

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

ПРИКАЗ
от 29 мая 1978 г. N 100

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ И ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ "НАСТАВЛЕНИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР" (НПП ГА-78)

(Извлечения)

На основании Воздушного кодекса Союза ССР, "Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств" (ОПП-77) и в связи с поступлением на эксплуатацию новой авиационной и наземной техники, с учетом накопленного опыта организации летной работы и совершенствования управления воздушным движением разработано новое "Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР" (НПП ГА-78).

В НПП ГА-78 реализованы требования партии и правительства по совершенствованию организации летной работы, повышению безопасности и регулярности полетов в гражданской авиации.

Приказываю:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 ноября 1978 г. "Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР" (НПП ГА-78).

2. Изменения и дополнения к НПП ГА-78 вносить Приказом Министра гражданской авиации по представлению начальника Инспекции МГА, согласованному с Госавианадзором СССР и Госавиарегистром СССР, и издавать их отдельными листами-вкладышами.

4. Начальникам управлений, республиканских производственных объединений, предприятий, учреждений, организаций и директорам заводов гражданской авиации:

4.1. Обеспечить выдачу личному составу необходимого количества экземпляров НПП ГА-78 под расписку, организовать строгий учет и хранение их в предприятиях, учреждениях, организациях и на заводах гражданской авиации.

При переводе или увольнении работника выданный ему экземпляр Наставления подлежит обязательному возврату;

4.2. Изучить Наставление по производству полетов в гражданской авиации со всем командным, летным и диспетчерским составом, после чего специальными комиссиями принять зачеты и оформить "контрольные листы-обязательства", которые подшить в личные дела;

4.3. Вести лист поправок установленного образца, в который заносить изменения и дополнения к НПП ГА-78, обеспечить жесткий контроль за своевременным внесением изменений и дополнений во все экземпляры НПП ГА-78.

5. Вести контрольные экземпляры НПП ГА-78 в управлениях, республиканских производственных объединениях, предприятиях, летных подразделениях, учреждениях, организациях, а также в аппарате МГА - УЛС, УДС и Инспекции МГА.

7. Контроль за выполнением требований НПП ГА-78 возложить на Инспекцию МГА, инспекции по безопасности полетов управлений, республиканских производственных объединений, а также на командно-руководящий состав предприятий, учреждений и организаций ГА.

9. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-71), введенное в действие Приказом МГА от 28 мая 1971 г. N 300, все дополнения и изменения к нему считать утратившими силу с 1 ноября 1978 г.

Главный маршал авиации
Б.БУГАЕВ

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР (НПП ГА-78)

Глава 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аэродром (Гидроаэродром) - специально подготовленный земельный (водный с прилегающей прибрежной территорией) участок, имеющий комплекс сооружений и оборудования, обеспечивающий взлеты, посадки, руление воздушных судов, а также их обслуживание и хранение.

Аэродром временный - аэродром, подготовленный для полетов на ограниченный срок и не имеющий свидетельства о регистрации, но подлежащий учету.

Аэродром горный - аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями более 500 м в радиусе до 25 км от КТА, а также аэродром, расположенный на высоте 1000 м и более над уровнем моря.

Аэродром ПАНХ - аэродром, предназначенный для выполнения работ по применению авиации в народном хозяйстве (может быть постоянным и временным).

Аэродромный круг полетов - маршрут, установленный в районе аэродрома для воздушных судов, выполняющих маневр захода на посадку, ожидания посадки или выхода за пределы аэродрома.

Аэронавигационная информация - сведения, касающиеся характеристики и фактического состояния аэродромов, схем снижения и захода на посадку, воздушных трасс СССР, МВЛ, их оборудования средствами самолетовождения, радиосвязи, радиотехнических средств обеспечения взлета и посадки воздушных судов, а также других данных, необходимых для обеспечения безопасности полетов.

Аэронавигационный запас топлива - резерв топлива сверх расчетного количества, необходимый для полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения на случай изменения плана полета, вызванного усилением встречного ветра, отклонением от утвержденного маршрута, направлением на запасный аэродром и другими обстоятельствами.

Аэропорт - предприятие, осуществляющее регулярные прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, организацию и обслуживание полетов воздушных судов и имеющее для этих целей аэродром, вокзал, другие наземные сооружения, а также необходимое оборудование.

Аэропорт международный - аэропорт, выделенный для приема, выпуска и обслуживания воздушных судов, выполняющих международные полеты, и имеющий пункты пограничного, таможенного и карантинного контроля.

Безопасность полетов - свойство авиационной транспортной системы, заключающееся в ее способности осуществлять воздушные перевозки без угрозы для жизни и здоровья людей.

Боковые полосы безопасности (БПБ) - специально подготовленные участки летной полосы, примыкающие к боковым границам ВПП и предназначенные для повышения безопасности при возможных выкатываниях воздушных судов при взлете и посадке.

Болтанка - беспорядочные колебания воздушного судна, возникающие при полете в турбулентной атмосфере. Болтанка считается умеренной, когда прирост перегрузки достигает от +/- 0,5 до +/- 1,0 единицы и сильной (штормовой) - более +/- 1,0 единицы. При заходе на посадку после создания посадочной конфигурации самолета болтанка считается умеренной, когда прирост перегрузки достигает от +/- 0,3 до +/- 0,4 единицы, сильной - более +/- 0,4 единицы.

Взлетная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое самолетом от момента

страгивания с линии старта до момента набора высоты 10 м (над уровнем ВПП относительно точки отрыва самолета) с одновременным достижением скорости не менее безопасной скорости взлета.

Видимость - максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты днем и световые ориентиры ночью.

Видимость на ВПП - дальность видимости, в пределах которой пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку покрытия ВПП или огни, которые обозначают контуры ВПП и ее осевую линию. При отсутствии ОВИ (ОМИ) дальность видимости на ВПП отождествляется с видимостью.

Воздушная обстановка - одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов в определенном районе воздушного пространства (на воздушной трассе, МВЛ, маршруте вне их, в районе аэродрома, аэроузла и т.п.).

Воздушная трасса - коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине, предназначенный для выполнения полетов воздушными судами всех ведомств, обеспеченный трассовыми аэродромами и оборудованный средствами радионавигации, контроля и управления воздушным движением.

Время полета вертолета - время от начала разбега вертолета при взлете (отрыва от земли при вертикальном взлете) до конца пробега при посадке (до сброса "шаг - газа" при вертикальной посадке).

Время полета самолета - время от начала движения самолета при взлете до окончания движения на пробеге после посадки.

Вынужденная посадка - посадка на аэродроме или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану полета.

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

Высота нижней границы облаков - расстояние по вертикали между поверхностью суши (воды) и нижней границей самого низкого слоя облаков. В случаях, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, следует руководствоваться вертикальной видимостью.

Высота перехода - высота, устанавливаемая в районе аэродрома, на которой и ниже которой высота полета воздушного судна контролируется по барометрическому высотомеру, установленному на атмосферное давление аэродрома.

Высота полета - расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна. В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном), относительную (от уровня выбранной начальной точки: ВПП аэродрома, наивысшей точки рельефа и т.п.) и абсолютную (от уровня моря).

Высота принятия решения (ВПР) - установленная относительная высота, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случаях, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна 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 безопасность посадки. ВПР отсчитывается от уровня порога ВПП.

Давление на аэродроме - атмосферное давление в мм рт. ст. или в мбар на уровне порога ВПП.

Диспетчер службы движения - должностное лицо, осуществляющее обеспечение полетов и непосредственное управление движением воздушных судов на земле и в воздухе.

Диспетчерская информация - информация, передаваемая диспетчером службы движения

экипажу о метеорологических условиях, воздушной обстановке, работе радиотехнических средств, состоянии аэродромов и другие сведения, необходимые для полета.

Диспетчерское разрешение - разрешение, выдаваемое диспетчером службы движения командиру воздушного судна, связанное с выполнением полета и обоснованное наличием соответствующих условий и установленными правилами полетов в гражданской авиации.

Диспетчерская рекомендация - необязательная для выполнения рекомендация диспетчера службы движения экипажу воздушного судна дается для своевременного принятия необходимых мер по безопасному продолжению полета.

Диспетчерское указание - обязательное для исполнения указание диспетчера службы движения экипажу воздушного судна, связанное с выполнением полетного задания.

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

Заявка на полет - документ единого образца, подаваемый в установленное время в соответствующий орган УВД и содержащий необходимые данные для обеспечения полетов.

Зона взлета и посадки - воздушное пространство от уровня аэродрома до высоты второго эшелона включительно в границах, обеспечивающих маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку.

Зона ожидания - зона, устанавливаемая, как правило, над радионавигационной точкой в районе аэродрома (аэроузла) или коридора для ожидания воздушными судами своей очереди подхода к аэродрому или захода на посадку.

Зона (Район) УВД - зона (район), устанавливаемая в воздушном пространстве, в границах которой орган УВД осуществляет свои функции.

Контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство в установленных границах, в пределах которого органами УВД осуществляются контроль и управление движением воздушных судов.

Контрольная точка аэродрома (КТА) - условная точка, определяющая географическое местоположение аэродрома.

Контрольный пункт (ориентир) - определенный географический ориентир, относительно которого должно быть сообщено местонахождение воздушного судна.

Концевые полосы безопасности (КПБ) - специально подготовленные участки летной полосы, примыкающие к концам ВПП и предназначенные для повышения безопасности при возможных выкатываниях воздушных судов при взлете и посадке.

Летное поле - часть аэродрома, на которой расположена одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, перроны, места стоянки и площадки специального назначения.

Летная полоса - участок летного поля, предназначенный для взлета и посадки воздушных судов и включающий взлетно-посадочную полосу, концевые и боковые полосы безопасности.

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

Местность горная - местность, пересеченная с относительными превышениями рельефа 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с превышением над уровнем моря 2000 м и более.

Местность равнинная - местность с относительными превышениями рельефа до 200 м в

радиусе 25 км.

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

Минимум аэродрома - минимально допустимые значения высоты принятия решения или высоты нижней границы облаков и видимости на ВПП (видимости), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет и посадку воздушного судна данного типа.

Минимум воздушного судна - минимально допустимые значения высоты принятия решения и видимости на ВПП (видимости), позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна - минимально допустимые значения высоты принятия решения (нижней границы облаков) и видимости на ВПП (видимости), при которых командиру разрешается выполнять взлет, посадку или полет по ПВП на воздушном судне данного типа.

Для командиров вертолетов всех классов и командиров самолетов 4-го класса могут устанавливаться минимумы по скорости ветра.

Опасное сближение - не предусмотренное заданием схождение воздушных судов в вертикальной и горизонтальной плоскости на интервалы и дистанции менее установленных настоящим Наставлением, в результате которого возникает опасность их столкновения.

Орган управления воздушным движением (УВД) - общий термин, означающий в соответствующих случаях центры Единой системы управления воздушным движением в стране (ЕС УВД), а также ведомственные командные и диспетчерские пункты, выполняющие функции планирования, координирования и непосредственного управления воздушным движением и контроля за соблюдением режима полетов в установленных для них зонах и районах УВД.

Переходный слой - воздушное пространство между высотой перехода и эшелонном переходе. В переходном слое полеты воздушных судов в режиме горизонтального полета запрещаются.

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 полностью или частично по пилотажным и навигационным приборам.

Полоса воздушных подходов - воздушное пространство над участком земной (водной) поверхности в установленных границах, примыкающих к концам летного поля и расположенных в направлении продолжения его оси, в котором воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку.

Порог ВПП - начало участка ВПП, который может использоваться для посадки воздушных судов.

Посадочная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое самолетом при посадке с момента пролета высоты 15 м (над уровнем ВПП относительно точки приземления самолета) до момента его полной остановки после пробега по ВПП.

Посадочная площадка - земельный (водный) участок, пригодный для разовых или эпизодических взлетов и посадок воздушных судов.

Посадочная система наземная - комплекс наземных радиосветотехнических средств, которыми оборудован аэродром для обеспечения взлета, захода на посадку и посадки воздушных судов в определенных метеорологических условиях.

Потеря ориентировки - обстановка, при которой экипаж не может установить свое местонахождение с точностью, необходимой для определения дальнейшего направления полета в целях выполнения задания.

Предполетный медицинский контроль - освидетельствование состояния здоровья и работоспособности членов экипажа воздушного судна перед вылетом.

Предпосадочная прямая - заключительная часть схемы захода на посадку от точки выхода из четвертого разворота до точки приземления.

Проверка летная - определение уровня профессиональной подготовки лиц летного состава в процессе выполнения ими полетного задания.

Проверяющий - должностное лицо командно-летного и инспекторского состава, имеющее допуск к инструкторским полетам на воздушном судне данного типа и включенное в экипаж в целях его летной проверки.

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

Район поисково-спасательного обеспечения - район (зона), в границах которого осуществляется поисково-спасательное обеспечение полетов.

Расчетное время прилета - время (момент) прилета воздушного судна на контрольную точку (ДПРМ или ОПРС либо центр аэродрома при отсутствии радиосредств), с которой начинается маневр захода на посадку.

Режим полетов - установленный порядок выполнения полетов в воздушном пространстве СССР.

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

Рубеж ухода (возврата) - рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасный аэродром, количество топлива на борту воздушного судна к моменту прилета на запасный аэродром (ДПРМ, траверз ДПРМ) было не менее чем на 30 мин. полета на высоте круга.

Ситуация аварийная - особая ситуация, при которой необходимо произвести экстренную посадку воздушного судна, или ситуация, предотвращение перехода которой в катастрофическую связано со значительным повышением физических и психофизиологических нагрузок на экипаж и требует от него высокого профессионального мастерства.

Ситуация катастрофическая - особая ситуация, при которой предотвращение гибели людей и (или) потери воздушного судна оказывается практически невероятным.

Ситуация опасная - особая ситуация, характеризующаяся тем, что предотвращение перехода ее в аварийную или в катастрофическую может быть обеспечено своевременными и правильными действиями членов экипажа, в том числе немедленным изменением плана, профиля или режима полета.

Сигнал бедствия ("СОС" или "МЭЙДЕЙ") - международный радиосигнал, передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем экипажу и пассажирам угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

Сигнал срочности ("БЫБ" или "ПАН") - международный радиосигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем экипажа и пассажиров.

Скорость принятия решения - наибольшая скорость разбега самолета, при которой в случае

отказа критического двигателя возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета.

Сдвиг ветра - разность скоростей и (или) направлений ветра на верхней и нижней границе определенного слоя атмосферы.

Сложные метеоусловия - фактическая погода при высоте нижней границы облаков 200 м и ниже или при видимости 2000 м и менее.

Фактическая погода - совокупность значений метеорологических элементов и явлений в момент наблюдения.

Эшелонирование - общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения.

Эшелон нижний - ближайший к безопасной высоте расчетный эшелон полета, расположенный не ниже безопасной высоты.

Эшелон перехода - нижний эшелон, устанавливаемый в районе аэродрома (аэроузла), на котором экипаж при снижении воздушного судна переходит на пилотирование по давлению аэродрома посадки. Эшелон перехода устанавливается не менее 300 м над высотой перехода (высотой полета по кругу).

Глава 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-78) разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, Чикагской Конвенции 1944 года и других международных договоров и соглашений, заключенных Союзом ССР.

2.1.2. НПП ГА-78 является основным нормативным актом Министерства гражданской авиации СССР (МГА), регламентирующим организацию, обеспечение и выполнение полетов, а также управление воздушным движением. Все другие нормативные акты МГА (наставления, руководства, приказы, инструкции и указания) разрабатываются и издаются в соответствии с требованиями настоящего Наставления.

2.1.3. Требования НПП ГА-78 распространяются на авиацию, находящуюся в ведении Министерства гражданской авиации СССР, а также на авиацию других министерств и ведомств при полетах по воздушным трассам СССР, местным воздушным линиям и являются обязательными для всего руководящего, командно-летного, летного состава, работников службы движения и других служб, обеспечивающих полеты. Требования НПП ГА-78 распространяются также на все гражданские воздушные суда, занесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР, во время их нахождения за пределами СССР, если они не противоречат правилам, установленным в стране пребывания воздушного судна.

2.1.4. Гражданская авиация применяется для выполнения:

- перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты;
- специальных работ в отдельных отраслях народного хозяйства (в сельском хозяйстве, для охраны лесов, для аэрофотосъемки и т.п.);
- обслуживания органов здравоохранения;
- опытных, экспериментальных и научно-исследовательских работ.

2.1.5. Общий порядок использования воздушного пространства СССР в интересах авиации

всех ведомств определяется Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР (ОПП).

2.1.6. Выполнение требований НПП ГА-78 обеспечивается:

- постоянной целенаправленной организаторской, методической и политико-воспитательной работой командно-руководящих кадров и общественных организаций с личным составом, выполняющим и обеспечивающим полеты;

- высокой профессиональной подготовкой специалистов и постоянным совершенствованием их специальных знаний;

- поддержанием порядка и организованности в коллективах, высокой трудовой и технологической дисциплины летного, инженерно-технического, диспетчерского состава и других специалистов;

- осуществлением постоянного контроля за исполнением требований настоящего Наставления и других руководящих документов, регламентирующих летную работу и управление воздушным движением (УВД);

- глубоким знанием деловых качеств лиц, обеспечивающих и выполняющих полеты, проведением с ними индивидуальной воспитательной работы, направленной на обеспечение безопасности полетов и укрепление дисциплины;

- воспитанием у летного, инженерно-технического, диспетчерского состава личной ответственности за обеспечение безопасности и регулярности полетов, а также высоких морально-политических и волевых качеств, бдительности, инициативы и мужества при исполнении служебных обязанностей;

- организацией социалистического соревнования, направленного на эффективное и качественное выполнение каждого полета, обобщением и внедрением передового опыта.

2.1.7. Все должностные лица, связанные с организацией, обеспечением, выполнением полетов и УВД обязаны знать НПП ГА-78 и несут личную ответственность за пунктуальное выполнение его требований.

О всех нарушениях требований НПП ГА-78 должностные лица обязаны немедленно докладывать своим непосредственным начальникам. Каждое нарушение НПП ГА-78 подлежит тщательному расследованию.

2.1.8. За нарушение НПП ГА-78 виновные привлекаются к дисциплинарной, материальной, а в надлежащих случаях и к уголовной ответственности в порядке, установленном действующим законодательством СССР и союзных республик.

2.1.9. В целях повышения безопасности полетов, усиления охраны жизни и здоровья пассажиров и экипажей воздушных судов законодательством СССР установлена уголовная ответственность за угон воздушного судна.

2.1.10. При организации полетов, связанных со спасением жизни людей или стихийными бедствиями (оказание срочной медицинской помощи населению, поиск и спасение пропавших без вести, пожары, наводнение, землетрясение, угроза уничтожения сельхозкультур вредителями и др.), начальники управлений или командиры (начальники) предприятий гражданской авиации под свою личную ответственность в случаях, не терпящих отлагательства, могут допускать отступления от порядка и правил выполнения полетов, изложенных в настоящем Наставлении, и норм летного времени. О своих действиях эти должностные лица немедленно информируют ЦДС ГА.

2.1.11. Министерство гражданской авиации инспектирует деятельность всей гражданской авиации независимо от ведомственной принадлежности.

2.1.12. Гражданская авиация СССР имеет единый флаг и эмблему.

2.1.13. Международные полеты воздушных судов, занесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР, совершаются под флагом Союза Советских Социалистических Республик.

Глава 3. ВОЗДУШНЫЕ СУДА. ЭКИПАЖИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ. АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ. КЛАССИФИКАЦИЯ ПОЛЕТОВ. МИНИМУМЫ. ВОЗДУШНЫЕ ТРАССЫ СССР И МВЛ

3.1. Воздушные суда

3.1.1. К гражданским воздушным судам относятся все воздушные суда, занесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР.

3.1.2. При занесении воздушного судна в Государственный реестр Инспекцией МГА выдается Свидетельство о государственной регистрации судна.

3.1.3. Внесение воздушного судна в Государственный реестр осуществляется только при наличии Сертификата летной годности воздушного судна данного типа, выданного Госавиарегистром СССР, и приказа Министра гражданской авиации СССР о допуске его к перевозкам пассажиров, грузов, почты и другим видам работ.

Действие этого требования в части наличия Сертификата летной годности не распространяется на воздушные суда, допущенные к эксплуатации в гражданской авиации СССР, до введения в действие Госавиарегистром СССР Временных правил сертификации гражданских воздушных судов.

3.1.4. При занесении воздушного судна в Государственный реестр ему присваивается государственно-регистрационный опознавательный знак, который наносится на судно.

На воздушные суда, специально предназначенные для медико-санитарной службы, кроме того, наносится изображение красного креста. Эти суда должны иметь белую окраску.

Опознавательные знаки и порядок их нанесения устанавливаются Правилами государственной регистрации и выдачи удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам, утвержденными Министром гражданской авиации СССР.

3.1.5. Кроме опознавательного знака, воздушному судну может быть присвоено в порядке, установленном МГА, особое наименование, которое заносится в Государственный реестр и наносится на воздушное судно.

3.1.6. Выдача, замена и продление срока действия Удостоверения о годности воздушного судна к полетам производится инспекцией управления гражданской авиации на время эксплуатации воздушного судна до очередного ремонта, но не более чем на два года при наличии действующего Сертификата летной годности и Свидетельства о регистрации в соответствии с действующими Правилами государственной регистрации и выдачи удостоверений о годности гражданских судов к полетам.

3.1.7. Полеты воздушных судов без действующего Свидетельства о регистрации и Удостоверения о годности к полетам, а также без государственно-регистрационных опознавательных знаков запрещаются, за исключением воздушных судов, проходящих заводские, государственные и эксплуатационные испытания.

3.1.8. Надзор за правильностью регистрации, выдачи и продления Удостоверений о годности воздушных судов к полетам осуществляют Госавиарегистр СССР и Инспекция МГА. Действие Удостоверения о годности к полетам может быть приостановлено или Удостоверение о годности к полетам может быть аннулировано Госавиарегистром СССР.

3.1.9. До получения постоянного Удостоверения о годности к полетам воздушное судно может эксплуатироваться на основании Временного удостоверения о годности к полетам, выданного представителем заказчика на заводе-изготовителе сроком на два месяца.

Временное удостоверение о годности к полетам сроком на один месяц имеет право выдавать начальник Инспекции (старший пилот-инспектор УГА) или начальник АТБ предприятия-владельца.

3.1.10. На борту воздушного судна должны находиться следующие судовые документы:

- Свидетельство о регистрации воздушного судна;
- Удостоверение о годности воздушного судна к полетам;
- бортовой журнал;
- журнал санитарного состояния воздушного судна;
- разрешение на эксплуатацию радиостанций;
- руководство по летной эксплуатации воздушного судна.

Разрешение на эксплуатацию радиостанций может быть оформлено в Удостоверении о годности воздушного судна к полетам.

3.1.11. В зависимости от максимальной взлетной массы воздушным судам присваиваются классы:

самолетам	
класс	максимальная взлетная масса, т
1	от 75 и более
2	от 30 до 75
3	от 10 до 30
4	до 10
вертолетам	
класс	максимальная взлетная масса, т
1	10 и более
2	от 5 до 10
3	от 2 до 5
4	до 2

3.1.12. В зависимости от скорости, высоты, дальности полета и оснащенности оборудованием воздушным судам отдельных типов приказом Министра гражданской авиации СССР могут присваиваться повышенные классы.

3.1.13. По дальности полета самолеты подразделяются:

- на магистральные дальние - 6000 км и более;
- на магистральные средние - от 2500 до 6000 км;
- на магистральные ближние - от 1000 до 2500 км;
- на самолеты местных воздушных линий - до 1000 км.

3.1.14. Все воздушные суда, на которых производятся ночные полеты, должны быть оборудованы рулежно-посадочными фарами, иметь внутреннее освещение кабин, аэронавигационные огни. Воздушные суда могут иметь проблесковые маяки и строевые огни, а вертолеты, кроме того, и контурные огни.

3.1.15. Воздушные суда должны быть оборудованы аппаратурой для регистрации параметров полета и работы авиатехники.

3.2. Экипажи воздушных судов

3.2.1. Воздушное судно управляется экипажем, обеспечивающим надлежащую его эксплуатацию и безопасность полета.

3.2.2. Состав экипажа определяется МГА в зависимости от типа и назначения воздушного судна, а также от цели и условий полета. Экипаж состоит из командира, других лиц летного состава и обслуживающего персонала. Минимальный состав экипажа воздушного судна данного типа указывается в руководстве по летной эксплуатации.

На воздушных судах, управляемых одним пилотом, при выполнении полетов, не требующих наличия на борту других членов экипажа, экипаж состоит из командира воздушного судна.

3.2.3. К летному составу экипажа относятся лица, имеющие специальную подготовку и Свидетельство на право летной эксплуатации воздушных судов и их оборудования: пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, летчики-наблюдатели, а также бортоператоры воздушных судов, выполняющих специальные работы.

К обслуживающему персоналу экипажа относятся бортпроводники и бортоператоры грузовых самолетов.

3.2.4. В состав экипажа воздушных судов, занесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов СССР, могут входить только граждане СССР. Исключения из этого правила могут устанавливаться в порядке, предусмотренном Советом Министров СССР.

3.2.5. Лица, входящие в состав экипажа, должны в соответствии с занимаемой должностью иметь специальную подготовку, знать и выполнять требования Воздушного кодекса Союза ССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, настоящего Наставления, Устава о дисциплине работников гражданской авиации, руководства по летной эксплуатации и других правил, наставлений и инструкций, регламентирующих их работу.

3.2.6. Члены экипажа воздушного судна по состоянию здоровья должны соответствовать требованиям, установленным МГА. Пригодность к летной работе по состоянию здоровья определяется врачебно-летными экспертными комиссиями гражданской авиации.

3.2.7. Экипаж воздушного судна должен пройти подготовку к полетам на судне данного типа.

3.2.8. Командиром воздушного судна может быть только лицо, имеющее специальность пилота, а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном данного типа.

3.2.9. Командир воздушного судна руководит всей деятельностью экипажа, обеспечивает строгую дисциплину и порядок на судне, соблюдение правил полета и эксплуатации судна, а также принимает необходимые меры к обеспечению безопасности находящихся на борту людей, сохранности воздушного судна и имущества.

Распоряжения командира воздушного судна должны беспрекословно выполняться всеми лицами, находящимися на борту.

3.2.10. В зависимости от уровня подготовки и опыта работы летному составу и другим

специалистам присваиваются классы и выдаются соответствующие свидетельства. Порядок присвоения классов и выдачи свидетельств устанавливается Положением о классификации специалистов летного состава гражданской авиации, утвержденным МГА.

3.2.11. Лица летного состава и другие специалисты во время выполнения служебных обязанностей должны быть одеты по установленной форме, иметь при себе действующее свидетельство и предъявлять его по требованию уполномоченных должностных лиц.

3.3. Обязанности, права и ответственность членов экипажей воздушных судов

3.3.1. Командир воздушного судна подчиняется командиру своего подразделения и вышестоящим прямым командирам (начальникам), а в аэропортах вне базы - также начальнику аэропорта или лицу, его заменяющему.

3.3.2. Командир воздушного судна обязан:

- знать и выполнять требования настоящего Наставления, РЛЭ воздушного судна данного типа и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;

- быть дисциплинированным, требовательным к себе и к подчиненным, знать уровень специальной подготовки членов экипажа и воспитывать у них высокие деловые, моральные качества, сознательное отношение к служебному долгу, постоянно повышать свои специальные знания, квалификацию;

- владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить успешное выполнение полета;

- знать авиационную технику, правила ее подготовки, знать и выполнять правила летной эксплуатации воздушного судна в соответствии с РЛЭ воздушного судна;

- тщательно и в полном объеме готовиться к полету, организовывать и контролировать предполетный отдых и предполетную подготовку экипажа;

- руководить в полете работой всех членов экипажа, объективно оценивать уровень их профессиональной подготовки;

- уметь правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при принятии решения на вылет и в процессе полета;

- выполнять полет в строгом соответствии с полученным полетным заданием;

- знать и соблюдать правила радиосвязи;

- проявлять заботу о пассажирах;

- принимать меры для обеспечения сохранности грузов, специального оборудования и полетной документации, находящихся на борту;

- оказывать помощь воздушным, морским, речным судам, а также людям, терпящим бедствие, при обнаружении их или при получении от них сигнала бедствия, если это не угрожает безопасности полета, с немедленным сообщением диспетчеру УВД;

- выполнять указания диспетчера УВД.

3.3.3. Командир воздушного судна имеет право:

- принимать решение о вылете в соответствии с требованиями настоящего Наставления;

- окончательно определять необходимое количество топлива для заправки воздушного судна;
- отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя и экипажа или не уверен в безопасности его выполнения;
- изменять режим полета в случаях, не терпящих отлагательства, в целях обеспечения его безопасности, с немедленным докладом об этом соответствующему диспетчеру УВД;
- принимать решение и действовать в соответствии со сложившейся обстановкой, независимо от указаний диспетчера в тех случаях, когда эти указания противоречат безопасности полета;
- сливать топливо, выбрасывать в полете груз, багаж и почту, если это необходимо для обеспечения безопасности полета и посадки воздушного судна;
- производить вынужденную посадку, когда он считает продолжение полета небезопасным по условиям, состоянию здоровья членов экипажа и пассажиров, состоянию авиационной техники или по другим причинам;
- требовать от всех лиц, находящихся на борту воздушного судна безоговорочного выполнения правил, связанных с обеспечением безопасности полета, и принимать меры принуждения к лицам, которые своими действиями создают угрозу безопасности полета;
- производить досмотр ручной клади пассажиров, а в виде исключения и личный досмотр пассажиров в полете в порядке, установленном законодательством СССР;
- представлять характеристики на членов экипажа.

3.3.4. Командир воздушного судна несет ответственность за:

- выполнение требований настоящего Наставления, РЛЭ воздушного судна и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
- подготовку членов экипажа к выполнению задания;
- безопасный исход каждого полета и выполнение полетного задания независимо от того, управляет ли он воздушным судном лично или управление передано второму пилоту;
- выполнение установленного режима полета и точность самолетовождения <*>;
- обоснованность принимаемых решений;
- соблюдение дисциплины членами экипажа;
- своевременное несение в боржурнал замечаний об обнаруженных неисправностях на воздушном судне в полете и на земле, а также об отклонениях в поведении воздушного судна или в работе его систем;
- объективность представленных характеристик на членов экипажа.

<*> Под термином "самолетовождение" в данном Наставлении понимается вождение воздушных судов всех типов.

3.3.5. Второй пилот обязан:

- знать и выполнять требования настоящего Наставления, РЛЭ воздушного судна данного типа и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;

- принимать решения и действовать в соответствии со сложившейся обстановкой в полете, если командир воздушного судна по состоянию здоровья не может выполнять свои обязанности;

- на высоте принятия решения подать команду "Уходим на второй круг, взлетный режим", после чего начать уход на второй круг по приборам в соответствии с РЛЭ, если к моменту достижения высоты принятия решения командир воздушного судна не подал команды "Садимся" или "Взлетный режим, уходим на второй круг".

3.3.6. Второй пилот имеет право:

- после прохождения соответствующей летной подготовки по установленной программе, с разрешения командира воздушного судна осуществлять пилотирование воздушного судна на всех этапах полета, в том числе выполнять взлет и посадку.

3.3.7. Второй пилот несет ответственность за:

- выполнение требований настоящего Наставления, РЛЭ воздушного судна данного типа и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;

- размещение и крепление загрузки с соблюдением установленной центровки воздушного судна и полетной массы;

- выдерживание режимов и параметров полета, заданных ему командиром воздушного судна;

- безопасный исход полета при пилотировании воздушного судна;

- осмотрительность на рулении и в полете.

3.3.8. Штурман обязан:

- знать и выполнять требования настоящего Наставления, НШС ГА, РЛЭ воздушного судна данного типа и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;

- в совершенстве знать технические средства самолетовождения и методы применения их в полете;

- своевременно и в полном объеме производить штурманскую подготовку к полету;

- лично подготавливать полетные карты;

- подбирать необходимую справочную и штурманскую документацию;

- осуществлять комплексное самолетовождение при выполнении полета и захода на посадку в соответствии с планом;

- знать и соблюдать правила радиосвязи;

- следить за исправностью бортовых средств самолетовождения;

- уметь правильно оценивать метеорологическую обстановку и своевременно докладывать свои предложения командиру воздушного судна.

3.3.9. Штурман имеет право:

- требовать от специалистов инженерно-авиационной службы устранения обнаруженных неисправностей навигационного оборудования воздушного судна;

- заказывать работу наземных радионавигационных средств для целей самолетовождения;

- контролировать внесение изменений в документы аэронавигационной информации.

3.3.10. Штурман несет ответственность за:

- выполнение требований настоящего Наставления, НШС ГА, РЛЭ воздушного судна и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
- штурманскую подготовку к полету;
- прием в исправном состоянии навигационного оборудования и наличие штурманского снаряжения на борту;
- наличие на борту подготовленных полетных карт, справочных данных, штурманской документации и документов аэронавигационной информации, необходимых для выполнения полетов;
- выполнение установленного режима полета и точность самолетовождения.

3.3.11. Бортинженер (бортмеханик) обязан:

- знать и выполнять требования настоящего Наставления, НТЭ ВС ГА, РЛЭ воздушного судна данного типа и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
- знать и выполнять правила летной и технической эксплуатации воздушного судна, уметь устранять в полете появившиеся и доступные для устранения неисправности авиационной техники;
- четко выполнять команды командира воздушного судна при управлении работой двигателей и систем воздушного судна;
- контролировать устранение неисправностей и правильность оформления документации.

3.3.12. Бортинженер (бортмеханик) имеет право:

- требовать от специалистов инженерно-авиационной службы устранения обнаруженных неисправностей;
- добиваться своевременной и качественной подготовки воздушного судна и контролировать его подготовку к вылету в соответствии с регламентами технического обслуживания.

3.3.13. Бортинженер (бортмеханик) несет ответственность за:

- выполнение требований настоящего Наставления, РЛЭ воздушного судна и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
- прием воздушного судна в исправном состоянии;
- соблюдение правил эксплуатации воздушного судна на земле и в полете;
- наличие на борту установленной судовой документации и аварийно-спасательных средств;
- своевременную информацию командира воздушного судна о неисправностях авиационной техники;
- наличие на воздушном судне необходимого для полета количества топлива, масла, жидкостей и газов.

3.3.14. Бортрадист обязан:

- знать и выполнять требования настоящего Наставления, Наставления по связи, РЛЭ воздушного судна данного типа и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
- знать электро-, радио- и светотехническое оборудование данного воздушного судна и уметь

эксплуатировать его на земле и в полете;

- знать данные работы средств связи и умело применять их в полете;

- в течение всего полета обеспечивать экипаж устойчивой двухсторонней связью и вести контроль работы бортовых радиосредств.

3.3.15. Бортрадист имеет право:

- требовать устранения обнаруженных неисправностей электро-, радио- и светотехнического оборудования воздушного судна;

- контролировать внесение изменений в регламенты средств радиосвязи и радиосветотехнического обеспечения полетов.

3.3.16. Бортрадист несет ответственность за:

- выполнение требований настоящего Наставления, Наставления по связи, РЛЭ воздушного судна и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;

- обеспечение надежной работы бортовых радиосредств в полете и поддержание устойчивой двухсторонней связи;

- точность и своевременность передачи принятых и передаваемых диспетчерских указаний, метеорологической информации и других сообщений.

3.3.17. Бортпроводники, бортоператоры и другие специалисты, включенные в задание на полет, выполняют свои функции в соответствии с их должностными инструкциями.

3.4. Аэродромы и аэропорты

3.4.1. Аэродром может быть допущен к эксплуатации только после того, как будет установлено, что он удовлетворяет требованиям безопасности полетов воздушных судов и действующим в СССР нормам годности к эксплуатации гражданских аэродромов.

3.4.2. Аэродромы гражданской авиации подразделяются:

- по видам покрытия взлетно-посадочных полос (ВПП) - с искусственным покрытием (ИВПП), грунтовые (ГВПП), гидроаэродромы и ледовые;

- по характеру использования - на постоянные и временные, дневного и круглосуточного действия;

- по назначению - на трассовые, заводские, учебные и применения авиации в народном хозяйстве;

- по использованию экипажами при полетах по трассам и расположению - на базовые, промежуточные, назначения и запасные;

- по высоте над уровнем моря и характеристике рельефа - на горные и равнинные.

3.4.3. В зависимости от длины ВПП и несущей способности покрытий аэродромы подразделяются на классы А, Б, В, Г, Д и Е. Размеры летных полос ИВПП, ГВПП (являющейся запасной в аварийных ситуациях), а также концевой полосы безопасности (КПБ), боковой полосы безопасности (БПБ), рулежных дорожек и размеры приаэродромной территории (в том числе и полос воздушных подходов) классифицированных аэродромов определены специальными нормативными документами МГА.

3.4.4. Аэродромы, имеющие взлетно-посадочные полосы размером менее, чем аэродромы

класса Е, относятся к неклассифицированным аэродромам.

3.4.5. На классифицированных аэродромах должна быть подготовлена запасная ГВПП, постоянно содержащаяся в эксплуатационной готовности для взлета и посадки воздушных судов. При наличии на аэродроме двух и более ИВПП, а также если аэродром, имеющий ИВПП, расположен в стесненных условиях (сложный рельеф местности и др.), для аварийной посадки воздушного судна может быть использована БПБ, подготовленная как ГВПП.

3.4.6. Для производства эпизодических, сезонных полетов кроме аэродромов могут использоваться посадочные площадки, размер которых обеспечивает безопасный взлет и посадку воздушного судна соответствующего типа.

3.4.7. Все классифицированные аэродромы гражданской авиации, кроме временных аэродромов и посадочных площадок, подлежат обязательной регистрации в Государственном реестре гражданских аэродромов Союза ССР с выдачей Свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации. Порядок регистрации аэродромов определяется Правилами государственной регистрации и выдачи удостоверений о годности к эксплуатации аэродромов СССР.

3.4.8. Полеты на аэродромах по минимуму I, II, III категории допускаются при наличии действующего Сертификата, выданного Госавиарегистром СССР.

3.4.9. Для каждого аэродрома и посадочной площадки разрабатывается инструкция по производству полетов, в которой определяется порядок выполнения полетов на данном аэродроме (посадочной площадке) с учетом особенностей его эксплуатации и действующих ограничений.

3.4.10. Все инструкции по производству полетов на аэродромах разрабатываются комиссиями, назначенными начальниками управлений (командирами предприятий) гражданской авиации, с включением в их состав специалистов соответствующих служб. Во всех случаях председателем комиссии назначается лицо летного состава.

В управлении гражданской авиации комиссию возглавляет, как правило, заместитель начальника управления по организации летной работы, а в авиапредприятиях - заместитель командира по летной службе.

3.4.11. Инструкции по производству полетов на аэродромах утверждаются в порядке, установленном Основными правилами полетов.

3.4.12. Сведения, необходимые экипажам воздушных судов для выполнения полетов в районе аэродрома (аэроузла), публикуются в документах аэронавигационной информации.

3.4.13. Аэропорты гражданской авиации по назначению подразделяются на международные, союзные и местные.

3.4.14. В зависимости от интенсивности движения воздушных судов, объема авиаперевозок аэропорты гражданской авиации подразделяются на пять классов: 1, 2, 3, 4, 5-й. Все аэропорты ниже 5-го класса относятся к неклассифицированным аэропортам.

3.4.15. Расположение, планировка и классификация аэропортов определяются Нормами технологического проектирования аэропортов гражданской авиации.

3.5. Классификация полетов

3.5.1. Полеты гражданских воздушных судов классифицируются в зависимости от назначения, условий пилотирования и самолетовождения, района, высоты, физико-географических условий и времени суток.

3.5.2. По назначению полеты подразделяются на следующие:

- транспортные - для перевозки пассажиров, грузов и почты;
- полеты по применению авиации в народном хозяйстве (ПАНХ) - для обслуживания различных отраслей народного хозяйства;
- учебные - для обучения курсантов и слушателей учебных заведений гражданской авиации;
- тренировочные - для обучения, тренировки и проверки квалификации летного состава;
- испытательные (контрольно-испытательные) - для испытания воздушных судов или установленного на них оборудования (двигателей);
- исследовательские - для проведения научных исследований;
- методические - в целях изыскания рациональных методов пилотирования воздушных судов для разработки и внедрения программ и методик обучения летного состава;
- полеты для настройки и контроля работы радиосветотехнических средств навигации и посадки;
- контрольные (облеты) - для облета воздушного судна в целях проверки работы систем и агрегатов, которые не могут быть проверены на земле;
- перегоночные - для перегонки воздушных судов в ремонт (из ремонта), к новому месту базирования или работы;
- демонстрационные - для показа авиационной техники, пропаганды достижений авиации, а также обеспечения массово-политических мероприятий;
- поисковые и аварийно-спасательные - для проведения поиска экипажей и пассажиров, летательных аппаратов, морских и речных судов, потерпевших бедствие, а также в случаях стихийных бедствий.

3.5.3. По условиям пилотирования и самолетовождения полеты подразделяются:

- на визуальные, выполняемые по правилам визуального полета (ПВП) и особые ПВП;
- на полеты по приборам, выполняемые по правилам полетов по приборам (ППП).

3.5.4. По району выполнения полеты подразделяются:

- на аэродромные (аэроузловые) - в районе аэродрома (аэроузла);
- на трассовые - по воздушным трассам СССР и МВЛ;
- на маршрутные - по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ за пределами района аэродрома (аэроузла);
- на специальные - в специальных зонах и районах ПАНХ.

3.5.5. По высоте полеты подразделяются:

- на предельно малых высотах - до 200 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;
- на малых высотах - выше 200 м и до 1000 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;
- на средних высотах - выше 1000 м и до 4000 м (включительно) от уровня моря;

- на больших высотах - выше 4000 м и до 12000 м (включительно) от уровня моря;
- в стратосфере - выше 12000 м.

3.5.6. По физико-географическим условиям полеты подразделяются:

- над равнинной и холмистой местностью;
- над горной местностью;
- над пустынной местностью;
- над водным пространством;
- в полярных районах Северного и Южного полушарий.

3.5.7. По времени суток полеты подразделяются:

- на дневные - выполняемые в период между восходом и заходом солнца;
- на ночные - выполняемые в период между заходом и восходом солнца;
- на смешанные - при выполнении которых в период от взлета до посадки происходит переход от дневного полета к ночному и наоборот.

3.6. Минимумы

3.6.1. Для обеспечения безопасности и регулярности полетов устанавливаются следующие минимумы:

- командира воздушного судна для взлета, посадки и полета по ПВП;
- аэродрома;
- воздушного судна.

Минимумы устанавливаются и объявляются в порядке, определенном МГА.

3.6.2. Минимум командира воздушного судна для взлета - минимально допустимое значение видимости на ВПП, при которой командиру разрешается выполнять взлет.

3.6.3. Минимум командира воздушного судна для посадки - минимально допустимое значение высоты принятия решения и видимости на ВПП, при которых командиру разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

3.6.4. Минимум командира воздушного судна для полетов по ПВП и особым ПВП - минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости, при которых командиру разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

3.6.5. Для командиров вертолетов всех классов и самолетов 4-го класса устанавливаются минимумы по скорости ветра.

Минимумы командира воздушного судна указываются в задании на полет и свидетельстве пилота:

3.6.6. Минимум воздушного судна для взлета - минимально допустимое значение видимости на ВПП, позволяющее безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.

3.6.7. Минимум воздушного судна для посадки - минимально допустимые значения высоты

принятия решения и видимости на ВПП, позволяющие безопасно производить посадку на воздушном судне данного типа.

3.6.8. Минимумы воздушного судна для взлета и посадки определяются летно-техническими характеристиками воздушного судна, составом и характеристиками его оборудования.

3.6.9. Минимумы воздушных судов для взлета и посадки указываются в РЛЭ воздушного судна данного типа.

3.6.10. Минимум аэродрома для взлета - минимально допустимое значение видимости на ВПП и при необходимости высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

3.6.11. Минимум аэродрома для посадки - минимально допустимые значения высоты принятия решения или высоты нижней границы облаков и видимости на ВПП, при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

3.6.12. Минимумы аэродрома для взлета и посадки определяются для каждого направления взлета и посадки воздушного судна каждого типа, эксплуатируемого на данном аэродроме с учетом:

- минимума воздушного судна для взлета и посадки;
- состава и характеристик оборудования данного направления взлета и посадки;
- характеристик и размеров ВПП;
- минимальной безопасной высоты пролета препятствий.

3.6.13. Для посадки в наиболее сложных метеорологических условиях устанавливаются минимумы трех категорий:

- минимум I категории: высота принятия решения - 60 м, видимость на ВПП - 800 м;
- минимум II категории: высота принятия решения - менее 60 м, но не менее 30 м, видимость на ВПП - менее 800 м, но не менее 400 м;
- минимум III категории: высота принятия решения - менее 30 м, видимость на ВПП - менее 400 м.

3.6.14. При отсутствии метеонаблюдений на БПРМ прием воздушных судов осуществляется по минимуму системы ОСП.

3.6.15. Для зарубежных аэродромов, предназначенных для обеспечения международных полетов воздушных судов СССР, устанавливаются минимумы для взлета и посадки. Эти минимумы должны быть не менее минимумов, установленных для данного аэродрома Государством, на территории которого расположен аэродром, кроме случаев, когда имеется согласие Государства на установление более низкого минимума.

3.7. Воздушные трассы СССР и местные воздушные линии

3.7.1. Полеты воздушных судов всех ведомств осуществляются по воздушным трассам СССР, местным воздушным линиям (МВЛ) и маршрутам вне трасс.

3.7.2. Воздушные трассы СССР (МВЛ) и правила их использования определяются в установленном порядке.

В направлениях с интенсивным движением воздушных судов могут устанавливаться параллельные воздушные трассы.

Воздушные трассы СССР вводятся в действие Перечнем воздушных трасс СССР.

3.7.3. В Перечне воздушных трасс СССР для каждой воздушной трассы указываются эшелоны, выделенные для полетов, и ширина трассы.

Ширина воздушной трассы СССР устанавливается, как правило, 10 км (по 5 км в каждую сторону от оси трассы). В отдельных случаях, в районах с недостаточным обеспечением радиотехническими средствами, ширина воздушной трассы СССР может быть увеличена до 20 км.

3.7.4. Воздушные трассы СССР для полетов сверхзвуковых самолетов устанавливаются с эшелона 12000 м и выше шириной 20 км (по 10 км в каждую сторону от оси трассы).

3.7.5. Для некоторых участков воздушных трасс СССР могут устанавливаться спрямленные маршруты для полетов судов в период, когда данный район не занят другими полетами.

Спрямленные маршруты включаются в Перечень воздушных трасс СССР.

3.7.6. Местные воздушные линии устанавливаются, как правило, в нижнем воздушном пространстве и могут быть двух категорий:

- первой категории - для полетов на выделенных эшелонах шириной не более 8 км;

- второй категории - для полетов по ПВП и особым ПВП на высотах ниже нижнего эшелона; ширина МВЛ второй категории устанавливается, как правило, не менее 2 км с учетом рельефа местности и искусственных препятствий на ней.

3.7.7. Местные воздушные линии и порядок их использования определяются комиссиями управлений (объединений) гражданской авиации, согласовываются с заинтересованными ведомствами и утверждаются в установленном порядке.

3.7.8. Допуск воздушных трасс СССР и МВЛ к эксплуатации осуществляется в порядке, предусмотренном МГА.

Глава 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

4.1. Общие положения

4.1.1. Организация летной работы представляет собой комплекс мероприятий по управлению предприятиями, летными подразделениями и экипажами воздушных судов гражданской авиации в области:

- подготовки необходимого количества экипажей для выполнения государственного плана в соответствии с нормативами МГА, повышения их профессионального уровня, формирования экипажей и допуска их к полетам;

- организации и планирования полетов, подготовки и совершенствования методов подготовки экипажей к выполнению полетов;

- организации проверок летного состава, контроля за выполнением полетов, проведения разборов в предприятиях и летных подразделениях;

- ведения летной и штабной документации.

4.1.2. Организация летной работы регламентируется настоящим Наставлением, приказами, инструкциями и указаниями МГА.

Командно-летный состав несет персональную ответственность за состояние организации летной работы и уровень обеспечения безопасности полетов. Обязанности, права и ответственность командно-летного состава определяются соответствующими положениями и должностными

инструкциями.

4.1.3. Летная работа предприятий гражданской авиации определяется задачами государственного плана воздушных перевозок и применения авиации в народном хозяйстве и обеспечивается:

- совершенствованием форм и методов организации летной работы на основе использования достижений науки, техники и практического опыта работы предприятий;
- повышением квалификации летного состава и высококачественной подготовкой к полетам;
- освоением летным составом воздушных судов новых типов, полуавтоматических и автоматических систем навигации и посадки;
- эффективным использованием комплексных и специализированных тренажеров;
- использованием средств объективного контроля за техникой пилотирования экипажей;
- своевременным проведением профилактических мероприятий по повышению уровня безопасности полетов;
- высоким уровнем технического обслуживания авиационной техники.

4.1.4. Летная работа осуществляется в соответствии с годовыми, квартальными (сезонными) и месячными планами работы подразделений, предприятий, управлений ГА.

4.1.5. При составлении планов необходимо руководствоваться:

- задачами Государственного плана;
- требованиями настоящего Наставления;
- анализом организации летной работы, дисциплины и состояния безопасности полетов;
- указаниями МГА и УГА.

4.1.6. Суточное планирование полетов осуществляется штабами летных подразделений на основании центрального и местного расписаний, заданий по применению авиации в народном хозяйстве, заявок на выполнение спецрейсов, тренировочных и других полетов.

4.1.7. Заявки, планы-наряды полетов составляются в подразделениях с учетом норм летного времени, рабочего времени и времени отдыха экипажей и к установленному сроку представляются в штаб предприятия (подразделения) гражданской авиации. Утвержденный командиром (начальником) предприятия (подразделения) наряд на полеты к установленному времени передается в АДП для диспетчерского обеспечения и составления сводного суточного плана полетов.

4.1.8. Для экипажей воздушных судов устанавливаются суточные, месячные и годовые нормы летного времени, а также продолжительность рабочего времени и времени отдыха. Для экипажей, выполняющих полеты по ПАНХ, а также учебные или тренировочные полеты, устанавливается, кроме того, предельное количество полетов в течение рабочего дня.

Правила обеспечения предполетного отдыха, нормы и ограничения, касающиеся порядка назначения экипажей в полет и длительности его, определяются Положением о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации. При планировании и проведении полетов командиры подразделений обязаны руководствоваться установленными нормами летного времени (предельным количеством полетов) и обеспечивать их соблюдение.

4.1.9. Документом, дающим право командиру воздушного судна на выполнение полета,

является задание на полет.

Задание на полет может быть изменено только должностным лицом, его подписавшим, или вышестоящими прямыми командирами (начальниками).

4.1.10. Для организации планирования и обеспечения выполнения полетных заданий устанавливается единая документация, ведение которой обязательно во всех предприятиях ГА. Перечень и формы обязательных документов для предприятий, подразделений и экипажей воздушных судов, а также порядок их ведения устанавливаются МГА.

4.1.11. Анализы организации летной работы, дисциплины и состояния безопасности полетов в летных отрядах, предприятиях и управлениях составляются ежеквартально и за год. Годовой анализ по предприятию и управлению ГА составляется сводным.

4.1.12. Профессиональная учеба в подразделениях ГА проводится согласно планам, разработанным на квартал и год. Порядок проведения учебы устанавливается МГА.

4.1.13. Учеба и повышение квалификации летного состава осуществляются в учебно-тренировочных отрядах и эскадрильях (УТО, УТЗ) управления, ШВЛП, летных училищ, Академии гражданской авиации в установленные МГА сроки.

4.1.14. Переучивание летного состава на воздушные суда новых типов производится на авиационных заводах, в УТО, ШВЛП, Академии гражданской авиации и летных училищах после утверждения кандидатов отборочными комиссиями предприятий (подразделений), УГА и МГА.

4.1.15. Повышение квалификации командно-руководящего состава и других авиаспециалистов осуществляется на факультетах и курсах повышения квалификации при высших и средних учебных заведениях ГА, УТО, ШВЛП, УМЦ в соответствии с планами МГА и УГА.

4.1.16. Летный состав обязан регулярно проходить тренировку на тренажере в соответствии с программами ГА.

Тренировка летного состава производится на тренажерах, соответствующих типам воздушных судов, на которых они выполняют полеты. При отсутствии в ГА тренажеров, соответствующих типу эксплуатируемого воздушного судна, тренировка на тренажере заменяется тренажем в кабине воздушного судна.

4.1.17. Командно-летный состав гражданской авиации может быть допущен к выполнению полетов на воздушных судах не более чем трех типов.

4.2. Допуск летного состава к полетам

4.2.1. Допуск к полетам пилотов и других лиц летного состава осуществляется в порядке, установленном программами подготовки летного состава по типам воздушных судов.

4.2.2. Курсанты летных и летно-технических учебных заведений ГА и лица летного состава, не имеющие свидетельства, включаются в задание на полет в соответствии с программами обучения и подготовки летного состава.

4.2.3. Командиры воздушных судов - пилоты 2, 3 и 4-го класса, а также штурманы 2-го и 3-го класса перед допуском к самостоятельным полетам на аэродромы и по трассам, по которым они ранее полетов не производили, должны быть провезены:

- над равнинной и холмистой местностью - не менее 1 раза;
- в горной местности - не менее 2 раз.

Провозка экипажей по новым трассам и на аэродромы выполняется по одному из вариантов, приведенных в табл. 1.

Номер варианта ВС	Члены экипажа	Данные о провозке провозку	Лица, осуществляющие
1	Командир	Не провезен	От командира воздушного судна (пилота-инструктора)
	Штурман и выше	Не провезен	
2	Командир	Не провезен	То же
	Штурман	Провезен	
3	Командир	Провезен	От штурмана-инструктора и выше
	Штурман	Не провезен	
4	Командир	Ранее выполняли полеты по этим трассам и аэродромам на ВС того же класса или в качестве стажеров на данном типе ВС <*>	
	Штурман		

<*> Решение о провозке принимает командир летного отряда.

4.2.4. Экипажи, где командирами воздушных судов - пилоты 1-го класса, а также командиры воздушных судов независимо от класса, имеющие допуск к внетрассовым полетам с посадками на площадки, подобранные с воздуха, и штурманы 1-го класса, допускаются к самостоятельным полетам без провозки командно-летным составом по всем трассам и аэродромам, за исключением аэродромов, указанных в перечне МГА, на которые провозка обязательна.

4.2.5. Допуск к самостоятельным полетам и подтверждение минимума производятся в естественных условиях, соответствующих минимуму, или под шторками, имитирующими эти условия.

4.2.6. Перед допуском к полетам должны пройти тренировку в аэродромных условиях или в маршрутных (производственных) полетах командиры воздушных судов, имеющие перерыв в летной работе на воздушном судне данного типа, - пилоты:

- 1-го класса - более трех месяцев;
- 2-го класса - более двух месяцев;
- 3-го и 4-го класса - более одного месяца.

Остальные лица летного состава при перерыве в летной работе до трех месяцев на воздушном судне данного типа допускаются к полетам по усмотрению командира летного подразделения, а при перерыве более трех месяцев - после тренировки в аэродромных условиях или в маршрутных (производственных) полетах.

4.2.7. При переходе к полетам на воздушном судне с шасси другого вида (лыжи, колеса, поплавки) командиры воздушных судов перед самостоятельными полетами должны пройти тренировку в объеме, установленном соответствующими программами МГА.

4.3. Предварительная и предполетная подготовка

4.3.1. Каждому полету должна предшествовать тщательная подготовка экипажей. Все лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы, обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полету в соответствии с требованиями настоящего Наставления. Подготовка к полету подразделяется на предварительную и предполетную.

4.3.2. Предварительная подготовка является основным видом подготовки к полету и проводится накануне дня вылета в полном составе экипажа.

4.3.3. Предварительная подготовка экипажей к полетам организуется и проводится под руководством командира летного подразделения (звена, эскадрильи, отряда) или его заместителя с участием необходимых специалистов (штурмана, инженера, бортмеханика, радиста):

- перед первым самостоятельным полетом командира воздушного судна;
- перед первым полетом командира воздушного судна по данной трассе;
- при полетах по специальным заданиям;
- перед выполнением новых видов работ по ПАНХ;
- один раз в шесть месяцев при систематических полетах по данным трассам или видам работ по ПАНХ;
- один раз в три месяца при систематических полетах по данной трассе в горной местности;
- после перерыва в полетах более трех месяцев.

4.3.4. В предварительную подготовку экипажа к полету входят:

- уяснение задачи предстоящего полета (полетов);
- изучение особенностей техники пилотирования и эксплуатации авиационной техники при выполнении данного полета (полетов);
- подбор необходимой документации для выполнения полетов;
- подбор карт, прокладка и навигационная разметка заданного маршрута;
- изучение географических, метеорологических особенностей и аэронавигационной обстановки по воздушной трассе, в районе работ и на аэродроме посадки;
- изучение расположения основных и запасных аэродромов, в том числе и аэродромов других ведомств по маршруту и в стороне от него, которые могут быть использованы при выполнении полета;
- изучение инструкций по производству полетов на этих аэродромах;
- изучение расположения радиосветотехнических средств по маршруту полета и особенностей их использования;
- выбор для каждого участка маршрута способа и средств навигации, обеспечивающих требуемую точность контроля пути;
- изучение приграничной полосы и ограничительных пеленгов;
- определение методов восстановления ориентировки на различных участках маршрута и действий экипажа в случае ухудшения метеорологических условий;
- изучение зон (районов) с особым режимом полетов.

В заключение предварительной подготовки проводятся розыгрыши полета и проверка готовности экипажа к выполнению полета.

4.3.5. Командир, организующий предварительную подготовку экипажа, несет персональную ответственность за полноту и качество этой подготовки.

4.3.6. Предполетную подготовку экипажа организует и проводит командир воздушного судна в соответствии с требованиями настоящего Наставления и РЛЭ воздушного судна перед каждым полетом, с учетом конкретной навигационной обстановки и метеорологических условий.

4.3.7. К предполетной подготовке экипаж должен приступить не позже чем за 1 ч до намеченного времени вылета, а в промежуточных аэропортах при кратковременных стоянках - с момента явки в АДП.

4.3.8. Командир воздушного судна в процессе предполетной подготовки обязан:

- доложить диспетчеру АДП о готовности экипажа к прохождению предполетной подготовки;
- получить информацию о технической готовности воздушного судна, об основных и запасных аэродромах по маршруту полета, их состоянии и оборудованию, о состоянии аэродрома вылета и об аэронавигационном обеспечении по трассе;
- изучить метеорологическую обстановку на аэродроме вылета, по маршруту (району) полетов, на основном и запасных аэродромах;
- убедиться в правильности расчета всех параметров для выполнения полета;
- проверить правильность штурманского расчета и уточнить необходимое количество топлива для выполнения предстоящего полета;
- получить сигналы опознавания;
- принять решение на вылет;
- предъявить диспетчеру АДП задание на полет, штурманский расчет полета, метеорологическую документацию и получить диспетчерское разрешение на вылет;
- принять доклад от каждого члена экипажа о готовности воздушного судна к вылету и выполнить предполетный осмотр в соответствии с РЛЭ;
- проверить по документам и приборам наличие необходимого количества топлива, а также центровку и взлетную массу воздушного судна;
- расписаться в карте-наряде о готовности воздушного судна к полету в соответствии с заданием на полет.

4.3.9. Второй пилот в процессе предполетной подготовки обязан:

- участвовать в изучении метеорологической и навигационной обстановки, а при отсутствии штурмана в составе экипажа - произвести расчет полета, заполнить штурманский бортовой журнал, получить сверенные с контрольными экземплярами сборники аэронавигационных данных и регламенты средств радиосвязи и радиосветотехнического обеспечения полетов;
- рассчитать максимально допустимую взлетную массу воздушного судна в зависимости от конкретных условий взлета;
- рассчитать длину сбалансированной взлетной дистанции, если это предусмотрено для данного воздушного судна;
- выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;
- доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

4.3.10. Штурман в процессе предполетной подготовки обязан:

- изучить метеорологическую и навигационную обстановку;
- получить сверенные с контрольными экземплярами сборники аэронавигационных данных, а при отсутствии бортрадиста в составе экипажа - регламенты средств радиосвязи и радиотехнического обеспечения полетов;
- произвести расчет полета и заполнить штурманский бортовой журнал;
- выполнить другие работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;
- проверить точность показаний всех бортовых часов;
- доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

4.3.11. Бортинженер (бортмеханик) в процессе предполетной подготовки обязан:

- принять воздушное судно от АТБ, технической бригады аэропорта (посадочной площадки) или от сменяемого экипажа;
- проверить наличие судовой и технической документации и записей об устранении неисправностей;
- выполнить предполетный осмотр воздушного судна в соответствии с РЛЭ;
- доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

4.3.12. Бортрадист в процессе предполетной подготовки обязан:

- получить регламенты средств радиосвязи и радиосветотехнического обеспечения полетов, сверенные с контрольными экземплярами;
- проверить исправность радиооборудования;
- проверить наличие запасного комплекта бортового радиосветотехнического оборудования;
- выполнить работы, предусмотренные РЛЭ, перед вылетом;
- доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

4.3.13. Старший бортпроводник (бортпроводник, бортоператор) в процессе предполетной подготовки обязан:

- провести подготовку в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна данного типа и своей должностной инструкции;
- принять груз и багаж;
- доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

4.3.14. Все члены экипажа и другие авиационные специалисты, выполняющие полетное задание, в период предполетной подготовки воздушного судна к полету обязаны выполнять все операции, предусмотренные РЛЭ, в части, их касающейся.

4.3.15. Предварительная и предполетная подготовка экипажей ПАНХ на рабочих аэродромах должна проводиться в соответствии с требованиями руководств по видам работ.

4.4. Разбор полетов

4.4.1. Разбор полетов является одной из основных форм повышения уровня безопасности

полетов, профессиональной подготовки, эффективности и качества деятельности предприятия, подразделения, экипажа ГА.

4.4.2. Разборы проводятся в целях:

- оценки качества и экономичности выполнения полетов;
- анализа подготовки воздушного судна к полетам;
- оценки летной работы каждого экипажа и летного подразделения в целом;
- оценки качества взаимодействия служб, обеспечивающих полеты, в том числе оценки метеорологического обеспечения;
- совершенствования профессиональной подготовки летного, диспетчерского и инженерно-технического состава;
- совершенствования организаторской, воспитательной и методической работы командно-летного состава;
- разработки мер профилактики авиационных происшествий и их предпосылок;
- обобщения и распространения передового опыта работы экипажей, смен, подразделений и служб;
- мобилизации личного состава на обеспечение требований по безопасности, регулярности и экономичности полетов и культуры обслуживания пассажиров.

4.4.3. Разборы в предприятиях ГА проводятся:

- послеполетный разбор в экипаже - после каждого полета или по окончании летного дня (для ПАНХ);
- разбор в авиазвене ПАНХ - 1 раз в месяц;
- разбор в эскадрильях с экипажами, выполняющими транспортные полеты и полеты по ПАНХ, - 1 раз в месяц;
- разбор с командно-инструкторским составом летного отряда - 1 раз в месяц;
- общий разбор в летных отрядах с экипажами, работниками службы движения, АТБ и других служб - 1 раз в месяц;
- разбор с командно-руководящим составом предприятия - еженедельно.

4.4.4. Внеплановые разборы полетов проводятся по усмотрению командира подразделения или старших командиров (начальников).

4.4.5. Организация подготовки и проведения разборов осуществляется командирами подразделений и предприятий. Содержание разбора и указания командира, проводившего разбор, должны быть доведены до всего летного и командно-руководящего состава предприятия, подразделения в части, их касающейся.

4.4.6. Разбор полета в экипаже (с экипажем) проводит командир воздушного судна (проверяющий) после выполнения каждого полетного задания.

Оценку работы экипажа и выводы командир воздушного судна (проверяющий) записывает в специальный журнал и докладывает непосредственному командиру или (при его отсутствии) дежурному командиру.

4.4.7. Командно-летный состав предприятий и управлений ГА обязан осуществлять постоянный контроль за качеством проведения разборов в подразделениях.

4.5. Контроль за выполнением полетов

4.5.1. Основной целью контроля за выполнением полетов является своевременное предупреждение и профилактика ошибок и отклонений в технике пилотирования, нарушений правил летно-технической эксплуатации воздушных судов и его оборудования, выявление причин отказов авиационной техники.

4.5.2. Контроль осуществляется:

- командно-летным составом подразделений;
- командно-летным и инспекторским составом МГА, УГА;
- специалистами Госавианадзора СССР.

4.5.3. Контроль за выполнением полетов каждого экипажа с использованием средств объективного контроля осуществляется систематически (по специальным графикам) не реже 1 раза в месяц.

4.5.4. Контроль осуществляется:

- в процессе предварительной и предполетной подготовки экипажей к полетам;
- по материалам объективного контроля;
- при проверке техники пилотирования и практической работы специалистов в воздухе;
- при проверке работы экипажей воздушных судов на рабочих аэродромах ПАНХ.

4.5.5. При контроле используются:

- бортовые средства полетной информации;
- наземные средства регистрации параметров полета.

4.6. Проверка работы летного состава

4.6.1. Проверка работы летного состава проводится в целях:

- допуска к самостоятельной работе;
- допуска к полетам на воздушном судне нового типа;
- допуска к полетам с использованием полуавтоматических и автоматических средств захода на посадку;
- допуска к полетам в соответствующих метеорологических условиях и времени суток;
- определения или подтверждения квалификации по специальности;
- продления срока действия свидетельства, а также после перерыва в летной работе.

Проверка может производиться также в случаях, определяемых отдельными указаниями МГА и УГА.

4.6.2. При продлении срока действия свидетельства лица летного состава обязаны пройти:

- медицинское освидетельствование;
- проверку профессиональных знаний и навыков по программам МГА;
- проверку по специальности в полете.

4.6.3. При продлении срока действия свидетельства командно-летный состав центрального аппарата МГА, аппарата УГА, начальники и заместители начальников летных учебных заведений проверку знаний и техники пилотирования проходят в Высшей квалификационной комиссии МГА.

Проверка знаний и техники пилотирования других должностных лиц командно-летного состава и экипажей воздушных судов проводится местными квалификационными комиссиями управлений и предприятий ГА.

4.6.4. Срок действия свидетельства продлевается:

- начальникам управлений, летных учебных заведений, их заместителям, начальникам (старшим пилотам-инспекторам) инспекций УГА, летному составу Госавианадзора СССР, центрального аппарата МГА, а также командно-летному составу ведомственной авиации - председателем ВКК МГА;

- командно-летному составу УГА, начиная от командира летного отряда до начальника летно-штурманского отдела включительно - начальниками управлений (заместителями по организации летной работы);

- командно-летному составу летных учебных заведений, научно-исследовательских институтов и заводов ГА - начальниками этих организаций и предприятий;

- командно-летному и летному составу подразделений ГА - командирами этих подразделений.

4.6.5. Проверка техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в воздухе командиров воздушных судов и членов экипажей проводится в аэродромных условиях или маршрутных (производственных) полетах по программам МГА в следующие сроки:

- 1-го и 2-го класса - не реже 1 раза в год;
- 3-го и 4-го класса - не реже 1 раза в шесть месяцев;

- в течение первого года работы на воздушном судне данного типа - не реже 1 раза в три месяца независимо от присвоенного класса.

4.6.6. Проверку техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в воздухе у командно-летного и летного состава проводят вышестоящие командиры (начальники) или специалисты по указанию вышестоящей организации.

4.6.7. При полетах командно-летного состава на воздушных судах нескольких типов проверка уровня профессиональных знаний, техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в воздухе проводится в сроки, установленные настоящим Наставлением на воздушном судне каждого типа.

4.6.8. Результаты проверки техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в воздухе действительны на период, соответствующий установленному сроку проверки летного состава по классам, и заносятся в летную книжку.

4.6.9. Летные проверки командиров воздушных судов, а также членов экипажей проводятся в соответствии с планами работы предприятий (подразделений), летно-штурманских отделов управлений ГА, а также по заданиям вышестоящих командиров и начальников.

4.6.10. Командно-летный и инспекторский состав Госавианадзора СССР, Инспекции, УЛС

МГА, а также УМЦ ГА летную проверку проводит по планам, заданиям или указаниям вышестоящих начальников.

4.6.11. Проверка летного состава и других специалистов на повышение в классе проводится в соответствии с Положением о классификации авиационных специалистов.

4.7. Полеты с проверяющими в составе экипажа

4.7.1. Полеты с проверяющими в составе экипажа планируются и организуются в соответствии с месячными (квартальными, годовыми) планами и графиками тренировки и проверки летного состава предприятий ГА, а также по заданиям вышестоящих командиров и начальников.

4.7.2. Командиру летного отряда предоставляется право включать в состав экипажа проверяющего или инструктора и в день вылета (только в экипажи, для которых данное должностное лицо является непосредственным или прямым командиром, начальником).

4.7.3. В состав экипажа, выполняющего транспортный (производственный), учебный, тренировочный, методический полет, а также полет по ПАНХ, разрешается включать не более одного проверяющего и одного стажера из лиц летного состава.

4.7.4. Командно-летный и инспекторский состав Госавианадзора СССР, Инспекции и УЛС МГА, а также УМЦ ГА включается в состав экипажа независимо от наличия другого проверяющего. Общее количество проверяющих из лиц летного состава в экипаже должно быть не более двух, при этом полет выполняется, как правило, методический.

4.7.5. Право самостоятельного включения в состав экипажа на основании соответствующего задания с соблюдением требований п. п. 4.7.3 и 4.7.4 предоставляется:

- командно-летному и инспекторскому составу Госавианадзора СССР, Инспекции, УЛС МГА, а также УМЦ ГА - во все экипажи гражданской авиации;

- командно-летному и инспекторскому составу аппарата управлений ГА - в экипажи своего управления;

- командно-летному составу подразделений ПАНХ на оперативных точках - в экипажи, находящиеся в прямом подчинении.

4.7.6. Лица командно-летного, инспекторского и инструкторского состава при включении в экипаж в качестве проверяющего должны иметь:

- действующее свидетельство специалиста ГА;

- допуск к инструкторской работе на воздушном судне данного типа;

- допуск к выполнению работ данного вида на воздушном судне данного типа;

- класс специалиста ГА не ниже класса проверяемого;

- личный метеорологический минимум - ниже или равный минимуму командира воздушного судна, в состав экипажа которого он включается;

- практические навыки работы члена экипажа, рабочее место которого он занимает в кабине воздушного судна;

- необходимый предполетный отдых.

4.7.7. Должностные лица командно-летного и инспекторского состава (пилоты), включенные в экипаж в качестве проверяющих, являются старшими командирами в экипаже и несут ответственность за безопасность данного полета.

4.7.8. Должностные лица летного состава (кроме пилотов), включенные в экипаж для тренировки, проверки или контроля за практической работой, вписываются в графу соответствующего члена экипажа (штурмана, бортмеханика, бортрадиста), подчиняются непосредственно командиру воздушного судна, несут ответственность за точное и пунктуальное выполнение технологии работы контролируемого члена экипажа и являются проверяющими по специальности.

4.7.9. В процессе подготовки к полету проверяющий (инструктор) обязан:

- уточнить цель, характер и маршрут полета;
- при выполнении аэродромных полетов составить методический план их проведения;
- лично участвовать в предполетной подготовке экипажа, в заключение которой определить его готовность к выполнению полета.

4.7.10. Место в кабине экипажа воздушного судна проверяющий (инструктор) выбирает по своему усмотрению.

4.7.11. Проверяющему (инструктору) при выполнении производственных полетов запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

4.7.12. После завершения полета и проведения разбора командиром воздушного судна проверяющий (инструктор) делает замечания членам экипажа, анализирует допущенные ими отклонения, ошибки и их причины, оценивает работу экипажа и делает соответствующую запись в рабочей тетради командира воздушного судна.

4.7.13. Проверяющий (инструктор) несет ответственность за:

- обеспечение безопасности полета независимо от того, управляет ли он воздушным судном лично или передал управление командиру воздушного судна (второму пилоту);
- обоснованность принимаемого им решения;
- пунктуальное выполнение всеми членами экипажа требований настоящего Наставления и РЛЭ воздушного судна данного типа;
- объективность выставляемых оценок и представляемых выводов;
- правильность определения соответствия уровня профессиональной подготовки и навыков прошедшего проверку пилота (члена экипажа) требованиям документов МГА;
- качество тренировки, контроля и методической подготовки проверяемого.

4.7.14. Проверяющий обязан в трехдневный срок после выполнения полета (или окончания командировочного задания) доложить о результатах проверки.

4.7.15. Для контроля за выполнением летным составом требований настоящего Наставления и других документов, регламентирующих летную работу, должностные лица, не имеющие допуска к выполнению полетов на воздушном судне данного типа, могут включаться в задание на полет (вписываться с обратной стороны задания на полет) с правом нахождения в кабине экипажа при наличии соответствующего задания и документов, удостоверяющих личность:

- командно-летный и инспекторский состав Госавианадзора СССР, Инспекции и УЛС МГА - на всех воздушных судах ГА;
- начальники управлений гражданской авиации, их заместители по организации летной работы, начальники инспекций и летно-штурманских отделов управлений - на всех воздушных

судах своего управления.

Глава 5. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

5.1. Общие положения

5.1.1. Полеты воздушных судов на воздушных трассах СССР, местных воздушных линиях и маршрутах вне их осуществляются:

- по правилам визуальных полетов (ПВП);
- по правилам полетов по приборам (ППП);
- по особым правилам визуальных полетов (особым ПВП).

5.1.2. Полеты в районе аэродрома осуществляются в соответствии с требованиями Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, настоящего Наставления и инструкции по производству полетов на аэродроме.

5.2. Правила вылета и прилета воздушных судов

5.2.1. Решение на вылет принимает командир воздушного судна на основании:

- готовности экипажа к выполнению полета;
- готовности воздушного судна к полету;
- анализа метеобстановки;
- информации диспетчера о состоянии основного и запасных аэродромов, воздушной обстановки и обеспечения полета.

5.2.2. Диспетчерское разрешение на вылет дается диспетчером АДП на основании задания на полет и принятого командиром воздушного судна решения на вылет и означает, что:

- техническое состояние аэродромов вылета, назначения и запасных соответствует установленным требованиям;
- воздушная обстановка не препятствует выполнению полета;
- экипаж прошел штурманский контроль готовности к предстоящему полету и медицинский контроль, получил необходимую полетную документацию и информацию.

5.2.3. Решение на вылет, принятое командиром воздушного судна, и диспетчерское разрешение записываются в журнал диспетчерских разрешений.

5.2.4. Командир воздушного судна принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

- на аэродроме вылета фактическая погода не ниже минимума, установленного для взлета;
- на маршруте полета отсутствуют опасные метеоявления, обход которых невозможен;
- на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая погода соответствует вариантам, приведенным в табл. 2.

Варианты	Продолжительность	На аэродроме назначения		Количество запасных аэродромов
		Фактическая погода (высота нижней границы облаков, видимость на ВПП, ветер)	Соотношение прогноза и установленного минимума (ко времени посадки)	
1	2	3	4	5
1	До 2 ч	Не учитывается	Нижний предел градаций	1
	равен или выше минимума. Прогноз ветра учитывается			
2	До 2 ч	В пределах минимума	Верхний предел градаций	1
	ветра не учитывается	ниже минимума. Прогноз		
3	От 2 до 5 ч	Не учитывается	Верхний предел градаций	1
	выше минимума. Прогноз ветра учитывается			
4	От 2 до 5 ч	В пределах минимума	Верхний предел градаций	2 или 1 <*>
	ветра не учитывается	ниже минимума. Прогноз		
5	Более 5 ч	Не учитывается	Верхний предел градаций	2 или 1 <*>
	ниже минимума. Прогноз ветра не учитывается			
6	Без ограничений	Высота нижней границы облаков на 200 м и видимость на ВПП на 2000 м выше минимума. Ветер в пределах минимума судна данного типа	Нижний предел градаций по высоте нижней границы облаков на 200 м и видимости на 2000 м выше минимума. Прогноз ветра учитывается для посадки воздушного	Аэродром назначения
			имеет две непересекающиеся ВПП, пригодные	

<*> В данном случае аэродром может быть выбран запасным, если прогнозом ко времени посадки предусматривается нижний предел градаций по высоте нижней границы облаков на 100 м, а по видимости - на 1000 м выше установленного минимума.

5.2.5. Запасным аэродромом может быть выбран аэродром, расположенный, как правило, на расстоянии не менее 50 км от аэродрома назначения при соблюдении одного из следующих условий:

- ко времени прилета прогнозируется погода с градациями, нижний предел которых выше минимума по высоте нижней границы облаков на 50 м и видимости на 500 м;

- ко времени прилета прогнозируется погода с градациями, нижний предел которых выше минимума I категории по высоте нижней границы облаков на 20 м и видимости на 200 м в случае, когда командир, воздушное судно и аэродром допущены к выполнению заходов на посадку по соответствующей категории.

5.2.6. При полете на аэродромы Московского аэроузла разрешается выбирать их в качестве запасных. В этом случае нижние градации прогноза погоды на аэродроме назначения и запасных должны быть:

- по высоте нижней границы облаков - не менее 200 м;

- по видимости - не менее 2000 м.

5.2.7. Горный аэродром может быть выбран запасным в соответствии с требованиями п. 5.2.5 настоящего Наставления без провозки экипажа, если при проведении предварительной подготовки (с розыгрышем полета) в сроки, указанные в п. 4.3.3, аэродром изучался как запасный (основной), а командиром воздушного судна является пилот 1-го класса.

5.2.8. Аэродром вылета может быть выбран запасным (в том числе и при выполнении аэродромных полетов), если:

- продолжительность полета до аэродрома назначения менее 3 ч по расчету;

- прогноз погоды аэродрома вылета соответствует требованиям п. 5.2.5 настоящего Наставления.

5.2.9. В случаях, когда запасным аэродромом выбран аэродром вылета и отсутствует возможность использовать варианты табл. 2, командиру воздушного судна предоставляется право принять решение на вылет с расчетом рубежа ухода. При этом количество топлива на борту воздушного судна к моменту прилета на аэродром назначения (ДПРМ, траверз ДПРМ) должно быть не менее чем на 1 ч полета на высоте круга.

5.2.10. При полетах ниже нижнего эшелона по ПВП и особым ПВП командир воздушного судна принимает решение на вылет при следующих условиях:

- на аэродромах вылета, назначения, запасном (запасных) аэродромах и по маршруту фактическая погода соответствует минимуму командира воздушного судна и не хуже предусмотренной для полета по ПВП или особым ПВП;

- по маршруту полета нет опасных метеоявлений, обход которых невозможен;

- среднее значение градаций прогноза нижней границы облаков и видимости по маршруту, аэродрому назначения и запасным аэродромам не ниже минимума командира воздушного судна;

- при отсутствии запасного аэродрома (в том числе, если запасный аэродром не может быть выбран из-за малого остатка светлого времени) разрешается принимать решение на вылет, если ко времени прилета на аэродром назначения нижний предел градации прогноза выше установленного минимума:

- по высоте нижней границы облаков - на 50 м;

- по видимости - на 500 м.

5.2.11. При принятии решения на вылет прогноз ветра на аэродромах назначения и запасных к моменту прилета учитывается:

- по направлению - среднее значение градации;

- по скорости - нижнее значение градации;

- при прогнозировании порывов - верхнее значение градации.

5.2.12. При принятии решения на вылет по ППП высота нижней границы облаков не учитывается, если их фактическое количество и среднее значение градации прогноза менее 5 баллов, а по особым ПВП - если прогнозируемое количество облаков ниже высоты полета не более 2 - 5 баллов и обеспечивается полет с превышением над верхней кромкой облаков на 300 м.

5.2.13. Если на аэродроме назначения и запасных аэродромах ухудшение видимости в осадках в прогнозе определяется термином "кратковременно", то при полетах по ППП и особым ПВП учитывается только значение основной градации, а при полетах по ПВП - значение

кратковременной градации.

5.2.14. Давность сведений о фактической погоде на аэродромах не должна превышать 1 ч с момента наблюдения.

5.2.15. Если метеоусловия на аэродромах вылета, назначения и (или) запасных в период между получением диспетчерского разрешения и взлетом воздушного судна ухудшились и не соответствуют правилам принятия решения на вылет, то диспетчер обязан сообщить об этом экипажу.

5.2.16. Прием воздушных судов осуществляется в соответствии с установленными на аэродроме минимумами для воздушных судов различных типов по ППП, ПВП и особым ПВП.

5.2.17. Посадка воздушных судов при метеоусловиях ниже установленного минимума запрещается, за исключением случаев вынужденной посадки (потеря радиосвязи, недостаток топлива или отказ авиационной техники, не позволяющие продолжить полет до другого аэродрома).

5.2.18. При взлете и посадке воздушного судна соответствие измеренной фактической скорости ветра максимально допустимой определяется с учетом порывов.

5.2.19. При подготовке к полету в условиях высоких температур экипаж обязан учитывать увеличение длины разбега, уменьшение скороподъемности воздушного судна, возможность перегрева двигателей. При необходимости командир воздушного судна имеет право принять решение перенести вылет на период суток с более низкой температурой воздуха или снять часть загрузки.

5.3. Правила установки шкалы давления барометрического высотомера

5.3.1. Отсчет барометрической высоты полета воздушного судна производится при полетах:

- в районе аэродрома в пределах аэродромного круга полетов, на высоте круга (высоте перехода) и ниже - по давлению на аэродроме;

- по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона - по минимальному атмосферному давлению на маршруте (участке маршрута), приведенному к уровню моря;

- на эшелоне перехода и выше - по стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар).

5.3.2. На предварительном старте экипаж воздушного судна обязан установить стрелки барометрических высотомеров на "нуль" высоты и сравнить отсчет давления с давлением на аэродроме.

5.3.3. При наборе высоты для полета на эшелоне установку шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего атмосферному давлению на аэродроме, на отсчет "760" производить при пересечении высоты перехода.

5.3.4. Перед заходом на посадку установку шкалы барометрического высотомера с отсчета "760" на отсчет, соответствующий атмосферному давлению на аэродроме посадки, производить в горизонтальном полете на эшелоне перехода после разрешения диспетчера о дальнейшем снижении в такой последовательности: командир корабля, второй пилот, штурман.

5.3.5. При полете по маршруту на высотах ниже нижнего эшелона установку шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего атмосферному давлению на аэродроме, на отсчет, соответствующий минимальному атмосферному давлению по маршруту, приведенному к уровню моря, производить при выходе из круга полетов над аэродромом.

5.3.6. При подходе к аэродрому на высоте ниже нижнего эшелона установку шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего минимальному атмосферному давлению по маршруту, приведенного к уровню моря, на отсчет, соответствующий давлению на аэродроме, производить при входе в круг полетов над аэродромом.

5.3.7. Перед вылетом с аэродрома, расположенного в равнинной или холмистой местности, где нет АМСГ, приведенное давление определяет экипаж (пилот) по шкале давления барометрического высотомера, стрелки которого должны быть установлены на значение высоты, равной абсолютной высоте аэродрома.

5.3.8. Перед взлетом с высокогорного аэродрома, когда давление на аэродроме ниже наименьшего давления, которое можно отсчитать по шкале давлений барометрического высотомера, необходимо установить давление "760" на шкале против неподвижного индекса, заметить показание на шкале высот и принять эту высоту за "условный нуль", а затем произвести взлет и набор заданного эшелона полета.

5.4. Правила выдерживания безопасных высот полета

5.4.1. Истинная безопасная высота полета по ПВП, особым ПВП или ППП устанавливается в зависимости от рельефа местности и высоты искусственных препятствий на ней. При этом должны учитываться скорость воздушного судна, допуски в точности пилотирования и самолетовождения, погрешности высотомеров в измерении высот, возможные вертикальные отклонения от траектории полета в турбулентной атмосфере и орнитологическая обстановка.

5.4.2. Истинные безопасные высоты полета приведены в табл. 3.

Таблица 3

Скорость полета (истинная), км/ч		Безопасная высота полета	
(истинная), м			
по ППП	по ПВП		
В зоне взлета и посадки			
300 и менее (по кругу)		300	100
Более 300 (по кругу)		300	200
Примечание. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий при расчете нижнего эшелона и безопасной высоты по прибору должна быть при полете по ППП шириной по 10 км, а по ПВП – по 5 км в обе стороны от оси маршрута.			
В районе подхода по воздушным трассам, маршрутам вне трасс			
а) Над равнинной и холмистой местностью, над водным пространством			
300 и менее		600	100
От 301 до 550		600	200
550 и более		600	-
б) В горной местности (горы до 2000 м)			
Менее 550		900	300
550 и более		900	-
в) В горной местности (горы выше 2000 м)			
Менее 550		900	600
550 и более		900	-

Примечания:

1. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий при расчете нижнего эшелона и безопасной высоты по прибору должна быть при полете по ППП шириной по 25

км в обе стороны от оси маршрута, а по ПВП - в пределах ширины трассы.

2. Указанные значения истинных безопасных высот воздушных судов всех типов должны соблюдаться по маршруту полета до выхода из 4-го разворота.

После выхода из 4-го разворота и в период от взлета до 1-го разворота высота полета и ширина полосы учета препятствий устанавливаются в соответствии с требованиями ОПП и указываются в инструкции по производству полетов на данном аэродроме. В случаях, когда по условиям рельефа местности или по другим причинам эти требования выполнить невозможно, применяются специальные схемы захода на посадку, утвержденные МГА.

3. На аэродромах, расположенных в горной местности, при полетах по ПВП в отдельных случаях, для воздушных судов со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее, ширина полосы учета рельефа местности и искусственных препятствий на ней по решению начальника УГА может быть сокращена, о чем указывается в инструкции по производству полетов на данном аэродроме.

4. Истинные безопасные высоты для полетов по особым ПВП установлены п. 5.7.3 настоящего Наставления.

5.4.3. Перед каждым полетом рассчитываются:

- высота нижнего безопасного эшелона при полете на эшелоне;
- приборная безопасная высота полета при полете ниже нижнего эшелона, а также высота нижнего безопасного эшелона (на случай необходимости перехода на полет по ППП);
- безопасная высота для полета в районе подхода.

5.4.4. При расчете безопасной высоты для полетов по ПВП ниже нижнего эшелона по маршруту и в районе аэродрома в равнинной и холмистой местности высота искусственных препятствий не учитывается, если скорость полета воздушного судна не превышает 300 км/ч. Экипаж воздушного судна обязан обходить искусственные препятствия визуально на удалении не менее 500 м.

5.4.5. Высота нижнего безопасного эшелона определяется путем расчета безопасной барометрической высоты полета по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. с последующим увеличением значения до высоты ближайшего эшелона.

5.4.6. Расчет безопасной барометрической высоты полета по давлению 760 мм рт. ст. производится по формуле:

$$H_{\text{без. 760}} = H_{\text{без. ист}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_t + (760 - p_{\text{прив. мин}}) \times 11,$$

где:

$H_{\text{без. ист}}$ - установленное значение безопасной истинной высоты, м;

$H_{\text{рел}}$ - абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом

высоты искусственных препятствий в пределах установленной ширины полосы, м (см. табл. 3);

$p_{\text{прив. мин}}$ - минимальное атмосферное давление по маршруту (участку) полета, приведенное к уровню моря, мм рт. ст.;

ΔH_t - методическая температурная поправка высотомера,

определенная по навигационной линейке, м, или по формуле:

$$\Delta H_t = \frac{t - 15}{300} \times H_{\text{испр}},$$

где $H_{испр}$ - сумма высот $H_{без. ист}$ и $H_{рел}$.

5.4.7. Расчет безопасной барометрической высоты полета (по давлению 1013,2 мбар) производится по формуле:

$$H_{без. 1013} = H_{без. ист} + H_{рел} - \Delta H_t + (1013,2 - p_{оприв. мин}) \times 8,25.$$

Примечание. Расчет по формуле вводится специальным указанием МГА.

5.4.8. Безопасный эшелон полета в горной местности может определяться по картам абсолютной барической топографии.

5.4.9. Расчет приборной безопасной высоты для полета по маршруту ниже нижнего эшелона производится по формуле:

$$H_{без. прив} = H_{без. ист} + H_{рел} - \Delta H_t.$$

5.4.10. Расчет безопасной высоты в районе подхода производится по формуле:

$$H_{без. подх} = H_{без. ист} + H_{рел} - \Delta H_t + (760 - p_{оприв. аэр}) \times 11,$$

где:

$p_{оприв. аэр}$ - атмосферное давление на аэродроме посадки, приведенное к уровню моря.

$p_{оприв. аэр}$ рассчитывается по формуле:

$$p_{оприв. аэр} = \frac{H_{аэр}}{11} + p_{аэр},$$

где:

$H_{аэр}$ - высота превышения аэродрома относительно уровня моря;

$p_{аэр}$ - атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома.

5.4.11. В полете экипаж обязан учитывать инструментальную (ДЕЛЬТА $H_{инстр}$) и аэродинамическую (ДЕЛЬТА $H_{аэр}$) поправки высотомеров.

5.4.12. На каждом аэродроме устанавливается минимально безопасная высота (МБВ) для полета в районе аэродрома, которая рассчитывается по формуле (для стандартных условий):

$$МБВ = H_{без. ист} + \Delta H_{рел},$$

где $\Delta H_{рел}$ - превышение наивысшей точки рельефа с учетом

искусственных препятствий относительно КТА в направлении захода на посадку, округленное в сторону увеличения, кратное 30 м.

Если разница в высотах местности с учетом искусственных препятствий на ней составляет не более 100 м, МБВ устанавливается единой для всего района аэродрома. При большей разнице район аэродрома делится на секторы и для каждого сектора устанавливается своя МБВ.

Температурная поправка вводится в расчетную величину МБВ в тех случаях, когда она превышает значение 100 м и более.

Расчет минимально безопасной высоты для полета в районе аэродрома производится дежурным штурманом (диспетчером).

5.5. Правила визуальных полетов (ПВП)

5.5.1. Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами без изменения заданной высоты (эшелона) путем визуального наблюдения экипажами за полетами других воздушных судов, а при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты путем визуального наблюдения за впереди расположенной местностью и обхода препятствий.

5.5.2. Правила визуальных полетов применяются в пределах нижнего воздушного пространства:

- днем;
- в сумерках при полетах в полярных районах (выше 60-й параллели);
- при метеоусловиях, соответствующих установленным требованиям.

5.5.3. Правила визуальных полетов применяются для воздушных судов с истинной скоростью полета не более 550 км/ч.

5.5.4. Минимальные условия для полетов по ПВП приведены в табл. 4.

Таблица 4

Местность полета (истинная), км/ч наивысшей точки рельефа, м облаков, м	Скорость	Минимальные условия полета по ПВП		
		Высота нижней границы облаков над ВС до нижней границы	Видимость, км	Вертикальное расстояние от
В зоне взлета и посадки				
Равнинная, холмистая	300 и менее	150	3	50
	301 - 550	300	5	100
Горная	550 и менее	300	5	100
По воздушным трассам, МВЛ и маршрутам вне трасс				
Равнинная, холмистая	300 и менее	150	3	50
	301 - 550	300	5	100
Горная (высота до 2000 м)	550 и менее	400	5	100
Горная (высота более 2000 м)	550 и менее	700	10	100

Примечание. В зоне взлета и посадки минимальные метеоусловия устанавливаются по скорости полета по кругу.

5.5.5. Полеты в сумерках в полярных широтах (выше 60-й параллели) при метеоусловиях, указанных в табл. 4, на аэродромы (площадки), оборудованные радиосветотехническими средствами, разрешаются с наступлением рассвета и до наступления темноты, а с подбором посадочных площадок с воздуха и на аэродромы (площадки), не оборудованные радиосветотехническими средствами, - не ранее чем через 30 мин. после наступления рассвета. Заканчиваться они должны за 1 ч до наступления темноты.

5.5.6. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всего экипажа воздушного судна.

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

5.5.8. Обгон впереди летящего воздушного судна должен производиться с правой стороны, а при полете по кругу - с внешней стороны круга с интервалом не менее 500 м.

Обгоняющим считается судно, которое подходит к впереди летящему воздушному судну с курсом, отличающимся от его курса менее чем на 70°.

5.5.9. При полетах на пересекающихся курсах командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно на той же высоте слева от себя, должен уменьшить высоту полета, а командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно справа от себя, должен увеличить высоту полета таким образом, чтобы разность высот обеспечивала им безопасное расхождение.

В случае если изменить высоту невозможно (наличие облачности, полет на минимальной безопасной высоте или наличии других ограничений), командиры обязаны отворотом обеспечить расхождение воздушных судов.

В процессе выполнения маневра расхождения командиры воздушных судов обязаны не терять из вида друг друга.

5.5.10. Встречное движение воздушных судов на одной высоте по одному маршруту при полете ниже нижнего эшелона запрещается.

5.5.11. В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах командиры воздушных судов должны отвернуть вправо и разойтись левыми бортами.

5.5.12. При ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих полету по ПВП, командир воздушного судна обязан:

- перейти на полет по ППП, если командир и воздушное судно допущены к таким полетам. Согласовать с диспетчером службы движения эшелон полета;

- возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме, если командир или воздушное судно не допущены к полетам по ППП;

- перейти на полет по особым ПВП, если подготовка командира и характер выполняемого задания не препятствует этому; свои действия он обязан согласовать с диспетчером службы движения. Командиры вертолетов, кроме того, могут действовать согласно п. 8.7.14 настоящего Наставления.

5.5.13. При переходе воздушных судов от полетов по ПВП к полетам по особым ПВП диспетчер обязан обеспечить установленные временные интервалы между ними.

5.5.14. Ответственность за выполнение правил и заданных условий полета по ПВП, своевременный возврат на аэродром вылета (запасный аэродром) или переход на полет по особым ПВП (ППП) при ухудшении метеоусловий до значений, не позволяющих выполнять дальнейший полет по ПВП, несет командир воздушного судна, а за назначение высоты (эшелона) и временных интервалов при вылете, обеспечивающих безопасность полета по ПВП, своевременную информацию командира воздушного судна о воздушной и метеорологической обстановке, назначение эшелона полета по ППП и обеспечение интервалов при переходе на полет по особым ПВП при ухудшении метеоусловий диспетчер службы движения, под контролем которого находится полет данного воздушного судна.

5.5.15. При внезапном попадании воздушного судна в условия, ухудшающие видимость до значений менее установленных, снижение ниже приборной безопасной высоты в целях перехода на

визуальный полет запрещается. В этом случае командир воздушного судна обязан перейти на пилотирование по приборам, развернуться на 180°, возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем аэродроме. При невозможности перейти на визуальный полет командиру воздушного судна по согласованию с диспетчером службы движения разрешается перейти на полет по ППП.

5.5.16. Командиры воздушных судов, не имеющие допуска к полетам по ППП, должны иметь достаточную подготовку в пилотировании по приборам для выполнения полета при внезапном попадании воздушного судна в условия, исключающие возможность пилотирования по естественному горизонту.

5.6. Правила полетов по приборам (ППП)

5.6.1. Правила полетов по приборам предусматривают выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам при обязательном постоянном контроле со стороны диспетчера службы движения.

5.6.2. Правила полетов по приборам применяются:

- ночью - на всех эшелонах, в том числе в пределах нижнего воздушного пространства одновременно с применением особых ПВП;
- днем - в нижнем воздушном пространстве, кроме случаев применения ПВП и в верхнем воздушном пространстве;
- при полетах с применением шторок.

5.6.3. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на службу движения.

Изменение эшелона полета производится по указанию диспетчера за исключением случаев, предусмотренных п. 5.11.5 настоящего Наставления.

5.6.4. Ответственность за выдерживание заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, точность информации о фактическом местонахождении воздушного судна, высоте и метеоусловиях полета, а также за выполнение указаний диспетчера при полетах по ППП несет командир воздушного судна, а за правильное назначение безопасного эшелона полета и дальнейшее обеспечение установленного эшелонирования (вертикального, продольного, бокового) между воздушными судами - диспетчер, осуществляющий непосредственное управление воздушным движением.

5.6.5. Эшелонирование воздушных судов при следовании на одной высоте на попутных или на пересекающихся курсах производится в соответствии с правилами продольного и бокового эшелонирования.

5.6.6. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется по согласованию с диспетчером.

Диспетчеру службы движения запрещается принуждать командира воздушного судна выполнять полет по ПВП без его согласия.

5.6.7. При выполнении полета по ППП экипаж обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

5.7. Особые правила визуальных полетов (особые ПВП)

5.7.1. Особые правила визуальных полетов предусматривают:

- пилотирование воздушного судна по линии естественного горизонта с одновременным контролем по приборам за его пространственным положением;
- выполнение полетов с применением продольных интервалов, установленных для полетов по ППП;
- определение места воздушного судна по наземным ориентирам визуально и с использованием радиотехнических средств;
- контроль диспетчером службы движения за соблюдением интервалов между воздушными судами с применением наземных радиотехнических средств или на основании информации, получаемой от экипажей.

5.7.2. Особые ПВП применяются при полетах ниже нижнего эшелона и на эшелонах в пределах нижнего воздушного пространства в районах аэродромов, на МВЛ и маршрутах вне трасс:

- днем - при отсутствии условий для полетов по ПВП;
- ночью - при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательных работ, полетов в полярных районах (выше 60-й параллели) и тренировочных полетов.

5.7.3. Полеты по особым ПВП выполняются на самолетах 4-го класса и вертолетах с таким расчетом, чтобы истинная высота полета по маршруту относительно высшей точки рельефа и искусственных препятствий на нем, а также метеоусловия были не ниже указанных в табл. 5.

Таблица 5

Местность		Минимальные условия полета по особым ПВП					
Высота полета (истинная), м		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м		Видимость, км			
днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью		
Полеты по МВЛ и в районах работ по ПАНХ							
Равнинная, холмистая	100 	400 	150 	450 	2 	4 	
Срочные полеты по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательные работы и тренировочные полеты							
Равнинная, холмистая	50 	250 	100 	300 	1 	4 	
Горная	300	-	400	-	2	-	

Примечания:

1. Ширина полосы учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий должна быть в равнинной и холмистой местности: днем - 5 км, ночью - 25 км; в горной местности в пределах ширины трассы (маршрута).

2. Тренировочные полеты ночью по особым ПВП на горных аэродромах производятся по кругу (схеме) и в зоне при нижней границе облаков, превышающей высоту полета не менее чем на 200 м и видимости не менее 5 км.

5.7.4. Полеты под облаками, высота нижней границы которых менее 150 м, при прогнозировании обледенения выполнять только на воздушных судах, имеющих противообледенительные средства.

5.7.5. Полеты по особым ПВП над облаками разрешаются, когда количество облачности ниже высоты полета воздушного судна не превышает трех баллов. В этом случае расстояние от воздушного судна до верхней границы облаков должно быть не менее 300 м.

5.7.6. Полеты по особым ПВП могут быть организованы только при наличии непрерывной двухсторонней связи диспетчера службы движения с воздушным судном и освобождении нижнего безопасного эшелона от других судов.

5.7.7. Встречное движение воздушных судов по маршруту (в том числе и на МВЛ, разведенных для полетов по ПВП) и обгон разрешаются только с применением эшелонирования в соответствии с разд. 5.8 настоящего Наставления. При невозможности эшелонирования таких полетов по высоте должно быть организовано одностороннее движение воздушных судов с интервалами, установленными п. п. 5.9.2 или 5.9.3 настоящего Наставления.

5.7.8. Обгон воздушного судна, следующего впереди на этой же высоте, при полетах по особым ПВП запрещается.

5.7.9. К полетам по особым ПВП допускаются командиры воздушных судов, прошедшие подготовку по программам, установленным МГА, допущенные к полетам по ППП и имеющие опыт полетов в данном районе.

5.7.10. При полетах по особым ПВП командир воздушного судна несет ответственность за выдерживание безопасной (заданной) высоты полета, выдерживание режима полета, обеспечивающего установленные интервалы, точность определения места воздушного судна, своевременность и точность информации о времени пролета контрольных ориентиров по маршруту, а диспетчер - за соблюдение условий, исключающих встречное движение и пересечение маршрутов на одной высоте, обеспечение временных интервалов при вылете, своевременность информации экипажей об уменьшении интервалов менее допустимых и освобождении нижнего безопасного эшелона.

5.7.11. При ухудшении метеоусловий до значений, менее установленных для полета по особым ПВП, командир воздушного судна обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. В случае попадания воздушного судна в условия, исключающие визуальный полет, командир обязан перейти на полет по ППП; если воздушное судно допущено к полетам по этим правилам, согласовав с диспетчером эшелон полета. В случае, когда воздушное судно не допущено к полетам по ППП, командир обязан руководствоваться п. 5.5.15 настоящего Наставления.

5.8. Правила вертикального эшелонирования

5.8.1. Минимальные интервалы вертикального эшелонирования устанавливаются:

- от высоты нижнего эшелона до 6000 м - через каждые 300 м;
- от эшелона 6000 м до эшелона 12000 м - через каждые 600 м;
- от эшелона 12000 м и выше - через каждые 1000 м.

5.8.2. При полетах ниже нижнего эшелона вертикальное расстояние между нижним эшелонном и высотой полета должно быть не менее 300 м.

На высотах ниже нижнего эшелона визуальные полеты воздушных судов со скоростями не более 300 км/ч эшелонируются через 150 м, со скоростями более 300 км/ч - во всех случаях через

300 м.

5.8.3. Вертикальное расстояние между высотой полета по кругу и нижним эшелонном зоны ожидания должно быть не менее 300 м.

5.8.4. Вертикальное расстояние между воздушными судами в районе аэродрома должно быть не менее 300 м.

Для самолетов 4-го класса и вертолетов, выполняющих полет по ПВП ниже нижнего эшелона, в местах пересечения с маршрутами полетов воздушных судов 1, 2 и 3-го класса при наличии радиолокационного контроля и продольного расстояния между ними не менее 5 км вертикальный интервал должен быть не менее 150 м.

5.8.5. Для воздушных трасс СССР, МВЛ и маршрутов вне трасс устанавливается полукруговая система вертикального эшелонирования полетов:

- с заданными 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, 6600 м, 7800 м, 9000 м, 10200 м, 11400 м, 13000 м, 15000 м, 17000 м, 19000 м и т.д.;

- заданными 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, 7200 м, 8400 м, 9600 м, 10800 м, 12000 м, 14000 м, 16000 м, 18000 м, 20000 м и т.д.

5.8.6. Если заданные истинные путевые углы большинства участков трассы находятся в пределах одного полукруга, а отдельных участков - в пределах другого, то для всей воздушной трассы могут устанавливаться единые эшелоны полета при условии соблюдения мер безопасности полета.

5.8.7. Если в поворотном пункте маршрута происходит смена эшелона из-за изменения общего направления полета с восточного на западное или с западного на восточное, то экипаж воздушного судна обязан доложить диспетчеру расчетное время пролета данного пункта. Занятие эшелона должно производиться за 20 км до пролета указанного пункта по разрешению диспетчера с соблюдением интервалов, установленных настоящим Наставлением.

5.8.8. В районах подхода и аэродрома, зонах ожидания вертикальное эшелонирование производится в соответствии с установленными интервалами независимо от заданных путевых углов полета.

5.9. Правила продольного эшелонирования

5.9.1. Минимальные интервалы продольного эшелонирования воздушных судов для полетов по ПВП устанавливаются:

- при полете по одному маршруту на одной высоте - не менее 2 км;

- при пересечении высоты, занятой другим воздушным судном, не менее 2 км при скоростях полета до 300 км/ч и не менее 5 км - при скоростях полета более 300 км/ч.

5.9.2. Минимальные интервалы продольного эшелонирования для полетов по ППП и особым ПВП при наличии непрерывного радиолокационного контроля <*> устанавливаются:

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

- при пересечении встречного эшелона, занятого другим воздушным судном, - не менее 30 км в момент пересечения;

- при пересечении попутного эшелона, занятого другим воздушным, судном, - не менее 20 км в

момент пересечения;

- на пересекающихся маршрутах на одном эшелоне (при углах пересечения не менее 70°) - не менее 30 км в момент пересечения;

- в районе подхода - не менее 20 км;

- в зоне взлета и посадки - не менее 5 км.

<*> Под радиолокационным контролем понимается слежение за движением метки от воздушного судна на индикаторах наземных радиолокаторов (ОРЛ, ДРЛ, ПРЛ и др.) диспетчером службы движения с использованием активных и пассивных режимов их работы.

5.9.3. При выполнении полетов по ППП и по особым ПВП без непрерывного радиолокационного контроля устанавливаются минимальные временные интервалы:

- по воздушным трассам СССР, МВЛ первой категории или по одному и тому же маршруту вне их:

не менее 15 мин. в момент пересечения участка воздушной трассы на одном эшелоне с пересекающимися маршрутами;

не менее 10 мин. - воздушным судам, следующим на одном эшелоне по одному и тому же маршруту;

- при пересечении попутного или встречного эшелона, занятого другим воздушным судном, на трассе и в районе подхода:

не менее 10 мин. при пересечении эшелона, занятого другим воздушным судном в зоне взлета и посадки;

не менее 3 мин. при выполнении маневра по схеме захода на посадку.

5.9.4. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля в районе аэродрома на одной высоте может находиться не более одного воздушного судна.

5.10. Правила бокового эшелонирования

5.10.1. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полете на одной высоте по ПВП устанавливаются:

- не менее 500 м справа - при обгоне впереди летящего воздушного судна, а при полетах по аэродромному кругу - с внешней стороны;

- не менее 5 км - для разведенных маршрутов при полетах по МВЛ ниже нижнего эшелона на параллельных воздушных трассах.

5.10.2. Минимальные интервалы бокового эшелонирования для полетов по ППП при непрерывном радиолокационном контроле устанавливаются:

- не менее 50 км - между осями параллельных воздушных трасс;

- не менее 10 км - при расхождении воздушных судов.

5.10.3. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля боковое эшелонирование при полетах по ППП запрещается.

5.10.4. Минимальные интервалы между осями параллельных воздушных трасс при отсутствии радиолокационного контроля устанавливаются не менее 100 км.

5.11. Правила изменения эшелона (высоты) полета и пересечения воздушных трасс

5.11.1. Изменение назначенного эшелона (высоты) допускается с соблюдением мер безопасности, с разрешения диспетчера.

5.11.2. Воздушное судно, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), имеет преимущество (при прочих равных условиях) перед воздушным судном, командир которого просит разрешение занять этот эшелон.

Преимущество в сохранении данного эшелона (высоты) имеет воздушное судно, летящее впереди, с учетом дальности его полета.

5.11.3. Эшелон, занятый воздушным судном, может быть задан другому воздушному судну после доклада экипажа первого воздушного судна о начале снижения или набора высоты, если нет возможности применить другой вид эшелонирования.

5.11.4. При выдаче разрешения, связанного с занятием или пересечением занятого другим воздушным судном эшелона или воздушной трассы, диспетчер обязан обеспечить безопасные интервалы.

5.11.5. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением.

В этом случае командир воздушного судна, выполняющий полет по воздушной трассе или МВЛ первой категории, обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от оси воздушной трассы или МВЛ и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона и сообщить об этом органу УВД. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

Заняв новый эшелон, командир по согласованию с органом УВД выводит воздушное судно на воздушную трассу или МВЛ.

5.11.6. Вход на воздушные трассы (МВЛ), уход с них и пересечение их производятся на предварительно согласованных эшелонах (высотах) и участках в режиме горизонтального полета.

5.11.7. Эшелон (высота) для пересечения воздушной трассы (МВЛ) или входа на нее должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км до ее границы.

5.11.8. Для входа на воздушную трассу (МВЛ) и продолжение полета по ней командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин. до подхода к границе воздушной трассы (МВЛ) обязан получить разрешение и условия входа на нее от органа УВД, осуществляющего непосредственное управление воздушным движением.

5.11.9. При последовательном пересечении воздушным судном нескольких воздушных трасс СССР или МВЛ орган УВД, осуществляющий непосредственное управление воздушным движением в районе пересечения, может выдать командиру воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких воздушных трасс.

5.12. Правила полетов по воздушным трассам и маршрутам вне трасс

5.12.1. Полеты по воздушным трассам и маршрутам вне трасс в зависимости от метеоусловий

и типов воздушных судов выполняются по ППП, ПВП или особым ПВП на заданных эшелонах (высотах) в пределах установленной ширины трассы.

5.12.2. Назначать один и тот же эшелон (высоту) для полетов по ПВП и ППП запрещается.

5.12.3. Полеты по МВЛ на встречных курсах на высотах ниже нижнего эшелона производятся по разведенным маршрутам.

При невозможности обеспечить боковое эшелонирование производится эшелонирование по высоте или организуется одностороннее движение.

5.12.4. При полете по ПВП командир воздушного судна обязан обходить аэродромы других ведомств с соблюдением максимальной осмотрительности на безопасном удалении или по установленному коридору по указанию диспетчера.

5.12.5. Полеты по ПВП над населенными пунктами (там, где это разрешено) выполняются на высоте, с которой воздушное судно в случае отказа двигателя (двигателей) может произвести посадку за пределами этого пункта.

В случаях когда метеоусловия не позволяют выдерживать соответствующую высоту, командир воздушного судна обязан обходить населенные пункты, как правило, с правой стороны, если не установлен другой порядок обхода.

5.13. Правила полетов в районе аэродрома

5.13.1. Полеты в районе аэродрома выполняются по установленным для данного аэродрома маршрутам (схемам) или траекториям, задаваемым диспетчером.

5.13.2. Для выполнения полетов в районе аэродрома устанавливается аэродромный круг полетов. Высота полета по кругу устанавливается относительно уровня аэродрома и определяется в зависимости от местных условий, безопасной высоты полета и типов воздушных судов.

5.13.3. Минимальный временной интервал между взлетом и посадкой устанавливается:

- при полетах с одной ВПП - не менее 45 с;

- при полетах с параллельных ВПП, расстояние между осями которых 1000 м и более, - не менее 30 с;

- при взлете с одной ВПП самолетов 4-го класса за самолетами с ГТД 1-го - 3-го класса и вертолетами 1-го класса - не менее 2 мин.

5.13.4. Заход на посадку по ППП по кратчайшему расстоянию разрешается при наличии радиолокационного контроля или угломерно-дальномерных систем. При этом использование РТС и соблюдение схемы захода на посадку обязательно.

5.14. Правила полетов в зоне ожидания

5.14.1. Для регулирования очередности захода на посадку воздушных судов над специально выделенными РНТ или характерными наземными ориентирами устанавливаются зоны ожидания.

5.14.2. Полеты в зоне ожидания производятся по установленным схемам на эшелонах в соответствии с правилами эшелонирования.

5.14.3. Высота нижнего эшелона зоны ожидания определяется по формулам:

$$H_{760 \text{ ниж}} = H_{кр} + 300 - \Delta H_t + (760 - p_{о \text{ аэр}}) \cdot 11;$$

$$H_{1013 \text{ ниж}} = H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_t + (1013,2 - p_{\text{о аэр}}) \cdot 8,25,$$

где $H_{\text{кр}}$ – высота полета по кругу, м.

Примечание. Расчет высоты нижнего эшелона зоны ожидания по данной формуле вводится специальным указанием.

Вычисленное значение $H_{760 \text{ ниж}}$ ($H_{1013 \text{ ниж}}$) округляется в сторону увеличения до ближайшего эшелона.

При изменении атмосферного давления на 4 мм рт. ст. (5,3 мбар) и более или температуры воздуха на 10° С и более, высота нижнего эшелона пересчитывается.

Расчет нижнего эшелона зоны ожидания производится дежурным штурманом (диспетчером).

5.14.4. Указание диспетчера о снижении на очередной эшелон зоны ожидания дается после получения от экипажа воздушного судна, находившегося ранее на этом эшелоне, сообщения о начале снижения.

5.14.5. Правила полетов в зоне ожидания устанавливаются инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (аэроузле).

5.15. Правила определения аэронавигационного запаса топлива

5.15.1. На каждом воздушном судне кроме расчетного количества топлива, необходимого для выполнения полета от взлета до посадки по установленному маршруту (схеме), должен быть аэронавигационный запас топлива (АНЗ).

Расчетное количество топлива, необходимое для выполнения полета до пункта посадки, определяется согласно требованиям РЛЭ воздушного судна.

5.15.2. Аэронавигационный запас топлива состоит:

- из количества топлива, потребного на полет с ВПП аэродрома назначения или с рубежа ухода (на эшелоне) до запасного аэродрома (ДПРМ, траверза ДПРМ), определяемого по расходу топлива согласно РЛЭ воздушного судна данного типа;

- из количества топлива на 30 мин. для полета на высоте круга, рассчитанного по среднему часовому расходу.

5.15.3. Аэронавигационный запас топлива устанавливается в соответствии с РЛЭ, но во всех случаях он должен быть не менее чем на 1 ч полета для самолетов, 30 мин. полета для вертолетов и 2 ч - для воздушных судов, выполняющих полеты в глубь центрального бассейна Арктики и Антарктиды.

5.15.4. Решение о количестве аэронавигационного запаса топлива в каждом отдельном случае принимает командир воздушного судна по согласованию с диспетчером, в зависимости от метеорологических условий по трассе, на аэродроме назначения и расстояния до запасных аэродромов.

Глава 6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.1. Штурманское обеспечение

6.1.1. Штурманское обеспечение полетов в предприятиях, организациях и учебных заведениях гражданской авиации осуществляется в соответствии с требованиями настоящего Наставления и НШС ГА.

6.1.2. Организация штурманского обеспечения гражданской авиации возлагается на Главного штурмана ГА, главных штурманов управлений и старших штурманов предприятий.

6.1.3. Штурманское обеспечение полетов - комплекс мероприятий, направленных на достижение точности, надежности и безопасности самолетовождения при выполнении полетов.

6.1.4. Организация штурманского обеспечения включает в себя:

- качественную штурманскую подготовку летного состава и работников службы движения;
- разработку регламентирующих, методических и справочных документов, обеспечивающих подготовку и успешное выполнение полетов в штурманском отношении;
- правильную эксплуатацию (применение) технических средств самолетовождения;
- оборудование штурманских комнат техническими средствами;
- осуществление взаимодействия штурманской службы с другими службами, организациями и ведомствами, обеспечивающими полеты.

6.2. Обеспечение аэронавигационной информацией

6.2.1. Обеспечение полетов аэронавигационной информацией заключается в своевременном представлении САИ экипажам воздушных судов, органам УВД, а также службам, организующим и обеспечивающим полеты, необходимых данных.

6.2.2. Порядок предоставления данных аэронавигационной информации по оборудованию и состоянию воздушных трасс, зон и районов УВД, аэродромов, средств радионавигации, связи и посадки, а также издания документов по аэронавигационной информации определяется ОПП, настоящим Наставлением, НШС ГА и другими нормативными документами МГА.

6.2.3. Основными документами аэронавигационной информации для экипажей воздушных судов, органов УВД и должностных лиц, организующих и обеспечивающих полеты, являются:

- перечни воздушных трасс СССР, МВЛ и запасных аэродромов;
- сборники и регламенты аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР и МВЛ;
- сборники информационных данных для обеспечения международных полетов экипажей воздушных судов СССР.

6.2.4. Для экипажей иностранных воздушных судов, выполняющих полеты в воздушном пространстве СССР, основным документом является Сборник аэронавигационной информации (АИП СССР).

6.2.5. Данные, включенные в документы аэронавигационной информации, должны быть достоверными. Ответственность за достоверность этих данных возлагается на командира авиапредприятия, в ведении которого находятся аэродромы, радионавигационное оборудование воздушных трасс и МВЛ.

6.2.6. Органы службы аэронавигационной информации обязаны своевременно извещать предприятия гражданской авиации и организации других ведомств об изменениях в документах аэронавигационной информации путем издания и рассылки поправок и извещений САИ (НОТАМов).

6.2.7. Непосредственное обеспечение полетов данными аэронавигационной информации в аэропорту осуществляется штатным органом службы аэронавигационной информации, а при его отсутствии - должностными лицами штурманской службы и службы движения.

Экипажи воздушных судов перед вылетом обеспечиваются документами аэронавигационной информации по всему маршруту полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения с учетом запасных аэродромов.

6.2.8. Доведение временных изменений в аэронавигационной обстановке до экипажей воздушных судов производится вручением листов предупреждений, в которые включаются все действующие извещения САИ (НОТАМы), относящиеся к основным и запасным аэродромам по воздушной трассе или по маршруту полета.

До экипажей воздушных судов, выполняющих полеты по МВЛ, а также до всех экипажей, вылетающих из аэропортов 4-го и 5-го класса, временные изменения доводятся по извещениям САИ без вручения листов предупреждений.

6.3. Метеорологическое обеспечение

6.3.1. Метеорологическое обеспечение полетов заключается в своевременном доведении до командно-руководящего, летного состава, работников службы движения и других должностных лиц ГА метеорологической информации, необходимой для выполнения возложенных на них обязанностей.

6.3.2. Метеорологическое обеспечение гражданской авиации организует Государственный комитет гидрометеорологии и контроля природной среды СССР (Госкомгидромет) в соответствии с Положением о метеорологическом обеспечении гражданской авиации и совместными нормативными документами МГА - Госкомгидромета. Госкомгидромет несет ответственность за качество этого обеспечения.

6.3.3. Порядок метеорологического обеспечения полетов определяется Наставлением по метеорологическому обеспечению гражданской авиации (НМОГА).

6.3.4. Непосредственное метеорологическое обеспечение гражданской авиации осуществляют оперативные подразделения Госкомгидромета, находящиеся в аэропортах (на аэродромах): авиаметцентры (АМЦ), авиаметстанции (АМСГ), оперативные группы (ОГ) и авиаметпосты (АМП).

Эти подразделения Госкомгидромета в оперативном отношении подчиняются командирам авиапредприятий (заместителям начальников аэропортов по движению).

6.3.5. АМЦ (АМСГ с учетом их разряда) обеспечивают командный, летный состав, работников службы движения и аэродромной службы необходимой метеорологической информацией и документацией в объеме, предусмотренном НМО ГА.

6.3.6. Официальными данными о фактической погоде на аэродромах, по которым принимаются решения на прием, выпуск и полет (посадку, взлет) воздушных судов, являются данные метеорологических наблюдений, полученные от оперативных подразделений Госкомгидромета.

6.3.7. Если данные о высоте нижней границы облаков, по сообщениям экипажей, заходящих на посадку воздушных судов, отличаются от официальных данных, полученных в результате приборных измерений, то по указанию руководителя полетов (диспетчера) метеонаблюдатель обязан произвести контрольные измерения высоты облаков, которые являются официальными.

6.3.8. Сведения о погоде, полученные от экипажей воздушных судов в период полета и после посадки, используются подразделениями Госкомгидромета в оперативной работе.

6.3.9. Метеорологические наблюдения в аэропортах, оборудованных системами посадки, производятся вблизи рабочих стартов (СДП). В аэропортах, не оборудованных системами посадки, наблюдения производятся у КДП.

При высоте нижней границы облаков 200 м и ниже и (или) видимости 2000 м и менее производятся дополнительные наблюдения за этими метеоэлементами в районе БПРМ.

В аэропортах, где нижний минимум по высоте облаков превышает 200 м, метеонаблюдения на БПРМ не производятся.

6.3.10. Метеонаблюдения при выполнении полетов на аэродроме, а также в тех случаях, когда аэродром является запасным, производятся в установленные сроки - через каждые 30 мин., а в остальное время - ежечасно.

При погоде, близкой к наивысшему минимуму аэродрома для посадки воздушных судов, начиная с высоты нижней границы облаков выше этого минимума на 100 м или видимости на 500 м, а также при скорости ветра, равной максимально допустимой (с учетом направления), производятся учащенные наблюдения за этими элементами - через 15 мин. Кроме того, дополнительные метеонаблюдения производятся в любое время по запросу диспетчера. В период между сроками, указанными в п. 6.3.10, производятся наблюдения за всеми изменениями погоды, особенно за возникновением, развитием и окончанием опасных для авиации метеоявлений.

6.3.11. При заступлении на дежурство, переезде на другой старт или выезде метеонаблюдателя на БПРМ наблюдатель основного пункта докладывает руководителю полетов (лицу, его заменяющему) о готовности к производству метеонаблюдений.

6.3.12. В тех случаях, когда из-за осадков или тумана высоту нижней границы облаков определить невозможно, измеряется вертикальная видимость, которая отождествляется с высотой нижней границы облаков.

6.3.13. В данных о фактической погоде на аэродромах, где магнитное склонение составляет 5° и более, направление ветра у земли и на высоте полета по кругу указывается от магнитного меридиана.

6.3.14. На аэродромах и посадочных площадках, где нет оперативных органов Госкомгидромета, метеонаблюдения производятся работниками гражданской авиации, прошедшими специальную подготовку. Допуск к наблюдениям производится в соответствии с порядком, принятым Госкомгидрометом и МГА.

6.3.15. Экипажи воздушных судов, находящиеся в полете, получают данные о погоде по КВ и УКВ каналам вещания метеоинформации. Если на аэродроме нет системы автоматической передачи этих данных по УКВ каналу, сведения о погоде передаются экипажам диспетчером. Диспетчер обязан передавать метеоинформацию на борт воздушного судна во всех случаях по запросу экипажа.

6.3.16. Экипаж воздушного судна (командир, второй пилот, штурман) в период предполетной подготовки на АМСГ (АМД) обеспечивается:

- метеорологической консультацией;
- сведениями о фактической погоде;
- прогнозами погоды;
- штормовыми оповещениями и предупреждениями;
- метеорологической документацией в зависимости от характера и продолжительности полета.

6.3.17. В процессе предполетной подготовки экипаж обязан проанализировать метеорологические условия на аэродромах вылета, назначения, запасных аэродромах и на воздушной трассе (по маршруту, району полета) в целях принятия обоснованного решения на вылет с учетом тенденции развития погодных условий и возможностей обхода зон с метеоявлениями опасными для полета.

6.3.18. При полетах продолжительностью более 2 ч экипажам воздушных судов вручается следующая документация:

- авиационные прогностические карты особых явлений погоды или прогноз погоды по маршруту (трассе) полета;
- прогностические карты барической топографии или прогноз ветра на высотах;
- бланк с прогнозами погоды по пункту посадки и запасным аэродромам;
- бланк "Бортовая погода" (для заполнения экипажем в полете).

Экипажам, выполняющим полеты по ПВП ниже нижнего эшелона, вручается прогноз погоды по маршруту, аэродрому назначения и запасным аэродромам в текстовой форме.

6.3.19. При полетах продолжительностью 2 ч и менее метеодокументация, как правило, не вручается. После консультации экипажа синоптиком АМСГ в задании на полет ставится штамп "Метеорологическую подготовку прошел".

Экипажам воздушных судов с ГТД по их требованию выдается бланк с прогнозами погоды по пункту назначения и запасным аэродромам. При маршрутных полетах по ПВП ниже нижнего эшелона командир воздушного судна на бланке "Вертикальный разрез погоды по маршруту" вычерчивает профиль трассы, графически изображает метеорологические условия и прокладывает профиль полета. Дежурный синоптик проверяет правильность заполнения указанного бланка и ставит на нем штамп "Метеорологическую подготовку прошел".

Вертикальный разрез погоды по маршруту является приложением к заданию на полет.

6.3.20. При учебных и тренировочных полетах в районе аэродрома (аэроузла), организуемых в летных учебных заведениях, независимо от их продолжительности метеодокументация вручается только должностному лицу, организующему полеты. Экипажи воздушных судов в период предполетной подготовки получают метеоконсультацию в объеме, предусмотренном НМО ГА.

6.3.21. Вылеты экипажей воздушных судов по прогнозам основных и запасных аэродромов, срок действия которых меньше расчетного времени полета с учетом дополнительного времени 30 мин., запрещаются.

6.3.22. После посадки командир воздушного судна (второй пилот, штурман) обязан сообщить на АМСГ (АМЦ) аэродрома назначения о погоде, наблюдавшейся в полете и сдать метеодокументацию, если она была получена в аэропорту вылета.

6.3.23. Метеообеспечение полетов по ПАНХ осуществляется АМСГ в объеме, предусмотренном НМО ГА, по районам полетов (территории, акватории моря, озера), границы которых определяются командирами авиапредприятий и начальниками АМСГ.

6.3.24. Для уточнения прогноза погоды и определения возможности полетов по ПВП при сложной метеорологической обстановке по решению командира подразделения производится разведка погоды. Она осуществляется наиболее опытными экипажами на воздушных судах без пассажиров на борту.

К полетам на разведку погоды могут привлекаться синоптики АМСГ, которые должны быть оформлены в порядке, установленном в гражданской авиации.

Разведка погоды производится в тех случаях, когда прогнозом по трассе (району полетов, району аэродрома) предусматриваются метеорологические условия ниже установленного минимума. Полет на разведку погоды выполняется при наличии запасного аэродрома в соответствии с требованиями настоящего Наставления.

6.4. Инженерно-авиационное обеспечение

6.4.1. Инженерно-авиационное обеспечение полетов осуществляется инженерно-авиационной службой (ИАС) авиапредприятий в соответствии с требованиями настоящего Наставления, НТЭ ВС ГА и других нормативных документов МГА. Инженерно-авиационное обеспечение включает:

- содержание воздушных судов в исправном состоянии в соответствии с установленными нормативами;
- работу по обеспечению высокого уровня безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров;
- организацию авиационно-технической подготовки летного и инженерно-технического состава, проверку технических знаний и практических навыков, а также допуск личного состава к техническому обслуживанию воздушных судов;
- планирование использования воздушных судов, их технического обслуживания, ремонта, специальных осмотров и конструктивных доработок авиационной техники;
- анализ причин отказов авиационной техники, разработку и внедрение мероприятий по их предупреждению;
- своевременную подготовку воздушных судов к полетам согласно плану полетов;
- разработку и осуществление мероприятий по обеспечению сохранности воздушных судов на земле.

6.4.2. К выполнению полета допускаются только исправные воздушные суда, прошедшие проверку и подготовку в порядке, установленном НТЭ ВС ГА.

6.4.3. Для завершения рейса воздушное судно может быть выпущено в полет из промежуточного или из конечного аэропорта с допустимыми неисправностями, указанными в специальном перечне. Окончательное решение о продолжении полета (рейса) до базового аэродрома с такой неисправностью принимает командир воздушного судна.

6.4.4. К работам на воздушном судне и его эксплуатации допускается летный и инженерно-технический состав, а также другие специалисты, имеющие допуск к техническому обслуживанию и эксплуатации воздушных судов данного типа.

6.4.5. В случаях, когда полеты воздушных судов производятся на аэродромы и посадочные площадки, где не обеспечено их техническое обслуживание (при посадках на запасные аэродромы, эпизодические полеты, полеты по специальным заданиям и т.п.), экипаж выполняет предполетный осмотр воздушного судна после каждой посадки в объеме, установленном РЛЭ, регламентом технического обслуживания и указаниями МГА. Результаты осмотра и работы, выполненные при устранении неисправностей, записываются в бортовой журнал.

При наличии на аэродроме инженерно-технического состава, не имеющего допуска к техническому обслуживанию воздушного судна данного типа, инженерно-авиационная служба обязана организовать техническое обслуживание и подготовку воздушного судна к вылету под руководством экипажа.

6.4.6. Ответственность за встречу воздушных судов при заруливании и установке их на месте стоянки возлагается на технический состав АТБ.

6.4.7. При получении сообщения от службы движения (ПДСП) о появившейся в полете неисправности авиационной техники ПДО АТБ должна организовать подготовку к оперативному устранению этой неисправности.

6.4.8. Передача воздушного судна экипажу для выполнения полета, экипажем - в АТБ на техническое обслуживание, а также от одного экипажа к другому оформляется записью в бортовом

журнале воздушного судна. Передача воздушного судна предусматривает ответственность за сохранность, информацию о работе систем и агрегатов в полете и проверку технического состояния воздушного судна. Вместе с воздушным судном передаются ключи от его входных дверей и органов управления, судовая документация и бортовое имущество в порядке, установленном НТЭ ВС ГА.

6.4.9. Формуляры планера, двигателей и паспорта агрегатов должны находиться на борту воздушного судна в случаях:

- перегонки для передачи другому предприятию ГА, а также для выполнения периодических видов технического обслуживания;

- направления в ремонт, на переоборудование, доработки и возвращения к месту постоянного базирования;

- перегонки для выполнения работ по ПАНХ в отрыве от базового аэродрома и возвращения к месту постоянного базирования.

6.5. Аэродромное обеспечение

6.5.1. Аэродромное обеспечение включает в себя комплекс мероприятий по поддержанию в постоянной эксплуатационной готовности аэродромов в соответствии с требованиями настоящего Наставления, НАС ГА и нормами годности к эксплуатации.

6.5.2. Ответственность в аэропортах за подготовленность аэродромов и их оборудования к полетам воздушных судов несут командиры авиапредприятий, начальники аэропортов.

6.5.3. Критерием оценки состояния поверхности ВПП является коэффициент сцепления, характеризующий условия торможения на ВПП.

При значениях коэффициента сцепления ниже 0,3 полеты самолетов с ГТД запрещаются.

6.5.4. Подготовку летного поля к полетам воздушных судов и определение коэффициента сцепления обеспечивает аэродромная служба в соответствии с НАС ГА.

Контроль за состоянием и готовностью летного поля к полетам в аэропортах I класса обеспечивает аэродромная служба, а в аэропортах II класса и ниже - руководитель полетов. Они несут за это ответственность.

6.5.5. При необходимости временного прекращения по техническим причинам приема и выпуска воздушных судов обязательно дается информация о времени начала и окончания работ в адреса, предусмотренные Табелем сообщений о движении воздушных судов в гражданской авиации не позднее чем за 2 ч до начала работ.

Продолжительность очистки аэродромных покрытий от метеоосадков не должна превышать норм, установленных НАС ГА.

Время окончания работ, в том числе и очистки аэродромных покрытий, является основанием для прибытия воздушных судов.

6.5.6. При метеоусловиях, вызывающих уменьшение коэффициента сцепления, специалист аэродромной службы по указанию руководителя полетов производит замеры коэффициента сцепления и докладывает руководителю полетов о состоянии ВПП.

6.5.7. Работы на летном поле во всех случаях производятся только с разрешения руководителя полетов (диспетчера) и начальника аэродромной службы (сменного инженера, техника) и под непосредственным руководством ответственных лиц тех служб, которые выполняют эти работы.

По окончании работ на летном поле ответственные лица аэродромной службы должны убедиться, что при производстве работ не было допущено никаких отклонений, препятствующих

безопасному выполнению полетов.

В случаях изменения рабочего старта ответственные лица аэродромной службы докладывают руководителю полетов (диспетчеру) о готовности летного поля аэродрома к работе с новым стартом.

6.5.8. Аэродромные машины, используемые для выполнения работ на летном поле, должны быть оборудованы средствами специальной радиосвязи с руководителем полетов (диспетчером) и проблесковыми огнями. Радиообмен должностных лиц аэродромной службы (водителей машин) с руководителем полетов (диспетчером) записывается на магнитофонную ленту.

6.5.9. Аэродромная служба сообщает информацию о производстве ремонтных и строительных работ на летном поле в БАИ и информирует службу движения.

6.5.10. Схемы расстановки и движения воздушных судов, спецтранспорта, средств механизации и людей определяются в каждом аэропорту инструкциями в зависимости от местных условий с учетом особенностей эксплуатируемых воздушных судов, наземных средств механизации, размеров перрона, планировки РД, мест стоянки воздушных судов и прочности аэродромных покрытий.

6.5.11. Маркировка искусственных покрытий ВПП, РД, МС, перронов и грунтовых аэродромов производится в соответствии с НАС ГА.

6.6. Радиосветотехническое обеспечение

6.6.1. Радиосветотехническое обеспечение полетов предусматривает:

- обеспечение органов УВД необходимыми радиотехническими средствами связи и контроля за движением воздушных судов;
- содержание средств радиотехнического обеспечения полетов и средств связи в исправном состоянии;
- планирование использования радиосветотехнических средств и средств связи, а также их технического обслуживания;
- учет и анализ отказов и неисправностей радиосветотехнических средств и средств связи, разработку и проведение мероприятий по повышению надежности работы этих средств;
- подготовку и допуск инженерно-технического состава баз ЭРТОС к технической эксплуатации радиосветотехнических средств аэродромов, объектов радионавигации и связи.

6.6.2. Для радиосветотехнического обеспечения полетов используются автоматизированные системы УВД, аэродромные и трассовые радиолокаторы, радиотехнические системы и средства навигации, радиолокационные, радиомаячные системы посадки, системы ОСП, системы светосигнального оборудования аэродромов, радиопеленгаторы, радиостанции авиационной и воздушной электросвязи и метеовещания, средства автоматизированной и ручной наземной электросвязи.

Все радиосветотехнические средства аэродромов должны быть зарегистрированы в установленном порядке и иметь действующие удостоверения годности оборудования к эксплуатации.

6.6.3. Радиосветотехнические средства обеспечения полетов должны быть включены:

- средства района подхода (ОРЛ, ДРЛ, ДПРМ) - за 30 мин. до расчетного времени посадки (пролета) воздушного судна;
- системы посадки (радиомаячные, ОСП и др.), ПРЛ - за 30 мин. до расчетного времени

посадки; при этом посадочный радиолокатор должен включаться и использоваться для контроля за заходами на посадку воздушных судов 1, 2 и 3-го класса днем и ночью при высоте нижней границы облаков, равной (или меньше) установленной высоты полета по кругу и (или) видимости менее 5 км;

- посадочный радиолокатор и другие радиосветотехнические средства обеспечения полетов - для обеспечения захода на посадку СТС во всех случаях, а также в аварийных ситуациях и по требованию экипажей, независимо от метеоусловий. Фотоконтроль за заходами воздушных судов на посадку осуществляется во всех случаях при использовании ПРЛ;

- светосигнальное оборудование аэродрома: при ночных полетах - за 30 мин. до захода солнца или за 15 мин. до расчетного времени прибытия (вылета) воздушного судна; в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее.

Включение указанных средств в других случаях производится по указанию руководителя полетов (диспетчера).

В случае изменения направления рабочего старта начальник смены ЭРТОС (старший инженер) обязан доложить руководителю полетов о готовности радиосветотехнических средств к работе с новым стартом.

6.6.4. Радиосветотехнические средства обеспечения полетов выключаются только по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна, а также по окончании связи с диспетчером подхода экипажа вылетевшего воздушного судна.

6.6.5. Диспетчерские пункты круга и посадки должны быть оборудованы автоматической звуковой и световой сигнализацией отказов наземных посадочных систем. Информация о неисправностях и отказах радиосветотехнических средств должна немедленно передаваться работниками ЭРТОС диспетчеру службы движения для передачи командирам воздушных судов.

6.6.6. Разрешается производить прием воздушных судов на аэродромах при отказах:

- по минимумам III и II категорий - одного из трех независимых источников электропитания радиосветотехнических средств обеспечения полетов;

- по минимуму I категории - одного из двух независимых источников электропитания радиосветотехнических средств обеспечения полетов только воздушных судов, находящихся на круге над аэродромом и на предпосадочной прямой.

6.6.7. Радиообмен руководителя полетов (диспетчеров) по радиотелефонным каналам воздушной и внутриаэропортовой связи с экипажами воздушных судов и взаимодействующими должностными лицами, данные метеоинформации, передаваемые по каналам метеовещания и по средствам связи между объектами УВД и метеослужбы, подлежат обязательной автоматической магнитофонной записи. Материалы звукозаписи должны храниться:

- не менее пяти суток в аэропортах 1-го и 2-го класса;

- не менее трех суток в остальных аэропортах.

6.6.8. Соответствие режимов работы радиосветотехнических средств установленным параметрам периодически проверяется комиссиями предприятий ГА с использованием специальных самолетов-лабораторий. Периодичность, объем и порядок выполнения этих проверок устанавливаются МГА, соблюдение сроков возлагается на ОЭРТОС и контролируется ЛШО УГА.

Ежедневные проверки средств радиосветотехнического обеспечения полетов в аэропортах производятся экипажами, выполняющими рейсовые или тренировочные полеты, по указанию руководителя полетов (диспетчера) с обязательной записью результатов проверки в специальный журнал.

6.6.9. Выключение средств радиосветотехнического обеспечения и связи для технического обслуживания (ремонта) производится по плану, утвержденному руководителем авиапредприятия и с предварительным согласованием с руководителем полетов (диспетчером) не позднее чем за 8 ч до выключения.

Оповещение о времени выключения средств радиосветотехнического обеспечения и связи для технического обслуживания (ремонта) осуществляется через САИ в порядке, установленном МГА.

6.6.10. Руководитель полетов (диспетчер) в светлое время суток должен предоставить время для проведения ежедневного технического обслуживания радиосветотехнических средств обеспечения полетов в соответствии с регламентом на ежедневное техническое обслуживание.

Запрещается использование средств, на которых не выполнены или не завершены работы по ежедневному техническому обслуживанию.

6.7. Медицинское обеспечение

6.7.1. Летный состав, бортпроводники, бортоператоры грузовых самолетов и диспетчеры УВД проходят ежегодно в установленном порядке медицинское освидетельствование во врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК) для определения их годности к летной (диспетчерской) работе. Бортоператоры аэрофотосъемки, летчики-наблюдатели, инструкторы парашютной службы, относящиеся к летному составу, проходят освидетельствование один раз в два года.

6.7.2. В период между установленными сроками медицинского освидетельствования во ВЛЭК лица, указанные в п. 6.7.1, ежеквартально проходят врачебный осмотр.

6.7.3. Члены экипажа воздушного судна перед началом полетов, но не ранее чем за 2 ч до вылета, обязаны пройти медицинский контроль у врача (фельдшера) и получить допуск к полету, о чем делается отметка в задании на полет. При задержке вылета на 6 ч и более экипаж должен пройти медицинский контроль повторно.

При работе в отрыве от базы члены экипажа обязаны перед началом полетов пройти медицинский контроль у врача (фельдшера) учреждения здравоохранения населенного пункта или предприятия, где выполняются авиационные работы.

6.7.4. Предполетный медицинский контроль членов экипажа, выполняющих в течение рабочего дня несколько полетов, проводится один раз - перед первым вылетом.

6.7.5. Руководители полетов и диспетчеры УВД перед заступлением на дежурство обязаны пройти медицинский контроль.

6.7.6. Члены экипажа воздушного судна и диспетчеры УВД в случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного отдыха обязаны доложить по команде о своем состоянии и обратиться за медицинской помощью.

6.7.7. Члены экипажа не допускаются к выполнению полета, а диспетчеры УВД - к управлению движением воздушных судов в случае установления при медицинском контроле признаков употребления алкоголя, лекарственных средств и нарушений предполетного режима (режима перед дежурством).

Члены экипажа и диспетчеры УВД, уклоняющиеся от медицинского контроля перед полетом (дежурством), к исполнению служебных обязанностей не допускаются.

6.7.8. Допуск летного состава к летной работе после перенесенных заболеваний, травм и отпуска осуществляется только врачом летного отряда.

6.7.9. Ответственность за соблюдение экипажем предполетного режима вне мест базирования,

а также за рубежом возлагается на командира воздушного судна.

6.7.10. Должностные лица эпизодически выполняющие задания на борту воздушного судна, заранее проходят медицинское освидетельствование у врача медсанчасти (здравпункта) для определения возможности участия в полетах. Медицинский контроль указанные лица проходят перед вылетом сов местно с членами экипажа.

6.7.11. Воздушные суда должны быть оборудованы бортовыми и аварийными медицинскими аптечками. Члены экипажа должны уметь оказывать самовзаимопомощь.

6.7.12. Членам экипажа, выполняющим полеты в местности и страны, неблагополучные в эпидемиологическом отношении, делаются профилактические прививки.

6.7.13. Члены экипажа должны строго соблюдать порядок и правила пользования защитными средствами (кислородным снаряжением, авиагарнитурами, защитными костюмами, респираторами и др.), в зависимости от выполняемых работ.

6.8. Обеспечение организации перевозок

6.8.1. Служба организации перевозок аэропорта обеспечивает:

- эффективное использование коммерческого тоннажа транспортных воздушных средств;
- комплектование коммерческой загрузки, расчет центровки и загрузки воздушных судов;
- загрузку и разгрузку воздушных судов;
- безопасный подъезд средств загрузки к воздушным судам и отъезд от них;
- оформление перевозочной и сопроводительной документации;
- выполнение требований специального контроля пассажиров, ручной клади и багажа.

6.8.2. Расчет центровки воздушных судов внутри союзных и международных рейсов во внутрисоюзных аэропортах производит диспетчер по центровке (при его отсутствии - второй пилот) в соответствии с Руководством по центровке и загрузке самолетов гражданской авиации СССР.

6.8.3. Расчет центровки воздушных судов, выполняющих международные рейсы (перед вылетом из зарубежных аэропортов), а также транспортные рейсы на местных воздушных линиях и полеты по ПАНХ производится вторым пилотом. Загрузка и разгрузка воздушных судов в аэропортах производится под контролем диспетчера по загрузке, а при его отсутствии - под контролем одного из членов экипажа.

6.8.4. Для сокращения времени стоянки воздушных судов в аэропортах расчет центровки и комплектование коммерческой загрузки должны выполняться в два этапа - предварительный и окончательный. Загрузка воздушных судов может начинаться по данным предварительного расчета.

6.8.5. Командир воздушного судна имеет право изменить место, предоставленное пассажиру в салоне воздушного судна, если это необходимо в целях обеспечения допустимых центровок.

6.8.6. Количество пассажиров на борту воздушного судна (за исключением детей в возрасте до 5 лет) должно соответствовать количеству кресел или спальных мест, оборудованных привязными ремнями.

Перевозка пассажиров в количестве, превышающем количество мест, установленных на данном воздушном судне, запрещается.

6.8.7. К посадке в воздушное судно допускаются только пассажиры, прошедшие регистрацию, а в необходимых случаях и спецконтроль. Посадка производится под руководством и контролем работников службы организации перевозок и бортпроводника, а при отсутствии бортпроводника - члена экипажа воздушного судна.

6.8.8. Вылет воздушного судна с багажом пассажиров, не явившихся на посадку, запрещается. Багаж не явившихся пассажиров подлежит снятию с воздушного судна.

6.8.9. Все вопросы организации перевозок при подготовке воздушного судна к вылету решаются в аэропортах службой организации перевозок на основании расчетных данных экипажа, а в полете - командиром воздушного судна.

6.8.10. Работники службы организации перевозок несут ответственность за соблюдение правил центровки, загрузки и разгрузки воздушного судна, правильность оформления и своевременную доставку на борт сопроводительных документов. Сопроводительные документы должны быть доставлены на борт не позже начала посадки пассажиров.

6.9. Обеспечение режима и охраны воздушных судов

6.9.1. Под режимом и охраной воздушных судов понимается проведение в предприятиях ГА комплекса обязательных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности пассажиров и экипажей воздушных судов в соответствии с требованиями настоящего Наставления, специальных инструкций и других нормативных документов МГА. Организация режимно-охранных мероприятий осуществляется режимными службами.

6.9.2. На территории аэродромов устанавливаются пропускной и внутриобъектовый режимы.

6.9.3. Члены экипажа воздушного судна и обслуживающий персонал при исполнении служебных обязанностей должны иметь постоянный пропуск установленного образца (единый для всех работников гражданской авиации и других ведомств).

6.9.4. Территория аэродромов класса А, Б, В, Г и Д должна иметь ограждение по периметру, исключающее возможность бесконтрольного проникновения посторонних лиц, транспортных средств и животных.

6.9.5. Охрана воздушных судов осуществляется:

- при техническом обслуживании в АТБ - представителем АТБ (ИАС) предприятий ГА;
- на стоянках аэродромов - дежурным на стоянке или военизированной (сторожевой) охраной;
- при кратковременных стоянках продолжительностью до 2 ч и при наличии в составе экипажа бортинженера (бортмеханика), а также при вынужденных посадках вне аэродрома - членами экипажа по указанию командира воздушного судна; воздушные суда, в составе экипажа которых нет бортинженера (бортмеханика), сдаются в АТБ (ИАС) независимо от срока стоянки до очередного вылета;
- на временных аэродромах и посадочных площадках - вооруженной охраной "заказчика", а при техническом обслуживании - членами экипажа.

6.9.6. Ответственность за сохранность воздушных судов во время стоянки на аэродроме несет то должностное лицо (дежурный по стоянке, член экипажа, представитель военизированной охраны), подпись которого в бортовом журнале и журнале приема - передачи воздушных судов под охрану или обслуживание является последней.

6.9.7. Передача воздушного судна экипажу осуществляется только при наличии у члена экипажа, производящего прием, действующего свидетельства специалиста ГА и документа, разрешающего получение данного воздушного судна,

6.9.8. К выполнению полетов допускаются воздушные суда, находившиеся под постоянной охраной. В тех случаях, когда воздушное судно не находилось под охраной, представители АТБ обязаны осмотреть его в полном объеме, установленном регламентом, а члены экипажа - в соответствии с разделом карты-наряда Работы по досмотру самолета (вертолета) и сделать соответствующие записи о результатах осмотра в бортовом журнале и карте-наряде.

Глава 7. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

7.1. Общие положения

7.1.1. Управление воздушным движением (УВД) - комплекс мероприятий по планированию, координированию, непосредственному управлению воздушным движением и контролю за соблюдением установленного режима полетов.

7.1.2. Управление воздушным движением заключается в постоянном контроле и регулировании процесса выполнения полетов в целях поддержания установленного порядка движения воздушных судов на аэродроме и в воздушном пространстве с обеспечением безопасности и регулярности полетов.

7.1.3. Воздушное пространство СССР делится на нижнее и верхнее, а также на зоны и районы УВД и входящие в их состав районы аэродромов и аэроузлов.

7.1.4. К нижнему воздушному пространству относится пространство до высоты 6100 м от уровня, соответствующего стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар). Пространство, начиная с высоты 6100 м и выше, называется верхним воздушным пространством. В отдельных районах УВД в зависимости от местных условий граница между верхним и нижним воздушным пространством может быть установлена на других высотах в пределах от 4600 до 7300 м по разрешению МГА.

7.1.5. Зона управления воздушным движением (зона УВД) - воздушное пространство над территорией одного или нескольких управлений ГА, в пределах которых координирование деятельности органов УВД разных ведомств осуществляется зональным центром (ЗЦ). Зона УВД может состоять из одного или нескольких районов УВД.

7.1.6. Район управления воздушным движением (район УВД) - воздушное пространство в установленных границах, в котором непосредственное управление движением воздушных судов по воздушным трассам и МВЛ, а также по маршрутам вне трасс осуществляется районным центром (РЦ). Районному центру УВД в оперативном отношении подчиняются службы движения аэропортов, входящих в данный район УВД.

7.1.7. В состав районов УВД, расположенных в непосредственной близости от морской государственной границы СССР, может быть включено воздушное пространство над прилегающей к границе акваторией моря.

7.1.8. Район аэродрома - воздушное пространство над прилегающей к аэродрому территорией в установленных границах.

Близко расположенные аэродромы, на которых одновременно выполняются полеты, требующие обязательной координации, объединяются в аэроузлы. В районах аэродромов и аэроузлов устанавливаются коридоры входа и выхода воздушных судов, зоны взлета и посадки, зоны ожидания, пилотажные и другие зоны.

7.1.9. Зоны взлета и посадки для каждого аэродрома устанавливаются с учетом летно-технических данных воздушных судов, выполняющих полеты на данном аэродроме, и по своим размерам должны обеспечивать возможность безопасного выполнения установленного маневра после взлета и при заходе на посадку.

Зона должна обеспечивать построение воздушными судами установленного маневра для

захода на посадку и возможность радиолокационного контроля. Нижним эшелонем зоны ожидания над аэродромом является эшелон перехода аэродрома, а над ОПРС - нижний (безопасный) эшелон полета, но не ниже эшелона перехода, установленного для данного аэродрома.

7.1.10. В целях организации управления движением воздушных судов и обеспечения полетов на МВЛ второй категории и в районах применения авиации в народном хозяйстве нижнее воздушное пространство над территорией управления ГА, как правило, распределяется между входящими в его состав авиапредприятиями.

7.1.11. Воздушное пространство района УВД и района аэродрома может разделяться на направления (секторы) как в плане, так и по высоте.

7.1.12. Воздушные трассы СССР, местные воздушные линии, границы зон и районов УВД, районов аэродромов, зон взлета и посадки, зон ожидания, пилотажных и других зон, коридоры, маршруты и схемы движения воздушных судов в районах аэродромов устанавливаются по согласованию с другими ведомствами в порядке, определенном ОПП.

7.1.13. Взаимодействие между ведомствами по использованию воздушного пространства, планирование и координирование полетов авиации всех ведомств осуществляются центрами ЕС УВД (главным, зональными, районными) в порядке, предусмотренном ОПП.

7.1.14. Непосредственное управление воздушным движением осуществляется:

- в зонах взлета и посадки - диспетчерскими пунктами круга (ДПК), посадки (ПДП), системами посадки (ДПСП) - на аэродромах, где диспетчерские пункты круга и посадки не разделены, старта (СДП), руления (ДПР);

- в районах аэродромов (аэроузлов) - диспетчерскими пунктами подхода (ДПП, ГДПП, ВДПП); при одновременных полетах с аэродромов аэроузла управление ими координируется органом УВД одного из аэродромов по указанию старшего авиационного начальника аэроузла, а непосредственное управление осуществляется органами УВД аэродромов, с которых производятся полеты;

- на аэродромах МВЛ - стартовыми и командно-диспетчерскими пунктами (СДП МВЛ, КДП МВЛ);

- на аэродромах, где совместно с полетами тяжелых транспортных воздушных судов выполняются полеты самолетов 4-го класса и вертолетов - дополнительными диспетчерскими пунктами круга МВЛ (ДПК МВЛ) и старта (СДП МВЛ);

- на аэродромах совместного базирования - с единого командно-диспетчерского пункта (КДП); порядок организации управления при совместных полетах и их обеспечения определяется ОПП и инструкцией по производству полетов в районе аэродрома;

- на воздушных трассах СССР и МВЛ первой категории - районными центрами (РЦ);

- на МВЛ второй категории для контроля за транспортными воздушными судами всех ведомств на установленных высотах - местными диспетчерскими пунктами (МДП);

- на маршрутах вне воздушных трасс и МВЛ, а также при полетах ниже нижнего эшелона органами УВД, предусмотренными ОПП. Для обеспечения непрерывного радиолокационного контроля за движением воздушных судов в отдельных районах УВД создаются вспомогательные районные диспетчерские пункты (ВРДП), которым в отдельных случаях, по решению МГА, предоставляются права самостоятельного УВД в установленных границах.

7.1.15. Ответственность за УВД в установленной части воздушного пространства (района, зоны) возлагается только на один диспетчерский пункт. В местах пересечения границ смежных районов и зон (как боковых, так и высотных) воздушными трассами, МВЛ, воздушными

коридорами, схемами движения воздушных судов устанавливаются рубежи передачи УВД как правило, над крупными населенными пунктами и характерными ориентирами в пределах видимости РЛС. Рубежи передачи указываются в инструкциях по производству полетов, на картах и схемах, расположенных на диспетчерских рабочих местах.

7.1.16. Управление движением воздушного судна начинается на рубеже передачи УВД при входе воздушного судна на согласованном эшелоне (высоте) в закрепленное за диспетчерским пунктом воздушное пространство и заканчивается при выходе его из этого пространства в момент пролета аналогичного рубежа. На рубеже передачи диспетчер обязан дать указания экипажу воздушного судна о переходе на связь со смежным диспетчерским пунктом, сообщив частоту его работы. Диспетчер обязан убедиться в приеме управления воздушным судном соседним диспетчерским пунктом по сообщению последнего или по докладу командира воздушного судна.

7.1.17. Решением командира авиапредприятия по согласованию с отделом движения УГА в периоды суток с наименьшей интенсивностью полетов допускается временное объединение в РЦ и ДПП воздушного пространства нескольких диспетчерских направлений с возложением обязанностей по УВД на одного из диспетчеров этих направлений. Условия и порядок передачи УВД с одного диспетчерского пункта на другой предусматриваются инструкцией по производству полетов и технологией работы диспетчеров.

7.1.18. Порядок управления движением воздушных судов на воздушных трассах, МВЛ и в районах аэродромов устанавливается соответствующими инструкциями по производству полетов и технологиями работы, разрабатываемыми для каждого диспетчерского пункта с учетом местных условий полетов и особенностей УВД.

7.1.19. Диспетчеры обязаны управлять движением воздушных судов с соблюдением установленных интервалов, не допуская отклонений за пределы установленной ширины воздушных трасс, МВЛ, коридоров, маршрутов и схем набора высоты, снижения и захода на посадку. Отклонение от плана полета допускается по согласованию с соответствующими контролирующими органами.

7.1.20. Диспетчер, получив сообщение о нападении на экипаж в воздухе, обязан определить местонахождение воздушного судна и сообщить его координаты органам ПВО, привести в готовность поисково-спасательные силы и средства, доложить о случившемся и о принятых мерах в соответствии со схемой оповещения. Одновременно он должен обеспечить условия для безопасного полета воздушного судна, сводя до минимума возможность опасных сближений с другими воздушными судами.

7.1.21. Диспетчерские пункты службы движения должны размещаться и оборудоваться в соответствии с нормами технологического проектирования объектов УВД ГА и табелем типового оборудования диспетчерских пунктов.

7.2. Служба движения

7.2.1. Управление движением воздушных судов осуществляют центры ЕС УВД и ведомственные органы УВД в установленных для них зонах и районах.

7.2.2. Главными задачами службы движения являются:

- организация, планирование и обеспечение движения воздушных судов на воздушных трассах СССР, МВЛ и в районах аэродромов;

- управление движением воздушных судов от начала буксировки, руления и до заруливания на стоянку;

- принятие мер по предотвращению столкновений воздушных судов на земле и в полете;

- обеспечение безопасных интервалов между воздушными судами при полете по ППП и

особым ПВП;

- обеспечение безопасных интервалов между воздушными судами при вылете по ПВП;
- принятие своевременных мер по оказанию помощи экипажам воздушных судов, терпящим бедствие, а также в особых случаях в полете;
- доведение до нижестоящих органов УВД и экипажей воздушных судов режима полетов и контроль за его соблюдением.

7.2.3. Работа личного состава службы движения аэропортов организуется по сменам, возглавляемым руководителями полетов. В РЦ УВД при необходимости по решению МГА дополнительно вводятся должности руководителей полетов района (РПР).

7.2.4. Руководители полетов и диспетчеры службы движения должны иметь специальную подготовку, знать и выполнять требования Воздушного кодекса Союза ССР, ОПП, НПП ГА, Устава о дисциплине работников ГА, технологии работы, наставлений и инструкций, регламентирующих управление воздушным движением, и по состоянию здоровья соответствовать предъявляемым требованиям МГА.

7.2.5. Порядок подготовки специалистов службы движения, их стажировки и допуска к самостоятельной работе устанавливается МГА. Руководителям полетов и диспетчерам службы движения в соответствии с их квалификацией и стажем работы присваиваются классы и выдаются диспетчерские свидетельства.

7.2.6. Руководитель полетов на аэродроме (РПА) является начальником смены службы движения. Он подчиняется заместителю начальника аэропорта по движению и вышестоящим прямым начальникам. Ему в специальном отношении подчиняются аэродромная служба, ЭРТОС, АМСГ и др.

7.2.7. Руководитель полетов обязан:

- в процессе дежурства координировать работу служб в интересах обеспечения безопасности и регулярности полетов;
- давать указания всем службам, направленные на обеспечение безопасности и регулярности полетов, и требовать неуклонного их выполнения;
- координировать и контролировать действия диспетчеров при УВД и находиться на том диспетчерском пункте, где складывается наиболее сложная воздушная и метеорологическая обстановка;
- давать оценку работы подчиненных служб с записью об этом в журналах разборов работы смен.

7.2.8. Руководитель полетов имеет право:

- принимать решение о начале, ограничении или прекращении полетов на основе докладов начальников смен и служб;
- отстранять от исполнения служебных обязанностей должностных лиц, не обеспечивающих безопасность полетов, и от выполнения полетов экипажи, не прошедшие предполетную подготовку в полном объеме.

7.2.9. Руководитель полетов несет ответственность:

- за обоснованность принятого решения о начале, ограничении или прекращении полетов;
- за обеспечение безопасности и регулярности полетов воздушных судов при УВД;

- за качественное проведение инструктажа и разбора, организацию и результаты работы смены службы движения.

7.2.10. Непосредственное управление воздушным движением осуществляется диспетчерами дежурной смены службы движения.

7.2.11. Диспетчеры службы движения обязаны твердо знать требования настоящего Наставления и других документов, регламентирующих их работу, особенности УВД и обеспечения безопасности полетов в контролируемых районах и зонах. Функциональные обязанности диспетчеров определяются их должностными инструкциями и технологиями работы.

7.2.12. Диспетчер службы движения в зависимости от конкретно сложившейся обстановки имеет право:

- разрешать и запрещать взлет и посадку воздушных судов;
- назначать и изменять эшелоны полета воздушных судов;
- регулировать интервалы между воздушными судами при полете по ППП;
- изменять, при необходимости, по согласованию с другими ведомствами, маршруты полета воздушных судов;
- выдавать и отменять диспетчерское разрешение на вылет экипажам воздушных судов.

7.2.13. Диспетчеры обязаны передавать в адреса, предусмотренные Табелем сообщений о движении воздушных судов в гражданской авиации, вылетную радиограмму с указанием выбранных командиром воздушного судна запасных аэродромов.

7.2.14. Все указания диспетчера являются обязательными для экипажей воздушных судов. Командир воздушного судна может отступить от плана полета и указаний диспетчера только в случае угрозы безопасности полета с немедленным докладом диспетчеру о своих действиях.

7.3. Планирование и обеспечение планов полетов

7.3.1. Полеты по трассам, МВЛ, маршрутам вне трасс, перелеты на ПАНХ и в районах аэродромов выполняются в соответствии с суточными планами полетов.

7.3.2. Суточные планы полетов составляются аэродромными диспетчерскими пунктами (АДП) в соответствии с расписанием движения воздушных судов, заявками на полеты, представляемыми в АДП, а также планами прилетов и вылетов, поступающими из других аэропортов, и сведениями о состоянии и готовности аэродромов к приему и обслуживанию воздушных судов.

При полетах по ПАНХ заявки подаются с указанием маршрута и района предполагаемых полетов.

7.3.3. Суточные планы полетов аэропорта утверждаются командирами авиапредприятий (начальниками аэропортов) и передаются накануне дня полетов для обеспечения (согласования) в ПДС УГА и другие адреса согласно Табелю сообщений. Обеспечение и контроль выполнения суточного плана полетов по предприятию осуществляются производственной диспетчерской службой предприятия (ПДСП).

7.3.4. В управлении ГА накануне полетов производственно-диспетчерская служба на основании суточных планов аэропортов составляет сводный суточный план полетов своего управления. Этот план утверждается начальником управления (его заместителем).

7.3.5. ПДС УГА осуществляет контроль за выполнением суточного плана полетов, принимает меры по устранению причин, препятствующих его выполнению, и представляет в ЦДС ГА - ГС ГЦ ЕС УВД оперативные данные об итогах выполнения этого плана, регулярности полетов и

допущенных нарушениях установленного порядка работы.

7.3.6. Центральная диспетчерская служба ГА - гражданский сектор Главного центра единой системы УВД (ЦДС ГА - ГС ГЦ ЕС УВД):

- на основании расписаний движения воздушных судов, указаний руководства МГА, суточных планов УГА и утвержденных УВС МГА заявок на полеты иностранных воздушных судов составляет суточные планы на международные, литерные, подконтрольные рейсы и полеты вне расписания;

- контролирует ход выполнения суточного плана и в случаях его нарушения принимает меры по обеспечению авиаперевозок и регулярности полетов;

- обобщает и анализирует получаемые от ПДС УГА сведения о выполнении суточных планов и другие вопросы.

7.3.7. Главный и зональные центры ЕС УВД осуществляют суточное планирование воздушного движения в целях предотвращения перегрузки воздушного пространства и органов УВД в процессе непосредственного управления воздушным движением.

7.3.8. Указания ЦДС ГА - ГС ГЦ ЕС УВД обязательны для всех диспетчерских пунктов и экипажей воздушных судов.

7.4. Управление воздушным движением при вылете воздушных судов

7.4.1. Управление воздушным движением при вылете воздушных судов осуществляется диспетчерами ДПР, СДП, ДПК (ДПСП).

7.4.2. Рубежи передачи УВД устанавливаются:

- между ДПР и СДП - момент занятия воздушным судном предварительного старта;

- между СДП и ДПК (ДПСП) - момент занятия взлетевшим воздушным судном высоты 200 м или заданной высоты.

7.4.3. Управление движением воздушных судов при рулении (буксировке) перед вылетом осуществляется диспетчером ДПР, а в аэропортах, где они отсутствуют, - диспетчерами ДПП, СДП или КДП МВЛ.

7.4.4. Разрешение на выруливание (буксировку) воздушного судна на старт или на место запуска двигателей диспетчер ДПР дает по запросу экипажа при наличии разрешения АДП с указанием маршрута руления (буксировки), МПУ взлета и особенностей движения по аэродрому (при необходимости).

7.4.5. Управление движением воздушных судов при выруливании с линии предварительного старта на ВПП, взлете и наборе высоты 200 м (при полете на меньших высотах - заданной высоты) осуществляет диспетчер СДП.

7.4.6. Диспетчер СДП дает разрешение на выруливание воздушного судна на исполнительный старт по запросу экипажа и по согласованию с диспетчером посадки и сообщает экипажу:

- МПУ взлета;

- состояние ВПП;

- направление и скорость ветра;

- информацию об опасных метеоявлениях по курсу взлета;

- высоту нижней границы облаков, если она 200 м и ниже, видимость на ВПП (видимость), если она 2000 м и менее, измеренные непосредственно перед взлетом;

- порядок выполнения маневра после взлета.

7.4.7. Разрешение на взлет воздушного судна диспетчер СДП дает по докладу экипажа о готовности к взлету.

При одновременных полетах с нескольких ВПП диспетчер дополнительного СДП разрешает взлеты воздушных судов только по согласованию с диспетчером основного СДП.

7.4.8. Диспетчеру СДП запрещается давать воздушному судну разрешение на взлет, если:

- другое воздушное судно уходит на второй круг и его местоположение не позволяет обеспечить установленные интервалы;

- впереди на ВПП находятся препятствия;

- фактическая погода ниже установленного минимума;

- по курсу взлета в секторе 60° (по 30° справа и слева) наблюдаются опасные метеоявления.

7.4.9. Диспетчер СДП обязан:

- обеспечить соблюдение безопасных интервалов между воздушными судами при взлете, посадке и взлете;

- вести наблюдение за воздушными судами и в случае обнаружения внешних признаков их неисправности или неподготовленности к полету немедленно информировать об этом экипаж;

- постоянно знать фактическую погоду на аэродроме.

7.4.10. Диспетчеру СДП запрещается вызывать экипаж воздушного судна по радиосвязи с начала взлета и до набора высоты 200 м (заданной высоты), за исключением случаев, когда необходима срочная передача информации экипажу при угрозе безопасности полета.

7.5. Управление воздушным движением при прилете воздушных судов

7.5.1. Управление движением прилетающих воздушных судов осуществляется диспетчерами ДПК, ПДП (ДПСП), СДП, ДПР.

7.5.2. Рубежи передачи УВД устанавливаются:

- между диспетчером ДПК и диспетчером ПДП (ДПСП) - момент обнаружения отметки воздушного судна на индикаторе посадочного радиолокатора (в районе четвертого разворота);

- между диспетчером ПДП (ДПСП) и диспетчером СДП - момент визуального обнаружения воздушного судна диспетчером СДП после пролета БПРМ;

- между диспетчером СДП и диспетчером ДПР - момент освобождения воздушным судном ВПП.

7.5.3. Преимущество в очередности захода на посадку имеют воздушные суда:

- нуждающиеся в экстренной посадке;

- имеющие меньший остаток топлива;

- выполняющие срочные санитарные задания;
- выполняющие литерные рейсы;
- выполняющие полет в составе одной группы;
- выполняющие пассажирские рейсы.

7.5.4. Диспетчер ДПК (ДПСП) после установления связи с воздушным судном, заходящим на посадку, обязан опознать его, непрерывно вести контроль за соблюдением экипажем воздушного судна установленной схемы снижения захода на посадку, обеспечивать снижение воздушного судна с соблюдением безопасных интервалов и сообщить экипажу:

- место воздушного судна;
- разрешение на снижение и заход на посадку по выбранной экипажем системе;
- МПУ посадки;
- условия снижения;
- атмосферное давление на аэродроме;
- эшелон перехода;
- опасные метеоявления (при их наличии);
- высоту нижней границы облаков и видимость на ВПП (видимость);
- направление и скорость ветра у земли;
- состояние посадочной полосы и коэффициент сцепления.

Примечание. Данные о погоде, состоянии ВПП и коэффициенте сцепления передаются диспетчером экипажу при отсутствии на аэродроме автоматической передачи погоды по УКВ каналу связи или по запросу экипажа. Атмосферное давление на аэродроме передается экипажу без запроса во всех случаях. При заходе воздушного судна на посадку в сложных метеоусловиях диспетчер обязан до подхода воздушного судна к четвертому развороту (до точки входа в глиссаду) получить от наблюдателя АМСГ уточненные данные метеоэлементов и сообщить их экипажу. В случае изменения метеорологической обстановки на аэродроме или возникновения опасных метеоявлений в процессе захода воздушного судна на посадку диспетчер обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

7.5.5. Диспетчеру ДПК запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на снижение с эшелона перехода и заход на посадку, если:

- видимость на ВПП (видимость) менее минимума командира воздушного судна;
- высота нижней границы облаков менее 3/4 минимума командира воздушного судна;
- скорость ветра с учетом направления и состояния ВПП не соответствует установленным нормам. При этом диспетчер ДПК обязан согласовать с руководителем полетов (диспетчером ДПП) порядок дальнейшего полета воздушного судна и дать соответствующие указания его экипажу.

7.5.6. Диспетчер посадки (ПДП, ДПСП) обеспечивает заход на посадку по выбранной командиром воздушного судна системе посадки и дает разрешение на посадку.

О неисправностях и отказах систем посадки диспетчер обязан немедленно информировать экипаж и дать ему рекомендации по использованию других средств обеспечения захода на посадку.

7.5.7. Диспетчер посадки (ПДП, ДПСП) обязан:

- контролировать с помощью радиолокатора заходы воздушных судов на посадку, информировать экипажи об отклонениях от установленной схемы захода и глиссады снижения;
- управлять заходами воздушных судов на посадку по РСП путем подачи экипажам команд, обеспечивающих соблюдение заданной схемы захода и глиссады снижения на предпосадочной прямой до пролета БПРМ, после чего давать им информацию о положении воздушного судна относительно глиссады и об удалении от ВПП;
- дать команду экипажу, заходящему на посадку, об уходе на второй круг при грубых отклонениях воздушного судна от курса и глиссады.

7.5.8. Диспетчер посадки (ПДП, ДПСП) дает командиру воздушного судна разрешение на посадку по его докладу о готовности к посадке до пролета БПРМ (удаление 1000 м).

7.5.9. Диспетчеру посадки запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на посадку, если:

- в воздушном пространстве на пути снижения воздушного судна имеются препятствия;
- видимость на ВПП (видимость) менее минимума командира воздушного судна;
- высота нижней границы облаков менее 3/4 минимума командира воздушного судна;
- скорость ветра с учетом направления превышает значения, установленные для воздушного судна данного типа и его командира;
- состояние поверхности ВПП не обеспечивает безопасность посадки;
- от диспетчера СДП не поступил доклад о том, что ВПП свободна. В этих случаях диспетчер обязан дать экипажу указание об уходе на второй круг.

7.5.10. Диспетчер СДП контролирует движение воздушного судна и руководит им после пролета БПРМ (удаление 1000 м) с момента визуального его обнаружения до освобождения ВПП.

При обнаружении внешних признаков неисправности воздушного судна или неподготовленности к посадке диспетчер СДП обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

7.5.11. При изменении метеоусловий на аэродроме, состоянии ВПП и ее оборудования, а также в других случаях решение об изменении направления рабочего старта принимает руководитель полетов. Он обязан:

- проинформировать диспетчерские пункты и заинтересованные службы о предстоящей смене старта с указанием времени;
- дать команду на подготовку к включению в установленное время средств обеспечения полетов с новым стартом;
- установить порядок движения воздушных судов в районе аэродрома в связи со сменой старта, обеспечивающий соблюдение безопасных интервалов между ними;
- получить доклады о готовности служб, входящих в оперативное подчинение РП (ЭРТОС, АМСГ, аэродромной и аварийно-спасательной), к работе с новым стартом;
- организовать контроль за работой диспетчеров, исключая возможность нарушения правил УВД при работе с новым стартом. Порядок смены старта устанавливается инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

7.5.12. Руководитель полетов и диспетчеры при УВД обязаны знать состояние и готовность к работе запасных (грунтовых) ВПП и в случае их использования информировать об этом экипажи воздушных судов для принятия ими решения на производство посадки или ухода на запасный аэродром.

7.6. Управление воздушным движением в районе аэродрома (подхода)

7.6.1. Управление движением воздушных судов в районе аэродрома (аэроузла) осуществляется диспетчерами ДПП, ВДПП (ГДПП).

7.6.2. Рубежи передачи УВД устанавливаются:

- между диспетчером круга (ДПК) и диспетчером подхода (ДПП, ГДПП) - момент пересечения воздушным судном высоты второго эшелона зоны ожидания;

- между диспетчером подхода (ДПП, ГДПП) и диспетчером РЦ УВД - момент пересечения воздушным судном границы зоны подхода.

7.6.3. Диспетчер подхода обязан:

- знать состояние своего и запасных аэродромов, прогнозы и фактическую погоду на них, а также условия использования этих аэродромов;

- устанавливать очередность вылетов воздушных судов на своем аэродроме и аэродромах аэроузла (воздушной зоны) в целях обеспечения безопасных интервалов воздушных судов в контролируемом районе;

- перед входом воздушного судна в район получить от диспетчера смежного диспетчерского пункта информацию о расчетном времени его входа;

- при входе воздушного судна в район опознать его, принять управление, сообщить экипажу место и условия полета в районе подхода;

- разрешать снижение воздушных судов с эшелонов для захода на посадку на аэродромы назначения с учетом их состояния, метеоусловий, запаса топлива на воздушных судах и минимумов погоды командиров и при необходимости - направлять в зоны ожидания;

- при полетах по ППП и ночью в районах горных аэродромов и при отсутствии маркированного рубежа снижения и непрерывного радиолокационного контроля (угломерно-дальномерной системы) разрешать выход воздушного судна на ДПРМ на безопасном эшелоне для последующего снижения по установленным схемам;

- при выходе воздушного судна из района подхода согласовать с диспетчерами смежных диспетчерских пунктов (ДПК, РЦ) или смежных секторов ДПП условия входа воздушного судна в их район;

- после доклада экипажа о пролете границы района уточнить место воздушного судна, сообщить его экипажу и передать управление диспетчеру смежного пункта.

7.6.4. Если воздушное судно, находящееся в зоне ожидания, нуждается в немедленной посадке, диспетчер обязан дать разрешение на внеочередной выход из зоны ожидания и сообщить экипажу условия снижения для захода на посадку.

7.6.5. При направлении воздушного судна на запасный аэродром диспетчер подхода обязан:

- получить от диспетчера РЦ подтверждение о готовности запасных аэродромов;

- сообщить экипажу фактическую и прогнозируемую погоду на запасных аэродромах и

рекомендовать аэродром посадки;

- после принятия командиром воздушного судна решения о выборе запасного аэродрома сообщить экипажу условия полета в районе подхода и дать указание о переходе на связь с диспетчером РЦ.

7.6.6. Диспетчеру подхода запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на снижение, если:

- видимость на ВПП (видимость) менее минимума командира воздушного судна;
- высота нижней границы облаков менее 3/4 минимума командира воздушного судна;
- скорость ветра с учетом его направления превышает значения, установленные для воздушного судна данного типа и его командира;
- состояние поверхности ВПП не обеспечивает безопасность посадки.

В этих случаях диспетчер обязан, по согласованию с руководителем полетов, дать указание экипажу об уходе на запасный аэродром.

7.7. Управление воздушным движением на трассах

7.7.1. Управление движением воздушных судов на воздушных трассах и МВЛ первой категории осуществляется диспетчерами районных центров УВД (РЦ УВД).

7.7.2. Диспетчеры РЦ УВД управляют движением воздушных судов в установленных секторах воздушного пространства во взаимодействии с диспетчерами соседних РЦ, ВРДП, ДПП и ЗЦ УВД, а также с должностными лицами пунктов управления полетами авиации других ведомств.

7.7.3. Диспетчер РЦ обязан:

- анализировать состояние воздушной и метеорологической обстановки в контролируемом воздушном пространстве и в соответствии с этим передавать экипажам воздушных судов информацию и указания о соблюдении установленного режима полетов;

- давать экипажам указания об изменении курса, скорости и высоты полета в целях соблюдения безопасных интервалов между воздушными судами в соответствии с настоящим Наставлением;

- обеспечивать по согласованию с органами других авиационных ведомств обход воздушными судами зон с опасными для полета метеоявлениями;

- при ухудшении метеоусловий в пункте назначения немедленно сообщать об этом командиру воздушного судна и диспетчеру смежного РЦ;

- по согласованию с командиром воздушного судна обеспечивать полет на запасный аэродром (при невозможности посадки на аэродроме назначения);

- при получении сообщений о неисправности воздушного судна передавать эти данные диспетчеру АТБ;

- обеспечивать сверхзвуковым транспортным самолетам (СТС) необходимые условия для перехода на сверхзвуковую и дозвуковую скорости на установленных рубежах, а также для набора высоты и снижения на наиболее выгодных режимах;

- соблюдать интервалы между СТС при следовании в одном направлении: при непрерывном радиолокационном контроле - не менее 100 км, при отсутствии такого контроля - не менее 10 мин.

7.7.4. При управлении движением воздушного судна, выполняющего беспосадочный полет с дальностью более 5000 км, и при сложных метеоусловиях на аэродроме назначения диспетчеры РЦ, осуществляющие УВД на участке полета за 1500 - 2000 км до пункта назначения, должны постоянно знать метеорологическую обстановку и состояние ВПП на аэродроме назначения и на запасных аэродромах. В случаях ухудшения метеоусловий своевременно информировать об этом экипаж воздушного судна и быть готовыми оказать содействие командиру воздушного судна в принятии правильного решения по продолжению полета. Диспетчеры РЦ аэродрома назначения в этих случаях обязаны своевременно информировать РЦ по трассе об ухудшении метеоусловий и наличии запасных аэродромов.

7.8. Управление воздушным движением на местных воздушных линиях

7.8.1. Управление движением воздушных судов на местных воздушных линиях (МВЛ) осуществляется:

- на МВЛ первой категории - диспетчерами РЦ и МДП на установленных эшелонах;
- на МВЛ второй категории - диспетчерами МДП на высотах ниже нижнего эшелона, указанных в инструкциях по производству полетов на МВЛ;
- в районах аэродромов МВЛ - диспетчерами СДП или КДП МВЛ.

В аэропортах, не имеющих специалистов службы движения, ответственность за информацию экипажей воздушных судов, необходимую для принятия решений о выполнении взлета и посадки, возлагается на начальников аэропортов, диспетчеров-операторов и диспетчеров-информаторов.

7.8.2. Планирование, обеспечение и контроль выполнения суточных планов полетов в аэропортах МВЛ осуществляются диспетчерами АДП и КДП МВЛ в соответствии с технологией работы.

7.8.3. Управление движением воздушных судов в районах аэродромов МВЛ в установленных инструкциями по производству полетов границах осуществляется диспетчерами ДПК МВЛ, СДП МВЛ и КДП МВЛ в соответствии с правилами, предусмотренными настоящим Наставлением и технологиями работы диспетчеров.

7.8.4. Полеты воздушных судов гражданской авиации по МВЛ второй категории выполняются по ПВП и особым ПВП.

7.8.5. Диспетчер МДП управляет движением воздушных судов во взаимодействии с диспетчерами РЦ, ДПК, СДП (ДПСР), КДП МВЛ, ВМДП и смежных МДП.

Диспетчер МДП обязан:

- управлять движением воздушных судов на МВЛ первой категории по правилам, предусмотренным для диспетчеров МДП или РЦ;
- контролировать движение каждого воздушного судна от входа до выхода из района ответственности с помощью радиолокатора, радиотехнических средств, докладов экипажей, сообщений взаимодействующих диспетчерских пунктов ГА и органов других ведомств; по полученным данным ведется график движения, который является средством учета информации и слежения за воздушными судами при полетах по особым ПВП;
- при полетах по особым ПВП на основании данных графика информировать экипажи об их взаимном положении;
- информировать экипажи воздушных судов о воздушной обстановке, фактических и ожидаемых метеоусловиях на МВЛ.

При наличии опасных для полетов метеоявлений давать экипажам рекомендации для принятия ими решения о следовании на запасный аэродром или о возврате на аэродром вылета.

7.8.6. При выполнении полетов по ПАНХ в районах, контролируемых диспетчерскими пунктами УВД на МВЛ, их диспетчеры обязаны:

- осуществлять планирование и обеспечение полетов;
- взаимодействовать с временными диспетчерскими пунктами опорных баз авиапредприятий;
- передавать на опорные базы и оперативные точки ПАНХ метеорологическую информацию, указания командно-руководящего состава и информацию о режиме полетов;
- контролировать выполнение плана полетов экипажами, начало, окончание полетов по ПАНХ и связанные с ним перелеты воздушных судов;
- передавать по назначению информацию и донесения, поступающие от экипажей, выполняющих полеты по ПАНХ;
- информировать экипажи воздушных судов, выполняющих полеты по МВЛ ниже нижнего эшелона, о воздушной обстановке в районах ПАНХ, прилегающих к МВЛ.

7.8.7. При полетах воздушных судов по особым ПВП диспетчер обязан:

- руководствоваться правилами, изложенными в разд. 5.7 настоящего Наставления;
- тщательно изучить и занять метеорологическую обстановку на аэродроме вылета, запасных аэродромах и по маршруту; о всех изменениях метеорологической обстановки своевременно информировать экипажи воздушных судов;
- устанавливать между воздушными судами, находящимися в данном диспетчерском районе, интервалы, предусмотренные для полетов по ППП;
- разрешать полеты только по разведенным маршрутам, исключая встречное движение.

7.8.8. При организации полетов на разведку погоды управление движением воздушных судов осуществляется по особым ПВП.

7.8.9. Полеты по особым ПВП выполняются в пределах одного диспетчерского района одиночными самолетами.

Для выполнения полетов по особым ПВП в смежные диспетчерские районы необходимо получить специальное разрешение от органов УВД этих районов.

Глава 8. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ

8.1. Общие положения

8.1.1. В полете при перевозке пассажиров дверь кабины экипажа должна быть все время закрыта и законтрена предохранительной защелкой. Открытие дверей кабины экипажа для входа бортпроводника производится по установленным командиром воздушного судна специальным сигналам при обязательном контроле одним из членов экипажа через смотровой глазок в двери.

8.1.2. Лицам, не связанным с выполнением полетного задания, вход в кабину экипажа запрещается.

8.1.3. Члены экипажа при выполнении полета, находясь на рабочих местах в кабине экипажа, должны быть пристегнуты к сиденьям привязными ремнями.

Лица обслуживающего персонала должны быть пристегнуты к сиденьям привязными ремнями при выполнении взлета и посадки.

Пассажиры должны быть пристегнуты к сиденьям привязными ремнями от начала выруливания до набора высоты (эшелона) полета и от начала снижения до заруливания к месту высадки пассажиров.

8.1.4. Командир воздушного судна на протяжении всего полета обязан находиться на своем рабочем месте. Кратковременно оставлять рабочее место ему разрешается при благоприятных условиях полета. В этом случае воздушное судно пилотирует второй пилот, а все остальные члены экипажа должны находиться на своих рабочих местах.

Членам экипажа оставлять свои рабочие места без разрешения командира воздушного судна запрещается.

8.1.5. При выполнении полета один из пилотов обязан постоянно осуществлять контроль за пространственным положением воздушного судна и выдерживанием высоты заданного эшелона.

8.1.6. На протяжении всего полета и особенно в местах пересечения воздушных трасс экипаж обязан соблюдать максимальную осмотрительность, прослушивать эфир и знать воздушную обстановку. Зашторивать в полете окна пилотской кабины в целях защиты от солнечных лучей запрещается.

8.1.7. Ведение радиотелефонной связи между экипажами воздушных судов и диспетчерами УВД осуществляется в соответствии с правилами и фразеологией, утвержденными МГА.

Все служебные переговоры экипаж обязан вести, используя самолетное переговорное устройство (СПУ).

8.1.8. Экипаж обязан немедленно сообщить диспетчеру об усложнении условий полета, наблюдаемых опасных метеоявлениях, воздушных шарах и других летающих объектах.

8.1.9. По запросу диспетчера экипаж обязан давать информацию об условиях полета.

8.1.10. Курить в кабине экипажа воздушного судна запрещается.

8.1.11. Пассажирам разрешается курить только на своем месте при следующих условиях:

- табло "НЕ КУРИТЬ" выключено;
- в составе экипажа имеется бортпроводник;
- продолжительность полета более 4 ч (на внутренних авиалиниях).

8.1.12. В ночных полетах общее освещение кабины экипажа включается только по разрешению командира воздушного судна.

8.1.13. Время и очередность приема пищи членами экипажа в полете определяет командир воздушного судна. Одновременно принимать пищу обоим пилотам запрещается.

8.2. Буксировка, запуск, руление

8.2.1. Передвижение воздушного судна по аэродрому производится под руководством диспетчера. На аэродромах и площадках, где отсутствует диспетчер УВД, ответственность за безопасность запуска и передвижения воздушного судна несет командир.

8.2.2. Буксировка воздушного судна осуществляется в соответствии с правилами, установленными НТЭ ВС ГА. Ответственность за безопасность в этом случае несет должностное лицо ИАС, руководящее буксировкой.

8.2.3. Перед запуском двигателей экипаж, находясь на рабочих местах:

- под руководством командира воздушного судна проводит подготовку в соответствии с технологией работы;
- запрашивает у диспетчера разрешение на запуск двигателей;
- устанавливает двухстороннюю связь с техническим составом, обеспечивающим запуск, по СПУ или радиосредствам, а на воздушных судах, не имеющих такой связи, - с помощью установленных сигналов.

8.2.4. Подготовка к запуску, запуск, прогрев и опробование двигателей производятся в соответствии с требованиями РЛЭ и НТЭ ВС ГА.

8.2.5. Запуск, выруливание с места стоянки (запуска), а также заруливание на стоянку выполняются по сигналам ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск и встречу воздушных судов. Во всех случаях, когда воздушное судно установлено не по маркировочным разметкам, командир воздушного судна обязан немедленно проинформировать об этом диспетчера руления.

8.2.6. Руление воздушного судна выполняет командир или по его указанию второй пилот по линиям маркировочных знаков, предназначенных для руления.

Ответственность за соблюдение правил руления и осмотрительности во всех случаях несет командир воздушного судна.

8.2.7. При соблюдении правил руления ответственность за безопасность воздушного судна несет лицо, руководящее рулением по участкам (диспетчер по сопровождению самолетов, лицо ИАС, разрешающее выруливание со стоянки или руководящее заруливанием на стоянку).

Диспетчер, руководящий рулением воздушного судна по аэродрому, несет ответственность за неправильно данные указания о маршруте и условиях руления.

8.2.8. Экипажу выруливать запрещается, если:

- давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;
- безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки и рулежных дорожек;
- не проверена готовность экипажа и воздушного судна по карте контрольных проверок;
- не получено разрешение диспетчера и ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск воздушного судна.

8.2.9. В начале руления, при старте с места, командир воздушного судна обязан проверить действие тормозов в порядке, установленном РЛЭ.

8.2.10. Скорость руления выбирается командиром воздушного судна в зависимости от состояния РД (грунта), наличия препятствий и условий видимости, но во всех случаях она не должна превышать значений, установленных РЛЭ. Руление вблизи препятствий, мест стоянки, в зонах интенсивного движения воздушных судов, спецавтотранспорта, людей, а также при ограниченной видимости выполняется на скорости, обеспечивающей безопасность воздушного судна при торможении.

За обоснованность выбора скорости руления во всех случаях ответственность несет командир воздушного судна.

8.2.11. Ночью или днем при отсутствии видимости маркировочных знаков, а также по требованию экипажа воздушные суда 1-го и 2-го класса при рулении, как правило, сопровождаются специальной автомашиной, оборудованной светосигнальными устройствами и командной радиостанцией.

8.2.12. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их командиры обязаны уменьшить скорость руления до минимальной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

8.2.13. При сближении на пересекающихся курсах командир воздушного судна, видящий другое воздушное судно справа, обязан прекратить руление.

8.2.14. Пересекать ВПП при рулении (буксировке) без разрешения диспетчера запрещается. При пересечении ВПП экипаж или лица, осуществляющие буксировку, обязаны соблюдать максимальную осмотрительность.

8.2.15. Руление воздушного судна по аэродрому ночью, а также днем при видимости 2000 м и менее осуществляется только с включенными аэронавигационными огнями, рулежными огнями, а при необходимости - с включенными посадочными фарами.

Буксировка производится с включенными аэронавигационными огнями.

Импульсные огни днем и ночью должны быть включены от запуска двигателей до их останова. Члены экипажа при рулении должны следить за окружающей обстановкой и предупреждать командира воздушного судна о препятствиях.

8.2.16. Обгон рулящего воздушного судна запрещается.

8.2.17. После запуска двигателей, на рубежах, определенных РЛЭ, экипаж обязан выполнить подготовительные операции и проверить готовность к полету по карте контрольных проверок.

8.2.18. До занятия воздушным судном исполнительного старта экипаж должен получить от диспетчера информацию об условиях взлета и выхода из района аэродрома.

8.3. Взлет

8.3.1. Взлет производится по разрешению диспетчера после доклада командира воздушного судна о готовности к взлету.

На аэродроме (посадочной полосе), где нет диспетчера УВД, взлет производится по решению командира воздушного судна.

8.3.2. Экипажу взлетать запрещается, если:

- не проверена в полном объеме готовность воздушного судна по карте контрольных проверок;
- другое воздушное судно уходит на второй круг и его местонахождение не позволяет обеспечить безопасное эшелонирование;
- впереди на ВПП находятся другие воздушные суда или препятствия;
- поверхность воздушного судна покрыта льдом, инеем или мокрым снегом;
- взлетная масса воздушного судна превышает допустимую для полученных условий взлета;
- поверхность ВПП не отвечает установленным требованиям;
- имеются опасные метеоявления, угрожающие безопасности взлета;

- фактическая погода ниже установленного минимума.

8.3.3. Взлет воздушных судов производится, как правило, от начала ВПП. В аэропортах с длиной ВПП 2500 м и более разрешается производить взлет не от начала ВПП при условии, если:

- это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме;

- располагаемая длина ВПП от места начала разбега не менее потребной, рассчитанной в соответствии с РЛЭ для данной взлетной массы воздушного судна.

8.3.4. На посадочных площадках, не имеющих обслуживающего персонала, место начала взлета и его направление определяет командир воздушного судна, который обязан лично осмотреть летное поле и определить возможность безопасного взлета. Перед взлетом командир воздушного судна обязан передать в эфир на частоте связи диспетчерского пункта, в зоне которого он находится, место и магнитный курс взлета.

8.3.5. Взлет выполняет командир воздушного судна или второй пилот, если это предусмотрено заданием на полет.

8.3.6. Если воздушное судно при выполнении взлета отклонилось от заданного направления и продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Отрыв воздушного судна на скорости менее расчетной запрещается.

8.3.7. Взлет воздушного судна при попутном ветре может быть разрешен в случаях, предусмотренных инструкцией по производству полетов на данном аэродроме. При этом попутная составляющая не должна превышать ограничений, установленных РЛЭ для воздушного судна данного типа.

8.3.8. Взлет воздушного судна ночью производится, как правило, с включенными фарами. Фары выключаются после взлета на высоте не менее 50 м. Если при включении фар создается световой экран, ухудшающий видимость, взлет по решению командира воздушного судна может производиться с выключенными фарами. Днем фары могут включаться при соответствующей орнитологической обстановке. В этом случае они выключаются на высоте 200 м.

8.3.9. С момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м экипажу и диспетчеру запрещается вступать в радиосвязь, за исключением случаев, когда возникает угроза безопасности полета. Если полет выполняется на высоте менее 200 м, то радиосвязь устанавливается после набора заданной высоты.

8.3.10. При отказе двигателя (двигателей) или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности на взлете, если не достигнута скорость принятия решения, взлет должен быть немедленно прекращен. Повторный взлет на воздушном судне до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета, запрещается.

8.4. Набор высоты

8.4.1. Набор высоты после взлета днем и ночью производится по прямой до высоты:

- не менее 50 м - на воздушных судах при выполнении работ по ПАНХ, если руководством по данному виду работ установлена рабочая высота 50 м и менее;

- не менее 100 м - на воздушных судах со скоростью полета по кругу до 300 км/ч;

- не менее 200 м - на воздушных судах со скоростью полета по кругу 300 км/ч и более. Разворот разрешается выполнять на скоростях, рекомендованных РЛЭ, и на высотах не менее указанных выше.

8.4.2. По достижении высоты 200 м или заданной высоты полета командир воздушного судна

докладывает о выполнении взлета.

8.4.3. При пересечении высоты перехода экипаж обязан перевести шкалы барометрических высотомеров на стандартное атмосферное давление 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар).

Порядок перевода шкал высотомеров определяется технологией работы экипажа данного воздушного судна.

8.4.4. Набор заданного эшелона (высоты) полета производится по указанию диспетчера службы движения в соответствии с установленной схемой полетов на данном аэродроме и на режимах, определенных РЛЭ.

8.4.5. На высоте 4000 м и выше кислородные маски всех членов экипажа должны находиться в положении, готовом к немедленному их использованию.

8.4.6. По окончании набора заданного эшелона экипаж обязан сверить высотомеры в соответствии с установленными правилами.

8.5. Полет по маршруту

8.5.1. Полет по маршруту выполняется на заданном эшелоне (высоте) в пределах установленной ширины трассы и воздушного коридора.

8.5.2. Экипаж (пилот), независимо от условий полета, обязан постоянно знать местонахождение воздушного судна.

8.5.3. Полеты ниже безопасной высоты и самовольное спрямление заданных маршрутов запрещаются.

8.5.4. Отклонения от заданного маршрута разрешаются только в случае обхода зон опасных метеоявлений, посадки на запасном аэродроме или вынужденной посадки, при производственной необходимости по согласованию с представителем организации, арендующей воздушное судно. В этих случаях отклонения от заданного маршрута производятся по согласованию с диспетчером.

8.5.5. Изменение маршрута, эшелона (высоты) и времени пролета контрольных ориентиров производится с разрешения диспетчера.

8.5.6. При невозможности обойти зону опасных метеоявлений командир обязан немедленно вывести воздушное судно из опасного для полета района, возвратиться в пункт вылета, произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме или на площадке, подобранной с воздуха. В этом случае командир воздушного судна о принятом решении и о своих действиях должен сообщить диспетчеру, который обязан принять необходимые меры, чтобы помочь экипажу благополучно вывести воздушное судно из опасного района.

8.5.7. Своевременный возврат на аэродром вылета или посадка на запасном аэродроме по причинам, не позволяющим продолжать полет (метеоусловия, отказ авиационной техники и др.) должен расцениваться как правильное решение командира воздушного судна.

8.5.8. Если в полете оказалось, что выбранный при принятии решения запасный аэродром по каким-либо причинам не может быть использован, командир воздушного судна обязан, руководствуясь конкретно сложившейся метеорологической и навигационной обстановкой по трассе полета и остатком топлива на борту, выбрать по согласованию с диспетчером другой запасный аэродром.

8.5.9. Если количество топлива на борту воздушного судна и конкретная метеорологическая и навигационная обстановка по трассе полета и на запасных аэродромах не позволяют выполнить полет до ВПР основного аэродрома с последующим уходом на запасный аэродром, командиру воздушного судна предоставляется право:

- произвести посадку на промежуточном аэродроме для заправки самолета топливом или для ожидания улучшения метеоусловий на основном аэродроме;

- возвратиться на аэродром вылета;

- выбрать запасный аэродром с расчетного рубежа ухода.

8.5.10. Экипаж обязан информировать о расчетном времени пролета рубежа ухода на запасный аэродром диспетчера службы движения, в районе ответственности которого этот рубеж находится.

8.5.11. Продолжать полет до аэродрома назначения при пролете рубежа ухода на запасный аэродром разрешается, если фактическая погода на аэродроме назначения в момент пролета рубежа ухода и прогнозируемая погода по нижнему пределу градаций к моменту прилета на аэродром назначения не ниже установленного минимума.

8.5.12. До пролета рубежа ухода на запасный аэродром экипаж обязан информировать диспетчера службы движения о принятом решении на продолжение полета до аэродрома назначения, об уходе на запасный аэродром или о возврате на аэродром вылета.

8.5.13. Независимо от метеоусловий при входе в РДС аэродрома посадки командир воздушного судна информирует диспетчера о выбранном запасном аэродроме, а при сложных метеоусловиях на аэродроме назначения сообщает свой минимум и остаток топлива на ВПР аэродрома назначения. Во всех случаях закрытия запасного аэродрома диспетчер, непосредственно руководящий движением воздушного судна, немедленно информирует об этом командира воздушного судна.

8.5.14. В случае если полет выполняется с включенным автопилотом, член экипажа, управляющий воздушным судном, перед началом выполнения маневра должен сообщить об этом экипажу.

8.6. Подход к аэродрому и посадка

8.6.1. Перед началом снижения с эшелона (высоты) полета или до входа воздушного судна в район аэродрома посадки (при полетах ниже нижнего эшелона) экипаж под руководством командира воздушного судна выполняет предпосадочную подготовку.

Объем подготовки определяется командиром воздушного судна в соответствии с РЛЭ, исходя из конкретных условий предстоящей посадки. Предпосадочная подготовка заканчивается проверкой выполненных операций по карте контрольных проверок.

8.6.2. Снижение воздушного судна с заданного эшелона (высоты) полета выполняется по разрешению диспетчера с обязательным докладом экипажа о времени начала снижения.

8.6.3. Снижение воздушного судна с эшелона (высоты) полета и заход на посадку разрешаются, если на аэродроме посадки:

- видимость на ВПП (видимость) не менее минимума командира воздушного судна;

- высота нижней границы облаков не менее $3/4$ минимума командира воздушного судна;

- скорость и направление ветра относительно ВПП не превышают значений, установленных для воздушного судна данного типа, и минимума командира, а состояние ВПП соответствует установленным нормативам.

8.6.4. Снижение воздушного судна с эшелона полета и заход на посадку по системе ОСП без контроля по посадочному радиолокатору разрешаются при соблюдении требований п. 8.6.3 настоящего Наставления при условии, что высота нижней границы облаков не менее ВПР.

8.6.5. При входе в район аэродрома командир воздушного судна обязан сообщить диспетчеру

местонахождение, высоту полета и получить от него условия захода на посадку.

8.6.6. Перед заходом на посадку командир воздушного судна обязан проверить:

- выполнение необходимых операций членами экипажа по карте контрольных проверок (по этапам полета);
- на высоте эшелона перехода установку высотомеров на давление аэродрома назначения;
- сличить показания всех высотомеров и доложить диспетчеру об установке давления аэродрома;
- на высоте круга установить сигнализатор радиовысотомера на высоту, согласно РЛЭ.

8.6.7. Воздушному судну, нуждающемуся в немедленной посадке, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

8.6.8. Воздушные суда, имеющие остаток топлива на меньшую продолжительность полета, имеют преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед другими воздушными судами, кроме указанных в п. 8.6.7 настоящего Наставления.

8.6.9. При одновременном визуальном заходе на посадку двух однотипных воздушных судов преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

Экипаж более легкого воздушного судна обязан предоставить возможность более тяжелому воздушному судну совершить посадку первым.

8.6.10. При полетах на посадочные площадки, где отсутствует радиосвязь, командир воздушного судна перед заходом на посадку обязан выполнить контрольный заход в целях осмотра площадки и определения с воздуха ее состояния и пригодности.

8.6.11. Экипаж до пролета ДПРМ обязан доложить диспетчеру о готовности к посадке и получить разрешение на посадку до пролета БПРМ (1000 м от порога ВПП).

8.6.12. При полете воздушного судна от ДПРМ до посадки команды и информация диспетчера, передаваемые на борт, принимаются экипажем без подтверждения.

8.6.13. При полете на предпосадочной прямой командир воздушного судна обязан прекратить снижение и уйти на второй круг, если:

- экипаж получил сообщение о фактической погоде, которая ниже установленного минимума для захода на посадку хотя бы по одному из параметров, даже если необходимый визуальный контакт с земными ориентирами установлен;
- до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или подхода либо другими ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация опасной высоты;
- до высоты принятия решения не установлен необходимый визуальный контакт с земными ориентирами (огнями приближения или подхода);
- к моменту достижения высоты принятия решения воздушное судно не вышло на установленную траекторию по высоте, курсу полета или положение воздушного судна в пространстве относительно ВПП не обеспечивает безопасную посадку;
- в воздушном пространстве или на ВПП появились препятствия, угрожающие безопасности полета;
- имеются метеоявления, представляющие угрозу для выполнения посадки;

- для выдерживания глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального;

- расчет на посадку не обеспечивает безопасности ее выполнения.

Уход на второй круг является основным способом исправления предельных отклонений воздушного судна при заходе на посадку и расценивается как правильное решение командира воздушного судна.

8.6.14. Посадка воздушных судов при попутном ветре разрешается в случаях, предусмотренных инструкцией по производству полетов на данном аэродроме. При этом попутная составляющая не должна превышать величины ограничений, установленных РЛЭ воздушного судна данного типа.

8.6.15. При снижении посадочные фары включаются:

- на воздушных судах с газотурбинными двигателями - на высоте 150 - 100 м;

- на воздушных судах с поршневыми двигателями - на высоте 100 - 70 м.

8.6.16. При посадке в тумане и других метеоявлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования устанавливаются командиром воздушного судна с учетом рекомендаций РЛЭ воздушного судна данного типа. Днем посадочные фары могут включаться при соответствующей орнитологической обстановке в районе аэродрома после выхода из четвертого разворота.

8.6.17. При посадке с использованием наземного прожектора начало выравнивания и приземление воздушного судна выполняются только в луче прожектора. Посадочные прожекторы включаются не позднее пролета воздушным судном ДПРМ. При уходе воздушного судна на второй круг посадочные прожекторы должны оставаться включенными до перехода в набор высоты.

8.6.18. В случае, если по каким-либо причинам посадка с первого захода не произведена (в том числе из-за отсутствия необходимого визуального контакта с ориентирами до ВПП), командиру воздушного судна предоставляется право выполнить повторный заход на посадку, если:

- аэронавигационный запас после повторного захода обеспечивает уход на запасный аэродром с ВПП;

- фактическая погода на аэродроме соответствует требованиям, изложенным в п. 8.6.3 настоящего Наставления.

8.6.19. Посадку воздушного судна экипаж обязан производить в зоне приземления в пределах установленных нормативов.

8.7. Полеты на вертолетах

8.7.1. Полеты на вертолетах в целях перевозки пассажиров производятся по утвержденным трассам на аэродромы (вертодромы). Полеты на вертолетах вне трасс, для выполнения специальных работ по ПАНХ (в том числе с перевозкой служебных пассажиров), разрешается производить на посадочные площадки, выбранные с воздуха.

Полеты на вертолетах могут выполняться с посадочных площадок, оборудованных на крышах зданий, приподнятых платформах или на палубах морских (речных) судов в соответствии с установленными настоящим Наставлением требованиями, РЛЭ и инструкцией на площадки каждого типа, утвержденной МГА.

8.7.2. На аэродромах, используемых одновременно самолетами и вертолетами, оборудуются специальные площадки с отдельным стартом для вертолетов.

8.7.3. Перед включением несущей системы вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, должны быть удалены от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

8.7.4. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить только командиру вертолета при полном составе экипажа.

На площадках, специально оборудованных швартовочным креплением, а также на палубах морских (речных) судов запускать и опробовать двигатель (двигатели) с включением несущей системы разрешается командиру экипажа (пилоту), бортмеханику, а также лицам инженерно-технического состава, прошедшим специальную подготовку, при обеспечении надежной швартовки вертолета.

8.7.5. Руление вертолета разрешается только по ровной твердой поверхности. При этом расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта вертолета, находящегося на палубе морского (речного) судна, приподнятой платформе и других специальных площадках, обеспечивается конструкцией этих площадок.

8.7.6. Перед каждым взлетом командир вертолета обязан выполнить контрольное висение в целях проверки расчета центровки, исправности органов управления и агрегатов вертолета. Висение выполняется на высотах до 10 м, а в учебных целях и при выполнении специальных работ - более 10 м. При полетах на АХР контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом.

8.7.7. Висение, перемещение на малой высоте, взлет и посадка вертолетов производятся на расстоянии двух диаметров несущего винта от препятствий, а над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками - на расстоянии, которое обеспечивается маркировкой этих площадок для вертолета соответствующего типа. Перемещение на малой высоте выполняется, если состояние грунта не позволяет производить руление.

8.7.8. Висение и перемещение на малой высоте могут выполняться при высоте облачности 50 м и видимости 500 м.

8.7.9. Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее разрешаются при условии, если:

- вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;
- несущие винты не создают вихри, затрудняющие установление надежного контакта с землей.

8.7.10. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле, - на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

8.7.11. Посадка на выбранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного обследования высаженным членом экипажа или специально подготовленным лицом ИТС, по сигналам которого командир экипажа приземляет вертолет.

При невозможности приземления погрузочно-разгрузочные работы выполняются в режиме висения, под руководством члена экипажа или специально подготовленного лица ИТС.

8.7.12. Посадка на площадку, выбранную с воздуха, в сложной по рельефу местности и в условиях образования снежного или пыльного вихря должна выполняться с полетной массой, позволяющей маневрировать в режиме висения выше препятствий, вне зоны влияния воздушной подушки.

8.7.13. Полеты с площадок, имеющих уклон более 5° в продольном и 3° в поперечном направлениях, запрещаются.

8.7.14. При встрече с условиями погоды ниже минимума и опасными метеоявлениями командир вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Свои действия он должен согласовать с диспетчером. Взлет с этой площадки разрешается при фактической погоде, соответствующей минимуму командира вертолета. После взлета командир вертолета обязан установить связь с диспетчером и согласовать с ним дальнейший план полета.

8.7.15. Зависание вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта. Высота определяется по радиовысотомеру и визуально по плавающим на воде предметам.

При оказании помощи людям, находящимся на воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и отброса плавсредств зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально, так, чтобы они находились вне зоны обдува.

8.7.16. При выполнении авиационно-химических работ загрузку вертолета с вращающимися несущими винтами разрешается производить только под руководством лиц инженерно-технического состава.

8.7.17. Полеты с грузом на внешней подвеске должны выполняться на высоте не менее 150 м над пролетаемой местностью при видимости не менее 2000 м с обязательным обходом населенных пунктов.

8.7.18. Груз, транспортируемый на внешней подвеске, должен быть сброшен в следующих случаях:

- на висении, если использована максимальная мощность двигателя (двигателей), а вертолет самопроизвольно снижается, либо если снежный (пыльный) вихрь затрудняет визуальный контакт с землей;

- при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения вертолета;

- при большой раскачке груза, угрожающей безопасности полета;

- при необходимости произвести вынужденную посадку, когда приземление с грузом невозможно;

- при отказе двигателя (двигателей);

- при аварийной обстановке в полете по решению командира вертолета.

8.7.19. При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, командир вертолета разрешается по согласованию с диспетчером произвести посадку в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют минимуму. Ответственность за безопасность посадки в указанных условиях несет командир вертолета.

8.8. Полеты на гидросамолетах

8.8.1. Полеты на гидросамолетах в целях перевозки пассажиров выполняются по утвержденным трассам с посадками на гидроаэродромы. Полеты вне трасс с посадками на акватории, подобранные с воздуха, разрешаются в целях выполнения работ по ПАНХ (в том числе с перевозкой служебных пассажиров).

8.8.2. Полеты на гидросамолетах выполняются по ПВП, особым ПВП и ППП в соответствии с требованиями настоящего Наставления, РЛЭ и других руководящих документов МГА.

8.8.3. Организация полетов на гидроаэродроме и порядок движения плавсредств определяются

инструкцией по производству полетов.

8.8.4. Перечень снаряжения и аварийно-спасательных средств для гидросамолетов каждого типа определяется РЛЭ в зависимости от характера выполняемого задания. Количество спасательных жилетов (плавсредств) должно соответствовать количеству людей, находящихся на борту.

8.8.5. Кроме выполнения общих обязанностей, предусмотренных настоящим Наставлением, командир гидросамолета должен знать:

- мореходные качества данного гидросамолета;
- состояние водной поверхности;
- характеристики гидроаэродрома в соответствии с инструкцией по производству полетов.

8.8.6. Действия экипажа в особых случаях при полетах на гидросамолетах регламентируются настоящим Наставлением и РЛЭ.

8.8.7. После вынужденной посадки на воду командир гидросамолета обязан:

- дрейфовать в защищенное от ветра место и стать там на якорь;
- держать наготове спасательные средства;
- принять меры к сохранению плавучести гидросамолета, используя подручные средства.

8.9. Учебные и тренировочные полеты

8.9.1. Учебные и тренировочные полеты выполняются в целях обучения летного состава (в том числе курсантов летных училищ), совершенствования его профессиональной подготовки, отработки единой методики пилотирования, грамотного выполнения правил летной эксплуатации воздушного судна и действий в особых случаях полета.

8.9.2. Учебные и тренировочные полеты выполняются в районе аэродрома и на маршруте в соответствии с требованиями настоящего Наставления, инструкций и программ подготовки летного состава, утвержденных МГА.

8.9.3. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту воздушного судна может находиться не более двух тренируемых (обучаемых) экипажей или трех пилотов.

При выполнении аэродромных полетов с выключением двигателя (двигателей) или на крайних режимах на борту воздушного судна должен находиться только один тренируемый (обучаемый) экипаж.

8.9.4. Самостоятельные полеты обучаемых пилотов, курсантов, слушателей должны проводиться в экипаже, все члены которого (штурман, бортмеханик, бортрадист) допущены к инструкторской работе.

8.9.5. При перелетах с базового аэродрома количество экипажей на борту воздушного судна, необходимых для производства работы вне базы, определяется командиром подразделения.

8.9.6. При перелетах учебных воздушных судов на аэродромы, используемые в качестве учебных, и обратно разрешается брать на борт лиц, обслуживающих полеты, и служебных пассажиров. Перевозка этих лиц производится в порядке, установленном МГА.

8.9.7. Зоны учебных полетов устанавливаются над характерным ориентиром или над радионавигационной точкой. Оки должны быть удалены от гор, воздушных трасс, воздушных коридоров, зон взлетов и посадки на расстояния, обеспечивающие безопасность полетов.

Полеты в зоне должны обеспечиваться, как правило, радиолокационным (радиопеленгационным) контролем.

8.9.8. Пролет через зону, занятую воздушными судами на высотах, отведенных для выполнения учебного задания, без разрешения диспетчера запрещается.

8.9.9. Минимумы для учебных и тренировочных полетов устанавливаются инструкцией по Производству полетов на данном аэродроме в порядке, установленном МГА.

8.9.10. Для подтверждения (понижения) минимумов командиров воздушных, судов и подготовки летного состава к полетам по минимуму I категории при выполнении аэродромной тренировки разрешаются заходы на посадку при следующих условиях:

- высота нижней границы облаков и видимость на ВПП (видимость) не менее 3/4 установленного минимума и не ниже минимума, установленного для взлета;
- фактическая погода на аэродроме соответствует минимуму, установленному для взлета;
- имеется запасный аэродром, отвечающий требованиям п. 5.2.5 настоящего Наставления;
- командир (инструктор) допущен к полетам по данному минимуму.

8.9.11. Заходы на посадку при метеоусловиях, указанных в п. 8.9.10 выполняются до высоты не ниже ВПП с последующим уходом на второй круг. Если при заходе на посадку экипаж получил информацию о фактической погоде на аэродроме, соответствующей установленному минимуму, ему предоставляется право произвести заход с посадкой.

8.9.12. Воздушные суда, выполняющие учебные и тренировочные полеты, обслуживаются наравне с рейсовыми, а при сложных метеоусловиях на аэродроме - в первую очередь.

8.10. Испытательные, исследовательские и контрольные полеты (облеты)

8.10.1. Испытательные полеты выполняются в целях государственных, эксплуатационных и других испытаний воздушных судов, силовых установок и других систем оборудования воздушного судна, в том числе после капитального ремонта на заводах гражданской авиации.

8.10.2. Исследовательские полеты выполняются в целях изучения вопросов аэродинамики, прочности воздушного судна и проведения других научных исследований.

8.10.3. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях облета воздушного судна после ремонта, замены двигателей и оборудования в соответствии с НТЭ ВС ГА, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

8.10.4. Испытательные полеты (ГосНИИ ГА, ВНИИ ПАНХ, ЛИС заводов) выполняются с соблюдением требований настоящего Наставления и Руководства по производству испытательных полетов (РПИП ГА).

8.10.5. К испытательным полетам в целях проведения государственных испытаний, исследовательским полетам, а также к полетам, связанным с испытанием воздушного судна после капитального ремонта на заводах (за исключением эксплуатационных и ресурсных испытаний), допускается летный состав, прошедший специальную подготовку и имеющий свидетельства испытателей установленного образца. В отдельных случаях разрешается привлекать к таким полетам летный состав предприятий гражданской авиации, прошедший специальную подготовку в соответствии с установленными требованиями.

8.10.6. Контрольные полеты (облеты) воздушных судов на авиационно-технических базах выполняются экипажами по принадлежности воздушных судов.

8.10.7. Воздушные суда, прошедшие капитальный ремонт и летные испытания на заводах, при приеме их представителями предприятий облетываются экипажами этих предприятий.

8.10.8. Контрольные полеты (облеты) производятся днем при минимуме, установленном инструкцией по производству полетов на данном аэродроме. При этом высота нижней границы облаков и видимость должны быть не менее 200 м и 2000 м соответственно.

8.10.9. Минимум при производстве испытательных и исследовательских полетов устанавливается в соответствии с программой летных испытаний.

8.10.10. Испытательные полеты выполняются на аэродромах базирования ГосНИИ ГА, ВНИИ ПАНХ, ЛИС заводов, а также на аэродромах эксплуатационных предприятий по указанию МГА. При этом начальники аэропортов обязаны обеспечить:

- беспрепятственный прием, выпуск и техническое обслуживание воздушных судов, выполняющих полеты под литером "ИС" (испытательный);

- нормальные условия для работы и отдыха всем участникам испытаний.

8.10.11. При необходимости проведения испытательных полетов воздушных судов других ведомств на аэродромах гражданской авиации разрешение на выполнение полетов выдается МГА по ходатайству соответствующих ведомств.

8.10.12. В зависимости от программы испытательного, исследовательского или контрольного полета в состав экипажа могут быть включены также работники научно-исследовательских учреждений, лица инженерно-технического состава и другие специалисты. Решение о включении их в состав экипажа принимается: для испытательных и исследовательских полетов - МГА, для контрольных полетов - начальником (командиром) авиапредприятия.

8.11. Полеты по перегонке воздушных судов

8.11.1. Полеты по перегонке воздушных судов в ремонт, из ремонта и в целях перебазирования производятся днем и ночью в соответствии с требованиями настоящего Наставления и обслуживаются наравне с рейсовыми.

8.11.2. Для полетов по перегонке воздушных судов назначаются наиболее опытные экипажи, с которыми проводится подготовка согласно требованиям настоящего Наставления.

8.11.3. Перегонка воздушных судов 1-го и 2-го класса, состояние которых не отвечает установленным техническим требованиям, производится только днем с разрешения МГА, а воздушных судов 3-го и 4-го класса - с разрешения начальника управления гражданской авиации по принадлежности воздушного судна.

8.11.4. Перегонка группы воздушных судов 3-го и 4-го класса выполняется по ПВП при нижней границе облаков не ниже 250 м и видимости не менее 4 км.

8.11.5. Организация и выполнение перелетов групп воздушных судов осуществляются в соответствии со специальной инструкцией.

8.11.6. При групповых перелетах назначается старший группы, который несет ответственность за организацию перелета группы, принятие решения на вылет и своевременный, возврат на аэродром вылета или следование на запасный аэродром при ухудшении метеоусловий в полете.

При необходимости может выделяться самолет-разведчик, который следует впереди группы с интервалом в 10 мин.

8.11.7. В состав группы при перегонке должно входить не более 10 воздушных судов. Между ними в полете должна поддерживаться устойчивая двухсторонняя радиосвязь. Дистанции и

интервалы между воздушными судами группы должны быть не менее 200 м.

8.12. Полеты в особых условиях

8.12.1. К полетам в особых условиях относятся:

- полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности, сильной болтанки, пыльной бури;
- полеты над горной и малоориентирной местностями, пустыней и водным пространством;
- полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий.

8.12.2. При выполнении полетов в полярных районах, над малоориентирной местностью и пустыней на борту воздушного судна должны быть аварийная радиостанция, запас продуктов питания, питьевой воды и сигнальные средства.

8.12.3. Полеты в условиях обледенения.

8.12.3.1. Полеты в условиях обледенения на воздушных судах, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, запрещаются.

8.12.3.2. На всех этапах полета противообледенительное оборудование должно включаться до входа в зону возможного обледенения.

8.12.3.3. Если принятые экипажем меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета, командир воздушного судна обязан, применив сигнал срочности, по согласованию с диспетчером изменить высоту или маршрут полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета.

8.12.4. Полеты в условиях грозовой деятельности.

8.12.4.1. При принятии решения на полет в районе грозовой деятельности командир воздушного судна должен учитывать: характер гроз (внутримассовые, фронтальные), расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты обхода, необходимость дополнительной заправки топливом.

При прогнозировании и наличии фронтальных гроз в горной местности запрещается принимать решение на вылет по ПВП и особым ПВП ниже нижнего эшелона.

8.12.4.2. При подходе к зоне грозовой деятельности командир воздушного судна обязан оценить возможность продолжения полета, принять решение на обход опасной зоны или на полет на запасный аэродром и согласовать свои действия с диспетчером.

8.12.4.3. Диспетчер, используя радиолокаторы и сообщения с бортов воздушных судов, а также метеоинформацию, обязан информировать экипажи воздушных судов о характере облачности, расположении грозовых очагов, направлении их смещения и давать рекомендации о маршруте выхода из района грозовой деятельности.

8.12.4.4. При визуальном обнаружении в полете мощных кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозовым очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 10 км. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками и выше их.

Полет под облаками разрешается только днем, вне зоны осадков, если:

- высота полета воздушного судна над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200 м - в равнинной и холмистой местности и не менее 600 м - в горной местности;

- вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200 м. Полет над верхней границей мощных кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается с превышением над ними не менее 500 м.

8.12.4.5. При обнаружении в полете мощных кучевых и кучево-дождевых облаков бортовыми радиолокационными средствами разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозowymi очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортового радиолокатора не менее 50 км.

8.12.4.6. Экипажам воздушных судов запрещается преднамеренно входить в мощные кучевые и кучево-дождевые облака.

8.12.5. Полеты в зоне сильной болтанки.

8.12.5.1. Перед входом в зону возможной болтанки и при внезапном попадании в нее пассажиры должны быть пристегнуты к сиденьям привязными ремнями.

Пилотирование в зоне болтанки выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ.

8.12.5.2. При полетах по ПВП на высоте менее 800 м над горами и попадании в зону сильной болтанки командир воздушного судна с разрешения диспетчера должен выйти из нее с набором высоты или возвратиться на аэродром вылета (запасный).

8.12.5.3. При попадании в зону болтанки на больших высотах необходимо с разрешения диспетчера изменить высоту полета. В этом случае снижение допускается только до высоты не менее 500 м над верхней границей кучево-дождевых облаков.

8.12.5.4. При попадании в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир воздушного судна имеет право изменить высоту полета в соответствии с п. 5.11.5.

8.12.5.5. Заход на посадку в условиях болтанки выполнять в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна.

На снижении, при попадании подготовленного к выполнению посадки самолета в интенсивный нисходящий поток, приводящий к увеличению установленной вертикальной скорости снижения по вариометру на величину более 3 м/с, или при превышении приращения перегрузки по акселерометру более +/- 0,4 единицы, командир воздушного судна обязан установить двигателям взлетный режим и уйти на второй круг для полета на запасный аэродром.

8.12.5.6. Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, экипаж обязан обходить стороной.

Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, экипаж обязан обходить на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

8.12.7. Полеты в условиях пыльной бури.

8.12.7.1. При встрече с пыльной бурей на маршруте экипаж обязан обходить ее визуально или проходить над ней.

8.12.7.2. Заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при наличии сильной болтанки запрещается.

8.12.8. Изменение высоты или маршрута полета в целях обхода опасных метеоявлений разрешается только по согласованию с диспетчером за исключением случаев, предусмотренных п. 5.11.5 настоящего Наставления.

8.12.9. Полеты в горной местности.

8.12.9.1. При подготовке к полету в горной местности экипаж дополнительно обязан:

- изучить рельеф местности в полосе маршрута не менее чем по 50 км в обе стороны от трассы, нанести на карту командные высоты, ограничительные пеленги и наметить обходные маршруты на случай встречи с опасными метеоявлениями;

- вычертить на полетной карте профиль местности по командным высотам и отметить их (для полетов на больших высотах профиль вычерчивать для участков набора высоты и снижения);

- проверить наличие необходимого запаса кислорода и убедиться в исправности кислородного оборудования;

- проанализировать метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, кучево-дождевых облаков и гроз, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки;

- изучить направление ущелий и горных долин;

- изучить и отметить на карте места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки;

- знать высоты аэродромов, расположенных в горах, особенности взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при посадке на высокогорных аэродромах.

8.12.9.2. При пересечении горного хребта по ПВП командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки воздуха и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателя (двигателей) до номинального, пересекать горный хребет на высотах менее 900 м над рельефом местности запрещается.

8.12.9.3. Набор эшелона (высоты) полета в горной местности разрешается производить по маршруту следования только при условии обеспечения набора безопасного эшелона до установленного рубежа. В остальных случаях набор высоты производится по установленной схеме.

8.12.9.4. При полетах по ППП на горных аэродромах снижение с эшелона для захода на посадку разрешается выполнять только после пролета маркированного рубежа снижения при непрерывном радиолокационном контроле.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля самолет выводится на безопасном эшелоне на РНТ аэродрома с последующим снижением по схеме для захода на посадку.

8.12.9.5. На горных аэродромах, где атмосферное давление на уровне ВПП меньше предельного значения барометрического давления по шкале высотомера, диспетчер обязан сообщить экипажу воздушного судна, заходящего на посадку, кроме атмосферного давления на ВПП, барометрическую высоту ВПП. Эта высота определяется диспетчером по барометрическому высотомеру со шкалой давления, установленной на 760 мм рт. ст. или с помощью таблицы "Стандартная атмосфера" по фактическому давлению на ВПП. Полученную высоту экипаж устанавливает на высотомерах с помощью подвижных индексов, вращая кремальеру по часовой стрелке. В этом случае в момент посадки воздушного судна бортовые высотомеры должны показать нуль высоты.

8.12.10. Полеты над малоориентирной местностью и пустыней.

8.12.10.1. При подготовке к полету над малоориентирной местностью и пустыней экипаж воздушного судна дополнительно обязан:

- отметить на карте характерные ориентиры, имеющиеся по маршруту (караванные тропы, русла рек, озера, колодцы), а также удаленные ориентиры, которые могут быть использованы для целей общей ориентировки;

- проконсультироваться по вопросам ведения ориентировки с другими экипажами, имеющими опыт полетов по данному маршруту;

- проверить наличие запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств.

8.12.11. Полеты над водным пространством.

8.12.11.1. При подготовке к полету над водным пространством экипаж дополнительно обязан:

- подобрать и изучить в необходимом объеме справочные материалы для астроориентировки, применения систем дальней навигации;

- подробно изучить береговую черту, состояние ледовой поверхности, водного пространства на случай вынужденной посадки;

- подготовить и проверить исправность астрономических и радиотехнических средств самолетовождения;

- проверить наличие и правильность размещения индивидуальных и коллективных спасательных средств, запаса продуктов питания и воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств на случай вынужденной посадки;

- изучить правила вынужденной посадки на воду и пользования плавсредствами;

- проинструктировать пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми аварийными средствами и поведении при аварийной посадке.

8.12.11.2. Полеты над водным пространством разрешается выполнять:

- на воздушных судах, имеющих два двигателя и более и на всех воздушных судах, приспособленных для посадки на воду;

- на сухопутных воздушных судах, имеющих один двигатель, при удалении от береговой черты не более дальности снижения с отказавшим двигателем и при наличии на борту индивидуальных спасательных жилетов для каждого члена экипажа и пассажира.

8.12.11.3. При полетах над водным пространством воздушных судов с газотурбинными двигателями продолжительностью не более 30 мин. и с поршневыми двигателями продолжительностью не более 10 мин. полета до берега каждый член экипажа и пассажир должен обеспечиваться спасательным жилетом, готовым к применению. При превышении указанного времени полета до берега, кроме спасательных жилетов на борту воздушного судна должны быть аварийная радиостанция и групповые плавсредства (плоты, лодки) по количеству людей, находящихся на борту.

8.12.11.4. Полеты воздушных судов на высотах ниже 4000 м над береговыми лежбищами морского зверя в зонах, указанных в Правилах охраны и промысла морских млекопитающих, без согласования с органами Министерства рыбного хозяйства СССР запрещаются.

8.12.12. Полеты над полярными районами Северного и Южного полушарий.

8.12.12.1. Полеты над полярными районами Северного полушария организуются и выполняются с учетом физико-географических и метеорологических условий этих районов, а также сложности самолетовождения в них из-за:

- неустойчивости работы магнитных компасов;

- недостаточности естественных и искусственных ориентиров;

- частых изменений метеоусловий;
- продолжительности полярного дня (ночи);
- низких температур воздуха.

8.12.12.2. Условия полетов над полярными районами Южного полушария подобны условиям полетов над полярными районами Северного полушария за исключением:

- обратного (видимого) суточного движения небесных светил (справа налево);
- верхней кульминации светил в северной части неба;
- обратного знака вертикальной составляющей магнитного поля земли;
- поглощения радиоволн средневолнового диапазона при полетах над ледовым щитом;
- несоответствия времен года Южного и Северного полушарий.

8.12.12.3. Полеты в полярных районах (выше 60-й параллели) выполняются по ПВП днем и ППП днем и ночью. Специально подготовленным экипажам разрешаются полеты по особым ПВП в ночное время.

8.12.12.4. Воздушные суда, предназначенные для работы в Арктике и Антарктиде, должны иметь специальную окраску и снабжены специальным снаряжением, обеспечивающим возможность производить работы при автономном базировании.

8.12.12.5. К выполнению полетов в Арктике и Антарктиде допускаются специально подготовленные экипажи, закончившие курс обучения и ввода в строй по программам МГА. Личный состав подбирается с расчетом включения части летного и наземного состава, ранее выполнявшего аналогичные работы.

8.12.12.6. При полетах в полярных районах Северного и Южного полушарий экипаж воздушного судна обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, учитывать, частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим работы средств связи и РТО и дальность их действия. Он должен постоянно контролировать остаток топлива.

8.12.12.7. Для обеспечения полетов в глубь полярных районов на воздушном судне должны находиться:

- неприкосновенный запас продуктов питания и воды;
- спасательное и бытовое снаряжение, рассчитанное на всех людей, находящихся на борту;
- лыжи и оружие для членов экипажа.

8.12.12.8. Каждое воздушное судно, предназначенное для выполнения полетов в Арктике и Антарктиде, должно быть оснащено: астрокомпасом, секстантом, гироскопическим полукомпасом повышенной устойчивости, радиостанцией для связи на средних волнах и аварийными УКВ и КВ радиостанциями.

8.12.12.9. При подготовке к полету в полярных районах экипаж дополнительно обязан:

- проверить наличие и исправность средств самолетовождения в соответствии с заданием;
- убедиться в комплектности и исправности снаряжения и специального обмундирования;
- сверить карты и лоции по имеющимся справочным материалам;

- проверить наличие неприкосновенного запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;

- проконсультироваться по вопросам самолетовождения с другими экипажами, имеющими опыт полетов в данном районе;

- рассчитать штурманский (навигационный) план полета с использованием ортодромических и астрономических методов навигации.

8.12.12.10. В полетах могут участвовать отдельные специалисты, обеспечивающие сбор необходимых сведений по программе, согласованной с УГА.

8.12.12.11. При работах на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в Арктике и на материке Антарктиды полеты воздушных судов производятся только в паре.

При выполнении транспортных перевозок на удаленные материковые базы в Антарктиде, дрейфующие научные станции и ледовые базы в Арктике полеты могут производиться с очередностью вылета по времени.

8.12.12.12. Для временных аэродромов (площадок) полярных районов направление полос указывается истинное от меридиана расположения аэродрома.

8.12.12.13. Первичные посадки на площадки, подобранные с воздуха на льду, разрешается выполнять на самолетах 3-го и 4-го класса с лыжным шасси и на вертолетах всех классов.

8.12.12.14. На материке Антарктиды разрешается подбирать площадки, расположенные на высотах до 2000 м над уровнем моря, обеспечивающие безопасный взлет и посадку воздушных судов.

8.12.12.15. Подбор площадок для посадки на дрейфующие, припайные и шельфовые льды производится при солнечной погоде. При отсутствии солнца устанавливается предельный минимум погоды:

- облачность - не более 5 баллов с освещенностью выбранных для посадки площадок;

- высота нижней границы облаков - не менее 300 м;

- видимость - не менее 10 км.

8.12.12.16. Для полетов воздушных судов в Антарктиде устанавливается минимум погоды:

при полетах по дальним маршрутам
между береговыми научными станциями

- высота нижней границы облаков над рельефом - не менее 600 м;

- видимость - не менее 5 км;

при полетах в глубь материка

- высота нижней границы облаков над рельефом - не менее 700 м;

- видимость - не менее 10 км;

при полетах к санно-тракторным поездам
и другим объектам со сбросом грузов с воздуха

- облачность не более 5 баллов;

- высота нижней границы облаков - не менее 600 м;
- видимость - не менее 6 км;
- отсутствие низовой метели и стокового ветра.

8.12.12.17. Для полетов воздушных судов в арктических экспедициях и при производстве ледовой разведки устанавливается минимум погоды:

в открытом море

- высота облачности - не менее 150 м;
- видимость - не менее 2 км;

вблизи береговой линии материка, островов и архипелагов

- высота облачности - не менее 200 м;
- видимость - не менее 5 км;

в узких проливах с высокими берегами

- высота облачности - не менее 250 м;
- видимость - не менее 5 км;
- отсутствие стоковых ветров.

8.12.12.18. При невозможности передачи карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре разрешается сбрасывать их с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м.

8.12.12.19. Сброс вымпела на береговые и внутриматериковые пункты производится в соответствии с утвержденными инструкциями по сбросу.

Запрещается производить сброс:

- с увеличенной (против нормальной) полетной массой воздушного судна;
- в холмистой и горной местности при стоковых ветрах со скоростью более 10 м/с;
- на расстоянии менее 300 м от склонов гор.

8.12.12.20. При выполнении полетов в высокие широты Арктики и Антарктиды командир воздушного судна независимо от запроса диспетчера, обязан каждые 30 мин. сообщать свои координаты.

8.12.12.21. В особо охраняемых районах Антарктиды полеты выполняются с учетом согласованных мер по охране фауны и флоры этого континента.

8.13. Особые случаи полета

8.13.1. К особым случаям полета относятся:

- попадание воздушного судна в опасные метеорологические явления;
- отказ двигателя (двигателей);

- отказы основных систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке;

- пожар на воздушном судне;

- потеря ориентировки;

- потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных средств радиосвязи);

- нарушение устойчивости, управляемости и прочности воздушного судна;

- нападение на экипаж (пассажиров);

- ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа (пассажиров);

- вынужденная посадка вне аэродрома;

- отказ радиолокационных средств УВД и РТО на аэродроме посадки;

- применение парашютов в аварийных случаях.

8.13.2. О возникновении особых случаев полета командир воздушного судна обязан немедленно сообщить диспетчеру.

При затруднении ведения связи по основному каналу необходимо перейти на аварийный УКВ канал на частоте 121,5 МГц.

При первичном вызове на аварийном канале командир воздушного судна обязан добавить к позывному диспетчерского пункта УВД канал связи сектора, в зоне которого он находится. Для связи воздушных судов между собой и с наземными службами, занятыми аварийно-спасательными работами, вводится частота 123,1 МГц, переход на которую производится после установления связи с диспетчером на частоте 121,5 МГц.

8.13.3. Сигнал бедствия включается в случае:

- отказа двигателя (двигателей);

- пожара на воздушном судне;

- потери ориентировки;

- потери радиосвязи;

- нарушения устойчивости; управляемости и прочности воздушного судна;

- нападения на экипаж или пассажиров;

- вынужденной посадки вне аэродрома.

8.13.4. К опасным для полетов метеоявлениям относятся:

- на аэродромах вылета и посадки - гроза, град, сильная болтанка, сдвиг ветра, гололед, сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная буря;

- по маршруту полета - гроза, град, смерч, сильное обледенение, сильная болтанка,

8.13.5. При встрече с опасными метеоявлениями по маршруту полета командир воздушного судна обязан принять меры для их обхода. При невозможности их обхода путем изменения маршрута или высоты полета экипаж (пилот) обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

Командиру вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха.

8.13.6. Отказ двигателя (двигателей).

8.13.6.1. При отказе двигателя на воздушном судне с одним двигателем после взлета или при полете на высотах до 100 м командир обязан немедленно произвести вынужденную посадку прямо перед собой, избегая столкновений с препятствиями. При посадке по тем же причинам с высоты более 100 м командиру воздушного судна разрешается выбрать площадку, наиболее пригодную для посадки.

8.13.6.2. При отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне с несколькими двигателями, а также в других случаях, предусмотренных РЛЭ, командир воздушного судна имеет право:

- произвести посадку на аэродроме вылета;
- слить часть топлива или сбросить груз для улучшения условий полета;
- использовать любой режим работающих двигателей;
- в маршрутном полете продолжать полет до ближайшего аэродрома (независимо от его ведомственной принадлежности) и произвести на нем посадку.

На воздушных судах с тремя и более двигателями в случае выключения в полете экипажем одного двигателя по признакам отказа (кроме пожара) командиру воздушного судна предоставляется право продолжить полет до аэродрома назначения.

Если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, командир воздушного судна обязан: - включить сигнал бедствия;

- произвести посадку с выпущенным или убраным шасси на любом аэродроме в соответствии с требованиями РЛЭ;

- произвести посадку вне аэродрома.

8.13.7. При возникновении пожара экипаж обязан:

- применить все доступные средства для ликвидации пожара;
- включить сигнал бедствия;
- приступить к экстренному снижению до безопасной высоты в районе полета;
- в зависимости от развития аварийной ситуации продолжить полет до ближайшего аэродрома либо произвести посадку вне аэродрома, действуя в соответствии с рекомендациями РЛЭ.

8.13.8. При обесточивании воздушного судна в полете командир обязан:

- действовать в соответствии с рекомендациями РЛЭ;
- при полете по ПВП или по особым ПВП произвести посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;
- при полете по ППП принять меры к переходу на визуальный полет;
- при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасном переходе на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следовать в район, где возможен переход на визуальный полет, или выполнять полет с левым (правым) прямоугольным маршрутом

на своем эшелоне (высоте) полета.

Диспетчер службы движения, установив, что связь с воздушным судном прекратилась и, определив с помощью радиолокационных средств его прямоугольный маршрут, обязан:

- обеспечить УВД таким образом, чтобы исключить возможность сближения воздушного судна, терпящего бедствие, с другими воздушными судами;
- использовать возможность организации лидирования воздушного судна, потерявшего радиосвязь, для оказания помощи в заходе на посадку.

8.13.9. Потеря ориентировки.

8.13.9.1. Ориентировка считается полностью потерянной, если экипаж по этой причине произвел вынужденную посадку не на аэродроме назначения.

8.13.9.2. Ориентировка считается временно потерянной, если воздушное судно выведено экипажем самостоятельно или с помощью наземных радионавигационных средств на заданный маршрут с последующей посадкой на аэродроме назначения.

8.13.9.3. При потере ориентировки экипаж обязан:

- включить сигнал бедствия системы радиолокационного опознавания и передать по радио сигнал "Полюс";
- доложить диспетчеру о потере ориентировки, остатке топлива и условиях полета;
- занять наивыгоднейший эшелон для обнаружения воздушного судна средствами РЛС и экономного расхода топлива;
- применить наиболее рациональные в данных условиях способы восстановления ориентировки, согласуя свои действия с диспетчером;
- если невозможно восстановить ориентировку, то заблаговременно, до полного израсходования топлива или до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

8.13.9.4. При потере ориентировки в районе государственной границы экипаж должен немедленно взять курс в глубь территории СССР. Производить маневры для восстановления ориентировки вблизи государственной границы запрещается.

8.13.10. Потеря радиосвязи.

8.13.10.1. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин. при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж (диспетчер) не отвечает.

8.13.10.2. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан включить сигнал бедствия аппаратуры опознавания и, используя все имеющиеся каналы связи, принять меры к восстановлению связи с диспетчером через другие воздушные суда либо другие пункты службы движения. Для восстановления радиосвязи он обязан использовать аварийную частоту 121,6 МГц.

8.13.10.3. При потере радиосвязи после взлета командир воздушного судна обязан выполнить полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий произвести посадку на аэродроме вылета или следовать на ближайший запасный аэродром.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте на РНТ коридора выхода и после пролета РНТ набрать назначенный эшелон.

8.13.10.4. При полете по ПВП и особым ПВП в случае потери радиосвязи командир воздушного судна обязан:

- следовать на аэродром первой посадки по ПВП (особым ПВП) на заданной высоте (эшелоне);
- если невозможно продолжить полет по ПВП или особым ПВП на аэродром первой посадки, следовать на тот запасный аэродром, где погода позволяет произвести посадку по ПВП (особым ПВП).

8.13.10.5. При полете по ППП в случае потери радиосвязи командир воздушного судна обязан:

- оценить возможность перехода на полет по ПВП;
- если невозможно перейти на полет по ПВП, следовать по ППП на аэродром первой посадки согласно навигационному расчету, не меняя назначенного эшелона; снижение на посадку начинать не ранее расчетного времени после пролета ДПРМ по схеме внеочередного захода; при этом посадка должна быть произведена не позже чем через 30 мин. по истечении расчетного времени прибытия;
- если принято решение возвращаться на аэродром вылета или на запасный аэродром, расположенный в направлении, обратном пути следования, полет необходимо выполнять на ближайшем попутном нижнем эшелоне, высота которого должна быть не ниже безопасной высоты полета.

8.13.10.6. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан:

- передавать по сигналу "срочно" информацию о принятом решении, местонахождении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее диспетчером;
- прослушивать по каналам связи и на частоте ДПРМ указания и информацию диспетчера и учитывать их в процессе выполнения полета.

8.13.10.7. Если через 30 мин. по истечении расчетного времени прибытия воздушное судно не произвело посадку, не восстановило связь и не наблюдается на экране радиолокатора, диспетчер должен возобновить обычное воздушное движение в районе аэродрома.

8.13.10.8. Если к моменту прибытия воздушного судна, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку в этих условиях.

8.13.10.9. Если по условиям погоды командир воздушного судна не может произвести посадку и принял решение об уходе на второй круг, он обязан занять нижний безопасный эшелон зоны ожидания и принять решение (в зависимости от типа воздушного судна и запаса топлива) о следовании на ближайший запасный аэродром на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленной для полета без связи высоте (4500, 7500 м).

Диспетчер в этом случае обязан:

- освободить в районе аэродрома воздушное пространство от высоты круга до нижнего безопасного эшелона от других воздушных судов, а на маршруте обеспечить безопасные интервалы для полета от нижнего безопасного эшелона до 7500 м;
- управлять движением других воздушных судов таким образом, чтобы исключить возможность сближения с воздушным судном, потерявшим связь;
- известить смежные диспетчерские пункты о направлении движения воздушного судна, потерявшего связь.

8.13.11. Для обеспечения УВД в случаях, предусмотренных п. 8.13.10 настоящего

Наставления, а также при управлении движением воздушного судна, терпящего бедствие, и в других случаях диспетчер в пределах своей зоны ответственности может ввести режим радиомолчания. В этом случае по команде диспетчера экипажи воздушных судов обязаны:

- прекратить все передачи по радио, кроме случаев возникновения аварийной ситуации, а также особых случаев в полете, и работать по командной связи только на прием;

- выполнять команды диспетчера без подтверждения;

- выходить на связь только по запросу диспетчера;

- закончить вертикальный маневр, заняв высоту согласно последнему указанию диспетчера. Диспетчер обязан предупредить смежные пункты УВД о введении режима радиомолчания, чтобы входящие в зону его ответственности воздушные суда соблюдали этот режим.

8.13.12. Экипаж воздушного судна должен немедленно сообщить диспетчеру об отказе бортовых средств радионавигации и посадки или о невозможности их использования. Диспетчер обязан оказать всевозможную помощь экипажу в выполнении полета.

8.13.13. Выполнение вынужденной посадки вне аэродрома.

8.13.13.1. В случаях когда продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и экипажа, командир воздушного судна имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Приняв такое решение, он должен сообщить (по возможности) диспетчеру о месте и времени предполагаемой посадки и включить сигнал бедствия.

Вынужденная посадка вне аэродрома выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна данного типа.

8.13.13.2. После посадки вне аэродрома командир воздушного судна или другие члены экипажа обязаны оказать необходимую помощь пассажирам и, пользуясь любыми средствами связи, сообщить на ближайший аэродром или местным органам власти о времени, месте вынужденной посадки, состоянии экипажа, пассажиров, воздушного судна и о необходимой помощи.

8.13.13.3. Вылет с места вынужденной посадки разрешается командиром подразделения ГА после устранения неисправностей на воздушном судне. При отсутствии связи с ближайшим аэропортом и в случаях, не терпящих отлагательства, командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно принять решение на вылет.

8.13.13.4. При вылете с площадки, на которую была совершена вынужденная посадка, командир воздушного судна обязан лично осмотреть местность (акваторию) и определить ее пригодность для безопасного взлета. При необходимости принимаются меры для устранения препятствий, снимается загрузка или сливается часть топлива.

8.13.14. При нападении или угрозе нападения на экипаж командир воздушного судна и члены экипажа обязаны по возможности передать сигнал бедствия, сообщить о нападении, свой позывной, местонахождение (координаты), высоту, курс полета и действовать в соответствии со специальной инструкцией.

8.13.15. При визуальном обнаружении экипажем загрязнений поверхности водоемов, стихийных бедствий (наводнение, землетрясение, пожары и т.д.), а также места происшествия другого воздушного судна командир воздушного судна обязан немедленно сообщить об этом диспетчеру УВД.

8.13.16. При отказе бортовых или наземных средств самолетовождения либо при невозможности их использования вследствие помех диспетчер по требованию экипажа включает дублирующие наземные устройства или переходит на резервные частоты.

8.13.17. При получении сообщения диспетчера об отказе радиолокационных средств в зоне УВД командир воздушного судна, выполняющего полет в данной зоне, обязан:

- продолжать полет, соблюдая заданные эшелон и скорость;
- потребовать от членов экипажа соблюдать максимальную осмотрительность (радиоосмотрительность).

Диспетчер в этих случаях обязан:

- немедленно ввести режим радиомолчания;
- перейти на интервал полетов по правилам эшелонирования при отсутствии радиолокационного контроля;
- сообщить экипажам воздушных судов, находящихся в зоне УВД, воздушную обстановку;
- сообщить всем смежным диспетчерским пунктам об отказе радиолокационных средств.

8.13.18. Применение парашютов в аварийных ситуациях.

8.13.18.1. При выполнении испытательных и исследовательских полетов, а также полетов на десантирование парашютистов и сбрасывание грузов на парашютах все члены экипажа и другие лица, участвующие в полете, должны иметь парашюты с установленными страхующими приборами. Подвесные системы парашютов должны быть надетыми в течение всего полета. Снимать в полете парашют разрешается только в тех случаях, когда выполнять работу с надетым парашютом невозможно.

8.13.18.2. Перед тем как покинуть воздушное судно на парашютах, экипаж по возможности должен уведомить об этом диспетчера, сообщить свое местонахождение и передать сигнал бедствия. Покидая воздушное судно, необходимо (когда это возможно), включив автопилот, установить курс в направлении малонаселенного района со снижением по пологой глиссаде, уничтожить кодовое устройство аппаратуры опознавания.

8.13.18.3. Члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают воздушное судно на парашютах по приказанию командира воздушного судна.

8.13.18.4. Во всех аварийных ситуациях командир оставляет воздушное судно последним.

8.14. Особенности полетов на сверхзвуковых транспортных самолетах (СТС)

8.14.1. Полеты на СТС выполняются в соответствии с требованиями настоящего Наставления, РЛЭ и других документов, регламентирующих полеты СТС.

При всех других равных обстоятельствах СТС предоставляются приоритетные условия по отношению к другим самолетам на всех этапах полета по воздушным трассам СССР, независимо от их ведомственной принадлежности.

8.14.2. Для полетов СТС по воздушным трассам выделяется часть воздушного пространства от высоты 12000 м и выше. При выборе эшелонов (высот) следует дополнительно учитывать:

- большие диапазоны скоростей полета;
- большие вертикальные скорости набора высоты и снижения;
- зависимость параметров полета от температуры наружного воздуха;
- необходимость выполнения крейсерского полета "по потолкам";

- условия полета в стратосфере.

8.14.3. Полеты СТС, как правило, выполняются по спрямленным воздушным трассам, направления которых близки к ортодромам.

Полеты СТС на крейсерском режиме выполняются "по потолкам" при отсутствии встречного движения или по параллельным воздушным трассам. При отсутствии параллельных трасс и наличии встречного движения полеты СТС производятся по ступенчатому профилю с соблюдением вертикального эшелонирования.

8.14.4. Полеты СТС на дозвуковых скоростях и в районе аэродрома выполняются на эшелонах (высотах) по маршрутам, коридорам и схемам, установленным для дозвуковых воздушных судов.

8.14.5. Набор высоты (снижение) в районе аэродрома выполняется по схемам в соответствии с инструкцией по производству полетов на данном аэродроме с учетом особенностей полета СТС. Набор высоты (снижение) СТС выполняется, как правило, непрерывно, без горизонтальных "площадок". Если осуществить непрерывный набор высоты (снижение) невозможно, диспетчер обязан заблаговременно предупредить об этом экипаж.

8.14.6. Полеты на СТС в районе аэродрома и по воздушным трассам выполняются по ППП.

8.14.7. При подготовке к полету командир воздушного судна обязан определить высоту и дальность рубежа перехода на сверхзвуковой полет, а также соответствие прогноза уровня космической радиации установленным нормам.

8.14.8. Метеорологическое обеспечение полетов СТС осуществляется в соответствии с требованиями НМО ГА.

8.14.9. На предварительном старте экипаж обязан дополнительно получить от диспетчера указание о порядке выхода из района аэродрома и непрерывного набора высоты до эшелона не менее 3000 м.

8.14.10. При достижении безопасной высоты полета и уборке механизации командир воздушного судна докладывает диспетчеру старта о выполнении взлета и переходит на связь с диспетчером подхода.

8.14.11. Набор заданного эшелона (высоты полета) производится по программе полета и указаниям диспетчера.

8.14.12. В полете экипаж обязан вести радиосвязь с диспетчерами, соблюдая установленные правила радиообмена, с учетом особенностей эксплуатации СТС.

8.14.13. ВПП (одна из ВПП) аэропорта назначения должна быть свободной от начала снижения СТС с высоты эшелона до посадки.

8.14.14. ВПП (одна из ВПП) запасного аэродрома не занимается после получения доклада о направлении СТС на этот запасный аэродром с ВПП аэродрома назначения или от начала снижения СТС при уходе на этот запасный аэродром с рубежа ухода.

8.14.15. Аэронавигационный запас топлива СТС должен обеспечивать его полет от аэродрома назначения (с высоты принятия решения) до запасного аэродрома плюс необходимое количество топлива для повторного захода на посадку. Порядок расчета АНЗ СТС определяется конкретно для каждой трассы соответствующим решением МГА, согласуется с Госавиарегистром СССР и вносится в РЛЭ воздушного судна.

Глава 9. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ

9.1. Общие положения

9.1.1. Международные полеты выполняются на основании правительственных соглашений между СССР и другими государствами о воздушном сообщении или по специальным разрешениям, выдаваемым МГА.

9.1.2. Международный полет - всякий полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства.

Международные полеты подразделяются на:

- регулярные, выполняемые по расписанию и дополнительные к расписанию;
- специальные;
- чартерные (заказные);
- эпизодические (разовые).

9.1.3. Все международные полеты в воздушном пространстве СССР выполняются по установленным международным трассам и на аэродромы, выделяемые для обслуживания международных полетов.

9.1.4. При выполнении международных полетов экипаж воздушного судна СССР руководствуется:

а) в воздушном пространстве СССР - правилами, установленными Воздушным кодексом Союза ССР, Основными правилами полетов и настоящим Наставлением;

б) в воздушном пространстве иностранных государств:

- правилами, действующими в этих государствах, а также Основными правилами полетов и настоящим Наставлением, если их положения не противоречат правилам, установленным в иностранном государстве;

- НОТАМами и циркулярами аэронавигационной информации, издаваемыми и рассылаемыми полномочными органами;

- соглашениями о воздушных сообщениях между СССР и другими государствами.

9.1.5. Перед вылетом и после завершения международного полета члены экипажа и командиры воздушных судов СССР должны пройти таможенный досмотр; паспортный контроль и другие процедуры, установленные соответствующим государством.

9.1.6. Предполетная подготовка и прохождение экипажами пограничного и таможенного контроля в иностранном аэропорту осуществляются в присутствии компетентного сотрудника представительства Аэрофлота.

9.1.7. Представитель Аэрофлота за границей обязан не позднее чем за 1 час до посадки советского воздушного судна прибыть в аэропорт для организации его приема и выпуска.

9.1.8. Контроль за техническим обслуживанием воздушного судна в заграничных аэропортах осуществляет инженер - представитель Аэрофлота, а там, где его нет, - бортиженер (бортмеханик).

9.1.9. Управления гражданской авиации, выполняющие международные полеты, обеспечиваются необходимой аэронавигационной документацией и информацией САИ ЦУЭРТОС ГА.

Экипажи, выполняющие международные полеты, обеспечиваются необходимой информацией через САИ управлений.

9.1.10. Самолеты, выполняющие международные полеты, должны быть оборудованы сейфами (металлическими ящиками).

9.2. Права и обязанности командира воздушного судна, выполняющего международные полеты

9.2.1. В иностранных аэропортах командир воздушного судна в специальном отношении подчиняется представителю Аэрофлота, а там, где его нет, - послу СССР или лицу, исполняющему его обязанности.

9.2.2. При выполнении международных полетов командир воздушного судна СССР имеет право в зависимости от обстановки принимать решение о вылете и посадке, прекращении полета по маршруту, возврате в пункт вылета и полете на запасный аэродром.

9.2.3. Командирам воздушных судов, выполняющим международные рейсы, разрешается принимать самостоятельно решение на продолжение рейса в случаях задержек в зарубежных аэропортах с учетом того, чтобы общее рабочее время не превышало установленного.

9.2.4. Командиру воздушного судна СССР разрешается отступать от правил полетов, действующих в воздушном пространстве иностранного государства, только при наличии условий, которые делают такое отступление необходимым в интересах безопасности.

9.2.5. В дополнение к обязанностям, изложенным в настоящем Наставлении, командир воздушного судна, выполняющий международные полеты, несет ответственность:

- за выполнение законов и норм поведения членами экипажа и обслуживающего технического персонала на территории иностранного государства;
- за организацию предполетного отдыха, соблюдение режима отдыха членами экипажа и обслуживающего технического персонала;
- за обеспечение вылета из иностранного аэропорта любого члена экипажа, оказавшегося неспособным выполнять свои обязанности в связи с заболеванием, усталостью.

9.3. Планирование и обеспечение международных полетов

9.3.1. Планы на выполнение международных полетов составляются ПДС УГА на основании расписаний движения и указаний начальника ЦУМВС.

9.3.2. На международные полеты, выполняемые вне расписания, ПДС УГА представляет предварительные планы (заявки) в ЦДС ГА, а также в адреса, определенные Табелем сообщений о движении воздушных судов в гражданской авиации, в сроки, установленные странами, в воздушном пространстве которых будут выполняться полеты.

9.3.3. ЦДС ГА подтверждает обеспечение полета по предварительному плану (заявке) и может внести в него необходимые изменения.

9.3.4. ЦДС ГА составляет сводный суточный план международных полетов на основании расписания движения и планов, полученных от ПДС управлений и служб, планирующих полеты иностранных воздушных судов.

9.3.5. План полета (флайт-план), составляемый командиром воздушного судна или по его указанию другим членом экипажа, представляется диспетчеру аэропорта вылета не позднее чем за 30 мин. до вылета.

В целях сокращения стоянки самолетов в промежуточных аэропортах представитель Аэрофлота обязан обеспечивать экипажи метеоинформацией.

9.3.6. При принятии решения на вылет вместо градации высоты нижней границы облаков и видимости использовать одно значение этих элементов, закодированных кодом "ТАФ".

9.4. Правила полетов в воздушном пространстве иностранных государств и пролета государственной границы СССР

9.4.1. Эшелонирование воздушных судов при полете в воздушном пространстве иностранного государства осуществляется в соответствии с правилами этого государства.

9.4.2. При различиях в системах эшелонирования СССР и другого государства смена эшелонов производится за 30 км или по указанию диспетчера, до пересечения государственной границы СССР с другим государством (границы зоны УВД над открытым морем).

9.4.3. Экипажи воздушных судов, выполняющие международные полеты, осуществляют радиосвязь на английском или русском языке в соответствии с соглашением о воздушном сообщении между СССР и иностранными государствами, используя установленную фразеологию радиообмена между экипажами и диспетчерами.

9.4.4. За 150 - 200 км до пролета государственной границы СССР командир воздушного судна обязан запросить у диспетчера, в районе УВД которого находится коридор государственной границы, разрешение на ее пролет, сообщив номер рейса, эшелон полета и расчетное время пролета государственной границы СССР.

9.4.5. Командир воздушного судна в случае неуверенности в правильности полученной информации обязан запросить ее уточнение.

9.4.6. При пролете государственной границы СССР экипаж воздушного судна сообщает диспетчеру фактическое время пролета и эшелон (высоту) полета.

9.4.7. В случае неполучения разрешения на пролет государственной границы СССР экипаж воздушного судна не менее чем за 50 км до установленного воздушного коридора должен выполнить левый или правый вираж в зависимости от воздушной обстановки и расположения государственной границы.

9.4.8. Пролет государственной границы СССР без связи запрещается, за исключением случаев, когда в полете произошел отказ радиосвязи в период нахождения воздушного судна под непосредственным управлением диспетчера службы движения СССР или после получения от него разрешения на пролет государственной границы СССР.

9.4.9. Если экипаж пересек государственную границу СССР и по условиям безопасности полета вынужден вернуться в воздушное пространство СССР, он обязан сообщить: "Возвращаюсь вынужденно" и доложить диспетчеру расчетное время пролета государственной границы и эшелон (высоту) полета.

9.4.10. При потере радиосвязи в воздушном пространстве иностранного государства экипаж воздушного судна СССР обязан выполнять требования правил полетов в воздушном пространстве данного государства, предусмотренных для подобного случая.

9.4.11. Перед взлетом экипаж воздушного судна обязан установить на барометрических высотомерах атмосферное давление аэродрома, а на футомере - давление, приведенное к среднему уровню моря.

9.4.12. Для набора эшелона установка барометрической шкалы высотомера на стандартное атмосферное давление 760 мм рт. ст., а футомера - на давление 1013,2 мбар производится при пересечении высоты перехода.

9.4.13. При снижении установка барометрической шкалы высотомера на давление аэродрома, а футомера - на давление, приведенное к среднему уровню моря, производится при пересечении

эшелоны перехода.

9.4.14. При принятии решения на вылет в зарубежном аэропорту, если прогнозируемая и фактическая погода на аэродроме назначения, расположенном на территории СССР, ниже установленного минимума, командир воздушного судна может по указанию ЦДС ГА или ПДС УГА произвести вылет на один из запасных аэродромов на территории СССР. При отсутствии связи с ЦДС или ПДС решение о вылете принимает командир воздушного судна.

Связь с ЦДС или ПДС обеспечивается представительством Аэрофлота.

9.4.15. Командир воздушного судна при принятии решения на вылет из зарубежного аэропорта имеет право вылетать в конечный аэропорт назначения при отсутствии данных о фактической и прогнозируемой погоде, но при наличии фактической и прогнозируемой погоды в промежуточных аэропортах, соответствующей требованиям настоящего Наставления.

9.4.16. Экипажу воздушного судна разрешается производить визуальный заход на посадку по утвержденным схемам на ВПП, не оборудованные радиосредствами.

9.5. Подготовка экипажей к выполнению международных полетов

9.5.1. К выполнению международных полетов допускаются экипажи воздушных судов СССР, прошедшие специальную подготовку.

Члены экипажа, допущенные к выполнению международных полетов, обязаны знать:

- основные положения соглашений о воздушном сообщении между СССР и иностранными государствами;

- основные нормы, стандарты ИКАО и правила полетов стран, через воздушное пространство которых будет выполняться полет;

- правила использования сборника аэронавигационной информации и АИП;

- систему организации УВД;

- процедуры прохождения паспортного и таможенного досмотра;

- организацию и оформление вылета;

- правила составления флайт-плана;

- порядок метеорологического обеспечения полетов;

- организацию технического обслуживания воздушного судна;

- международные правила перевозки пассажиров, грузов и почты;

- правила и порядок использования наземных радионавигационных систем на территории иностранных государств;

- командир воздушного судна, второй пилот, штурман, бортрадист - радиотелефонную фразеологию на английском языке; бортинженер (бортмеханик) - английский язык в объеме, необходимом для технического обслуживания воздушного судна.

9.5.2. Экипаж воздушного судна СССР допускается к самостоятельным полетам по новой для него международной воздушной трассе в соответствии с правилами настоящего Наставления.

Для командиров кораблей, штурманов и бортрадистов, впервые выполняющих международный полет, провозка по трассам обязательна независимо от классности.

9.5.3. В аэропортах, где предусмотрены меры по борьбе с шумами, взлет выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ и инструкцией аэропорта по шумовым ограничениям.

Глава 10. ПОЛЕТЫ ПО ПРИМЕНЕНИЮ АВИАЦИИ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (ПАНХ)

10.1. Общие положения

10.1.1. Полеты по применению авиации в народном хозяйстве производятся в целях:

- выполнения авиационно-химических работ в сельском и лесном хозяйстве;
- обслуживания организаций здравоохранения;
- выполнения работ по воздушной съемке;
- обслуживания лесного хозяйства;
- обслуживания других нужд народного хозяйства (транспортно-связные полеты, полеты по обслуживанию научно-исследовательских организаций, поиск скоплений рыбы и зверя, строительно-монтажные работы и т.п.).

10.1.2. Полеты по применению авиации в народном хозяйстве по технологии выполнения включают следующие виды работ:

- авиационно-химические;
- по воздушной съемке;
- транспортно-связные;
- по обслуживанию организаций здравоохранения;
- лесоавиационные работы;
- строительно-монтажные.

10.1.3. Организация полетов по различным видам ПАНХ осуществляется в соответствии с настоящим Наставлением, РЛЭ, руководствами и инструкциями по отдельным видам работ.

10.1.4. В каждом предприятии ГА, связанном с выполнением работ по ПАНХ, должна быть разработана инструкция по организации и управлению полетами и их обеспечению.

10.1.5. В состав экипажа воздушных судов ПАНХ могут включаться специалисты (в том числе и других ведомств), предусмотренные технологией работ.

10.1.6. Летный состав и другие специалисты, направляемые для выполнения работ по ПАНХ, должны обладать высокими моральными и деловыми качествами, пройти теоретическую и летную подготовку согласно существующим программам. Допуск оформляется приказом командира подразделения ГА.

10.1.7. Командный состав и специалисты ПАНХ, организующие полеты в отрыве от базового аэродрома, обязаны обеспечить:

- организацию работы в соответствии с требованиями настоящего Наставления, РЛЭ воздушного судна, руководств и инструкций по видам работ;
- нормальные бытовые условия и отдых экипажей;

- высокую дисциплину личного состава;
- систематический контроль за работой экипажей.

10.1.8. Перелеты на аэродромы и посадочные площадки должны выполняться по заявкам, которые подаются в АДП в установленном порядке.

10.1.9. Полеты по ПАНХ производятся по ПВП, особым ПВП и ППП в условиях погоды, установленных для данного вида работ.

Перед началом работ командир воздушного судна обязан получить прогноз погоды и принять решение на выполнение полета. При невозможности получения прогноза погоды командиру воздушного судна, имеющему самостоятельный налет более 1000 ч и право подбора площадок с воздуха, при фактической погоде, соответствующей минимуму для данного вида работ, но не ниже установленных для полетов по ПВП, разрешается произвести взлет, чтобы получить прогноз.

10.1.10. При выполнении полетов по ПАНХ командир воздушного судна обязан поддерживать связь с диспетчером, в зоне управления которого он находится.

10.1.11. Высоты, занятые воздушными судами, выполняющими полеты по ПАНХ, должны быть свободны от других воздушных судов в заданном районе. Полеты других воздушных судов в этом районе эшелонируются в установленном порядке. Диспетчер обязан информировать смежные аэропорты и экипажи воздушных судов о воздушной обстановке в районе.

10.1.12. В районах предстоящих работ должно быть подготовлено необходимое количество аэродромов (акваторий) и посадочных площадок, оборудование которых выполняется на договорных началах представителями хозяйственных организаций под контролем авиаспециалистов.

На каждый аэродром (посадочную площадку) составляются кроки и инструкции по производству полетов.

10.1.13. Посадочные площадки выбираются, как правило, путем наземных изысканий. В исключительных случаях разрешается их подбор с воздуха лицам командно-летного состава, имеющим на это право.

10.1.14. Задание на полет по применению авиации в народном хозяйстве выписывается на весь срок работы. В задании указываются: район полетов, аэродромы посадок, минимум погоды, цель полетов.

10.1.15. Командир воздушного судна по согласованию с представителем организации, арендующей воздушное судно в целях производственной необходимости, имеет право изменять маршрут полета в пределах назначенного района работы с учетом метеорологической обстановки и остатка топлива с последующей информацией об этом диспетчера.

10.1.16. Командиру воздушного судна выполнять указания представителя организации, арендующей воздушное судно, которые противоречат требованиям настоящего Наставления и заданию на полет, запрещается.

10.1.17. Пассажиры и грузы, перевозимые на воздушных судах по заявкам арендующих организаций, оформляются в соответствии с правилами, установленными в гражданской авиации.

10.1.18. При выполнении преднамеренной посадки вне аэродрома командир воздушного судна перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его размеров, уклонов и состояния поверхности. Осмотр должен начинаться с высоты не менее 100 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении до высоты не менее 10 м.

10.1.19. При задержке воздушного судна в пункте назначения на время, превышающее срок

действия прогноза погоды, командир воздушного судна принимает меры для получения нового прогноза погоды.

В случае невозможности его получения разрешаются в светлое время суток вылеты и визуальные полеты по фактической погоде до аэродрома базирования. При установлении связи с диспетчером службы движения командир воздушного судна обязан получить прогноз погоды.

10.1.20. При полетах с ночевками или при продолжительной стоянке вне аэродрома на борту воздушного судна в необходимых случаях может находиться специалист технического состава, который оформляется в установленном порядке.

10.1.21. Одиночные самостоятельные перелеты с базового аэродрома к месту работы и с одного аэродрома на другой в районе работ разрешается выполнять пилотам, допущенным к внетрассовым полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.

10.1.22. При выполнении полетов по ПАНХ в промежуточных (а при повторных вылетах и в базовых) аэропортах командиру воздушного судна разрешается принимать решение, а диспетчеру - давать разрешение на вылет по радио без оформления соответствующей документации при соблюдении следующих условий:

- подготовка к предстоящему полету проведена перед началом работы в установленном Наставлением порядке;

- на маршруте, основных и запасных аэродромах (площадках) не произошло изменений, препятствующих выполнению полета;

- срок действия прогноза погоды обеспечивает выполнение задания или прогноз получен по радио;

- время стоянки воздушного судна не превышает 30 мин.

10.2. Авиационно-химические работы

10.2.1. В предприятиях ГА на период выполнения авиационно-химических работ организуются командно-диспетчерские пункты АХР, опорные базы для оперативного руководства экипажами, возглавляемые руководящим составом предприятия.

10.2.2. Командиры воздушных судов перед первым вылетом на данном воздушном судне с базового аэродрома обязаны выполнить контрольный облет с полной полетной массой и установленной сельскохозяйственной аппаратурой. Результаты облета записываются в формуляр.

10.2.3. Полеты с базового аэродрома к месту авиационно-химических работ и обратно, а также с одного аэродрома (посадочной площадки) на другой выполняются по ПВП.

10.2.4. Авиационно-химические работы разрешается выполнять при следующих минимальных метеорологических условиях:

- высота нижней границы облаков - 150 м;

- видимость - 3 км.

10.2.5. Командир воздушного судна принимает решение на выполнение авиационно-химических работ, если:

- фактическая погода и среднее значение градации прогноза погоды по высоте нижней границы облаков и видимости не ниже минимума для выполнения авиационно-химических работ;

- значение скорости ветра не превышает установленного Руководством по авиационно-химическим работам в гражданской авиации СССР;

- отсутствуют опасные метеоявления;
- отсутствуют запреты полетов в районе работ.

В случае если прогнозируемая погода не соответствует минимуму для выполнения АХР, разрешается принимать решение на полеты при следующих условиях:

- командир воздушного судна имеет класс не ниже 3-го, самостоятельный налет на АХР не менее 500 ч и допущен к полетам с правом выбора посадочных площадок с воздуха;
- фактическая погода по высоте облаков на 100 м выше минимума, а видимость равна 5 км и более;
- в прогнозе погоды не предусматривается усиление ветра более допустимого для воздушного судна данного типа;
- в задании на полет записано соответствующее разрешение.

О начале работы командир воздушного судна докладывает диспетчеру.

10.2.6. До начала обработки участков командир воздушного судна обязан с земли или с воздуха определить расположение препятствий и характерных ориентиров. Непосредственно перед началом обработки участка командир воздушного судна в целях определения расположения сигналов, препятствий и характерных ориентиров выполняет полет по прямоугольному маршруту на высоте не менее 50 м над участком.

10.2.7. Полеты при обработке участков должны выполняться на высотах:

- над равнинной местностью и над верхушками деревьев садов - не менее 5 м;
- над верхушками деревьев леса - не менее 10 м.

10.2.8. Полеты для обработки участков разрешается начинать не раньше чем за 30 мин. до восхода солнца. Полеты после захода солнца запрещаются.

10.2.9. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по кратчайшему безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над местностью. Пересекать высоковольтные линии электропередач разрешается на всех воздушных судах на высоте не менее 50 м над опорами.

10.2.10. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м - на вертолетах с кренами, установленными РЛЭ воздушного судна. Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над высоковольтными линиями - не менее 20 м.

10.2.11. Порядок и условия выполнения полетов по обработке участков со сложным рельефом местности, а также пересеченных высоковольтными линиями электропередачи, определяются инструкцией, составленной командиром авиазвена, схемой участка с препятствиями и правилами полета.

10.2.12. Полеты над участками, пересеченными воздушными линиями связи и электропередачи, разрешается выполнять:

- вдоль проводов с наветренной стороны на расстоянии от них не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 5 до 8 м/с;
- вдоль проводов с подветренной стороны на расстоянии от них не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с.

10.2.13. Для обработки участков на склонах гор маршруты заходов должны быть построены, как правило, вдоль горизонталей. Развороты для последующих заходов должны выполняться в сторону понижения местности.

Заходы вверх по склону разрешается производить, если скороподъемность и скорость воздушного судна на выходе из гона соответствуют установленным РЛЭ.

10.2.14. При выполнении авиационно-химических работ командиру воздушного судна запрещается:

- оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов;
- обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, когда высота солнца над горизонтом менее 15° , а курсовой угол солнца менее $\pm 30^\circ$;
- выполнять эволюции в целях устранения задержки при выбрасывании химикатов;
- совершать полеты над населенными пунктами в целях вызова представителей хозяйственных организаций, рабочих бригад и т.п.;
- брать на борт воздушного судна посторонних лиц;
- выполнять полеты без включенных средств объективного контроля.

10.2.15. Командно-летный состав, находящийся в районе работ, имеет право давать разрешение на начало полетов экипажам по фактической погоде, соответствующей минимуму командира воздушного судна, о чем докладывает диспетчеру.

10.3. Полеты по выполнению воздушных съемок

10.3.1. К полетам по выполнению воздушных съемок относятся:

- аэрофотосъемочные;
- поисково-съемочные (все виды аэрогеофизических и аэрогеологических съемок);
- аэросъемочные;
- аэровизуальные.

10.3.2. Перед началом съемочных полетов командиры подразделений ГА согласовывают и утверждают маршруты полетов с заинтересованными ведомствами и высылают в РЦ (РДП) ЗЦ (ГРДП) карту (схему) района предстоящих работ с нанесенными на ней границами, условными номерами съемочных участков и указанием высот полета. Такие же карты должны быть у экипажей, выполняющих съемочные полеты.

10.3.3. Одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком разрешается производить, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км.

Производство воздушных съемок группой воздушных судов регламентируется инструкциями, утвержденными МГА.

При этом командиры воздушных судов должны информировать друг друга о своем местонахождении.

10.3.4. Перед началом работ на воздушных съемках командир воздушного судна обязан произвести ознакомительный полет над районом съемок на высоте не менее безопасной для полетов по ПВП.

10.3.5. При выполнении съемочных полетов на истинной высоте менее 50 м развороты производятся на высоте 50 м с креном не более 30°.

10.3.6. Аэрофотосъемка

10.3.6.1. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся по ПВП на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст.

10.3.6.2. Перелеты с участка на участок, а также изменения высоты фотографирования производятся с разрешения диспетчера.

10.3.6.3. При выполнении аэрофотосъемки в полете с включенным автопилотом командир воздушного судна имеет право передать управление автопилотом штурману - аэрофотосъемщику, контролируя его действия.

10.3.6.4. Выполнять аэрофотосъемочные полеты с использованием автопилота разрешается на истинных высотах полета не менее 300 м.

10.3.7. Поисково-съемочные работы

10.3.7.1. При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой с выпускными системами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или съемочной аппаратуры.

10.3.7.2. Полеты на воздушных судах, имеющих выпускные системы, при отсутствии автоматического тросоруба мгновенного действия запрещаются.

10.3.7.3. При полетах в горах необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны. Производить съемку у вершин гор на подветренных склонах и при наличии болтанки запрещается.

10.3.7.4. Выполнение съемочных полетов против солнца в равнинной и холмистой местности на истинных высотах менее 100 м, а в горах менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30° запрещается.

10.3.7.5. Полеты по криволинейным маршрутам и горизонталям в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при крене 20° для воздушного судна данного типа, запрещаются.

10.3.8. Аэровизуальные полеты

10.3.8.1. К аэровизуальным полетам относятся полеты с находящимся на борту представителем организации, арендующей воздушное судно, в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности.

10.3.8.2. Аэровизуальные полеты выполняются днем по ПВП по заданным районам или установленным маршрутам на высотах не менее 50 м над препятствиями.

10.3.8.3. Аэровизуальные полеты в равнинной и холмистой местности разрешается производить при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 3000 м на самолетах и высоте облаков 150 м и видимости 2000 м на вертолетах, в горной местности - при высоте нижней границы облаков не менее 400 м и горизонтальной видимости не менее 5000 м.

10.3.8.4. Снижение воздушного судна для детального наблюдения объектов разрешается выполнять до высоты не менее 10 м над препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередачи - до высоты не менее 20 м над опорами.

10.3.8.5. Полеты по обслуживанию рыбной промышленности выполняются в целях разведки

скоплений рыбы и морского зверя, проводки к ним рыболовных судов, а также с целью выполнения транспортных перевозок.

10.3.8.6. Полеты над местом скопления рыбы или морского зверя разрешается выполнять на высоте не менее 100 м.

При сбрасывании письменных донесений высота полета должна быть не менее 25 м от уровня мачт судов и других плавсредств или поверхности моря (льда).

10.3.8.7. Полеты на поиск скопления рыбы и зверя выполняются по ПВП.

10.3.8.8. Полеты на ледовую разведку выполняются на воздушных судах с двумя и более двигателями.

10.3.8.9. Ледовая разведка выполняется на истинных высотах полета не менее 100 м. В целях уточнения ледовой обстановки допускается кратковременное снижение воздушного судна до 50 м над уровнем моря.

10.3.8.10. В целях проведения оперативной ледовой разведки разрешаются полеты на вертолетах с морских судов, имеющих специально оборудованные площадки.

10.3.8.11. При базировании вертолета на борту морского судна экипаж выполняет все положения Устава службы на судах Морского Флота СССР.

10.3.8.12. Полеты вертолета, базирующегося на борту морского судна, выполняются по заданию капитана судна. Командир вертолета принимает решение на вылет и несет ответственность за безопасность полета.

10.3.8.13. Полеты вертолета с морского судна разрешаются на удаление, обеспечивающее уверенную двухстороннюю радиосвязь и контроль за полетом с морского судна с помощью радиолокатора и УКВ-пеленгатора.

10.4. Транспортно-связные полеты

10.4.1. К транспортно-связным полетам относятся полеты по обслуживанию различных экспедиций, научных и хозяйственных организаций, использующих воздушные суда для связи, перевозки служебного персонала, груза и оборудования.

10.4.2. Транспортно-связные полеты выполняются днем и ночью по ПВП, особым ПВП и ППП по воздушным трассам СССР, МВЛ и маршрутам вне трасс в соответствии с требованиями настоящего Наставления.

10.5. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения

10.5.1. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения подразделяются:

- на срочные, выполняемые для оказания экстренной медицинской помощи;
- на полеты, связанные с перевозкой медицинского персонала для плановых консультаций, медицинских грузов и выполнением других работ.

10.5.2. Полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий производятся на основании заявок организаций здравоохранения.

10.5.3. Степень срочности полета в оба направления указывается в задании на полет командиром подразделения на основании заявок организаций здравоохранения.

10.5.4. В отдельных случаях, связанных со спасением жизни людей, начальникам (командирам) предприятий (подразделений) ГА, независимо от подчиненности экипажа,

разрешается давать задания на выполнение полетов для оказания экстренной медицинской помощи без письменных заявок, с последующим оформлением документации. При этом должна учитываться подготовленность экипажа для выполнения данного задания.

10.5.5. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются как по воздушным трассам, так и вне трасс по кратчайшему маршруту.

10.5.6. Полеты по оказанию срочной медицинской помощи населению выполняются, как правило, при минимуме погоды пилота, установленном для полетов по ПВП или особым ПВП.

В случаях крайней необходимости командир предприятия (подразделения) ГА при согласии командира воздушного судна может организовать полет в соответствии с п. 2.1.10 настоящего Наставления. При этом командир воздушного судна должен иметь опыт полетов в данном районе, допуск к полетам по приборам, а для ночных срочных заданий - также и допуск к полетам ночью.

10.5.7. Дневные срочные вылеты с аэродромов, не оборудованных для ночных полетов, разрешается начинать за 30 мин. до восхода солнца и заканчивать:

- в равнинной и холмистой местности - за 30 мин. до наступления темноты;
- в горной местности - не позднее захода солнца.

10.5.8. Посадки воздушных судов при выполнении срочных полетов ночью разрешаются только на аэродромах и посадочных площадках, имеющих оборудование для ночных полетов или световое обозначение (костры, жаровни и т.п.).

10.5.9. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, выбранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае крайней необходимости, связанной с оказанием экстренной медицинской помощи. В этом случае командир воздушного судна обязан принять меры по оборудованию площадки световой маркировкой и подготовке ее для безопасного взлета.

10.5.10. К срочным полетам днем и ночью допускаются специально подготовленные экипажи (пилоты), допущенные к полетам по ППП.

10.5.11. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, на всех аэродромах гражданской авиации должно производиться в первую очередь.

10.5.12. При срочных полетах вылет воздушных судов разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды по маршруту и в пункте посадки.

10.5.13. В случае вынужденной посадки экипаж обязан принять меры по доставке больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.

10.6. Лесоавиационные работы

10.6.1. Полеты по обслуживанию лесного хозяйства производятся в целях:

- авиационной охраны лесов от пожаров;
- обследования и учета (таксации) лесов;
- выполнения транспортно-связных работ.

10.6.2. Полеты по патрулированию лесов выполняются по ПВП в заданных районах и по установленным маршрутам.

10.6.3. Полеты по патрулированию и обследованию лесов производятся с максимальной заправкой топлива при данной загрузке воздушного судна.

10.6.4. Снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах над верхушками деревьев.

10.6.5. Полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости, менее установленной, по ПВП запрещаются.

10.6.6. Сброс вымпела в пунктах приема донесений производится с высоты:

- в равнинной местности - 25 м;

- в холмистой местности и горных долинах шириной более 1,5 км - 50 м;

- в горной местности - 100 м.

10.6.7. При сбрасывании вымпелов запрещается:

- приближаться при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;

- производить заходы в сторону склонов, развороты и полеты над склоном;

- отвлекаться от управления самолетом и производить сброс вымпела лично командиру воздушного судна;

- выполнять виражи над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

10.7. Строительно-монтажные работы

10.7.1. Полеты в целях выполнения строительно-монтажных работ производятся в соответствии с требованиями гл. 8 настоящего Наставления, Руководства по летной эксплуатации воздушного судна и Инструкции по производству полетов, учитывающей конкретные условия.

10.7.2. Инструкция по производству полетов в целях строительно-монтажных работ в конкретных условиях составляется лицом командно-летного состава, допущенным к данному виду работ.

10.7.3. Перед выполнением строительно-монтажных работ необходимо произвести контрольный облет и висение над монтажной площадкой для определения наивыгоднейших направлений подхода и условий работы.

10.7.4. Для определения наиболее целесообразного способа выполнения монтажных работ в отдельных случаях производятся тренировочные полеты в специально отведенном месте в условиях, максимально приближенных к реальным по данному виду работ.

10.7.5. Для взаимодействия экипажа с бригадой монтажников применяется радиосвязь и визуальная сигнализация. В необходимых случаях назначается руководитель работ.

Глава 11. ПРОВЕДЕНИЕ ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

11.1. Общие положения

11.1.1. Проведение поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляется в соответствии с требованиями настоящего Наставления, Положения о поисково-спасательной службе гражданской авиации и другими нормативными актами, изданными в их развитие.

11.1.2. Поисковые и аварийно-спасательные работы включают:

- поиск и спасание экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие;
- оказание помощи населению при стихийных бедствиях.

Организация и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ возлагаются на аварийно-спасательную службу гражданской авиации, которая входит в состав Единой авиационной поисково-спасательной службы СССР и решает эти задачи во взаимодействии с другими ведомствами.

11.1.3. В состав аварийно-спасательной службы входят:

- поисковые летные экипажи;
- аварийно-спасательные команды аэропортов;
- самолеты и вертолеты, оборудованные поисковой аппаратурой и спасательным снаряжением.

Состав сил и средств аварийно-спасательной службы определяется начальниками УГА в зависимости от размеров районов ответственности, условий базирования и выполняемых задач.

11.1.4. Руководство аварийно-спасательной службой осуществляется:

- общее руководство и координация совместных действий с другими ведомствами страны и международной службой поиска и спасания - заместителем Министра гражданской авиации СССР через Управление аварийно-спасательных работ и охраны аэропортов:

- на территории управления - начальником УГА;
- в районе ответственности - командиром (начальником) предприятия ГА.

Непосредственное руководство проведением поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности и на территории аэродрома возлагается на должностное лицо, назначенное приказом командира (начальника) предприятия ГА.

11.1.5. Руководитель аварийно-спасательных работ несет ответственность за своевременное принятие мер по организации поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие, проведение поисковых и аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома, а также за постоянную готовность сил и средств, выделенных для выполнения указанных работ.

11.1.6. В целях более надежного обеспечения поисково-спасательных работ территория УГА по согласованию с командованием ВВС делится на районы ответственности ОАО.

11.1.7. Каждое УГА совместно с объединением ВВС разрабатывает инструкцию и план взаимодействия по организации и проведению поисково-спасательных работ, которые утверждаются командующим военного округа.

11.1.8. Спасание экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие, осуществляется безвозмездно, независимо от их ведомственной и государственной принадлежности.

11.2. Проведение поиска и спасания

11.2.1. Для проведения поисково-спасательных работ в районе ответственности предприятия ГА организуется дежурство поисковых воздушных судов и аварийно-спасательных команд.

11.2.2. Для поисковых полетов используются самолеты и вертолеты: специально выделенные, резервные, санитарные, патрульные, а также находящиеся в воздухе, которые могут быть перенацелены в район поиска.

Подготовка дежурных поисковых воздушных судов к вылету не должна превышать летом - 30 мин., зимой - 45 мин.

11.2.3. В аэропортах, где взлет и заход на посадку воздушных судов производится над морем (крупным водоемом), должны быть в постоянной готовности по 1 - 2 лодки (легких катера) с подвесными моторами, размещенные на специальных прицепах и укомплектованные необходимым количеством надувных плавсредств. В этих же аэропортах должна быть предусмотрена доставка надувных плавсредств к месту бедствия на воде поисковыми воздушными судами.

11.2.4. Поисково-спасательные полеты организуются командиром предприятия ГА, а при его отсутствии - руководителем поисковых и аварийно-спасательных работ и выполняются в случаях:

- получения сигнала бедствия с борта воздушного судна;
- получения сообщения о бедствии морского судна;
- если в течение 10 мин. по истечении расчетного времени воздушное судно не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;
- если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
- если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние воздушного судна или имеющийся на нем остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета;
- получения сообщения о предполагаемой посадке космического корабля в районе ответственности;
- по указанию командира (начальника) предприятия ГА или вышестоящего начальника;
- если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем воздушного судна и его местонахождение в течение 20 мин. установить не удалось.

11.2.5. Диспетчер службы движения, получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедственном положении воздушного судна, обязан:

- определить местонахождение воздушного судна, терпящего бедствие, имеющимися в его распоряжении средствами;
- немедленно доложить об этом руководителю полетов (ст. диспетчеру) и руководителю поисковых и аварийно-спасательных работ;
- сообщить на КП авиации военного округа местонахождение воздушного судна и маршрут его следования;
- постоянно контролировать его полет;
- оказывать экипажу воздушного судна, терпящего бедствие, помощь в соответствии со сложившейся обстановкой.

11.2.6. Руководитель поисковых и аварийно-спасательных работ с получением сообщения о бедствии обязан:

- определить границы района поиска;

- назначить район первоочередного поиска;
- определить метод поиска и состав необходимых сил и средств:
- организовать проведение поисково-спасательных работ;
- о принятых мерах и ходе работ доложить командиру (начальнику) предприятия ГА.

11.2.7. Для поиска терпящих бедствие и оказания им помощи используются поисковые силы и средства предприятия ГА, находящиеся в районе ответственности, а также других ведомств согласно плану взаимодействия.

11.2.8. Задачу на выполнение поисково-спасательных работ экипажам и поисково-спасательным группам ставит руководитель поисковых и аварийно-спасательных работ. Члены поисково-спасательной группы записываются в задание на полет.

11.2.9. В ходе выполнения полетов на поиск экипажи поисковых воздушных судов обязаны:

- выполнять поисковый полет в установленном районе;
- иметь непрерывную связь с диспетчером службы движения аэродрома вылета и другими поисковыми экипажами;
- строго соблюдать установленные правила безопасности полетов и проявлять максимальную осмотрительность;
- умело использовать, сообразуясь с конкретной обстановкой, различные методы поиска и бортовые радиотехнические средства.

11.2.10. В зависимости от размеров, климатических и географических особенностей района поиска, состава и характеристик поисковых воздушных судов и их оборудования, поиск воздушных судов, терпящих бедствие, осуществляется способами, установленными Руководством по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие.

11.2.11. При обнаружении терпящих бедствие командир поискового воздушного судна обязан определить и отметить на карте их местонахождение, установить с ними связь, уточнить состояние здоровья экипажа и пассажиров воздушного судна, выяснить, какая необходима помощь, возможна ли посадка в районе бедствия воздушного судна, и доложить эти данные по радио диспетчеру.

11.2.12. После посадки в районе бедствия командир поисково-воздушного судна или старший поисково-спасательной группы обязан в первую очередь организовать спасание пассажиров, экипажа и оказание первой медицинской помощи пострадавшим, а также их эвакуацию на ближайший аэродром или в населенный пункт.

11.2.13. При невозможности посадки поискового воздушного судна в районе бедствия командир поискового воздушного судна сообщает терпящим бедствие по радио или с помощью вымпела направление выхода к ближайшему населенному пункту, дороге, реке или к месту, откуда можно произвести их эвакуацию.

Продукты и необходимое имущество потерпевшим бедствие сбрасываются с поисковых воздушных судов в контейнерах (упаковках) на парашютах или спускаются с помощью лебедки с вертолетов в режиме висения.

11.2.14. Наведение корабля (катера) в район терпящих бедствие осуществляется экипажем поискового воздушного судна по радио, а при отсутствии радиосвязи - посредством установленных сигналов или периодических полетов над кораблем (катером) в направлении потерпевших бедствие.

11.2.15. При невозможности полетов из-за метеорологических условий поиск и спасание

потерпевших бедствие организуются силами наземных поисково-спасательных групп с привлечением в необходимых случаях местного населения.

11.3. Действия экипажа воздушного судна, терпящего бедствие

11.3.1. При возникновении аварийной обстановки в воздухе командир воздушного судна должен действовать хладнокровно, инициативно и решительно, не допуская необоснованных решений и заботясь в первую очередь о сохранении жизни пассажиров и членов экипажа.

11.3.2. Для своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, попавших в обстановку, угрожающую безопасности полета, устанавливаются единый для всей авиации СССР сигнал "СОС" ("Терплю бедствие"), а также сигналы срочности и предупреждения об опасности, указанные в авиационном Ш-коде.

11.3.3. Сигнал "Терплю бедствие" передается по радиотелеграфу буквами "СОС", по радиотелефону - открытым текстом: "Терплю бедствие" (при международных полетах - словом "МЕЙДЕЙ"), сигнал срочности передается по радиотелеграфу буквами "ЪЪЪ", а по радиотелефону - словом "ПАН", сигнал предупреждения об опасности передается по радиотелеграфу буквами "ТТТ", по радиотелефону - словом "СИКЬЮРИТИ".

Все сигналы применяются только по приказанию командира воздушного судна.

11.3.4. Сигналы бедствия передаются и принимаются на действующих каналах УВД, общих каналах связи и пеленгации, а также на частоте международной спасательной службы (121,5 МГц и 2182 кГц). При полете над морем экипаж передает эти сигналы также на международной частоте 500 кГц для морских судов.

Сигналы срочности передаются только на частотах связи с органами УВД.

11.3.5. Экипаж, терпящий бедствие, одновременно с подачей сигнала "СОС" включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания, а затем сообщает свое местонахождение (координаты) и передает сигналы для радиопеленгования, после чего открытым текстом или условным сигналом сообщает о характере происшествия и необходимой помощи.

11.3.6. Экипаж любого воздушного судна, услышав сигналы бедствия, должен принять их, сообщить об этом диспетчеру и продолжать следить за передачей информации на этой частоте.

Передачи сообщений с других воздушных судов на этой же частоте, не вызываемые крайней необходимостью, до особого указания диспетчера запрещаются.

11.3.7. В случае невозможности продолжения полета по решению командира воздушного судна выполняется вынужденная посадка вне аэродрома.

Приняв решение о вынужденной посадке вне аэродрома, командир воздушного судна предупреждает об этом всех членов экипажа и информирует пассажиров.

Штурман (второй пилот) воздушного судна обязан сообщить всем членам экипажа местонахождение, направление ветра, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над морем - направление и расстояние от берега.

11.3.8. При вынужденной посадке экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном состоянии (с нажатой кнопкой).

Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, должны быть постоянно включенными.

11.3.9. После вынужденной посадки вне аэродрома экипаж обязан:

- эвакуировать пассажиров из воздушного судна;
- оказать первую медицинскую помощь пострадавшим;
- определить или уточнить свое местонахождение;
- принять меры по установлению связи с ближайшим аэродромом, наземной или самолетной радиостанцией;
- осмотреть воздушное судно.

Экипаж должен помнить, что для его спасения будут приняты все необходимые меры и, в свою очередь, должен приложить все усилия для облегчения своего поиска и обнаружения.

11.3.10. В случаях бедствия командир оставляет воздушное судно последним.

11.3.11. При возникновении пожара на воздушном судне после вынужденной посадки экипаж обязан:

- немедленно эвакуировать пассажиров из воздушного судна и отвести их на безопасное расстояние - не менее 100 м;
- по возможности извлечь продукты, медикаменты, аварийную радиостанцию и принять меры по тушению пожара.

11.3.12. Решение оставаться на месте или уходить из района вынужденной посадки принимает командир воздушного судна.

11.3.13. Оставаться на месте вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:

- сигнал бедствия или сообщение о месте происшествия переданы экипажем с воздуха либо после приземления (независимо от того, получено или не получено подтверждение о приеме сигнала или сообщения);
- местонахождение точно не определено, местность незнакома и трудно проходима (горы, лес, глубокий снег, болота и др.), направление на ближайший населенный пункт и его удаление неизвестно;
- часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных ранений самостоятельно передвигаться не может, а здоровых людей для их эвакуации недостаточно;
- местность открытая и экипаж может быть легко обнаружен с воздуха.

11.3.14. Приняв решение оставаться на месте, командир воздушного судна обязан:

- подготовить к немедленному использованию все имеющиеся средства связи и сигнализации;
- установить круглосуточное наблюдение за воздухом и окружающей местностью для обеспечения своевременной подачи сигналов поисковым экипажам и наземным группам;
- произвести разведку близлежащей местности для изыскания площадки, пригодной для посадки поискового воздушного судна;
- организовать уход за ранеными и больными;
- взять на учет имеющееся имущество, снаряжение, запас продуктов и воды и установить норму их расходования;
- организовать сооружение убежищ для людей;

- организовать добычу пищи и воды, используя местные возможности (охота, рыбная ловля, сбор растений, ягод, грибов и др.);

- провести профилактические мероприятия, предупреждающие заболевания и отравления.

11.3.15. Уходить с места вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:

- местонахождение известно и имеется возможность свободно достичь ближайшего населенного пункта пешком;

- люди способны идти и транспортировать тяжелораненых;

- воздушное судно и находящиеся на нем люди не могут быть обнаружены из-за густой растительности, а средства сигнализации отсутствуют;

- имеется непосредственная угроза здоровью пассажиров и экипажа в результате стихийного бедствия (пожара, наводнения).

11.3.16. Приняв решение об уходе с места вынужденной посадки, командир воздушного судна обязан:

- определить маршрут движения, нанести его на карту, рассчитать время по этапам перехода;

- отобрать и подготовить имущество и снаряжение, которое необходимо взять с собой для обеспечения автономного существования в условиях безлюдной местности;

- подготовить раненых к транспортировке или к самостоятельному передвижению (изготовить носилки, костыли);

- распределить продукты и воду, установив суточную норму питания и потребления воды из расчета на максимальное количество дней перехода;

- оставить на месте происшествия записку, в которой указать маршрут движения и состояние здоровья людей. На месте происшествия обозначить направление движения (выложить стрелку).

11.3.17. При вынужденной посадке на воду покидать воздушное судно можно только после его остановки. При покидании воздушного судна на воде необходимо:

- членам экипажа и пассажирам надеть спасательные жилеты и при выходе из воздушного судна включить систему газонаполнения;

- спустить на воду групповые спасательные плавсредства;

- переправить всех из воздушного судна на плоты; если имеются раненые и дети, то переправить их в первую очередь;

- загрузить на плавсредства имеющиеся запасы продуктов, воды и снаряжения;

- отплыть от воздушного судна на безопасное расстояние (не менее 100 м), пока оно не начало погружаться в воду;

- членам экипажа, находящимся на отдельных плотках, подплыть ближе друг к другу и связать плоты (по 2 - 3 плота вместе) фалами длиной 8 - 10 м.

11.3.18. После перехода на плавсредства командир воздушного судна обязан:

- проверить наличие членов экипажа и пассажиров и, если окажутся отсутствующие, организовать их поиск;

- определить свое местонахождение и отметить на карте место погружения воздушного судна;
- подготовить к работе аварийные радиосредства и средства сигнализации;
- организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;
- учесть запасы воды, продуктов и установить суточную норму их расходования;
- установить круглосуточное дежурство на плоту для наблюдения за водным и воздушным пространством и за состоянием плота (плотов).

11.4. Проведение аварийно-спасательных работ в районе аэродрома

11.4.1. Для выполнения аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома в каждой смене аэропорта создается аварийно-спасательная команда, действия которой определяются специальной инструкцией, с учетом местных условий.

11.4.2. Аварийно-спасательная команда включает в себя следующие расчеты:

- стартовый пожарно-спасательный;
- пожарно-стрелковый;
- медицинской службы;
- АТБ ИАС;
- службы спецавтотранспорта;
- аэродромной службы;
- службы организации перевозок;
- линейный отдел милиции аэропорта, а также поисково-спасательную группу.

11.4.3. Задачами аварийно-спасательной команды являются:

- спасание пассажиров и экипажа;
- оказание первой медицинской помощи пассажирам и экипажу;
- ликвидация пожаров на воздушном судне;
- эвакуация воздушного судна с взлетно-посадочной полосы, полос безопасности и рулежных дорожек;
- ликвидация последствий авиационного происшествия на аэродроме.

11.4.4. В зависимости от обстановки подаются следующие сигналы оповещения аварийно-спасательной команды:

- "Тревога" - когда авиационное происшествие произошло внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 мин.;
- "Готовность" - когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается 30 мин. и более.

11.4.5. Оповещение по сигналу "Тревога" осуществляется по установленной схеме. При оповещении указывается тип воздушного судна, количество пассажиров, характер и место

происшествия.

11.4.6. По сигналу "Тревога" все расчеты аварийно-спасательной команды со своим снаряжением, на выделенных для них средствах транспорта прибывают в установленное время к месту, объявленному при оповещении, и поступают в распоряжение руководителя поисковых и аварийно-спасательных работ.

11.4.7. Во всех случаях для спасания пассажиров и экипажа в первую очередь используются бортовые аварийно-спасательные средства.

11.4.8. Действия стартового пожарно-спасательного расчета организуются с учетом сложившейся обстановки и должны быть направлены на обеспечение условий для спасания людей из воздушного судна и тушение пожара.

11.4.9. На период полетов на месте расположения стартового пожарно-спасательного расчета для постоянного наблюдения за взлетом и посадкой воздушных судов устанавливается дежурство. Дежурные наблюдатели обеспечиваются средствами визуального наблюдения и связью для оперативной подачи сообщения в случае авиационного происшествия.

11.4.10. Эвакуационные работы по уборке воздушного судна, потерпевшего бедствие, начинаются после того, как все пассажиры и экипаж покинули воздушное судно.

Решение о порядке и сроках разгрузки и уборки воздушного судна, а также слива топлива принимается руководителем работ с учетом характера происшествия и технического состояния воздушного судна.

11.4.11. Эвакуационные работы могут быть начаты только по указанию командира (начальника) предприятия ГА с соблюдением мер предосторожности, исключающих дальнейшее повреждение воздушного судна, установленного норматива времени и в присутствии пожарного расчета.

Порядок ведения эвакуационных работ определяется инструкцией по эвакуации воздушных судов из летной зоны аэродромов ГА.

Приложение 1

ЛИСТ-ВКЛАДЫШ К НПП ГА-78

Каждый лист-вкладыш с изменениями и дополнениями к НПП ГА-78 должен содержать шифр, назначение которого состоит в указании основания для внесения поправки в НПП ГА и в обеспечении учета всех поправок, внесенных в НПП ГА с даты его принятия.

Например:

шифр	НПП ГА/79/125/6 означает:
- НПП ГА	содержит указание о том, что дополнение (изменение) внесено в НПП ГА-78
- 79	год издания приказа МГА (1979)
- 125	номер приказа МГА
- 6	номер поправки с даты принятия НПП ГА.

Шифр помещается в конце измененного пункта в скобках. Он печатается шрифтом, отличающимся от шрифта измененного пункта НПП ГА-78.

Примечание. В случае изменения одним приказом МГА нескольких пунктов НПП (в одной

или разных главах) указывается один шифр.

ОБРАЗЕЦ ЗАПОЛНЕНИЯ ЛИСТА РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ К НПП ГА-78

Наименов. нормат. акта	Дата принят. поправки	№ приказа МГА	Порядковый № поправки акта	Наименов. нормат. поправки	Дата принятия МГА	№ приказа поправки	Порядковый №
НПП ГА-78	78	123	1				
НПП ГА-78	81	25	6				
НПП ГА-78	83	7	11				

Приложение 2

СОКРАЩЕНИЯ СЛОВ И СЛОВСОЧЕТАНИЙ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В НПП ГА-78

АВ	Бюллетень погоды для пилота
АДП	Аэродромный диспетчерский пункт
АИП	Сборник аэронавигационной информации
АМП	Авиационный метеорологический пост
АМСГ	Авиационная метеорологическая станция (гражданская)
АМЦ	Авиационный метеорологический центр
АНЗ	Аэронавигационный запас топлива
АС УВД	Автоматизированная система УВД
АТБ	Авиационная техническая база
АХР	Авиационно-химические работы
АЦ УВД	Аэродромный центр УВД
АЭ	Авиационная эскадрилья
БАИ	Бюро аэронавигационной информации (аэропорта)
БПБ	Боковая полоса безопасности
БПРМ	Ближняя приводная радиостанция с радиомаркером
ВВС	Военно-воздушные силы
ВРДП	Вспомогательный диспетчерский пункт подхода
ВКК	Высшая квалификационная комиссия МГА
ВЛЭК	Врачебно-летная экспертная комиссия
ВМДП	Вспомогательный местный диспетчерский пункт
ВНИИ ПАНХ	Всесоюзный научно-исследовательский институт применения авиации в народном хозяйстве
ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ВПр	Высота принятия решения
ВРЛ	Вторичный радиолокатор
ВС	Воздушное судно
ГА	Гражданская авиация
ГВПП	Грунтовая взлетно-посадочная полоса
ГДПП	Главный диспетчерский пункт подхода
ГосНИИ ГА	Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации
ГРДП	Главный районный диспетчерский пункт
ГРМ	Глиссадный радиомаяк
ГС ГЦ ЕС УВД	Гражданский сектор Главного центра единой системы УВД
ГЦ ЕС УВД	Главный центр единой системы УВД
ДПК	Диспетчерский пункт круга
ДПП	Диспетчерский пункт подхода
ДПР	Диспетчерский пункт руления
ДПРМ	Дальняя приводная радиостанция с маркером
ДПСП	Диспетчерский пункт системы посадки в аэропортах, где ПДП и ДПК совмещены)
ЕС УВД	Единая система управления воздушным движением
ЗЦ	Зональный центр
ЗЦ ЕС УВД	Зональный центр единой системы УВД

ЗЦ УВД	Зональный центр УВД
ИАС	Инженерно-авиационная служба
ИВПП	Взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием
ИЛС	Инструментальная система посадки
КВ	Коротковолновый
КВС	Командир воздушного судна
КДП	Командно-диспетчерский пункт
КПБ	Концевая полоса безопасности
КРМ	Курсовой радиомаяк
КТА	Контрольная точка аэродрома
ЛШО	Летно-штурманский отдел
ЛИС	Летно-испытательная станция
МВЛ	Местная воздушная линия
МГА	Министерство гражданской авиации
МБВ	Минимальная безопасная высота
МДП	Местный диспетчерский пункт
МЕТАР	Международные метеорологические коды
РОФОР	
СПЕСИ	
ТАФ	
МК	Магнитный курс взлета
МПУ	Магнитный путевой угол
МРЛ	Метеорологический радиолокатор
МРМ	Маркерный радиомаяк
МС	Место стоянки
НАС ГА	Наставление по аэродромной службе гражданской авиации
НМО ГА	Наставление по метеорологическому обеспечению гражданской авиации
НОТАМ	Извещение пилотам о состоянии аэродромов, радиотехнических средствах, системах посадки и т.д.
НТЭ ВС	Наставление по технической эксплуатации воздушных судов гражданской авиации
НШС ГА	Наставление по штурманской службе гражданской авиации
ОАО	Объединенный авиаотряд
ОВИ	Огни высокой интенсивности
ОМИ	Огни малой интенсивности
ОПРС	Отдельная приводная радиостанция
ОРЛ-А	Обзорный радиолокатор аэродромный
ОРЛ-Т	Обзорный радиолокатор трассовый
ОСП	Оборудование системы посадки
"ПАН"	Сигнал срочности
ПАНХ	Применение авиации в народном хозяйстве
ПВО	Противовоздушная оборона
ПВП	Правила визуальных полетов
ПДО	Планово-диспетчерский отдел
ПДП	Посадочно-диспетчерский пункт
ПДС УГА	Производственно-диспетчерская служба управлений
ПДСП	Производственно-диспетчерская служба предприятия
ПРЛ	Посадочный радиолокатор
ПМРЦ	Приемный радиоцентр
ПРЦ	Передающий радиоцентр
ППП	Правила полетов по приборам
РД	Рулежная дорожка
РДП	Районный диспетчерский пункт
РДС	Район диспетчерской службы
РЛЭ	Руководство по летной эксплуатации
РМС	Радиомаячная система посадки
РНТ	Радионавигационная точка
РПА	Руководитель полетов на аэродроме
РПР	Руководитель полетов в районе УВД
РСВН	Радиотехническая система ближней навигации
РСДН	Радиотехническая система дальней навигации
РСП	Радиолокационная система посадки
РТО	Радиотехническое оборудование
РТС	Радиотехнические средства
РЦ	Районный центр УВД
РЦ ЕС УВД	Районный центр единой системы УВД
САИ	Служба аэронавигационной информации
СДП	Стартовый диспетчерский пункт

"СОС"]	Международные сигналы бедствия
"МЕЙДЕЙ"]	
СПУ	Самолетное переговорное устройство
ЭСТОП	Светотехническое обеспечение полетов и электроустановок
СТС	Сверхзвуковой транспортный самолет
УВД	Управление воздушным движением
УГА	Управление гражданской авиации
УКВ	Ультракоротковолновый
УКВ АРП	Ультракоротковолновый автоматический радиопеленгатор
УЛС	Управление летной службы
УМЦ	Учебно-методический центр
УТО	Учебно-тренировочный отряд
ЦДС	Центральная диспетчерская служба гражданской авиации
ШВЛП	Школа высшей летной подготовки
БББ	Международный телеграфный сигнал срочности
ЭРТОС	Эксплуатация радиотехнического оборудования и связи

Приложение 3

РАСЧЕТ БЕЗОПАСНОГО ЭШЕЛОНА (ВЫСОТЫ) ПОЛЕТА ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. Расчет безопасного эшелона при полете
по маршруту (Н)
без.760

Расчет производится по формуле:

$$N_{\text{без.760}} = N_{\text{без.ист}} + N_{\text{рел}} - \Delta N_t + (760 - p_{\text{прив.мин}}) \times 11. \quad (1)$$

Пример. Дано: $N_{\text{рел}} = 420$ м (местность холмистая); $t_0 = -5^\circ$; $t_n = -12^\circ$,
 $p_{\text{прив.мин}} = 750$ мм рт. ст.; ИПУ = 120° .

Расчетная безопасная высота по прибору в данном случае равна:

$$N_{\text{без.760}} = 600 + 420 - \Delta N_t + (760 - 750) \times 11.$$

Выполнив вычисление на навигационной линейке или по формуле:

$$\Delta N_t = \frac{t_0 - 15}{0} \cdot \frac{N_{\text{испр.}}}{300}, \quad (2)$$

получим значение температурной поправки - 68 м.

Тогда $N_{\text{без.760}} = 600 + 420 + 68 + 110 = 1198$ м.

Ближайший эшелон для данного направления полета будет 1500 м.

2. Расчет безопасного эшелона при полете
по маршруту (Н)
без.1013

Расчет производится по формуле:

$$N_{\text{без.1013}} = N_{\text{без.ист}} + N_{\text{рел}} - \Delta N_t + (1013,2 - p_{\text{прив.мин}}) \times 8,25. \quad (3)$$

прив.мин

Пример. Дано: $H_{\text{рел}} = 420$ м (местность холмистая); $t_0 = -5^\circ$; $t_n = -12^\circ$,
 $p_{\text{прив.мин}} = 1000$ мбар; ИПУ = 120° .

Расчетная безопасная высота по прибору в данном случае равна:

$$H_{\text{без.1013}} = 600 + 420 - H_{\text{рел}} + (1013,2 - 1000) \times 8,25.$$

Выполнив вычисление по навигационной линейке или по формуле (2), получим значение температурной поправки - 68 м.

Тогда $H_{\text{без.1013}} = 600 + 420 + 68 + 109 = 1197$ м.

Ближайший эшелон для данного направления полета будет 1500 м.

3. Расчет безопасной высоты при полете ниже нижнего эшелона ($H_{\text{без.прив}}$)

Расчет производится по формуле:

$$H_{\text{без.прив}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_t. \quad (4)$$

Пример. Дано: $V_{\text{ист}} = 160$ км/ч ($H_{\text{ист}} = 100$ м); $H_{\text{рел}} = 157$ м; $t_0 = -5^\circ$;
 $t_n = -7^\circ$.

Расчетная безопасная высота по прибору в данном случае равна:

$$H_{\text{без.прив}} = 100 + 157 - \Delta H_t.$$

Выполнив вычисление на навигационной линейке или по формуле (2), получим значение температурной поправки - 18 м.

Тогда $H_{\text{без.прив}} = 100 + 157 + 18 = 275$ м.

4. Расчет безопасной высоты полета в районе подхода ($H_{\text{без.подх}}$)

Расчет производится по формуле:

$$H_{\text{без.подх}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_t + (760 - p_{\text{прив.аэр}}) \times 11. \quad (5)$$

Пример. Дано: $H_{\text{рел}} = 340$ м (местность холмистая); $t_0 = -5^\circ$; $t_n = -11^\circ$;
 $p_{\text{аэр}} = 745$ мм рт. ст.; $H_{\text{аэр}} = 110$ м.

Расчетная безопасная высота по прибору в данном случае равна:

$$H_{\text{без.подх}} = 300 + 340 - \Delta H_t + (760 - p_{\text{прив.аэр}}) \times 11.$$

Давление на аэродроме, приведенное к уровню моря, рассчитывается по формуле:

$$p_{\text{прив.аэр}} = \frac{H_{\text{аэр}}}{11} + p_{\text{аэр}}, \quad (6)$$

и в данном случае равно 755 мм рт. ст.

Выполнив вычисление на навигационной линейке или по формуле (2), получим значение температурной поправки - 63 м.

Тогда $H_{\text{без.подх}} = 600 + 340 + 63 + 55 = 1058 \text{ м.}$

5. Расчет минимальной безопасной высоты полета в районе аэродрома (МБВ)

Расчет производится по формуле:

$$M_{\text{без.ист}} = H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{н}} \quad (7)$$

Пример. Дано: $\Delta H_{\text{рел}} = 196 \text{ м; } t_0 = -20^\circ; t_{\text{н}} = -23^\circ.$

Выполнив вычисление на навигационной линейке или по формуле (2), получим значение температурной поправки - 58 м.

Тогда $M_{\text{БВ}} = 300 + 196 = 496 \text{ м, а округленно } 510 \text{ м.}$

6. Расчет нижнего эшелона зоны ожидания ($H_{\text{760 ниж}}, H_{\text{1013 ниж}}$)

Расчет производится по формулам:

$$H_{\text{760 ниж}} \geq H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_{\text{т}} + (760 - p_{\text{аэр}}) \times 11; \quad (8)$$

$$H_{\text{1013 ниж}} \geq H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_{\text{т}} + (1013,2 - p_{\text{аэр}}) \times 8,25. \quad (9)$$

Пример: Дано: $p_{\text{аэр}} = 745 \text{ мм рт. ст. (933 мбар).}$

Расчетная высота нижнего эшелона зоны ожидания в данном случае равна:

$$H_{\text{760 ниж}} \geq 400 + 300 - \Delta H_{\text{т}} + 165;$$

$$H_{\text{1013 ниж}} \geq 400 + 300 - \Delta H_{\text{т}} + 165.$$

Выполнив вычисление на навигационной линейке или по формуле (2), получим значение температурной поправки - 47 м.

Тогда $H_{\text{760 ниж}} \geq 400 + 300 + 47 + 165 = 912 \text{ м;}$

$H_{\text{1013 ниж}} \geq 400 + 300 + 47 + 165 = 912 \text{ м.}$

Нижний эшелон равен 1200 м.

Приложение 4

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ-ОБЯЗАТЕЛЬСТВО КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА И ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Я _____
(занимаемая должность, фамилия, имя, отчество)

изучил "Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР" 1978 г. (НПП ГА-78) и обязуюсь выполнять его при подготовке и выполнении полетов. За несоблюдение требований НПП ГА-78 я несу ответственность в установленном порядке.

(подпись)

"__" _____ 19__ г.

**КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ-ОБЯЗАТЕЛЬСТВО
РУКОВОДИТЕЛЯ ПОЛЕТОВ, ДИСПЕТЧЕРА
СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Я _____

(занимаемая должность, фамилия, имя, отчество)

изучил "Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР" 1978 г. (НПП ГА-78) и обязуюсь выполнять его при управлении воздушным движением воздушных судов. За несоблюдение требований НПП ГА-78 я несу ответственность в установленном порядке.

(подпись)

"__" _____ 19__ г.

Приложение 5

**СИГНАЛЫ,
РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗЕМЛЕ**

**А. Сигналы, подаваемые сигнальщиком, командиру
воздушного судна**

Рисунок
(здесь и
далее
рисунки
не приводятся)

1. Рулите согласно подаваемым сигналам.
Покачивание вправо и влево поднятой вверх правой рукой.
Левая рука опущена вниз.
2. Рулите прямо на меня.
Руки подняты над головой ладонями внутрь.
3. Следуйте к следующему сигнальщику.
Одна рука опущена, другая движется поперек туловища, указывая направление, где находится следующий сигнальщик.
4. Двигайтесь 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.
5. Развороты.
 - а) разворачивайтесь влево:
правая рука опущена вниз, а левая совершает качание вверх и назад. Скорость движения руки указывает темп разворота.
 - б) разворачивайтесь вправо:
левая рука опущена вниз, а правая совершает качание вверх и назад. Скорость движения руки указывает темп разворота.
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).
7. Торможение.
 - а) включить тормоза:
согнуть перед грудью руку в локте с вытянутыми пальцами и сжать кисть руки в кулак.
 - б) отпустить тормоза:
согнуть руку в локте перед грудью со сжатой в кулак

кистью, разжать кулак и развести пальцы.

8. Колодки.

а) подставлены колодки под колеса: руки опущены вниз ладонями внутрь, выполняется несколько движений обеими руками вверх – в сторону и вниз.

б) убраны колодки из-под колес: руки опущены вниз ладонями наружу, выполняется несколько движений обеими руками в стороны.

9. Запускайте двигатели.

Производятся дуговые движения правой руки на уровне головы, левая рука поднята над головой с разогнутыми пальцами, по числу, соответствующему номеру запускаемого двигателя.

10. Выключить двигатели.

Одна рука поднята до уровня плеча, при этом ее кисть направлена поперек шеи ладонью вниз. Оставаясь согнутой в локте, рука движется из стороны в сторону на уровне плеч.

11. Уменьшить скорость.

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, выполняется несколько движений вверх – вниз.

12. 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.

13. Двигаться назад.

Руки опущены вниз ладонями вперед, повторные движения вверх до уровня плеч и обратно вниз.

14. Развороты при движении назад.

а) 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.

б) разворачивайтесь хвостом в влево:

правая рука направлена под углом вниз, а левая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.

15. Путь свободен.

Правая рука согнута в локте и направлена вверх. Кисть сжата в кулак, большой палец вытянут вверх.

Дополнительные сигналы командиру вертолета в режиме висения.

16. Парение (зависание).

Руки на уровне плеч вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз.

17. 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.

18. 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.

19. 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.

20. Приземлиться.

Руки опущены вниз и скрещены.

Б. Сигналы, подаваемые командиром воздушного судна, сигнальщику

1. Тормоза.

а) 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.

б) 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.

а) поставить колодки:

руки, поднятые вверх ладонями наружу, скрестить перед лицом.

б) убрать колодки:

руки, скрещенные перед лицом ладонями наружу, развести в стороны.

3. Готовность к запуску двигателей.

Вытянуть такое количество пальцев на руке, которое соответствует номеру запускаемого двигателя.

В. Сигналы, подаваемые с автомашины сопровождения

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

2. Красный свет - прекратите руление.

Примечание. Сигналы подаются сигнальщиком руками в перчатках яркого цвета или при помощи 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. двигатель N 1 - левый крайний).
