромов (аэроузлов), в коридорах входа (выхода) в район аэродрома (аэроузла) и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование производится в соответствии с требованиями ст. 63 и 65 независимо от истинных путевых углов полета.

Правила продольного эшелонирования

70. Интервалы продольного эшелонирования при полетах по ПВП устанавливаются:

1) между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одной высоте, - не менее 2 км;

2) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одной высоте, в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна - не менее 2 км для воздушных судов со скоростями полета 300 км/ч и менее и не менее 5 км для воздушных судов со скоростями полета более 300 км/ч.

71. Интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП с непрерывным радиолокационным контролем устанавливаются:

1) между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

- на воздушных трассах СССР, МВЛ первой категории и маршрутах вне их - не менее 30 км;

- в районе аэродрома (в зоне подхода) - не менее 20 км;

- при выполнении маневра по схеме захода на посадку - не менее 5 км в зависимости от типа воздушного судна и наземной посадочной системы;

2) между воздушными судами при пересечении воздушным судном встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном:

- не менее 30 км в момент пересечения при вертикальной скорости набора (снижения) 10 м/с и более;

- не менее 60 км в момент пересечения при вертикальной скорости набора (снижения) до 10 м/с;

3) между воздушными судами при пересечении воздушным судном попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - не менее 20 км в момент пересечения;

4) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте), - не менее 40 км в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна.

72. При полетах по ППП без радиолокационного контроля устанавливаются временные интервалы между воздушными судами:

1) следующими на одном эшелоне (высоте) по воздушной трассе СССР, МВЛ или по одному и тому же маршруту вне их, а также в районе аэродрома (в зоне подхода) - не менее 10 мин;

2) выполняющими маневр по схеме захода на посадку - не менее 3 мин в зависимости от типа воздушного судна;

3) при пересечении воздушным судном в наборе или на снижении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - не менее 10 мин в момент пересечения;

4) следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте) - не менее 15 мин в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна.

Правила бокового эшелонирования

73. Интервалы бокового эшелонирования воздушных судов устанавливаются:

1) при полетах по ПВП:

- При обгоне впереди летящего воздушного судна на одной высоте - не менее 500 м;

- при полете воздушных судов на встречных курсах - не менее 2 км;

2) при полетах по ППП с радиолокационным контролем на маршрутах вне воздушных трасс и МВЛ при обгоне впереди летящего воздушного судна или расхождении со встречным воздушным судном на одной высоте - не менее 10 км в момент расхождения.

74. Боковое эшелонирование при выполнении полетов по ППП без непрерывного радиолокационного контроля запрещается.

75. Расстояние между осями параллельных воздушных трасс СССР при наличии радиолокационного контроля должно быть не менее 30 км, без радиолокационного контроля - не менее 60 км, а над безориентирной местностью и океаном - не менее 150 км.

Минимальная безопасная высота (эшелон) полета

76. Полеты в воздушном пространстве СССР выполняются на высотах (эшелонах) не менее минимальных безопасных.

Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов определяются:

1) минимальная безопасная высота полета в районе радиусом 50 км от контрольной точки аэродрома ($H_{\text{МБ аэр.}}$);

2) минимальная безопасная высота полета по кругу над аэродромом ($H_{\text{МБ кр.}}$);

3) минимальная безопасная высота полета по маршруту (МВЛ второй категории) ниже нижнего эшелона ($H_{\text{МВ марш.}}$);

4) минимальный безопасный эшелон полета ($H_{\text{МБ эшел.}}$);

Расчет минимальной безопасной высоты (эшелона) производится в порядке, указанном в приложении 3.

77. Минимальная безопасная высота полета в районе радиусом 50 км от контрольной точки аэродрома (КТА) определяется с таким расчетом, чтобы истинная безопасная высота полета воздушного судна над высшей точкой рельефа местности, и препятствиями на ней была не менее 300 м.

Если разница в высотах рельефа местности с учетом искусственных препятствий на ней в указанном районе не более 100 м, устанавливается единая минимальная безопасная высота. При большей разнице определяются секторы, и минимальная безопасная высота устанавливается для каждого сектора.

Высоты высших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней определяются относительно порога ВПП, имеющего меньшее превышение, и округляются в сторону увеличения до значений, кратных 10 м.

78. Минимальная безопасная высота полета - та воздушного судна по кругу над аэродромом определяется с таким расчетом, чтобы истинная безопасная высота полета воздушного судна над высшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий на ней в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) составляла:

1) при полетах по ПВП - не менее 100 м;

2) при полетах по ППП - не менее 200 м.

79. При полете ниже нижнего эшелона истинная безопасная высота полета воздушного судна по ПВП и ППП устанавливается наставлениями по производству полетов и руководствами по летной эксплуатации (инструкциями экипажу) воздушных судов,

80. Минимальный безопасный эшелон полета определяется с таким расчетом, чтобы истинная безопасная высота полета воздушного судна над высшей точкой рельефа местности и искусственными препятствиями на ней в полосе шириной 50 км (по 25 км. в обе стороны от оси маршрута) составляла:

1) при полетах над равнинной, холмистой местностью и над водной поверхностью - не менее 600 м;

2) при полетах над горной местностью - не менее 900 м.

При трассовых полетах по ПВП минимальный безопасный эшелон может определяться с учетом наивысших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней в пределах ширины воздушной трассы СССР (МВЛ).

81. Полеты воздушных судов над населенными пунктами могут выполняться лишь на высоте, дающей возможность в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этих пунктов или на ближайшем аэродроме. Отступление от указанного положения допускается только в случае, когда расположение ВПП аэродрома не позволяет воздушному судну произвести взлет или заход на посадку без пролета над населенным пунктом.

В случаях, когда метеорологические условия не позволяют выдержать соответствующую высоту полета, командир воздушного судна обязан обойти населенный пункт, как правило, с правой стороны от оси маршрута.

82. Полет воздушного судна на сверхзвуковой скорости разрешается на эшелоне не менее 11 100 м, а на меньших эшелонах (высотах) - в специальных зонах, устанавливаемых главнокомандующим ВВС. В горных районах в зависимости от местных условий, типов воздушных судов и характера выполняемых задач устанавливаются большие эшелоны полетов, которые определяются инструкциями по производству полетов в районах аэродромов. При выполнении боевых задач по охране государственной границы и обороне СССР указанные ограничения не применяются.

83. Полеты воздушных судов, кабины которых не герметизированы или не имеют кислородного оборудования с необходимым запасом кислорода, должны выполняться на высотах не более 4000 м.

Правила выдерживания и изменения высоты полета

84. Высота полета назначается с учетом уровня подготовки экипажа, летно - технических характеристик и оборудования воздушного судна, рельефа местности и искусственных препятствий на ней, а также воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки.

85. Высота полета выдерживается экипажем по барометрическому высотомеру с учетом суммарной поправки (аэродинамической, волновой и инструментальной).

Суммарная поправка определяется в соответствии с Единой методикой ввода поправок при измерении высоты на самолетах и вертолетах всех министерств и ведомств.

86. В воздушном пространстве СССР определение и выдерживание высоты полета воздушного судна производятся:

1) по давлению аэродрома - при наборе высоты от взлета до высоты перехода и при снижении для посадки от эшелона перехода до приземления, а также при полете воздушных судов по кругу;

2) по единому для района аэродрома (аэроузла) минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, - при полете воздушных судов по маршруту ниже нижнего эшелона, в том числе при полете транзитом через район аэродрома;

3) по стандартному давлению - при полете воздушных судов на нижнем эшелоне

(эшелоне перехода) и выше.

В заявках на полет, в указаниях органов УВД экипажам и докладах экипажей органам УВД указывается (сообщается) высота, определяемая (выдерживаемая) в соответствии с требованиями настоящей статьи.

87. Изменение назначенного эшелона (высоты) при выполнении полета допускается с разрешения органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетом воздушного судна. В этом случае командир воздушного судна должен указать свое местонахождение и причину необходимости смены эшелона (высоты) полета.

88. Перед взлетом экипаж воздушного судна обязан установить стрелки барометрических высотомеров на «нуль» высоты путем изменения значения давления на шкале прибора, которое должно совпасть со значением давления на аэродроме с учетом установленных допусков.

89. В ходе набора высоты для полета на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме, на стандартное давление производится при пересечении высоты перехода.

Высота перехода в районе аэродрома устанавливается старшим авиационным начальником этого аэродрома не ниже высоты полета по кругу и указывается в инструкции по производству полетов в районе данного аэродрома.

90. На воздушных судах, имеющих два высотомера и более, при наборе высоты перевод шкалы барометрического высотомера на стандартное давление разрешается производить сначала на высотомере второго летчика (штурмана), а после выхода воздушного судна на курс следования - на высотомере командира воздушного судна.

91. В ходе снижения для захода на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление на аэродроме производится в горизонтальном полете на эшелоне перехода после получения разрешения от органа УВД аэродрома на снижение до высоты полета по кругу.

92. Полеты воздушных судов в переходном слое в режиме горизонтального полета запрещаются. Для уменьшения переходного слоя высота перехода должна располагаться возможно ближе к эшелону перехода, но не менее 300 м.

93. Перед взлетом с горного аэродрома, когда давление на аэродроме ниже наименьшего давления, которое можно установить по шкале давлений барометрического высотомера, необходимо установить стандартное давление для выполнения полета на эшелоне или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря, для полета ниже нижнего эшелона, принять показание высотомера за условный «нуль» и после взлета произвести набор заданного эшелона (высоты) полета.

При посадке на такой горный аэродром орган УВД аэродрома сообщает на борт воздушного судна давление на аэродроме и барометрическую высоту порога ВПП, определяемую органом УВД по барометрическому высотомеру со шкалой давления, установленной на стандартное давление, или с помощью таблиц стандартной атмосферы по фактическому давлению на аэродроме. Полученную барометрическую высоту порога ВПП экипаж устанавливает на высотомерах с помощью подвижных индексов, вращая кремальеру по ходу часовой стрелки. В этом случае после посадки воздушного судна бортовые высотомеры должны показать «нуль» высоты.

94. Для полета по маршруту ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря, производится при выходе воздушного судна из круга полетов над аэродромом на курс следования.

При подходе к аэродрому посадки на высоте ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального атмосферного давления, приведенного к уровню моря, на давление на аэродроме производится перед входом воздушного судна в круг полета над аэродромом по указанию органа УВД аэродрома.

95. При наборе заданного эшелона воздушным судном, выполнявшим полет по

маршруту ниже нижнего эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального атмосферного давления, приведенного к уровню моря, на стандартное давление производится на высоте перехода, сообщаемой экипажу органом УВД, осуществляющим непосредственное управление его полетом.

Высотой перехода в таком случае, как правило, является наибольшая высота полета по маршруту ниже нижнего эшелона (в данном районе).

При снижении воздушного судна с эшелона до высоты полета по маршруту ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря, производится при пересечении нижнего эшелона, сообщаемого экипажу органом УВД, осуществляющим непосредственное управление его полетом.

96. На воздушных судах с одним барометрическим высотомером:

1) при полете на эшелоне с посадкой на аэродроме вылета заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на нулевое положение перед взлетом (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, соответствующая заданному эшелону полета, рассчитывается старшим штурманом части (дежурным штурманом) по методике, изложенной в приложении 3, и доводится до органа УВД и экипажей воздушных судов;

2) при полете на высоте ниже нижнего эшелона заданная высота полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному перед взлетом на нулевое положение (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, соответствующая высоте полета по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, рассчитывается старшим штурманом части (дежурным штурманом) по методике, изложенной в приложении 3, и доводится до органа УВД и экипажей воздушных судов;

3) при полете на эшелоне по маршруту с посадкой на другом аэродроме заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на стандартное давление. В этом случае перевод шкалы давления барометрического высотомера производится по указанию органа УВД аэродрома в соответствии с наставлениями по производству полетов.

97. Воздушное судно, летящее на заданной высоте, при прочих равных условиях имеет преимущество перед воздушным судном, командир которого просит разрешение занять эту высоту. Когда несколько воздушных судов занимают одну и ту же высоту, то преимущество в сохранении данной высоты, как правило, имеет воздушное судно, летящее впереди.

98. Для обгона впереди летящего воздушного судна, выполняющего полет по ППП на воздушной трассе СССР или МВЛ первой категории, воздушному судну выделяется органом УВД ближайший свободный попутный эшелон.

99. При возникновении угрозы безопасности полета на заданной высоте (встреча с опасными метеорологическими явлениями, отказ авиационной техники и т. п.) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять высоту с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление его полетом.

В этом случае командир воздушного судна, выполняющего полет по воздушной трассе СССР или МВЛ первой категории, обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от оси воздушной трассы СССР или МВЛ, сообщить об этом органу УВД и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс, одновременно изменяя эшелон до выбранного эшелона (высоты).

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

Заняв новый эшелон (высоту), командир воздушного судна по согласованию с органом УВД выводит воздушное судно на воздушную трассу СССР или МВЛ.

Правила полетов в районе аэродрома (аэроузла)

100. Полеты в районе аэродрома выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома, требования которой обязаны твердо

знать и точно выполнять экипажи воздушных судов, базирующихся на данном аэродроме, должностные лица, организующие и обеспечивающие полеты и управляющие воздушным движением в районе аэродрома.

101. Инструкция по производству полетов в районе аэродрома разрабатывается старшим авиационным начальником аэродрома по согласованию с предприятиями, учреждениями и организациями, воздушные суда которых базируются на этом аэродроме, и утверждается командующим ВВС военного округа, в зоне ответственности которого расположен аэродром.

Полеты на аэродроме, не имеющем утвержденной инструкции по производству полетов, запрещаются.

102. Инструкции по производству полетов в районе аэродромов и посадочных площадок, находящихся в ведении Министерства гражданской авиации, на которых воздушные суда не базируются, согласовываются со штабом ВВС военного округа и утверждаются начальником соответствующего управления гражданской авиации.

103. Для каждого военного корабля и невоенного судна, имеющего на борту воздушные суда, разрабатывается инструкция по производству полетов с палубы корабля (судна). Инструкция разрабатывается старшим авиационным начальником на военном корабле (невоенном судне) и утверждается командующим флотом (начальником управления гражданской авиации) по месту базирования (приписки) этого корабля (судна). Порядок организации использования воздушного пространства и управления воздушным движением с палубы военного корабля (невоенного судна) согласовывается с командующим ВВС военного округа, в зоне ответственности которого планируется выполнение полетов.

Общий порядок организации и выполнения полетов с палубы военного корабля и невоенного судна определяется наставлениями по производству полетов.

104. Структурная схема инструкции по производству полетов в районе аэродрома приведена в приложении 5.

105. Для экипажей перелетающих воздушных судов необходимые сведения об установленном инструкциями по производству полетов в районах аэродромов порядке выполнения подхода к аэродрому, снижения, захода и посадки и руления публикуются в документах аэронавигационной информации. Перелеты на аэродромы, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, запрещаются.

106. Старший авиационный начальник аэродрома обязан контролировать соответствие сведений, указанных в инструкции по производству полетов в районе аэродрома и документах аэронавигационной информации, нормам, определяющим порядок использования воздушного пространства, фактическому состоянию аэродрома, режиму работы средств связи и РТО полетов, порядку выполнения полетов и т. п., а также своевременное извещение органов службы аэронавигационной информации о предстоящих (происшедших) изменениях в этих сведениях.

107. Производить изменения в состоянии аэродрома, работе средств связи и РТО полетов, порядке выполнения полетов и т. п. до внесения в инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и в документы аэронавигационной информации соответствующих поправок запрещается.

108. Порядок организации и проведения полетов в районе аэроузла определяется инструкцией по производству полетов в районе аэроузла, которая разрабатывается старшим авиационным начальником аэроузла, согласовывается со старшими авиационными начальниками аэродромов, входящих в аэроузел, и утверждается командующим ВВС военного округа, в зоне ответственности которого расположен этот аэроузел. Полеты на аэродромах аэроузла без утвержденной инструкции по производству полетов в районе аэроузла запрещаются.

Структурная схема инструкции по производству полетов в районе аэроузла приведена - в приложении 6.

109. Очередность полетов авиационных частей (подразделений), базирующихся на

аэродромах аэроузла, график распределения летных дней и ночей (смен) согласовываются с командирами (начальниками) всех авиационных частей (подразделений) и утверждаются старшим авиационным начальником аэроузла, после чего представляются в штаб ВВС военного округа.

110. Для взлета и посадки воздушных судов на ВПП аэродрома устанавливается, как правило, единое направление.

При определении направления взлета и посадки должны учитываться типы воздушных судов, скорость и направление ветра относительно ВПП, длина ВПП, схема полетов воздушных судов над аэродромом и наличие средств связи и РТО полетов.

111. Взлет и посадка воздушных судов без разрешения органа УВД аэродрома запрещаются, за исключением случая, когда на аэродроме (посадочной площадке) орган УВД не предусмотрен.

112. Минимальные интервалы между взлетающим и выполняющим заход на посадку воздушными судами, между взлетающими воздушными судами, а также воздушными судами, выполняющими заход на посадку, в зависимости от их типа устанавливаются инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома.

113. В зависимости от рельефа местности, искусственных препятствий на ней, наличия населенных пунктов в районе аэродрома, а также структуры воздушного пространства устанавливается круг полетов.

114. Высота полета по кругу должна быть кратной 100 м, но не ниже минимальной безопасной в соответствии со ст. 78.

115. При выполнении полетов по кругу обгонять однотипные воздушные суда запрещается. Более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные до третьего разворота на интервалах, указанных в ст. 73.

Срезание пути на разворотах и обгон с внутренней стороны круга могут быть разрешены органом УВД только воздушным судам, выполняющим внеочередную посадку.

116. В районе аэродрома в зависимости от задач, решаемых авиацией, при необходимости устанавливаются аэродромные зоны (пилотажа, групповых полетов, полетов по приборам и др.), размеры которых определяются в соответствии с типами воздушных судов, выполняемыми в них полетными заданиями и местными условиями.

Аэродромные зоны, схемы набора высоты, снижения и захода на посадку должны располагаться на удалении друг от друга и от границ воздушных трасс СССР (МВЛ первой категории) в горизонтальной плоскости при радиолокационном контроле не менее 10 км, а без радиолокационного контроля - не менее 20 км.

В районах аэродромов (аэроузлов) с ограниченным воздушным пространством разрешается устанавливать удаления менее указанных. В этих случаях при одновременном использовании таких зон, схем набора высоты, снижения и захода на посадку расстояние между ними и до границ воздушных трасс СССР (МВЛ первой категории) по вертикали должно быть не менее 600 м.

В отдельных случаях, при выполнении в зонах полетов по ПВП воздушных судов со скоростью полета 300 км/ч и менее, решением командующего ВВС военного округа могут устанавливаться меньшие удаления, но не менее:

1) в вертикальной плоскости - 300 м;

2) в горизонтальной плоскости - 5 км. 117. Полеты воздушных судов в районе аэродрома независимо от метеорологических условий должны выполняться при радиолокационном контроле.

При отсутствии на аэродроме радиолокационного контроля за полетами воздушных судов по кругу и в зонах пилотажа должен устанавливаться визуальный контроль при устойчивой двусторонней радиосвязи органа УВД с воздушными судами.

118. Одновременные полеты в зоне пилотажа нескольких воздушных судов (групп) допускаются при условии эшелонирования их по высоте на интервалы, обеспечивающие безопасность полетов.

На одной высоте должно находиться одно воздушное судно или группа воздушных судов под одним командованием в группе.

119. Командир воздушного судна до выхода из района аэродрома вылета обязан установить радиосвязь с органом УВД, который будет осуществлять непосредственное управление его дальнейшим полетом, получить от него разрешение на вход в район УВД и условия полета.

120. При подходе к аэродрому посадки командир воздушного судна за 150 - 80 км, а при полетах ниже нижнего эшелона - за 80 - 30 км до выхода на аэродром обязан установить связь с органом УВД аэродрома, доложить высоту полета, курс следования и расчетное время прибытия.

121. Вход воздушного судна в район аэродрома посадки без разрешения органа УВД данного аэродрома запрещается, за исключением случаев потери радиосвязи, когда экипаж действует в соответствии с требованиями ст. 251, а также случаев, предусмотренных ст. 19.

122. Экипаж воздушного судна, имеющего скорость полета по кругу более 300 км/ч, заход на посадку независимо от метеорологических условий обязан выполнять с применением средств связи и РТО полетов, за исключением случаев, когда заход на посадку без применения радиотехнических средств предусмотрен полетным заданием.

123. Посадка воздушных судов в метеорологических условиях ниже установленного минимума командира воздушного судна (аэродрома) запрещается, за исключением случаев, указанных в ст. 19 и 236.

124. Командир воздушного судна после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом органу УВД аэродрома.

Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле, указаны в приложении 8.

125. Светотехническое оборудование аэродрома должно быть включено:

1) при полетах ночью;

2) при полетах днем в метеорологических условиях, определяемых наставлениями по производству полетов;

3) при отсутствии полетов на аэродроме за 30 мин до расчетного времени прибытия воздушного судна и условиях, указанных в пп. 1 и 2 настоящей статьи;

4) по требованию командира воздушного судна, выполняющего заход на посадку.

Кроме того, за 30 мин до прибытия (пролета) воздушного судна на аэродром должны быть включены необходимые средства связи и РТО полетов.

Правила полетов в зоне ожидания

126. Зона ожидания, как правило, устанавливается над радионавигационной точкой аэродрома (коридора).

Схема полетов воздушных судов в зонах ожидания указана в приложении 9.

127. Высота, направление и время полета по участкам маршрута в зоне ожидания устанавливаются в зависимости от рельефа местности, искусственных препятствий на ней, удаления зон ожидания от соседних аэродромов, запретных зон, государственной границы СССР, воздушных трасс СССР и МВЛ, а также от типа воздушных судов, выполняющих полеты в зоне ожидания.

128. Изменение высоты в зоне ожидания производится по команде органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетом воздушного судна. Разрешение на занятие высоты при снижении воздушного судна дается только после получения доклада о ее освобождении от командира воздушного судна, ранее занимавшего эту высоту.

129. Если воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир воздушного судна сообщает об этом органу УВД, который, сообразуясь с воздушной обстановкой, должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку, указав командиру воздушного судна порядок снижения и захода на посадку. Требовать внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

Правила полетов по воздушным трассам СССР, МВЛ и маршрутам вне воздушных

трасс и МВЛ

130. Полеты по воздушным трассам СССР, МВЛ и маршрутам вне их в зависимости от метеорологических условий, типов воздушных судов и их оборудования выполняются по ПВП или ППП.

Назначать одновременно одну и ту же высоту для полетов воздушных судов по ПВП и ППП запрещается.

131. Место, высота и время входа в воздушную трассу СССР (МВЛ) для продолжения полета по ней даются командиру воздушного судна перед вылетом.

132. Командир воздушного судна не позднее, чем за 5 мин до входа в воздушную трассу СССР (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия входа у органа УВД, осуществляющего управление воздушным движением на воздушной трассе СССР (МВЛ).

Разрешение и уточненные условия на вход в воздушную трассу СССР (МВЛ) при взлете воздушного судна с аэродрома, близко расположенного от нее, командир воздушного судна должен запросить сразу после взлета.

133. Командир воздушного судна не позднее, чем за 5 мин до выхода из воздушной трассы СССР (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия выхода от органа УВД, который будет осуществлять управление полетом этого воздушного судна после выхода из воздушной трассы СССР (МВЛ).

134. Вход в воздушную трассу СССР (МВЛ) и выход за ее пределы (пересечение воздушной трассы СССР, местной воздушной линии) производятся воздушными судами в режиме горизонтального полета на эшелонах (высотах), определенных для их полета соответственно гражданским или военным сектором РЦ ЕС УВД.

Эшелон (высота) входа или пересечения воздушной трассы СССР (МВЛ) должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км до ее границы. После пересечения или ухода из воздушной трассы СССР (МВЛ) изменение эшелона (высоты) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы воздушной трассы СССР (МВЛ).

135. Командир воздушного судна обязан не позднее, чем за 5 мин до подхода к рубежу передачи управления установить радиосвязь с органом УВД, который будет осуществлять непосредственное управление его дальнейшим полетом, доложить ему высоту полета, расчетное время и место выхода на рубеж передачи управления, получить разрешение на вход в район УВД и условия полета. О полученном разрешении командир воздушного судна докладывает органу УВД, осуществляющему непосредственное управление полетом воздушного судна.

136. При пролете района аэродрома в необходимых случаях по указанию органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетом воздушного судна, экипаж обязан установить радиосвязь с органом УВД этого аэродрома, доложить высоту, курс и расчетное время пролета аэродрома.

137. Аэродромные и маршрутные полеты должны выполняться на удалении от границ воздушных трасс СССР и МВЛ:

1) в вертикальной плоскости - в соответствии с правилами вертикального эшелонирования, указанными в ст. 63 и 65;

2) в горизонтальной плоскости не менее 10 км при радиолокационном контроле и не менее 20 км без радиолокационного контроля.

В отдельных случаях, при выполнении визуальных полетов воздушных судов со скоростью полета 300 км/ч и менее, решением командующего ВВС военного округа могут устанавливаться меньшие удаления в горизонтальной плоскости, но не менее 5 км.

138. Маршруты полетов вне воздушных трасс и МВЛ не должны пересекать траектории набора высоты и снижения на аэродромах, а также директрис стрельб и направлений заходов на цель в районах полигонов.

При выборе маршрута необходимо учитывать допустимые нормы отклонения, предусмотренные Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства СССР.

Запрещается осуществлять учебные перехваты гражданских воздушных судов, а также других воздушных судов, не предусмотренных для этих целей в задании на полет.

Особенности выполнения полетов в приграничной полосе

139. В воздушном пространстве СССР установлена приграничная полоса с особым режимом использования воздушного пространства в соответствии с Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства СССР.

140. К выполнению полетных заданий в приграничной полосе допускаются экипажи воздушных судов после изучения ими особенностей полетов в данном районе, проверки знания этих особенностей и ознакомительного облета района с инструктором.

141. Экипажи, выполняющие полеты в приграничной полосе, должны иметь на борту карту масштаба, установленного наставлениями по штурманской службе, с четко обозначенными на ней линией государственной границы СССР и приграничной полосой и с указанием ограничительных пеленгов.

142. Вынужденные отклонения от воздушной трассы СССР, МВЛ или маршрута вне их (обход кучево-дождевой (грозовой), мощно - кучевой облачности, пыльной бури и т. п.) при полете в приграничной полосе разрешается производить только в глубь территории СССР с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление полетом воздушного судна.

В случае, когда вынужденное отклонение от воздушной трассы СССР, МВЛ или маршрута вне их может привести к нарушению государственной границы СССР, командир воздушного судна обязан прекратить выполнение задания, принять решение о возвращении на аэродром вылета или производстве посадки на ближайшем запасном аэродроме с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление полетом воздушного судна.

Полеты в особых условиях

143. К полетам в особых условиях относятся:

- 1) полеты в горной, пустынной местности и над водным пространством;
- 2) полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий (далее - в полярных районах);
- 3) полеты на предельно малых высотах и в стратосфере;
- 4) другие полеты, определяемые наставлениями по производству полетов.

144. Полеты в горной и пустынной местности, в полярных районах и над водным пространством должны выполняться при наличии на борту воздушного судна специального снаряжения и неприкосновенного запаса продуктов. Состав бортового снаряжения и неприкосновенного запаса продуктов устанавливается в зависимости от типа воздушного судна, характера выполняемого полетного задания и определяется соответствующими ведомственными документами. При выполнении таких полетов у членов экипажа воздушного судна должно быть личное оружие.

145. При полетах в горной местности командир воздушного судна обязан знать направление ущелий и горных долин, места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки, и правила пользования барометрическим высотомером при посадке на горных аэродромах, а также особенности взлета и посадки с горного аэродрома и расчета максимальной взлетной (посадочной) массы воздушного судна.

146. При полете по ПВП во время пересечения горного хребта командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются значительные нисходящие потоки воздуха, на воздушных судах со скоростями полета 300 км/ч и менее пересекать горный хребет на истинной высоте менее 900 м запрещается.

147. Выполнение визуального полета в ущельях и горных долинах разрешается при условии, что они не имеют крутых поворотов и не прерываются горами выше заданной высоты полета, а их ширина позволяет воздушному судну в необходимых случаях безопасно выполнить разворот для выхода из ущелья (долины).

148. Набор высоты полета в горной местности разрешается производить по маршруту следования только при условии обеспечения набора минимального безопасного эшелона (высоты) полета до установленного рубежа. В других случаях устанавливается минимальный допустимый эшелон (высота) отхода от аэродрома, набор которого производится над аэродромом по установленной схеме.

149. Снижение воздушного судна, выполняющего полет по ППП в горной местности, разрешается только после пролета установленного рубежа начала снижения при радиолокационном контроле и устойчивой двусторонней радиосвязи.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой двусторонней радиосвязи снижение ниже минимального безопасного эшелона (высоты) разрешается по схеме снижения и захода на посадку только после пролета приводной радиостанции аэродрома.

150. При полетах над пустынной местностью командир воздушного судна обязан знать расположение характерных ориентиров, высохших озер и русл рек, пригодных для вынужденной посадки, а также учитывать влияние высоких температур воздуха на летно - технические характеристики воздушного судна (увеличение длины пробега и разбега, уменьшение скороподъемности и максимально допустимой взлетной массы, перегрев двигателей и т. - п.).

151. При полетах над водным пространством командир воздушного судна обязан знать береговую черту, расположение и режим работы береговых и островных свето - и радиомаяков, порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, правила приводнения с парашютом и вынужденной посадки воздушного судна на воду, а также правила пользования бортовыми индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами.

152. Порядок обеспечения экипажей и пассажиров воздушных судов индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами определяется наставлениями по производству полетов.

153. На аэродромах, где посадка воздушных судов производится со стороны моря или взлет в сторону моря, выделяются поисковые и спасательные силы и средства (катера, спасательные команды и т. п.), которые во время полетов должны находиться в готовности к немедленному проведению спасательных работ.

154. При полетах в полярных районах командир воздушного судна обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, учитывать частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим и особенности работы средств связи и РТО полетов, а также дальность их действия.

155. К выполнению полетных заданий в полярных районах допускаются только специально подготовленные экипажи, закончившие курс обучения и ввода в строй по программам подготовки летного состава военной и гражданской авиации.

156. Полеты в полярных районах должны выполняться на воздушных судах, оснащенных специальным оборудованием для выполнения таких полетов.

157. В полярных районах выполнение полетных заданий по ПВП в ночное время суток разрешается только специально подготовленным экипажам.

158. При выполнении полетов в полярных районах командир воздушного судна независимо от запроса органа УВД обязан каждые 30 мин сообщать ему свое местонахождение.

159. При полетах на предельно малых высотах командир воздушного судна обязан знать рельеф местности и искусственные препятствия на ней, режим и порядок выполнения полета на участках снижения и набора высоты, а также учитывать ограниченную дальность действия средств связи и РТО полетов и повышенный расход топлива.

160. Метеорологические условия, продолжительность непрерывного полета, высота и порядок ее определения и выдерживания при полетах воздушных судов на предельно малых

высотах определяются наставлениями по производству полетов и курсами боевой подготовки военной авиации.

161. При полетах в стратосфере командир воздушного судна обязан знать особенности пилотирования и навигации в стратосфере.

Порядок выполнения полетов в стратосфере в зависимости от оборудования воздушного судна определяется в наставлениях по производству полетов, а также в руководстве по летной эксплуатации (инструкции летчику) воздушного судна данного типа.

Глава 7

УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Общие положения

162. Управление воздушным движением осуществляется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, Инструкции по применению Положения об использовании воздушного пространства СССР, настоящих Основных правил полетов. Положения о центрах ЕС УВД, наставлений по производству полетов, инструкций по использованию воздушного пространства зон ответственности ВВС военных округов, а также инструкций по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлов).

Структурная схема Инструкции по использованию воздушного пространства в зоне ответственности ВВС военного округа приведена в приложении 7.

163. Основными задачами управления воздушным движением являются обеспечение своевременного выполнения экипажами воздушных судов полетных заданий с соблюдением требований безопасности полетов, а также обеспечение их регулярности и экономичности при эффективном использовании воздушного пространства

164. Управление воздушным движением должно быть непрерывным, надежным и оперативным.

Команды (указания), подаваемые органом УВД по радио, и доклады (ответы) экипажей должны быть краткими, четкими, понятными и соответствовать установленным правилам и фразеологии радиообмена.

165. Управление воздушным движением осуществляют центры Единой системы управления воздушным движением СССР и ведомственные органы управления воздушным движением (командные, диспетчерские и другие пункты) в пределах установленных для них районов и зон.

166. функции и структура центров ЕС УВД, права и обязанности должностных лиц этих центров определяются Положением о центрах ЕС УВД, утверждаемым главнокомандующим ВВС и министром гражданской авиации СССР по согласованию с заинтересованными ведомствами.

167. Функции и структура ведомственных органов УВД, права и обязанности должностных лиц этих органов определяются наставлениями по производству полетов, а также нормативными актами, издаваемыми ведомствами, в ведении которых находятся эти органы.

168. Управление воздушным движением включает:

1) планирование и координирование воздушного движения, в том числе разработку временных, местных режимов и кратковременных ограничений использования воздушного пространства;

2) непосредственное управление полетами (воздушным движением);

3) контроль за соблюдением воздушными судами порядка использования воздушного пространства СССР и режима полетов.

Планирование и координирование воздушного движения

169. Планирование и координирование воздушного движения в воздушном пространстве СССР производятся центрами ЕС УВД совместно с командными пунктами ВВС военных округов.

Порядок подачи заявок на полеты определяется Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства СССР.

170. Для осуществления деятельности, требующей специальной организации использования воздушного пространства СССР, другая деятельность может быть временно запрещена или ограничена путем установления временных, местных режимов и кратковременных ограничений использования воздушного пространства СССР.

171. Временный режим устанавливается главнокомандующим ВВС в пределах воздушного пространства СССР на срок до двух суток и вводится в действие военным сектором ГЦ ЕС УВД.

Временный режим на срок более двух суток устанавливается с разрешения Генерального штаба.

Местный режим устанавливается командующим ВВС военного округа в ограниченных районах зоны ответственности ВВС военного округа на срок до двух суток и вводится в действие военным сектором зонального центра или вспомогательного зонального центра ЕС УВД по согласованию с военным сектором ГЦ ЕС УВД. Местный режим на воздушных трассах СССР не устанавливается.

172. Кратковременные ограничения устанавливаются и вводятся в действие военными секторами центров ЕС УВД на срок до 2 ч (в том числе на воздушных трассах СССР и МВЛ).

Временный и местный режимы, кратковременные ограничения разрабатываются соответственно военными секторами ГЦ и ЗЦ (ВЗЦ) ЕС УВД совместно с ЦКП ВВС и КП ВВС военных округов по согласованию с гражданскими секторами центров ЕС УВД в части, их касающейся. Представление на установление временного, местного режимов и кратковременных ограничений, а также их разработка производится в порядке, определяемом специальной инструкцией, которая утверждается главнокомандующим ВВС.

173. Руководители учреждений, предприятий и организаций, в интересах которых планируется полет воздушного судна, до подачи

Управление воздушным движением заявок на его выполнение обязаны предварительно согласовать все вопросы обеспечения этого воздушного судна на основных аэродромах посадки. Подаваемая заявка на полет должна иметь отметку «согласовано».

174. Планирование воздушного движения по срокам подразделяется на следующие виды:

1) предварительное - за две и более суток до дня выполнения полетов в целях согласования вопросов, связанных со специальной организацией использования воздушного пространства;

2) суточное - накануне дня выполнения полетов с целью распределения воздушного пространства по месту, высоте и времени на предстоящие сутки;

3) текущее - в процессе выполнения полетов с целью уточнения плана использования воздушного пространства и корректировки условий полетов воздушных судов.

175. Планирование и координирование воздушного движения осуществляются в соответствии со следующим приоритетом:

1) воздушные суда, выполняющие боевые и оперативные задания по охране интересов государства;

2) воздушные суда, осуществляющие поиск и эвакуацию экипажей космических аппаратов; воздушных и морских судов, терпящих или потерпевших бедствие;

3) воздушные суда, выполняющие полеты по оказанию помощи при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, аварийных ситуациях и в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей;

4) воздушные суда, выполняющие литерные рейсы;

5) воздушные суда, выполняющие международные рейсы;

6) воздушные суда, выполняющие специальные задания по планам Министерства обороны, Министерства внутренних дел СССР и Комитета государственной безопасности

СССР;

- 7) воздушные суда, выполняющие рейсы по расписанию;
- 8) воздушные суда, выполняющие испытательные и исследовательские полеты;
- 9) воздушные суда, выполняющие другие полеты.

Разрешение на вылет воздушного судна

176. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве СССР выполняются только при наличии разрешения на вылет.

177. Разрешение на вылет воздушного судна дает старший авиационный начальник аэродрома вылета или другое должностное лицо, определенное наставлениями по производству полетов.

Такое разрешение дается при готовности аэродромов вылета, посадки и запасных аэродромов, готовности воздушного судна и экипажа к выполнению полета в соответствующих условиях, а также при наличии разрешения на использование воздушного пространства, выдаваемого соответствующим центром ЕС УВД, а в особых случаях - командным пунктом в порядке, предусмотренном Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства СССР.

178. Основанием для выполнения полета является полетный лист (задание на полет), подписанный соответствующим должностным лицом, с указанием минимума командира воздушного судна или метеорологических условий, установленных для выполнения полетного задания. Таким основанием при выполнении аэродромных полетов может являться утвержденная плановая таблица полетов. В этом случае полетный лист (задание на полет) может не выписываться.

Без полетного листа (задания на полет) разрешаются полеты в случаях, определяемых нормативными актами ведомств.

179. Запрещается выпускать экипаж в полёт, а экипажу вылетать:

- 1) если условия предстоящего полета не соответствуют уровню подготовки экипажа или если командир воздушного судна считает задание на полет непосильным;
- 2) без предполетного медицинского контроля (осмотра), кроме случаев вылета с временных аэродромов (посадочных площадок), на которых отсутствует медицинский пункт;
- 3) если нарушены предусмотренные наставлениями по производству полетов нормы отдыха, налета или превышено стартовое время, которое включает норму налета и время, необходимое на подготовку экипажа и воздушного судна к полету;
- 4) при неудовлетворительном состоянии здоровья хотя бы одного из членов экипажа;
- 5) при неполном составе летного экипажа, за исключением случаев, предусмотренных наставлениями по производству полетов и нормативными актами ведомств;
- 6) без установленных судовых полетных и личных документов или с документами, оформленными с нарушением требований наставлений по производству полетов;
- 7) без метеорологического обеспечения;
- 8) без отметки в полетном листе (задании на полет) о результатах контроля готовности экипажа к полету;
- 9) без записи ИВ полетном листе (задании на полет) о разрешении на вылет с указанием необходимых условий выполнения полета;
- 10) при неисправности воздушного судна;
- 11) при обледенении воздушного судна;
- 12) при неправильной загрузке воздушного судна;
- 13) с недостаточным запасом топлива;
- 14) при отсутствии графиков поправок навигационно-пилотажных приборов с указанием даты их проверки или с истекшими сроками проверки приборов;
- 15) с неисправной аппаратурой радиолокационного опознавания;
- 16) без аварийно - спасательных средств индивидуального и группового пользования, предусмотренных на данном типе воздушного судна для определенных условий полета;

17) с неисправной аппаратурой регистрации параметров полета;

Управление воздушным движением

18) при отсутствии согласия на прием аэродрома первой посадки (кроме воздушных судов Министерства гражданской "авиации, выполняющих полеты по расписанию);

19) если согласно прогнозу погоды к моменту прибытия на аэродроме первой посадки и запасном аэродроме ожидаются метеорологические условия, не обеспечивающие безопасность посадки;

20) без документов аэронавигационной информации (выписок из них), а также, если эти документы не выверены.

180. Разрешение на использование воздушного пространства при выполнении трассовых полетов дают гражданские секторы центров ЕС УВД в порядке, определенном Министерством гражданской авиации, при этом эшелоны (высоты), не указанные в Перечне воздушных трасс СССР (МВЛ), назначаются для выполнения таких полетов по разрешению военных секторов центров ЕС УВД.

181. Разрешение на использование воздушного пространства для выполнения аэродромных, маршрутных и маршрутно-трассовых полетов дают военные секторы:

1) Главного центра (ГЦ) ЕС УВД - при полете воздушного судна за пределы двух и более зон УВД и при выполнении международных полетов;

2) зональных (вспомогательных зональных) центров (ЗЦ, ВЗЦ) ЕС УВД - при полете воздушного судна в смежную зону УВД и за пределы двух и более районов УВД одной зоны УВД;

3) районных центров (РЦ) ЕС УВД - при полете воздушного судна в одном районе УВД или в смежный район УВД в пределах одной зоны УВД ЗЦ (ВЗЦ).

При выполнении отдельных видов полетов на учебно-боевую подготовку, тренировочных, опытно-конструкторских, экспериментальных и научно-исследовательских полетов, а также полетов для выполнения отдельных видов авиационных работ разрешение на использование воздушного пространства военные секторы центров ЕС УВД могут давать на весь период полетов (работ), указанный в заявке.

Решение о запрещении вылета и аннулировании заявки, включенной в суточный план использования воздушного пространства, может принимать военный сектор центра ЕС УВД, которому предоставлено право выдавать разрешение на использование воздушного пространства в соответствии с настоящей статьей, если иное решение не будет принято военным сектором вышестоящего центра ЕС УВД по согласованию с командным пунктом ВВС соответствующего военного округа.

182. Орган УВД аэродрома осуществляет запрос у военного сектора РЦ ЕС УВД на использование воздушного пространства для выполнения аэродромных, маршрутных и маршрутно-трассовых полетов на основании решения старшего авиационного начальника аэродрома или решения командира воздушного судна, если вылет планируется с трассового аэродрома. Органы УВД, находящиеся в ведении Министерства гражданской авиации, осуществляют запрос на использование воздушного пространства через гражданский сектор соответствующего центра ЕС УВД.

Запрос на использование воздушного пространства осуществляется органом УВД аэродрома вылета не позднее, чем за 2 ч до запланированного времени вылета. Если в указанный срок запрос на использование воздушного пространства или уведомление о переносе времени вылета данного воздушного судна в центр ЕС УВД не поступили, заявка на полет аннулируется.

Под запланированным временем вылета воздушного судна понимается время, указанное в заявке на полет или при необходимости скорректированное центром ЕС УВД по согласованию с органом УВД аэродрома.

183. Разрешение на использование воздушного пространства и условия полета воздушного судна военный сектор РЦ ЕС УВД дает (передает) органу УВД аэродрома не позднее, чем за 1 ч до запланированного времени вылета воздушного судна.

При вынужденном изменении условий полета, указанных в заявке, время вылета устанавливается с учетом времени, необходимого для подготовки воздушного судна и его экипажа к полету.

Разрешение на использование воздушного пространства и условия полета воздушных судов с аэродромов промежуточной посадки военные секторы в ЕС УВД дают не позднее чем через 1 ч после поступления от органа УВД аэродрома промежуточной посадки запроса на использование воздушного пространства для продолжения выполнения полетного задания по маршруту.

184. Орган УВД аэродрома, на котором планируется первая посадка воздушного судна, обязан сообщить в военный сектор РЦ ЕС УВД, в районе УВД которого он расположен, решение старшего авиационного начальника аэродрома о приеме воздушного судна не позднее, чем за 2 ч до запланированного времени вылета данного воздушного судна.

Органы УВД других промежуточных аэродромов посадки обязаны сообщить в военные секторы районных центров ЕС УВД, в районе УВД которых они расположены, решение старших авиационных начальников аэродромов о приеме воздушного судна не позднее чем через 20 мин с момента получения запроса о приеме.

Причинами отказа в приеме воздушного судна, выполняющего полет согласно суточному плану использования воздушного пространства, могут быть только метеорологические условия, не позволяющие принять воздушное судно, выход аэродрома из строя, а также отсутствие предварительного согласования приема и обеспечения воздушного судна на данном аэродроме в соответствии со ст. 173.

В случае если после выдачи согласия на прием воздушного судна аэродром вышел из строя или метеорологические условия не позволяют принять воздушное судно, старший авиационный начальник аэродрома обязан незамедлительно сообщить об этом в РЦ ЕС УВД, в районе УВД которого расположен этот аэродром.

185. После получения разрешения на использование воздушного пространства воздушное судно должно произвести взлет в течение 20 мин от запланированного времени вылета.

Если в указанный срок воздушное судно взлет не произвело и уведомление о переносе времени его вылета в РЦ ЕС УВД не поступило, вылет данного воздушного судна запрещается и заявка на полет аннулируется.

Все случаи задержки вылета воздушных судов более чем на 20 мин расследуются, и причины опоздания вылета докладываются в штаб ВВС военного округа.

186. Гражданский сектор РЦ ЕС УВД сообщает в военный сектор центра о вылете (посадке) военных воздушных судов с аэродромов Министерства гражданской авиации и о местонахождении военных воздушных судов, выполняющих трассовые полеты, при входе (выходе) их в район УВД РЦ (ВРЦ) ЕС УВД, а также по запросу военного сектора РЦ ЕС УВД другую необходимую информацию о полете этих воздушных судов.

Такое разрешение при невозможности установления радиосвязи на земле может быть получено после взлета воздушного судна. В этом случае командир воздушного судна сообщает время и место взлета ближайшему органу УВД, который эту информацию передает соответствующему РЦ ЕС УВД.

Иной порядок получения разрешения на выполнение полета с аэродромов и посадочных площадок, не имеющих средств связи, может быть определен в инструкции по использованию воздушного пространства в зоне ответственности ВВС военного округа.

Непосредственное управление полетами (воздушным движением)

188. Непосредственное управление полетами (воздушным движением) заключается в передаче экипажам воздушных судов условий полета, команд и информации в процессе выполнения ими полетных заданий. Органы УВД, осуществляющие непосредственное управление полетами (воздушным движением), постоянно контролируют выполнение экипажами заданного режима полета и подаваемых команд.

189. Условия полета (время, высота и маршрут), указываемые в полетном листе

(задании на полет), должны точно выдерживаться экипажами воздушных судов и могут быть изменены только с разрешения органа УВД, осуществляющего непосредственное управление данным полетом, за исключением случаев, указанных в ст. 19.

190. Непосредственное управление полетами (воздушным движением) осуществляется при устойчивой двусторонней радиосвязи экипажа воздушного судна с органом УВД и, как правило, при непрерывном радиолокационном контроле. В случаях, когда не обеспечивается непрерывный радиолокационный контроль, полеты воздушных судов допускаются только при обязательной устойчивой двусторонней радиосвязи с органом УВД, осуществляющим непосредственное управление полетами (воздушным движением).

191. Органы, осуществляющие непосредственное управление полетами (воздушным движением), обязаны постоянно знать воздушную, метеорологическую и орнитологическую обстановку, состояние основных и запасных аэродромов в соответствии с планом полетов в своем районе УВД, информировать об этом экипажи воздушных судов и принимать своевременные меры по оказанию помощи экипажам воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, при возникновении особых случаев в полете и при наличии опасных метеорологических условий полета.

192. Непосредственное управление полетами воздушных судов всех ведомств в установленных районах УВД осуществляется:

1) на маршрутах вне воздушных трасс и МВЛ - военными секторами РЦ (ВРЦ) ЕС УВД или ведомственными органами УВД, выделенными в качестве вспомогательных пунктов управления (ВПУ), а в отдельных случаях гражданскими секторами РЦ (ВРЦ) ЕС УВД по взаимному согласованию с военными секторами этих центров;

2) на воздушных трассах СССР и МВЛ, маршрутах спрямления воздушных трасс СССР и МВЛ, в том числе на дополнительных эшелонах (высотах), выделенных военными секторами центров ЕС УВД для выполнения трассовых полетов, - гражданскими секторами РЦ (ВРЦ) ЕС УВД или другими органами УВД Министерства гражданской авиации, определенными в качестве вспомогательных пунктов управления (МДП, ВМДП и др.);

3) на маршрутах полета ниже нижнего эшелона вне МВЛ второй категории, в том числе в районах ПАНХ, - органами УВД соответствующих ведомств по согласованию с военным сектором РЦ ЕС УВД;

4) в районах аэроузлов, аэродромов, посадочных площадок, полигонов и в специальных зонах при выполнении аэродромных полетов - ведомственными органами УВД по согласованию с военным сектором РЦ ЕС УВД;

5) в районах аэродромов совместного базирования - органом УВД ведомства, воздушные суда которого выполняют полеты. При одновременных полетах воздушных судов различных ведомств - объединенным органом УВД, состоящим из представителей этих ведомств.

193. Передача непосредственного управления полетом воздушного судна между органами УВД осуществляется на установленных рубежах и согласованных высотах.

В случаях, когда рубежи передачи управления не совпадают с границами районов УВД районного центра ЕС УВД, ответственность за нарушение порядка использования воздушного пространства несет РЦ ЕС УВД, в районе УВД которого находятся воздушные суда, за исключением случаев, когда нарушение произошло по вине экипажей воздушных судов или органов УВД, осуществляющих непосредственное управление их полетом, а также органов, осуществляющих деятельность, связанную с использованием воздушного пространства или представляющую угрозу безопасности полетов.

194. Управление считается принятым, когда орган УВД, которому передается управление, установил двустороннюю радиосвязь с экипажем воздушного судна, как правило, радиолокационный контроль за его полетом, и подтвердил экипажу прием его на управление, а орган УВД, передавший управление, получил сообщение об этом от органа УВД, принявшего управление по наземным радиоканалам связи или через экипаж воздушного судна.

195. Пересечение воздушных трасс СССР (МВЛ) производится после введения запретов и ограничений на полеты воздушных судов по воздушным трассам СССР (МВЛ).

Военный сектор центра ЕС УВД не позднее, чем за 15 мин до пересечения воздушной трассы СССР (МВЛ первой категории) воздушным судном обязан сообщить гражданскому сектору районного центра ЕС УВД, осуществляющему непосредственное управление на воздушной трассе СССР (МВЛ первой категории), расчетное время, участок и эшелон пересечения.

196. Участки воздушных трасс СССР (МВЛ первой категории), на которых производится их пересечение, как правило, должны обеспечиваться радиолокационным контролем органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетами (воздушным движением) на данном участке воздушной трассы СССР (МВЛ первой категории), а также органа УВД, управляющего полетом воздушного судна, которое пересекает воздушную трассу СССР (МВЛ первой категории).

197. Согласование эшелонов (высот), участков и времени пересечения воздушных трасс СССР (МВЛ) осуществляется военными и гражданскими секторами центров ЕС УВД, как правило, в период планирования и координирования воздушного движения.

198. В случае вынужденного - или непреднамеренного пересечения воздушным судном воздушной трассы СССР (МВЛ) орган УВД, осуществляющий непосредственное управление его полетом, обязан принять все возможные меры для обеспечения безопасности полетов.

199. Полет воздушного судна вне воздушных трасс и МВЛ через воздушное пространство района аэродрома обеспечивается военным сектором РЦ ЕС УВД, в районе УВД которого выполняется полет, путем введения запретов и ограничений на выполнение аэродромных полетов.

200. Органам УВД запрещается запрашивать по радио экипажи военных и экспериментальных воздушных судов, а также экипажи гражданских воздушных судов, выполняющих литерные полеты, а экипажам сообщать открытым текстом о маршруте и цели полета, аэродромах вылета и посадки, фамилии, воинские звания членов экипажа и пассажиров, типы и количество воздушных судов в группе.

201. В случае необходимости указания командиру воздушного судна на изменение режима полета отдаются только через орган УВД, осуществляющий непосредственное управление полетом данного воздушного судна. Управление экипажами воздушных судов в боевых порядках определяется наставлением по производству полетов военной авиации.

202. В целях обеспечения безопасности полетов центры ЕС УВД и ведомственные органы УВД обязаны информировать экипажи воздушных судов, находящихся под их непосредственным управлением, о движении беспилотных воздушных судов.

203. При непредвиденном изменении воздушной обстановки в районе аэродрома (аэроузла), влияющей на безопасность полетов, орган УВД аэродрома имеет право вступить в радиосвязь с экипажем воздушного судна, пролетающего транзитом его район УВД по маршруту вне воздушных трасс и МВЛ, информировать его и при необходимости дать указания об изменении условий пролета района аэродрома (аэроузла). О полученных указаниях экипаж воздушного судна обязан доложить органу УВД, под непосредственным управлением которого он находится.

204. При выполнении полетов воздушных судов имеют преимущества:

1) при взлете воздушных суда:

- выполняющие боевые и оперативные задания по охране интересов государства, осуществляющие поиск и эвакуацию экипажей космических аппаратов, воздушных и морских судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также выполняющие полеты для оказания помощи при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, аварийных ситуациях и в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей;

- выполняющие полеты по одному заданию;

- с ограниченным временем работы двигателей на земле;

- с пассажирами;

- имеющие меньший запас топлива для выполнения полетного задания;
- более скоростные;

2) при посадке воздушные суда:

- выполняющие экстренную посадку;
- с остатком топлива на меньшую продолжительность полета;
- в случае ухудшения метеорологических условий воздушные суда, командиры которых менее подготовлены к полетам - в ожидаемых условиях;
- выполняющие полеты в составе одной группы;
- с пассажирами.

205. Орган УВД аэродрома, разрешая вход воздушному судну в район аэродрома (зону ожидания), передает его экипажу:

1) при подходе к аэродрому:

- эшелон (высоту) выхода на аэродром;
- способ захода на посадку и при необходимости расчетные данные для снижения;
- высоту полета по кругу;
- температуру воздуха, скорость и направление ветра у земли и на высоте полета по схеме захода на посадку;
- курс снижения и посадочный курс;
- эшелон перехода;
- давление на аэродроме;
- облачность и высоту нижней границы облаков на аэродроме, опасные метеорологические явления при их наличии;

2) после входа в круг полетов:

- высоту нижней границы облаков;
- видимость на ВПП (посадочную);
- скорость и направление ветра у земли;
- состояние взлетно-посадочной полосы и коэффициент сцепления;
- очередность посадки, местонахождение впереди и сзади летящих воздушных судов и другие данные по запросу экипажа.

При посадке на горном аэродроме орган УВД аэродрома передает, кроме того, барометрическую высоту порога взлетно-посадочной полосы, определяемую по барометрическому высотомеру со шкалой давления, установленной на стандартное давление.

Глава 8

ПОЛЕТЫ В ОПАСНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

206. К полетам в опасных метеорологических условиях относятся полеты в условиях обледенения, грозовой деятельности, пыльной бури, сильной болтанки и других условиях, указанных в наставлениях по производству полетов.

Опасные для полета воздушного судна метеорологические условия должны указываться в прогнозах погоды, а также доводиться метеорологической службой до лиц, организующих полеты, органов УВД и экипажей воздушных судов, которые обязаны принять меры, исключающие попадание воздушных судов в эти условия.

207. Полеты в условиях обледенения разрешается выполнять только на воздушных судах, имеющих противообледенительную систему.

Экипажам воздушных судов выполнять, полеты в условиях обледенения с неисправной или не включенной противообледенительной системой воздушного судна запрещается.

208. Интенсивность обледенения считается слабой, если отложение льда происходит со скоростью не более 0,5 мм/мин, умеренной - до 1 мм/мин, сильной - более 1 мм/мин.

209. При обнаружении обледенения в полете, командир воздушного судна обязан принять меры, предусмотренные руководством по летной эксплуатации (инструкцией

экипажу) воздушного судна, и доложить органу УВД об интенсивности обледенения, принятых мерах и эшелоне (высоте) полета.

210. В случаях когда обледенение угрожает безопасности полета, командир воздушного судна с разрешения органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетами (воздушным движением), обязан принять все возможные меры для немедленного выхода из опасной зоны, а орган УВД обязан с учетом воздушной обстановки обеспечить экипажу воздушного судна необходимые условия полета.

211. Полеты воздушных судов по ППП в зоне грозовой деятельности при отсутствии радиолокационного контроля наземными средствами за полетом воздушного судна и наблюдения за очагами грозовой деятельности, а также без бортовых радиотехнических средств обнаружения грозowych очагов запрещаются.

212. Экипажам воздушных судов запрещается преднамеренно входить в кучево-дождевую (грозовую) и мощно - кучевую облачность, за исключением полетов по специальным заданиям.

213. В целях предотвращения попадания в кучево-дождевую (грозовую) и мощно - кучевую облачность командир воздушного судна обязан перед вылетом тщательно изучить прогноз погоды, а в полете постоянно контролировать метеорологическую обстановку, используя метеорологическую информацию органов УВД, экипажей воздушных судов, а также данные, полученные с помощью радиотехнического оборудования и визуального наблюдения.

Орган УВД, используя наземные радиотехнические средства, доклады экипажей воздушных судов, а также сообщения метеорологической службы, обязан информировать экипажи воздушных судов, находящихся под его непосредственным управлением в данной зоне, о характере облаков, расположении грозowych очагов, направлении их смещения и обеспечивать обход указанным воздушным судам зон грозовой деятельности, кучево - дождевой (грозовой) и мощно - кучевой облачности.

214. Обход кучево - дождевых (грозowych) и мощно - кучевых облаков на заданном эшелоне (высоте) допускается с разрешения органа УВД при полетах по ППП по данным бортовых или наземных радиотехнических средств, а при полетах по ПВП - визуально, на удалении от одиночного облака не менее 10 км. Пролет между двумя облаками допускается, если расстояние между ними не менее 30 км.

215. При невозможности обойти зону грозовой деятельности, кучево-дождевую (грозовую) и мощно - кучевую облачность на заданном эшелоне (высоте) орган УВД обязан назначить командиру воздушного судна безопасный эшелон (высоту) полета, обеспечивающий превышение воздушного судна над верхней границей облаков не менее 500 м, или дать ему команду о посадке на запасном аэродроме.

216. В зоне грозовой деятельности при крайней необходимости полеты под облаками могут выполняться только днем над равнинной местностью визуально, без входа в зону ливневых осадков, при этом командир воздушного судна обязан обходить грозowych очаги так, чтобы высота полета воздушного судна была не менее минимальной безопасной высоты (эшелона), а вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков - не менее 200 м.

В условиях визуального полета обход грозowych облаков должен выполняться, как правило, в направлении понижения рельефа местности.

217. В случае непреднамеренного попадания воздушного судна в грозowych облака командир воздушного судна обязан принять меры к немедленному выходу из них.

218. При встрече с пыльной бурей командир воздушного судна обязан доложить об этом органу УВД и обходить ее визуально или проходить над ней, а вертикальные вихри (смерчи) только обходить.

219. В случае попадания в пыльную бурю, командир воздушного судна, выполняющий полет по ПВП, обязан перейти на полет по ППП, немедленно доложить об этом и об условиях полета органу УВД, осуществляющему непосредственное управление полетами

(воздушным движением), и далее действовать по его указанию.

2.2.0 По входы на малых и предельно малых высотах через зоны пыльной бури и запрещаются.

221. Посадка в условиях пыльной бури запрещается. Командиру вертолета в этих случаях разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха, вне зоны пыльной бури.

222. При организации полетов выбор маршрута и высоты полета должен исключить пролет через известные зоны с сильной болтанкой.

Болтанка считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более $\pm 0,5 g$; умеренной - до $\pm 1,0 g$; сильной - более $\pm 1,0g$.

223. В случае попадания в сильную болтанку командир воздушного судна обязан доложить об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление полетами (воздушным движением), и по его разрешению принять меры к выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности - произвести посадку на запасном аэродроме.

Глава 9

ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ

224. К особым случаям в полете относятся:

- 1) внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров);
- 2) нападение на экипаж;
- 3) попадание в метеоусловия, к полетам в которых командир воздушного судна не подготовлен;
- 4) потеря ориентировки;
- 5) отказ авиационной техники;
- 6) потеря радиосвязи (не предусмотренная заданием на полет).

К особым случаям в полете также относятся отказ средств связи и РТО полетов на аэродроме посадки и другие случаи, угрожающие безопасности полета.

225. Командир воздушного судна при возникновении особого случая в полете обязан немедленно доложить органу УВД, осуществляющему непосредственное управление его полетом, о случившемся на борту воздушного судна, принимаемых мерах и действовать в соответствии с требованиями настоящих Основных правил полетов, наставлений по производству полетов и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа. Орган УВД, получив доклад командира воздушного судна, должен обеспечить ему требуемые условия полета и при необходимости запасный аэродром.

Сигнал «Бедствие» и соответствующий код системы вторичной радиолокации включаются по решению командира воздушного судна или указанию органа УВД при возникновении угрозы безопасности полета, жизни и здоровью пассажиров и экипажа, а также в случаях, когда это специально оговорено в настоящей главе или в нормативных актах ведомств.

Направляя воздушное судно на запасный аэродром, орган УВД обязан сообщить об этом органу УВД запасного аэродрома и РЦ ЕС УВД, в районе УВД которого расположен запасный аэродром.

Если экипаж не имеет данных запасного аэродрома, на который направляется воздушное судно, органу УВД разрешается передать на борт открытым текстом все данные, необходимые для полета и посадки.

Командир воздушного судна и орган УВД обязаны принять все возможные меры для обеспечения безопасности воздушного судна, его пассажиров и экипажа.

В случае возникновения бедствия на воздушном судне никто из членов экипажа не имеет права оставить его без разрешения командира.

226. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и

пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки, а также на покидание воздушного судна, если экипаж и пассажиры обеспечены индивидуальными средствами спасения.

Командир оставляет воздушное судно последним, если иной порядок не определен руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

Орган УВД, осуществляющий непосредственное управление данным полетом, обязан сообщить о покидании экипажем и пассажирами воздушного судна в полете или его вынужденной посадке вне аэродрома ближайшему органу поисково-спасательной службы СССР и органу Войск ПВО, а в приграничной полосе, кроме того, немедленно сообщить об этом в пограничный отряд с указанием расчетного местонахождения воздушного судна в момент покидания его экипажем и пассажирами или о месте посадки вне аэродрома.

227. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа или пассажира командир воздушного судна обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении полета.

При внезапном ухудшении состояния здоровья или ранении командира воздушного судна, когда он не может продолжать полет, выполнение задания прекращается.

228. Орган УВД, получив доклад о прекращении полета в связи с внезапным ухудшением состояния здоровья (ранением) члена экипажа или пассажира, обязан обеспечить выход воздушного судна на ближайший аэродром и его внеочередную посадку.

229. При нападении на экипаж командир воздушного судна обязан по возможности включить сигналы о нападении на экипаж и бедствия, сообщить свой позывной, местонахождение, высоту, курс полета и действовать в соответствии со специальной инструкцией,

230. Орган УВД, получив сообщение о нападении на экипаж, обязан определить местонахождение воздушного судна, сообщить его координаты на командный пункт ВВС военного округа, командный пункт Войск ПВО и принять все возможные меры для обеспечения безопасного полета этого воздушного судна.

Командные пункты Войск ПВО и ВВС военного округа, получив доклад о нападении на экипаж воздушного судна, немедленно принимают меры по его перехвату и посадке на ближайшем аэродроме, а также приводят в готовность поисково-спасательные силы и средства.

231. При попадании в метеоусловия, к полетам в которых экипаж не подготовлен, командир воздушного судна обязан принять все возможные меры к выходу из них и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении полета.

232. Орган УВД, учитывая воздушную обстановку, метеоусловия и запас топлива на воздушном судне, обязан вывести его в район с метеорологическими условиями, соответствующими уровню подготовки экипажа, или на запасный аэродром.

233. Если при снижении на посадочной прямой экипажем не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение воздушного судна в пространстве относительно заданной траектории полета не обеспечивает безопасной посадки, командир воздушного судна по достижении высоты принятия решения (высоты, соответствующей минимуму командира воздушного судна или аэродрома) обязан прекратить дальнейшее снижение и перевести воздушное судно в набор высоты.

234. Получив сообщение командира воздушного судна о несоответствии фактической погоды установленному минимуму для выполнения посадки, орган УВД обязан направить воздушное судно на запасный аэродром.

235. Орган УВД запасного аэродрома обязан принять все возможные меры для обеспечения посадки воздушного судна.

236. В случаях, когда к моменту прибытия воздушного судна погода в районе

аэродрома оказалась ниже установленного минимума и нет возможности по запасу топлива и состоянию авиационной техники произвести посадку на запасном аэродроме или использовать спасательные средства, руководитель полетов (диспетчер) обязан принять все возможные меры для обеспечения посадки воздушного судна на своем аэродроме.

237. При потере ориентировки командир воздушного судна обязан:

- 1) включить сигнал бедствия;
- 2) передать по радио сигнал «Полнос»;
- 3) доложить органу УВД об остатке топлива и условиях полета;
- 4) занять наивыгоднейшую высоту для обнаружения воздушного судна радиотехническими средствами и экономичного расхода топлива;
- 5) применить наиболее эффективный в данных условиях способ восстановления ориентировки, согласуя свои действия с органом УВД.

В случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива, и до наступления темноты произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

238. При потере ориентировки вблизи государственной границы СССР командир воздушного судна должен немедленно взять курс в глубь территории СССР. В приграничной полосе выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается.

239. Орган УВД, получив доклад от командира воздушного судна о потере ориентировки или установив факт потери ориентировки по другим данным, обязан:

- 1) дать команду командиру воздушного судна о включении сигнала бедствия;
- 2) используя радиотехнические средства, принять меры по опознанию и определению местонахождения воздушного судна;
- 3) доложить о случившемся вышестоящему органу УВД и центру ЕС УВД, в зоне (районе) которого произошла потеря ориентировки, а также сообщить об этом в органы Войск ПВО, указав позывной воздушного судна, предполагаемый район его местонахождения и высоту полета;
- 4) после обнаружения воздушного судна оказать помощь его экипажу в восстановлении ориентировки и выводе на маршрут полета или аэродром посадки.

Для вывода воздушного судна на аэродром посадки может использоваться самолет - лидер.

240. При отказе авиационной техники командир воздушного судна обязан принять все возможные меры для устранения неисправности авиационной техники и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении выполнения полетного задания.

241. Орган УВД, получив сообщение об отказе авиационной техники, обязан определить местонахождение воздушного судна и, контролируя его полет, оказывать экипажу возможную помощь в соответствии с обстановкой и характером отказа техники, а также немедленно известить о случившемся поисково - спасательную службу и орган УВД аэродрома посадки для приведения в готовность аварийно - спасательных средств.

242. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан включить сигнал «Бедствие» и, используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с органом УВД непосредственно или через другие воздушные суда. В таких случаях при необходимости может использоваться аварийная частота 121,5 МГц.

Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж или орган УВД не отвечает.

243. Если восстановить радиосвязь не удалось, командир воздушного судна, как правило, должен прекратить выполнение задания и произвести посадку на аэродроме вылета или запасном аэродроме.

244. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета или запасном аэродроме не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса воздушного

судна превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир воздушного судна должен действовать в соответствии с нормативными актами ведомств. Если аэродром вылета не является аэродромом посадки (назначения), командир воздушного судна может принять решение о продолжении полета до аэродрома назначения (первой посадки). В таких случаях воздушное судно должно выполнять полет в соответствии с утвержденным планом (заданием на полет) и произвести посадку по возможности с наименьшими отклонениями от времени, указанного в плане (задании) или сообщенного экипажем органу УВД до потери связи.

245. Возвращение на аэродром вылета экипаж воздушного судна должен выполнить по тому же маршруту, по которому он выполнял полет до потери радиосвязи, за исключением случаев, когда вход в район аэродрома (аэроузла) выполняется по коридорам, не совпадающим с коридорами выхода. В этом случае воздушное судно должно выполнять полет согласно требованиям соответствующих документов аэронавигационной информации.

246. Выход на запасный аэродром должен выполняться согласно требованиям соответствующих документов аэронавигационной информации, а при отсутствии таких данных в документах аэронавигационной информации - от траверза приводной радиостанции запасного аэродрома.

247. При потере радиосвязи непосредственно после взлета командир воздушного судна обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме вылета,

248. При потере радиосвязи на этапе набора высоты командир воздушного судна обязан занять указанную органом УВД высоту и затем:

1) если командир воздушного судна принял решение о прекращении полета, выполнить полет на аэродром вылета на ближайшем нижнем эшелоне. В случае, когда ближайший нижний эшелон ниже минимального безопасного эшелона, полет выполняется на ближайшем верхнем эшелоне;

2) если командир воздушного судна принял решение о продолжении полета, занять указанный в полетном листе (задании на полет) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте).

249. При потере радиосвязи после набора эшелона (высоты), указанного в полетном листе (задании на полет), полет на аэродром назначения или на расположенный по пути следования запасный аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром вылета или на запасный аэродром - на ближайшем нижнем эшелоне (высоте) или ближайшем верхнем эшелоне (высоте) в соответствии со ст. 248, п. 1.

250. При потере радиосвязи на этапе снижения командир воздушного судна обязан занять указанный органом УВД эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте).

251. Снижение для захода на посадку при подходе к основному или запасному аэродрому выполняется согласно требованиям соответствующих документов аэронавигационной информации, а при отсутствии таких данных выход на аэродром выполняется на эшелоне (высоте), указанном в ст. 248 - 250.

252. Заход на посадку на основном или запасном аэродроме при потере радиосвязи командир воздушного судна обязан производить в соответствии с данными, - указанными в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной осмотровости.

253. Если по метеорологическим условиям командир воздушного судна не смог произвести посадку, он обязан занять нижний эшелон (эшелон перехода) и принять решение (в зависимости от типа воздушного судна и запаса топлива) о следовании на запасный аэродром на нижнем эшелоне или на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах 4500 м (4200 м) или 7500 м (7200 м) в зависимости от направления полета.

254. Если радиосвязь потеряна при полете по ПВП под облаками, командир воздушного судна не должен входить в облака.

255. При выполнении маршрутных полетов вход воздушного судна, потерявшего связь,

в воздушную трассу СССР (МВЛ) допускается в случае крайней необходимости при выполнении полета по ПВП с соблюдением максимальной осмотрительности.

256. При полете без радиосвязи ночью местонахождение воздушного судна экипаж должен обозначать периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней.

257. В случаях потери радиосвязи при выполнении международного полета пересечение государственной границы СССР запрещается, за исключением случаев, когда отказ радиосвязи произошел в полете в период нахождения воздушного судна под непосредственным управлением органа УВД СССР или после получения от него разрешения на перелет государственной границы СССР.

258. Экипаж воздушного судна при потере радиосвязи во всех случаях обязан продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях, условиях полета и использовать для приема команд все имеющиеся на воздушном судне радиосредства.

259. Орган УВД, осуществлявший непосредственное управление полетом воздушного судна, потерявшего радиосвязь, обязан использовать все имеющиеся радиотехнические средства для наблюдения за воздушным судном и передачи указаний на борт воздушного судна, освободить заданный ему эшелон (высоту) и эшелон (высоту), указанный в полетном листе (задании на полет), а также ближайший нижний эшелон (а при полете на нижнем эшелоне - ближайший верхний эшелон) для обратного полета воздушного судна на аэродром вылета или запасный аэродром.

В случае, указанном в ст. 253, этот орган УВД по согласованию с РЦ ЕС УВД обязан освободить для полета воздушного судна, потерявшего связь, нижний эшелон района УВД и эшелоны 4200 м, 4500 м, 7200 м, 7500 м.

Орган УВД, осуществлявший непосредственное управление, обязан сообщить необходимую информацию о своих действиях РЦ ЕС УВД и органам УВД основного и запасных аэродромов, которые в свою очередь должны в течение расчетного времени полета (по запасу топлива) продолжать на всех каналах связи передачу информации об условиях полета и погоде на основном и запасных аэродромах.

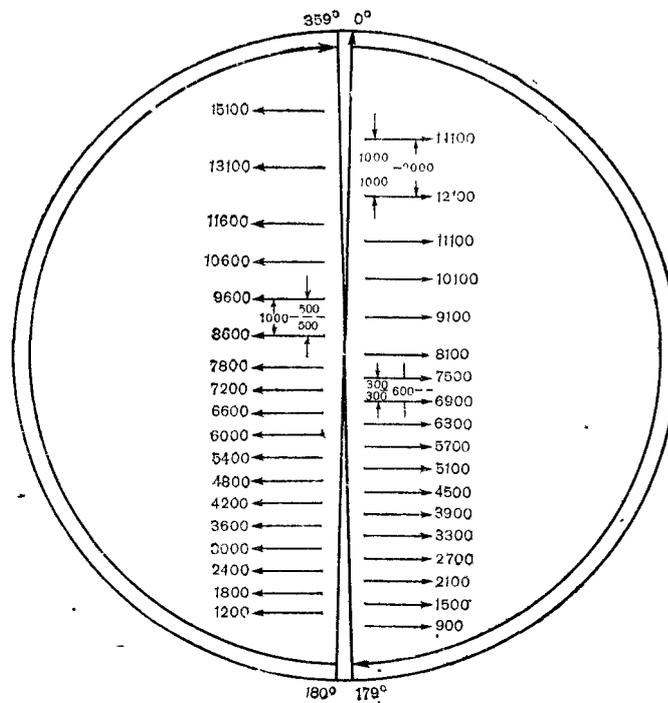
260. В случае отказа у органа УВД средств радиосвязи или радиолокационного контроля он обязан использовать для управления воздушным движением резервные и дублирующие средства или передать управление воздушными судами другому органу УВД.

261. При отказе средств РТО посадки на аэродроме и невозможности по метеорологическим условиям визуальной посадки орган УВД этого аэродрома обязан направить воздушное судно на запасный аэродром.

262. Порядок действий экипажей и органов УВД при возникновении особых случаев в полете, не указанных в ст. 224, определяется наставлениями по производству полетов и руководствами по летной эксплуатации (инструкциями экипажу) воздушных судов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 (к ст. 68)

СХЕМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СССР



ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА (структурная схема)

Раздел I. Общие положения. Класс, назначение, принадлежность. Авиационные части и подразделения, базирующиеся на аэродроме, их ведомственная принадлежность, от какой авиационной части или подразделения назначен старший авиационный начальник аэродрома.

Раздел II. Описание аэродрома. Расположение аэродрома относительно ближайшего крупного населенного пункта. Геодезические координаты КТА, абсолютная высота аэродрома. Номер часового пояса. Магнитное склонение. Форма, размеры, грунт и покров летного поля, пригодность его к эксплуатации при выпадении осадков.

Тип покрытия, размеры (длина, ширина, толщина), уклон, максимальная допустимая приведенная нагрузка на условную одноколесную опору, концевые и боковые полосы безопасности для каждой ВПП. Для ВПП длиной 1800 м и более истинный путевой угол ВПП с точностью до 1 мин, магнитные курсы взлета и посадки и соответствующие им номера порогов ВПП. Абсолютная высота порогов ВПП. Расположение и размеры запасной ВПП.

Расположение, размеры и номера РД, МС, технических площадок, стоянок аэродромно-технических средств. Для ВПП длиной 1800 м и более ИПУ магистральной РД с точностью до 1 мин, максимальные допустимые приведенные нагрузки на условную одноколесную опору для РД и МС.

Расположение вертолетных площадок, их размеры, максимальные допустимые приведенные нагрузки на условную одноколесную опору, пригодность для взлета и посадки в зависимости от типов вертолетов.

Разбивка старта и маркировка ВПП, РД, МС и полос воздушных подходов.

Минимумы аэродрома для взлета и посадки воздушных судов различных типов для каждого направления ВПП.

Раздел III. Район аэродрома. Граница, краткая характеристика рельефа местности, естественные и искусственные препятствия на подходах к аэродрому и в районе аэродрома, их маркировка и высоты относительно аэродрома и их расположение относительно КТА (азимут, удаление) на схеме кроки, а также их высоты относительно соответствующих

порогов ВПП на схемах снижения и захода на посадку.

Структура воздушного пространства с указанием границ и эшелонов (высот) полетов:

аэродромные зоны (пилотажные, полетов по приборам, ожидания, выброски грузов, вынужденного покидания воздушного судна, слива топлива и др.); специальные зоны (испытательных полетов, дозаправки топливом,

воздушных стрельб и др.); участки воздушных трасс СССР (МВЛ) и маршруты их спрямления, маршруты входа (выхода) в воздушные трассы СССР (МВЛ), постоянные маршруты полетов (на потолок, на разгон самолета, на предельно малых и малых высотах, на разведку погоды и др.); коридоры; зоны ограничения; районы полигонов, учебных центров, активного воздействия на гидрометеорологические процессы, взрывных работ и другие элементы структуры воздушного пространства района аэродрома.

Расположение в районе аэродрома посадочных площадок, площадок десантирования (приземления), пунктов запуска аэростатов, шаров - зондов, других беспилотных воздушных судов.

Расположение запасных аэродромов и посадочных площадок с указанием магнитных путевых углов и расстояний до них, размеров, магнитных - курсов посадки и типов воздушных судов, для которых они могут быть использованы.

Раздел IV. Выполнение полетов. Порядок выполнения полетов по схеме снижения и захода на посадку (по кругу, двумя разворотами на 180° , с рубежа, отворотом на расчетный угол и др.) для воздушных судов, имеющих скорость полета по кругу более 300 км/ч, а также 300 км/ч и менее.

Минимальная безопасная высота полета в районе аэродрома, эшелон перехода, высота полета по кругу, высота перехода.

Порядок входа (выхода) в район аэродрома, аэродромные зоны, на полигоны, площадки десантирования (приземления), постоянные маршруты и т. - д. с указанием ограничительных пеленгов, минимального безопасного эшелона для входа (выхода) в район аэродрома в различных метеорологических условиях для каждого направления ВПП и других необходимых данных.

Порядок сбора и роспуска групп воздушных судов. Порядок выполнения маневров для внеочередного захода на посадку, повторного захода на посадку или ухода на запасный аэродром.

Порядок полетов на малых и предельно малых высотах.

Порядок полетов на сверхзвуковой скорости, на потолок и на разгон самолета.

Раздел V". Управление полетами. Органы УВД, осуществляющие управление полетами;

районы УВД; порядок взаимодействия.

Порядок подачи заявок на полеты и извещений о начале и окончании полетов.

Действия должностных лиц органов УВД при приеме и передаче управления воздушными судами.

Порядок руководства полетами в простых и сложных метеорологических условиях (по правилам визуальных и приборных полетов).

Минимально допустимые интервалы взлета и посадки между воздушными судами.

Порядок управления воздушными судами, следующими через район аэродрома транзитом.

Порядок радиотехнического и визуального контроля за воздушными судами.

Порядок согласования вопросов приема (выпуска) и обеспечения воздушных судов, прибывающих с других аэродромов.

Порядок управления воздушным движением на аэродромах совместного базирования, совместного использования и на аэродромах, постоянно выделяемых в качестве запасных для воздушных судов других ведомств.

Порядок направления воздушных судов на запасные аэродромы.

Порядок обнаружения воздушных судов, вышедших из-под радиолокационного

контроля.

Порядок использования аэродромной аварийной тормозной установки.

Раздел VI. Действия экипажей и органов УВД при полетах в опасных метеорологических условиях и при возникновении особых случаев в полете, а также при получении сигналов «Ковер», «Стрела», «Режим».

Раздел VII. Обеспечение полетов. Обеспечение аэронавигационной информацией.

Метеорологическое и орнитологическое обеспечение. Краткая климатическая и орнитологическая характеристика района аэродрома по временам года. Организация воздушной и радиолокационной разведки погоды. Порядок информации экипажей воздушных судов о фактической погоде. Организация оперативного взаимодействия между метеорологическими подразделениями по метеорологическому и орнитологическому обеспечению полетов.

Обеспечение средствами связи и РТО полетов. Расположение средств связи и РТО полетов на аэродроме (средства УВД, навигации, посадки, связи, светотехнические), данные их работы. Зоны видимости РЛС и зона действия РСБН. Средства объективного контроля. Порядок использования средств связи и РТО полетов. Организация радиосвязи органов УВД аэродрома с воздушными судами. Резервные средства связи и РТО полетов. Порядок использования резервных и дублирующих средств.

Инженерно - авиационное обеспечение, организация и порядок подготовки авиационной техники.

Аэродромно-техническое обеспечение. Порядок осмотра ВПП днем и ночью, а также в условиях ограниченной видимости. Ограждение аэродрома и порядок его оцепления во время полетов. Порядок движения по аэродрому людей, воздушных судов, аэродромно-технических и транспортных средств. Порядок очистки ВПП, РД, МС. Порядок проведения аварийно - спасательных работ на аэродроме. Медицинское обеспечение. Поисково-спасательное обеспечение. Район ответственности за поисково-спасательное обеспечение. Руководитель поисково-спасательных работ в районе ответственности. Силы и средства, выделяемые на дежурство на данном аэродроме, место их базирования и степень готовности. Действия должностных лиц авиационных частей (подразделений), базирующихся на аэродроме при получении сигнала бедствия или другой информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие. Порядок вызова дежурных поисковых сил и средств при отсутствии их на аэродроме.

Раздел VIII. Приложения.

1. Карта структуры воздушного пространства района аэродрома масштаба 1:500000 (1:200000), на которую наносятся:

- граница района аэродрома;

- схемы снижения и захода на посадку, аэродромные зоны и другие элементы структуры воздушного пространства района аэродрома, указанные в разделе III данного приложения;

- посадочные площадки и аэродромы, пригодные для использования при вынужденных посадках, площадки десантирования (приземления), пункты запуска аэростатов, шаров - зондов, других беспилотных воздушных судов;

- препятствия высотой 50 м и более относительно уровня аэродрома.

2. Схемы набора высоты и ухода воздушных судов на маршруты и в зоны для всех направлений взлета.

3. Схемы снижения и захода на посадку для каждого направления ВПП.

4. Схема захода на внеочередную посадку.

5. Схема постоянных маршрутов полетов для воздушной разведки погоды.

6. Схема районов управления воздушным движением, установленных для органов УВД аэродрома, с рубежами передачи управления.

7. Схема связи между органами УВД и обеспечивающими службами.

8. Схема расположения средств связи и РТО полетов на аэродроме.

9. Схема зон видимости радиолокационных средств в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

10. Схема - кроки с привязкой аэродрома (в масштабе от 1: 25 000 до 1: 5000 в зависимости от размеров ВПП).

11. Схема расположения мест стоянок и движения воздушных судов по аэродрому.

12. Схема движения людей и автотракторной техники по аэродрому.

13. Схема расположения характерных ориентиров для определения горизонтальной видимости при визуальном наблюдении.

14. Схема орнитологической обстановки в районе аэродрома.

15. Схема зон нормированных параметров авиационных шумов и электромагнитных полей аэродрома (зон ограничения жилищно-гражданского, культурно - бытового и промышленного строительства).

16. Схемы для выполнения полетов в районе аэродрома, подлежащие опубликованию в документах аэронавигационной информации.

В инструкцию могут быть включены другие разделы и схемы, необходимость в которых вызывается особенностями базирования авиации и организации УВД на данном аэродроме,

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 (к ст. 1087

ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ АЭРОУЗЛА

(структурная схема)

Раздел 1. Общие положения. В разделе указывается, какие аэродромы входят в аэроузел, их класс, назначение и ведомственная принадлежность, а также какие авиационные части и подразделения на них базируются, старший авиационный начальник какого аэродрома является старшим авиационным начальником аэроузла.

Раздел II. Район аэроузла. Границы районов аэроузла и аэродромов, - входящих в аэроузел. Аэродромные и специальные зоны, постоянные маршруты полетов (на потолок, на разгон самолета, на предельно малых и малых высотах, на разведку погоды и другие), районы авиационных полигонов и другие элементы структуры воздушного пространства района аэроузла, использование которых требует взаимной координации и согласования.

Раздел III. Организация и выполнение полетов. Распределение и порядок использования зон, полигонов, площадок десантирования (приземления), постоянных маршрутов и т. п. частями (подразделениями), базирующимися на аэродромах аэроузла.

Порядок полетов (вход и выход) с аэродромов аэроузла в общие зоны, на полигоны, площадки десантирования (приземления) и по маршрутам в простых и сложных метеорологических условиях.

Нижний эшелон района аэроузла (эшелон перехода), единая высота перехода для аэродромов аэроузла, где это необходимо.

Участки и порядок пересечения воздушных трасс СССР и МВЛ.

Порядок восстановления ориентировки в районе аэроузла с учетом его характерных особенностей.

Раздел IV. Управление полетами. Органы УВД аэродромов аэроузла, главный орган УВД аэроузла и его функции.

Порядок подачи заявок на полеты. Порядок управления воздушным движением в простых и сложных метеорологических условиях днем и ночью. Распределение районов УВД, рубежи приема и передачи управления воздушным движением. Взаимодействие между органами УВД аэроузла в ходе планирования, координирования и непосредственного управления полетами (воздушным движением).

Контроль за соблюдением установленного порядка использования воздушного пространства и режима полетов. Порядок взаимодействия с органами Войск ПВО.

Порядок взаимодействия с органами УВД соседних аэроузлов (аэродромов) для обеспечения контроля за полетами воздушных судов.

Порядок управления полетами воздушных судов, следующих через район аэроузла транзитом.

Порядок действий органов УВД и экипажей при получении сигналов «Режим», «Стрела», «Ковер».

Раздел V. Метеорологическое и орнитологическое обеспечение полетов. Порядок метеорологического и орнитологического обеспечения полетов в аэроузле.

Порядок взаимодействия метеорологических подразделений на территории аэроузла.

Раздел VI. Средства связи и РТО полетов. Организация связи между органами УВД аэродромов аэроузла.

Порядок использования средств связи и РТО полетов в аэроузле. Зоны видимости РЛС аэроузла, рабочие зоны РСБН и данные их работы.

Резервные средства связи и РТО полетов в аэроузле, порядок их заказа, выделения и использования.

Раздел VII. Приложения. 1. Карта структуры воздушного пространства района аэроузла масштаба 1: 200 000 (1: 500 000), на которую наносятся: граница района аэроузла;

аэродромы, границы их районов с пилотажными зонами, входные и выходные коридоры (маршруты); полигоны; площадки десантирования (приземления); специальные зоны; воздушные трассы СССР, МВЛ, маршруты спрямления воздушных трасс СССР и МВЛ и другие элементы структуры воздушного пространства района аэроузла.

2. Схема подачи заявок на полеты, извещения органов УВД и Войск ПВО о фактических вылетах воздушных судов.

3. Схема организации связи.

4. Схемы зон видимости радиолокационных средств и рабочих зон радиотехнических средств органов УВД в районе аэроузла на различных высотах полета воздушного судна.

5. Схема маневров воздушных судов при полетах (вход и выход) с аэродромов аэроузла в общие зоны, на полигоны, площадки десантирования и постоянные маршруты.

6. Схема распределения районов управления воздушным движением между органами УВД аэродромов с рубежами передачи управления.

7. Перечень минимумов - аэродромов аэроузла для взлета и посадки по типам воздушных судов днем и ночью.

В инструкцию могут быть включены и другие материалы, необходимость в которых вызывается особенностями организации и управления воздушным движением в данном аэроузле.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 (к ст. 162)

ИНСТРУКЦИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ЗОНЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВВС ВОЕННОГО ОКРУГА

(структурная схема)

Раздел I. Общие положения. Границы зоны ответственности ВВС военного округа, зон и районов УВД центров ЕС УВД, устанавливаемые по населенным пунктам и географическим координатам.

Должностное лицо, осуществляющее организацию использования воздушного пространства зоны ответственности ВВС военного округа.

Раздел II. Организация и порядок использования воздушного пространства. Общий порядок организации и выполнения полетов воздушных судов всех ведомств в районах аэродромов (аэроузлов), по воздушным трассам СССР, МВЛ и маршрутам вне их.

Порядок организации и выполнения полетов в приграничной полосе и на режимные

аэродромы.

Особенности обеспечения полетов на малых, предельно малых высотах и на максимальную дальность; полетов при выполнении опытно - конструкторских, экспериментальных и научно - исследовательских работ; полетов с палубы военных кораблей и невоенных судов; полетов для облета радиотехнических средств;

полетов ниже нижнего эшелона; полетов, требующих специальной организации использования воздушного пространства; литерных полетов; полетов по боевой тревоге и при проверке боеготовности авиационных частей и дежурных средств Войск ПВО; полетов на учениях; полетов воздушных судов для оказания помощи при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, аварийных ситуациях и в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей; полетов воздушных судов при поиске и эвакуации экипажей космических кораблей, воздушных и морских судов, терпящих или потерпевших бедствие.

Порядок обеспечения полетов аэростатов, шаров - зондов и других беспилотных воздушных судов.

Обеспечение использования воздушного пространства при проведении стрельб, пуске ракет, взрывных работах и др. Организация и обеспечение деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов и других материальных объектов (световые, радио - и другие электромагнитные излучения и т. п.).

Раздел III. Планирование, координирование использования воздушного пространства и непосредственное управление полетами воздушных судов. Органы УВД, осуществляющие планирование, координирование использования воздушного пространства и непосредственное управление полетами воздушных судов.

Органы УВД ведомств, выделенные в качестве ВПУ для центров ЕС УВД.

Взаимодействие между органами УВД зоны и с органами УВД смежных зон, а также с органами Войск ПВО.

Порядок распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте при обеспечении плана использования воздушного пространства. Разработка запретов и ограничений в соответствии с временными режимами использования воздушного пространства, а также разработка и введение местных режимов и кратковременных ограничений использования воздушного пространства.

Порядок согласования и обеспечения полетов с пересечением районов аэродромов (аэроузлов), воздушных трасс СССР (МВЛ) и входа (выхода) в воздушные трассы СССР (МВЛ).

Организация непосредственного управления полетами воздушных судов в районах аэродромов (аэроузлов), на воздушных трассах СССР (МВЛ) и маршрутах вне их, в районах полигонов, зонах и районах различного назначения; полетами воздушных судов ниже нижнего эшелона, в том числе воздушных судов, выполняющих полеты в интересах народного хозяйства.

Порядок передачи непосредственного управления полетами воздушных судов между органами УВД зоны ответственности ВВС военного округа, а также органами УВД зон ответственности ВВС смежных военных округов.

Организация УВД с использованием воздушных судов - ретрансляторов.

Действия органов УВД при возникновении особых случаев в полете.

Организация контроля за соблюдением порядка использования воздушного пространства и режима полетов. Действия органов УВД и Войск ПВО при нарушении порядка использования воздушного пространства и режима полетов.

Раздел IV. Порядок действий по сигналам «Режим», «Стрела» и «Ковер». Действия органов УВД, ПВО и экипажей воздушных судов при получении сигналов «Режим», «Стрела» и «Ковер».

Раздел V. Обеспечение полетов. Порядок предварительного согласования вопросов обеспечения и обслуживания воздушных судов на основных и промежуточных аэродромах посадки.

Порядок обеспечения полетов запасными аэродромами. Перечень постоянно действующих запасных аэродромов.

Обеспечение полетов средствами связи и РТО.

Метеорологическое и орнитологическое обеспечение полетов.

Органы, ответственные за организацию и непосредственное руководство поисково-спасательным обеспечением полетов в установленных для них районах ответственности за поисково - спасательное обеспечение. Организация дежурства поисково-спасательных сил и средств и порядок их взаимодействия. Порядок докладов и оповещения органов УВД, Войск ПВО и органов поисково-спасательной службы о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие. Порядок действий при получении сигнала бедствия.

Раздел VI. Приложения.

1. Карта структуры воздушного пространства зоны ответственности ВВС военного округа, на которую наносятся:

- граница зоны ответственности ВВС военного округа;
- границы зон и районов УВД центров ЕС УВД и ведомственных органов УВД;
- приграничная полоса и коридоры перелета государственной границы СССР;
- аэродромы с указанием направлений ВПП и схем снижения и захода на посадку, границы районов аэродромов (аэроузлов), пилотажных зон с указанием эшелонов (высот) полетов;
- пункты (районы) подъема и запуска беспилотных воздушных судов (самолетов, аэростатов, шаров - зондов и т. п.);
- площадки десантирования (приземления) с указанием границ их районов, направлений захода на десантирование и максимальных высот десантирования;
- воздушные трассы СССР, МВЛ и маршруты их спрямления с указанием установленных эшелонов (высот) полета; постоянные маршруты входа (выхода) в воздушные трассы СССР, МВЛ;
- зоны ограничения с указанием высот;
- авиационные полигоны с указанием границ их районов, направлений заходов и максимальных эшелонов (высот) работы в районе полигонов;
- артиллерийские, танковые, зенитные полигоны и учебные центры с указанием границ их районов, директрис стрельб и минимальных безопасных эшелонов (высот) полета воздушных судов над ними;
- специальные зоны различного назначения (воздушных стрельб, дозаправки в воздухе, испытательных полетов и т. п.) с указанием их границ и эшелонов (высот) полетов;
- районы активного воздействия на гидрометеорологические процессы, взрывных работ и т. п. с указанием минимальных безопасных эшелонов (высот) полетов воздушных судов над ними.

2. Перечень аэроузлов и аэродромов с указанием их ведомственной принадлежности, границ их районов, старших авиационных начальников, ведомственной принадлежности частей (подразделений), базирующихся на аэродромах.

3. Перечень аэродромов (посадочных площадок) и постоянных маршрутов в приграничной полосе.

4. Перечень пунктов (районов) подъема и запуска беспилотных воздушных судов (самолетов, аэростатов, шаров - зондов и т. п.).

5. Перечень площадок десантирования (приземления) с указанием границ их районов, ведомственной принадлежности, направлений захода на десантирование и максимальных высот десантирования.

6. Перечень воздушных коридоров перелета государственной границы СССР с описанием их границ.

7. Перечень специальных зон (испытательных полетов, воздушных стрельб, дозаправки в воздухе и т. п.).

8. Перечень постоянных маршрутов авиации Вооруженных Сил.

9. Перечень МВЛ с указанием высот (эшелонов), издаваемый отдельно.

10. Перечень постоянных маршрутов входа (выхода) в воздушные трассы СССР и МВЛ.

11. Перечень зон ограничения с указанием их границ и высоты ограничения деятельности, связанной с использованием воздушного пространства.

12. Перечень авиационных полигонов с указанием границ их районов, ведомственной принадлежности, направлений заходов и максимальных высот работы в районах полигонов.

13. Перечень артиллерийских, танковых, зенитных и других полигонов (учебных центров) с указанием границ их районов, ведомственной принадлежности, директрис стрельб и минимальных безопасных высот полета воздушных судов над ними.

14. Перечень районов активного воздействия на гидрометеорологические процессы, взрывных работ и т. п. с указанием их границ, ведомств, ответственных за осуществление указанной деятельности, и минимальных безопасных высот полета воздушных судов над указанными районами.

15. Перечень районов ответственности за поисково-спасательное обеспечение полетов с указанием должностных лиц, ответственных за поисково-спасательное обеспечение полетов, дислокации поисково-спасательных сил и средств и степени их готовности, дислокации наземных поисково-спасательных команд (НПСК) и аварийных спасательных команд (АСК).

16. Схема взаимодействия органов УВД и Войск ПВО при управлении воздушным движением (подача заявок, получение разрешения на использование воздушного пространства, извещение о фактическом времени вылета (посадки) воздушных судов, начале (окончании) стрельб, пусков ракет, взрывных работ и т. п.).

17. Схема введения (снятия) временных и местных режимов использования воздушного пространства.

18. Схема проводной связи.

19. Карта искусственных препятствий высотой 50 м и более с указанием высот препятствий относительно уровня местности и превышения отметки местности относительно уровня моря, а также их географических координат.

Инструкция может содержать дополнительные разделы и приложения, обусловленные особенностями использования воздушного пространства зоны ответственности ВВС военного округа.

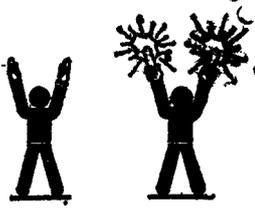
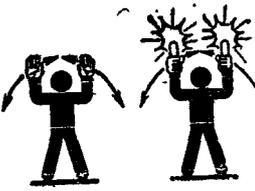
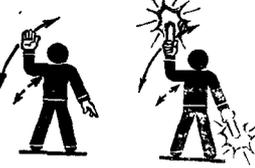
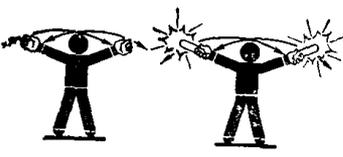
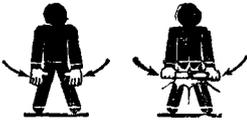
Примечание. Для нанесения структуры воздушного пространства зоны ответственности ВВС военного округа используются карты масштаба 1: 500 000 (на одной или нескольких склейках, не превышающих размер 1800x2200 мм), а для больших территорий - дополнительно карты масштаба 1:2 000 000 или 1:2 500 000. Для нанесения МВЛ второй категории используются карты 1: 1 000 000.

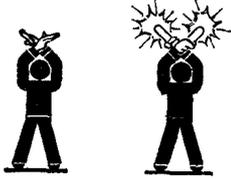
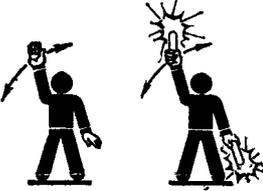
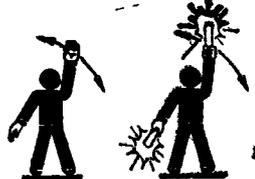
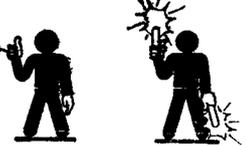
ПРИЛОЖЕНИЕ 8 (к ст. 124)

СИГНАЛЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗЕМЛЕ

А. Сигналы, подаваемые сигнальщиком командиру воздушного судна

	<p>1. Рулите согласно подаваемым сигналам. Покачивание вправо и влево поднятой вверх правой рукой. Левая рука опущена вниз.</p>
---	---

	<p>2. Рулите прямо на меня. Руки ПОДНЯТЫ над головой ладонями внутрь.</p>
	<p>3. Рулите к следующему сигнальщику. Одна рука опущена, другая движется поперек туловища, указывая направление, где находится следующий сигнальщик.</p>
	<p>4. Рулите вперед. Руки подняты и слегка разведены в стороны, ладони обращены назад. В этом положении руками выполняются повторяющиеся движения вверх и назад с сохранением положения локтей на уровне плеч</p>
	<p>5. Развороты. Разворачивайтесь влево: правая рука опущена вниз, а левая совершает качание вверх и назад. Скорость качания руки указывает темп разворота.</p>
	<p>Разворачивайтесь вправо: левая рука опущена вниз, а правая рука совершает качание вверх и назад. Скорость движения руки оказывает темп разворота.</p>
	<p>6. Стоп. Вытянутые вверх над головой руки совершают повторные движения, скрещиваясь и вновь расходясь (скорость движения рук указывает на срочность остановки: быстрое движение рук означает, что остановка должна быть немедленной).</p>
	<p>7. Торможение: Включить тормоза, согнуть перед грудью руку в локте с вытянутыми пальцами и сжать кисть руки в кулак.</p>
	<p>Отпустить тормоза: согнуть руку в локте перед грудью со сжатой в кулак кистью, разжать кулак и развести пальцы.</p>
	<p>8. Колодки. Подставлены колодки под колеса: руки опущены вниз ладонями внутрь, выполняется несколько движений обеими руками вверх в стороны и вниз.</p>
	<p>Убраны колодки из - под колес: руки опущены вниз ладонями наружу, выполняется несколько движений обеими руками в стороны.</p>

	<p>9. Запустить двигатели. Производятся дуговые движения правой руки на уровне головы, левая рука поднята над головой с разогнутыми пальцами, число которых соответствует номеру запускаемого двигателя.</p>
	<p>10. Выключить двигатели. Скрещивание рук, подняты над головой.</p>
	<p>11. Выруливать разрешаю (буксировать разрешаю). Прикладывание правой руки к головному убору с последующим вытягиванием левой в сторону руления (буксировки).</p>
	<p>12. Уменьшить скорость. Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, выполняется несколько движений вверх - вниз.</p>
	<p>13. Уменьшить обороты двигателя (двигателей). Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, правая или левая рука совершает движение вверх - вниз. Движение левой руки указывает, что нужно снизить обороты правого двигателя, движение правой - левого двигателя.</p>
	<p>14. Двигаться назад. Руки опущены вниз ладонями вперед, повторные движения вверх до уровня плеч и обратно вниз.</p>
	<p>15. Развороты при движении назад. Разворачивайтесь хвостом вправо: левая рука направлена под углом вниз, а правая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.</p>
	<p>Разворачивайтесь хвостом влево: правая рука направлена под углом вниз, а левая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.</p>
	<p>16. Путь свободен. Правая рука согнута в локте и направлена вверх. Кисть сжата в кулак, большой палец вытянут вверх.</p>

Дополнительные сигналы командиру вертолета в режиме висения

	<p>17. Парение (зависание). Руки на уровне плеч вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз.</p>
	<p>18. Подняться выше. Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вверх, совершают повторные движения вверх - вниз. Возрастание скорости подъема указывается увеличением скорости движения рук вверх.</p>
	<p>19. Опуститься ниже. Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вниз, совершают повторные движения сверху вниз. Увеличение скорости снижения указывается увеличением скорости движения рук вниз.</p>
	<p>20. Двигаться горизонтально. Соответствующая рука вытянута горизонтально в направлении движения. Другая рука совершает повторные движения перед корпусом тела на уровне груди в сторону вытянутой горизонтально руки.</p>
	<p>21. Приземлиться. Руки опущены вниз и скрещены. Б. Сигналы, подаваемые командиром воздушного судна сигнальщику</p>

1. Тормоза.

Тормоза включены: руку с вытянутыми пальцами поднять до уровня лица и сжать кисть руки в кулак. Момент сжатия кисти руки указывает на момент включения тормозов.

Тормоза отпущены: руку со сжатой в кулак кистью поднять до уровня лица и разжать пальцы. Момент разжатия кисти руки указывает на момент снятия с тормозов.

2. Колодки.

Поставить колодки: руки, поднятые вверх ладонями наружу, скрестить перед лицом.

Убрать колодки: руки, скрещенные перед лицом ладонями наружу, развести в стороны.

3. Готовность к запуску двигателей. Вытянуть такое число пальцев на руке, которое соответствует номеру запускаемого двигателя.

В. Сигналы, подаваемые с автомобиля сопровождения

1. **Зеленый** свет - рулите на меня (или рулите за мной).

2. **Красный** свет - прекратите руление.

Примечание. Сигнал подается сигнальщиком руками в перчатках яркого цвета или с помощью жезлов, флажков или электрических фонариков.

При подаче сигналов сигнальщик должен стоять на месте, с которого он хорошо виден командиру воздушного судна.

Двигатели имеют нумерацию справа налево при положении сигнальщика лицом к воздушному судну, т. е. для сигнальщика двигатель номер один - правый крайний.