

ИСПОЛНЕНИЕ

И. И. В. *Осипов*
№ 65 ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

Осипов

Инв. № 4808

НАСТАВЛЕНИЕ
ПО ПРОЦЕДУРЕ ПОЛЕТОВ
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР
ИЗДАНИЕ 30

ОТДЕЛЕНИЕ ЗАЩИТЫ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
МА

1954

бер...
Ми-2 =

Ми-2 =

14 =

Омодовский 17



П Р И К А З

начальника Главного управления
гражданского воздушного флота СССР

12 сентября 1951 г. № 208

Москва

СОДЕРЖАНИЕ: О введении в действие Наставления по
производству полетов в гражданской авиа-
ции СССР 1951 г. (НПП ГА—51 г.).

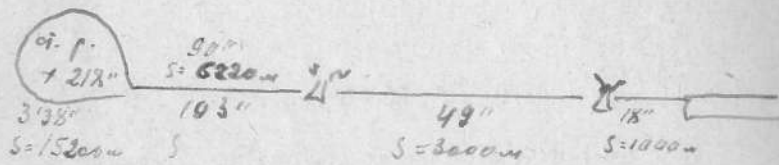
1. Ввести в действие утвержденное мною Настав-
ление по производству полетов в гражданской
авиации СССР 1951 г. (НПП ГА—51 г.).

2. Наставление по производству полетов в граж-
данской авиации СССР 1947 г. (приказ № 222 от
19.7.47 г.) — отменить.

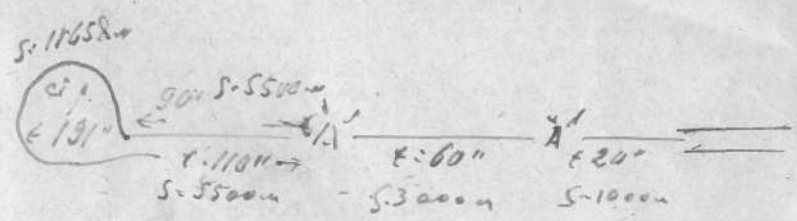
Начальник ГУГВФ СССР
маршал авиации С. ЖАВОРОНКОВ.

9-2

1951



Ми-2 отлететь в Stein 31640 м



Ми-2 отлететь в 41 S=26688 м

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1. «Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР» имеет своим назначением регламентировать руководство летной работой, организацию и осуществление полетов с целью обеспечить их безопасность.

Наставление издается на основании Воздушного кодекса СССР, Положения о Главном управлении гражданского воздушного флота СССР и в соответствии с «Основными правилами полетов на территории СССР», а также с учетом действующих положений и правил полетов в пограничных районах и в районах с особым режимом полетов.

§ 2. Соблюдение настоящего Наставления и «Основных правил полетов на территории СССР» обязательно для всех государственных, общественных, кооперативных и иных организаций, учреждений, предприятий СССР и отдельных лиц, имеющих или применяющих в своей деятельности гражданские самолеты, а также для экипажей всех гражданских самолетов других государств при совершении ими полетов над территорией СССР.

§ 3. Все экипажи гражданских самолетов при полетах в районах военных аэродромов, аэродромов ДОСААФ и по постоянным маршрутам перелетов самолетов Военного и Военно-Морского Мини-

стерств СССР обязаны руководствоваться «Основными правилами полетов на территории СССР» и установленным порядком полетов на военных аэродромах.

Этими же «Основными правилами» обязаны руководствоваться экипажи самолетов Военного и Военно-Морского Министерств СССР и ДОСААФ при полетах по воздушным линиям Гражданского воздушного флота СССР.

ГЛАВА II

САМОЛЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

§ 4. Самолеты гражданской авиации по своему назначению подразделяются на:

транспортные, специального применения, учебные, испытательные.

§ 5. К транспортным самолетам относятся все сухопутные и гидросамолеты, предназначенные для перевозки: пассажиров, багажа, почты и грузов.

§ 6. К самолетам специального применения относятся все сухопутные и гидросамолеты, оборудованные и предназначенные для выполнения работ по специальным применениям авиации.

Самолеты, выполняющие задания по скорой медицинской помощи и по вертикальному зондированию атмосферы, должны иметь оборудование для ночных полетов.

§ 7. К учебным относятся все сухопутные и гидросамолеты, предназначенные и оборудованные для обучения и тренировки летно-подъемного состава.

§ 8. К испытательным относятся сухопутные и гидросамолеты, проходящие заводские, государственные, эксплуатационные и иные испытания, а также самолеты, предназначенные для испытания моторов, приборов, агрегатов и другого оборудования.

§ 9. Каждый самолет гражданской авиации

СССР, независимо от его назначения и принадлежности, должен иметь присвоенный ему Главным управлением ГВФ СССР опознавательный знак. Полеты самолетов без опознавательных знаков запрещаются.

§ 10. На борту каждого самолета гражданской авиации СССР, за исключением проходящих заводские и государственные испытания, должны находиться: свидетельство о регистрации, удостоверение о годности к полетам, формуляры самолета, моторов и оборудования, а на борту радиофицированного самолета — также свидетельство о регистрации бортовых радиостанций. Полеты самолетов, не имеющих на борту указанных документов, — запрещаются.

§ 11. Все сухопутные и гидросамолеты гражданской авиации, независимо от их назначения, подразделяются, в соответствии с их предельным полетным весом, на четыре класса.

К 4-му классу относятся самолеты с полетным весом до 4 тонн;

к 3-му классу — самолеты с полетным весом от 4 до 10 тонн;

к 2-му классу — самолеты с полетным весом от 10 до 20 тонн;

к 1-му классу — самолеты с полетным весом более 20 тонн.

ВОЗДУШНЫЕ ЛИНИИ, АЭРОПОРТЫ И АЭРОДРОМЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

§ 12. Воздушной линией называется утвержденный постоянный маршрут регулярных полетов транспортных самолетов между двумя или несколькими населенными пунктами, обеспеченный аэродромами и необходимым наземным оборудованием для полетов и воздушных перевозок.

Земная поверхность, над которой проходит воздушная линия, является трассой этой линии. Ширина трассы воздушной линии — 30 км (по 15 км на каждую сторону от линии пути).

§ 13. Воздушные линии СССР разделяются на линии союзного значения, линии местного значения и международные воздушные линии.

§ 14. Воздушными линиями союзного значения называются линии, связывающие между собой общесоюзные, республиканские, краевые и областные административные, хозяйственные и культурные центры. Полеты по этим линиям планируются Главным управлением ГВФ СССР.

§ 15. Воздушными линиями местного значения называются линии, которые связывают районы и населенные пункты с республиканскими,

краевыми и областными центрами, а также между собой. Полеты по этим линиям планируются территориальными управлениями ГВФ.

§ 16. Международными воздушными линиями называются линии, выходящие за пределы государственных границ Союза ССР. Полеты самолетов гражданской авиации СССР по этим линиям планируются Главным управлением ГВФ.

§ 17. Перечни всех воздушных линий союзного и местного значения утверждаются начальником ГУГВФ. Открытие новых воздушных линий допускается только по специальному постановлению Правительства СССР.

§ 18. Аэродромом называется специально подготовленный земельный участок, имеющий комплекс сооружений и оборудования, обеспечивающих взлеты, посадки и обслуживание самолетов.

§ 19. Аэродромы по характеру их использования разделяются на постоянные и временные.

Постоянными называются действующие аэродромы, оборудованные для регулярной эксплуатации, зарегистрированные в установленном порядке и имеющие свидетельства о регистрации.

Временными называются аэродромы, изысканные и подготовленные для производства полетов в течение какого-либо ограниченного срока (полеты по специальным применениям, санитарным заданиям и т. п.).

§ 20. Выбор места для аэродрома и оборудование его производится в соответствии с Наставлением по аэродромной службе в гражданской авиации СССР.

§ 21. Аэропортом называется постоянный аэродром, расположенный на трассе воздушной линии, специально оборудованный для обеспечения

воздушных перевозок и регулярных полетов транспортной авиации.

Аэропорты, в зависимости от их оборудования и пропускной способности, делятся на четыре класса: первый, второй, третий и четвертый.

§ 22. По своему назначению в обслуживании летно-эксплуатационной работы подразделений и самолетов ГВФ аэропорты разделяются на базовые, начальные, промежуточные, конечные и запасные.

Базовым называется аэропорт постоянного базирования самолетов одного или нескольких подразделений гражданской авиации.

Базовым аэропортом для данного самолета и экипажа является аэропорт их постоянного базирования.

Начальным называется аэропорт, в котором самолет начинает рейс по заданному маршруту.

Промежуточным называется аэропорт, в котором самолет в процессе полета по заданному маршруту совершает временную посадку согласно расписанию или заданию на полет.

Конечным называется аэропорт, в котором самолет заканчивает полет по заданному маршруту.

Запасным называется аэропорт (аэродром), предназначенный для непредвиденной посадки на случай возникновения особых обстоятельств в полете.

§ 23. Каждый действующий аэродром гражданской авиации СССР должен иметь утвержденную начальником территориального управления ГВФ (командиром авиагруппы, отдельного авиаотряда) инструкцию по производству полетов на нем, включающую порядок производства ночных полетов и полетов в сложных метеоусловиях, если аэродром имеет необходимое оборудование для таких полетов.

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

§ 24. Для каждого аэропорта устанавливается район в радиусе до 50 километров, за полеты в котором несет ответственность начальник аэропорта. Границы района каждого аэропорта утверждаются начальником территориального управления ГВФ по согласованию с Командующим ВВС округа.

§ 25. Районом аэропорта называется воздушное пространство над аэродромом и его зонами (зонами ожидания, пилотажными, зонами полетов по приборам и др.) и прилегающей к аэродрому местностью в пределах границ, установленных в порядке, указанном в § 24.

§ 26. В пределах района аэропорта устанавливаются зоны ожидания, большой и малый круги полетов над аэродромом и зоны для тренировки в открытом полете и полете по приборам.

§ 27. Зоны ожидания устанавливаются над одной из приводных радиостанций в пределах района каждого аэропорта и предназначаются для самолетов, ожидающих очереди на посадку в условиях сплошной низкой облачности и ограниченной горизонтальной видимости. Порядок полетов в зонах ожидания определяется инструкцией по производству полетов на аэродроме данного аэропорта.

§ 28. Большой и малый круги полетов устанавливаются для обеспечения порядка и безопасности над аэродромом в условиях визуальных полетов и предназначаются для самолетов, ожидающих разрешения на посадку и заходящих на посадку, а также для тренировочных полетов и облета самолетов в визуальных условиях.

Большой круг полетов над аэродромом,

кроме того, служит для сбора и перестроения самолетов при групповых полетах.

Полеты по большому кругу, как правило, производятся на высотах 500—600 метров над уровнем аэродрома.

Полет по большому кругу должен обеспечивать экипажам хорошую видимость аэродрома с воздуха.

Малый круг полетов предназначается для выполнения полетов на отработку взлета, расчета и посадки, для проверки работы моторов, агрегатов и спецоборудования самолетов после взлета, для ухода самолетов с аэродрома и прихода их с маршрута на аэродром.

Полеты по малому кругу производятся, как правило, на высотах 300—400 метров относительно уровня аэродрома.

§ 29. Полет по малому кругу должен обеспечивать возможность:

1) Произвести первый разворот в пределах круга на высоте не менее 100 метров.

2) Выполнить последний перед посадкой разворот в пределах круга с выходом на последнюю прямую на высоте не ниже 100 метров.

3) Произвести расчет на посадку с высоты 300 метров разворотом на 90°.

4) Произвести посадку на аэродром в случае отказа в работе мотора (ов). ?

§ 30. Размеры большого и малого кругов, высота и порядок полетов на них определяются инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

Большой и малый круги должны представлять собой вытянутые прямоугольники («коробочки»).

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОЛЕТАХ

§ 31. Полеты самолетов гражданской авиации в соответствии с их назначением разделяются на транспортные, специального применения, санитарные, учебно-тренировочные, испытательные, контрольно-испытательные, перегоночные и служебные.

§ 32. Транспортными называются полеты, предназначенные для перевозок пассажиров, грузов и почты.

§ 33. Полетами специального применения называются все виды полетов, организуемых для выполнения специальных работ, перечисленных в § 629.

§ 34. Санитарными называются полеты по заданиям санавиастанций Министерства здравоохранения: для перевозки больных и раненых; доставки медицинского персонала, противоэпидемических средств, медикаментов и т. п.

§ 35. Учебно-тренировочными называются полеты для обучения и тренировки летного состава в технике пилотирования и самолетовождения. Учебно-тренировочные полеты разделяются на вывозные, контрольные и тренировочные.

§ 36. Испытательными называются полеты для испытания в воздухе самолетов, моторов,

авиаприборов и всех видов оборудования, а также полеты для исследовательских целей.

§ 37. Контрольно-испытательными называются полеты, производимые для проверки работы материальной части в воздухе после ремонта самолета, замены мотора, агрегатов или приборов.

§ 38. Испытательные и контрольно-испытательные полеты самолетов ГВФ производятся с соблюдением требований настоящего Наставления по особым инструкциям, утвержденным Главным управлением ГВФ СССР.

Испытательные полеты самолетов Министерства Авиационной Промышленности СССР или других ведомств производятся по инструкциям, утвержденным Министерством Авиационной Промышленности СССР или соответствующим ведомством.

§ 39. Перегонными называются полеты для перегонки самолетов из одного пункта в другой для ремонта, временного использования или постоянного базирования.

§ 40. Служебными называются полеты для обеспечения нужд летно-эксплуатационной деятельности подразделений ГВФ, не связанные с перевозкой платных пассажиров и коммерческих грузов.

§ 41. Перевозка пассажиров при полетах учебно-тренировочных, испытательных, контрольно-испытательных и специального применения запрещается, за исключением перевозки должностных лиц, связанных с летным обучением данного экипажа (пилота), проведением испытаний и руководством работами по специальным применениям.

§ 42. Полеты самолетов гражданской авиации в соответствии с выполняемым заданием разделяются на аэродромные (в районе аэропорта, аэродрома), маршрутные (по заданному маршруту)

и по заданным площадям (на работах по специальным применениям).

§ 43. По времени суток полеты разделяются на дневные и ночные.

Дневными называются полеты в светлое время суток между восходом и заходом солнца.

Ночными называются полеты в темное время суток между заходом и восходом солнца, включая сумерки.

§ 44. По условиям пилотирования и самолетовождения полеты разделяются на визуальные, полеты по приборам («слепые» полеты), полеты над облаками и полеты над морем вне видимости берега.

Визуальным называется полет, выполняемый в условиях видимости земли, когда есть возможность непрерывно вести общую и детальную ориентировку по земным ориентирам.

Полетом по приборам («слепым») называется полет, при котором пилот не может судить о положении самолета по внешним ориентирам (горизонт, земля, небесные светила, поверхность облаков).

Полетом над облаками называется полет над верхней границей облачности при полном или частичном отсутствии видимости земных ориентиров.

§ 45. Простыми метеорологическими условиями полета называются такие условия погоды, при которых экипаж самолета имеет возможность выполнять визуальный полет на безопасной высоте по всему маршруту, включая взлет и посадку.

§ 46. Сложными метеорологическими условиями полета называются такие условия, при которых экипаж самолета выполняет полет по маршруту по приборам вне видимости земных

ориентиров и горизонта, или когда производство взлета и посадки возможно только при помощи специального оборудования самолетов и аэродромов.

§ 47. Минимумом погоды называются предельные метеорологические условия (кроме опасных метеоявлений), при которых обеспечивается полная безопасность полета данного самолета и данного экипажа (пилота).

Минимумы погоды устанавливаются для каждой воздушной линии и каждого аэропорта в соответствии с рельефом местности, характером оборудования воздушной линии и ее аэропортов, типами самолетов и их оборудованием, а также для каждого пилота — в зависимости от его квалификации.

Для приема и выпуска самолетов в сложных метеорологических условиях устанавливается для аэропортов и экипажей особый минимум погоды — минимум № 1.

§ 48. Минимумы погоды утверждаются: для аэропортов и воздушных линий союзного значения — начальником Главного управления ГВФ или его первым заместителем; для местных воздушных линий и аэропортов этих линий — начальниками территориальных управлений (командирами авиагрупп и отдельных авиаотрядов) ГВФ.

Минимумы погоды для пилотов утверждаются начальниками территориальных управлений, командирами авиагрупп (отдельных авиаотрядов) ГВФ или их заместителями по летной службе по представлению командиров авиаотрядов.

§ 49. По высотам над местностью полеты разделяются на бреющие, малых высот, средних высот и больших высот.

Бреющим называется полет на высоте от 5 до 50 метров над рельефом местности.

Полетом на малых высотах называется полет на высотах от 50 до 400 метров.

Полетом на средних высотах называется полет на высотах от 400 до 4000 метров.

Полетом на больших высотах называется полет на высотах более 4000 метров над уровнем моря.

В полетах на больших высотах должно быть обеспечено кислородное питание экипажа самолета и пассажиров.

§ 50. Полеты гражданских самолетов могут быть одиночные и групповые.

Групповые полеты в гражданской авиации применяются: в воздушных парадах, при перегонке самолетов на место нового базирования, а также при выполнении специальных заданий.

К выполнению групповых полетов допускаются пилоты, предварительно прошедшие летную тренировку в строю.

В каждую группу, независимо от количества входящих в нее самолетов, назначается командир, который в полете является ведущим.

Командир группы, как правило, взлетает первым, а его заместитель — последним. При посадке самолетов командир группы производит посадку первым и руководит посадкой всех самолетов группы.

Взлеты и посадки гражданских самолетов, совершающих полет в составе группы, производятся только одиночно.

§ 51. Основой строя для групповых полетов гражданских самолетов является звено из трех самолетов в строю клина.

Полет в строю разрешается производить только визуально.

Сбор и построение звена производятся на большом круге на высоте не менее 500 метров.

Дистанции и интервалы между самолетами в звене устанавливаются командиром авиаподразделения в зависимости от подготовки пилотов и условий полета. Однако эти дистанции и интервалы должны быть не меньше 50 метров — для самолетов 1 и 2-го классов и не меньше 25 метров — для самолетов 3 и 4-го классов. Превышение ведомых самолетов над ведущим — 5 метров.

При заходе на посадку звено перестраивается из строя клина в строй пеленга — правого или левого, в зависимости от установленного круга полетов на данном аэродроме.

Перестроение производится на большом круге аэродрома.

Примечание. Дистанции и интервалы между самолетами, участвующими в воздушном параде, устанавливает командующий воздушным парадом.

§ 52. На всех самолетах гражданской авиации запрещается совершать какие бы то ни было фигурные полеты. Исключение допускается только для учебно-тренировочных и испытательных полетов, если это предусмотрено заданием.

§ 53. Маршрутные полеты самолетов гражданской авиации разделяются на трассовые (по воздушным линиям) и внетрассовые.

§ 54. Регулярные полеты гражданских самолетов над территорией СССР совершаются только по воздушным линиям и по утвержденному расписанию.

Полеты, совершаемые вне расписания, называются нерегулярными.

§ 55. Рейсовыми называются регулярные и нерегулярные полеты, выполняемые с целью перевозки коммерческой загрузки.

§ 56. Каждый гражданский самолет при выполнении полета должен иметь на борту установленный навигационный запас горючего.

§ 57. Навигационным запасом называется резерв горючего сверх того количества, которое по расчету (с учетом прогноза ветра на заданной высоте полета) необходимо для полета до ближайшего пункта заправки, предусмотренного заданием (кроме нерасходуемого по техническим условиям остатка горючего).

Этот резерв предназначается для использования в случаях отклонений от плана полета, вызванных непредвиденным усилением скорости ветра, вынужденными отклонениями от утвержденного маршрута, потерей ориентировки и другими обстоятельствами.

§ 58. Навигационный запас для самолетов 4-го класса устанавливается командиром авиаотряда в зависимости от характера летного задания и условий полета, но не менее, чем на 1 час полета.

Навигационный запас горюче-смазочных материалов для самолетов 1, 2 и 3-го классов должен обеспечивать полет продолжительностью:

при дневных полетах — 1 час,

при ночных полетах — 1 час 30 минут.

Навигационный запас при полетах самолетов в Арктике должен обеспечивать полет длительностью не менее 1 часа 30 мин. и определяться в каждом случае в зависимости от наличия аэродромов по маршруту полета и от других условий полета.

§ 59. Приказом начальника территориального управления (командира отдельной авиагруппы, отдельного авиаотряда) за каждым экипажем закрепляется определенный самолет (самолеты 4-го класса закрепляются за пилотами приказом командира

авиаотряда). Закрепление удостоверяется закрепительным талоном, который вкладывается в свидетельство командира корабля (самолета). В закрепительный талон записывается состав экипажа.

Приказом начальника территориального управления ГВФ (командира отдельной авиагруппы, отдельного авиаотряда) за одним самолетом могут закрепляться два экипажа или за двумя самолетами — один экипаж (бортмеханик закрепляется за одним самолетом).

ОБЩИЕ ПРАВИЛА РУКОВОДСТВА ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

1. Организация руководства движением

§ 132. Основной задачей управления движением самолетов гражданской авиации на трассах воздушных линий ГВФ и вне трасс — является обеспечение регулярности и безопасности полетов.

Безопасность каждого полета должна обеспечиваться даже в том случае, если это повлечет за собой нарушение регулярности или снижение планово-экономических показателей рейса.

§ 133. Полеты воздушных судов всех ведомств, кроме военных, в районах действия диспетчерской службы ГВФ могут производиться только после получения разрешения от соответствующих органов диспетчерской службы ГВФ; во время полета командиры воздушных судов обязаны выполнять указания этих органов.

Полеты военных самолетов в районах действия диспетчерской службы ГВФ предварительно согласуются с соответствующими органами этой службы. Командиры военных самолетов или групп самолетов, производящих полет по трассам воздушных линий ГВФ, обязаны во время полета выполнять указания органов диспетчерской службы ГВФ

§ 134. Для наиболее четкой организации руководства воздушным движением, территория СССР и воздушное пространство над ней делятся на районы диспетчерской службы.

Районом диспетчерской службы называются территория и находящееся над ней воздушное пространство, в котором начальник узлового аэропорта района руководит воздушным движением с целью обеспечить безопасный полет каждого самолета в пределах района и своевременное прибытие его в аэропорт посадки или к границе соседнего района диспетчерской службы.

Узловым аэропортом района диспетчерской службы является тот, в котором сходится или скрещивается наибольшее количество воздушных линий союзного значения по сравнению с другими аэропортами данного района и в котором базируется главный орган диспетчерской службы района — РДС.

Границы района диспетчерской службы определяются в зависимости от количества воздушных линий, проходящих через данный район, интенсивности воздушного движения на них и расположения аэродромов, а также с учетом территориальных пределов деятельности управления ГВФ, в состав которого входит данный район.

Границы и узловые аэропорты районов диспетчерской службы устанавливаются приказом начальника ГУГВФ.

§ 135. Начальники всех аэропортов, расположенных на территории района диспетчерской службы, подчиняются начальнику узлового аэропорта района во всех вопросах, связанных с воздушным движением в данном районе.

§ 136. Руководство движением воздушных судов

осуществляют и несут за него полную ответственность:

а) начальники территориальных управлений (командиры отдельных авиаотрядов) ГВФ, осуществляющие общее планирование и организацию движения воздушных судов в пределах всех подчиненных им районов диспетчерской службы и постоянный контроль за деятельностью аэропортов по обеспечению этого движения;

б) начальники аэропортов, осуществляющие точное планирование движения воздушных судов в своих районах диспетчерской службы и аэропортах в пределах утвержденного расписания и заданий на другие полеты, а также управляющие движением самолетов на земле и в воздухе путем непосредственных указаний командирам кораблей (самолетов).

§ 137. Общее руководство движением воздушных судов в воздушном пространстве, охватываемом районами диспетчерской службы ГВФ, и в аэропортах ГВФ на территории СССР осуществляет начальник Управления эксплуатации ГУГВФ.

§ 138. Для руководства воздушным движением начальники управлений и аэропортов имеют в своем непосредственном подчинении соответствующие органы диспетчерской службы, а начальники аэропортов с большой интенсивностью воздушного движения, кроме того, имеют в своем подчинении руководителей полетов.

§ 139. Органы диспетчерской службы непосредственно осуществляют задачи по руководству воздушным движением, получаемые от лиц руководящего состава, которым эти органы подчинены.

§ 140. Начальник Управления эксплуатации ГУГВФ осуществляет руководство воздушным движением через Отдел движения Управления эксплуа-

тации ГУГВФ, имеющий условное обозначение — ЦДС (Центральная диспетчерская служба).

На ЦДС возлагаются:

1) Организация движения самолетов гражданской авиации СССР (всех ведомств) на союзных воздушных линиях ГВФ.

2) Осуществление, по указаниям начальника Управления эксплуатации ГУГВФ, общего руководства движением транспортных самолетов на союзных и международных воздушных линиях ГВФ и контроль за полетами, через начальников управлений ГВФ, командиров отдельных авиаотрядов ГВФ и представителей ГУГВФ за границей.

3) Контроль за деятельностью отделов движения территориальных управлений (отдельных авиаотрядов) ГВФ, а также органов диспетчерской службы других гражданских ведомств (кроме Главсевморпути) в отношении организации и обеспечения безопасности и регулярности движения самолетов.

Права, обязанности и ответственность начальника и должностных лиц ЦДС определяются особым положением, утверждаемым начальником ГУГВФ.

§ 141. Начальник территориального управления (командир отдельного авиаотряда) ГВФ осуществляет руководство воздушным движением через отдел движения территориального управления (отдельного авиаотряда) ГВФ, имеющий условное обозначение УДС или УРДС (районная диспетчерская служба территориальных управлений).

§ 142. На УРДС (УДС) возлагаются:

1) Организация движения всех самолетов гражданской авиации в территориальных пределах деятельности своего управления (отдельного авиаотряда) ГВФ, общее руководство и контроль за этим движением (по указаниям начальника управления, командира отдельного авиаотряда), контроль за

движением самолетов, принадлежащих данному управлению (отдельному авиаотряду) до конечных пунктов их полета.

2) Выполнение всех функций РДС в районе пункта своего базирования.

3) Руководство деятельностью районных и аэропортовых диспетчерских служб своего территориального управления (отдельного авиаотряда) ГВФ.

§ 143. Начальник узлового аэропорта района диспетчерской службы осуществляет руководство воздушным движением в своем районе через районную диспетчерскую службу (РДС), а в базовых аэропортах территориального управления ГВФ — через дежурную смену УРДС.

Начальники аэропортов, имеющие в своем подчинении руководителей полетов, осуществляют руководство воздушным движением через них, а в необходимых случаях — через РДС или непосредственно (см. § 153).

§ 144. На РДС возлагаются:

1) Составление суточного плана движения воздушных судов в районе, согласование его со всеми службами и органами, имеющими отношение к выполнению плана полетов, и представление его на утверждение начальнику узлового аэропорта.

2) Непрерывное и тщательное наблюдение за всеми изменениями условий, влияющих на воздушное движение в районе, анализ этих изменений, разработка и осуществление мероприятий для предотвращения возможных нарушений нормального выполнения полетов.

3) Непосредственное руководство воздушным движением в районе диспетчерской службы на основе указаний начальника аэропорта (его заместителя по летной службе или руководителя полетов):

а) движением радиофицированных воздушных судов — путем прямой связи с командирами кораблей;

б) движением нерадиофицированных воздушных судов — через аэропортовые диспетчерские службы своего района.

4) Полное и своевременное извещение экипажей летящих самолетов о предстоящих условиях полета.

§ 145. Начальник каждого аэропорта осуществляет руководство воздушным движением в районе своего аэропорта через аэропортовую диспетчерскую службу (АДС).

§ 146. На АДС возлагаются:

1) Составление суточного плана прилетов и вылетов самолетов для данного аэропорта, согласование его со всеми службами и органами, имеющими отношение к выполнению этого плана, представление его на утверждение начальнику своего аэропорта и передача утвержденного плана в РДС своего района.

2) Тщательный контроль за состоянием аэродрома, изменениями погоды в районе аэропорта и работой средств, обеспечивающих полеты.

3) Непосредственное руководство движением воздушных судов в районе аэропорта и на аэродроме по указаниям начальника аэропорта (его заместителя или руководителя полетов) путем прямой микрофонной связи с командирами кораблей, а также при помощи визуальных сигналов (ракеты, полотноца и пр.) — через стартовый наряд.

4) Полное и своевременное извещение прилетающих командиров кораблей об условиях подхода к аэродрому и выполнения посадки.

5) Документальная проверка вылетающих воздушных судов и их экипажей в отношении подго-

товленности к полету в соответствии с § 217 настоящего Наставления. Определение необходимого количества горючего для полета каждого самолета.

Для выполнения задачи, указанной в п. 3, в распоряжении АДС имеется оборудованный необходимыми техническими средствами командно-диспетчерский пункт (КДП), на котором устанавливается непрерывное дежурство диспетчеров на все время полетов.

§ 147. В тех районах диспетчерской службы, границы которых удалены от места базирования РДС на расстояние свыше 500 километров, на отдельных начальников аэропортов может быть возложено руководство полетами самолетов за пределами района аэропорта в радиусе, установленном для данного аэропорта начальником территориального управления (командиром отдельного авиаотряда) ГВФ.

§ 148. Органы службы движения (УДС, УРДС, РДС и АДС) в своей работе по организации движения самолетов, их обеспечению и руководству ими имеют право привлекать всех необходимых специалистов служб аэропорта: метеорологической, штурманской и связи.

§ 149. Для помощи начальникам аэропортов в руководстве полетами самолетов при повышенной интенсивности воздушного движения и сложных метеоусловиях, в соответствующих аэропортах установлены должности руководителей полетов.

«§ 150. Руководитель полетов обязан непосредственно или через подчиненных ему лиц руководить взлетами самолетов, набором высоты, полетами в зоне ожидания, пробиванием облачности, заходом на посадку и посадкой самолетов днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях. На время дежурства руководителя полетов ему, в оперативном отношении, подчинены все работники дежурных смен служб аэропорта, обеспечивающие полеты».

службы аэропорта — АДС, штурманская, аэродромная, метео-, связи и светотехники.

§ 151. На руководителя полетов узлового аэропорта возлагается также руководство полетами в районе диспетчерской службы. В связи с этим ему на время дежурства подчиняется РДС (дежурная смена УРДС).

§ 152. Для осуществления руководства работой РДС (дежурной смены УРДС), АДС и других служб руководитель полетов:

1) Контролирует подготовку, организацию и обеспечение полетов в соответствии с планом полетов данного дня (ночи).

2) При вступлении начальников смен РДС (УРДС) и АДС в дежурство ставит перед ними конкретные задачи по организации воздушного движения, вытекающие из плана полетов на период дежурства.

3) Уточняет эти задачи в процессе работы в период дежурства.

§ 153. При наличии сложных условий погоды в районе аэропорта и районе диспетчерской службы начальник аэропорта или его заместитель по летной службе должны находиться в аэропорту и осуществлять руководство полетами в полном объеме в районе АДС и РДС.

Руководитель полетов в этом случае должен находиться на старте и непосредственно руководить взлетами и посадками самолетов со стартового командного пункта.

«154. а) Основным местом нахождения руководителя полетов во время дежурства в аэропортах является командно-диспетчерский пункт (КДП).

б) В аэропортах, оборудованных радиолокационными системами посадок, выполнение функций СКП возлагается на диспетчерский пункт системы посадки (ДПСР).

Ответственность за руководство взлетами и посадками самолетов с ДПСР в простых и сложных метеоусловиях несет диспетчер ДПСР. Диспетчеру ДПСР в необходимых случаях придается дежурный по полетам в качестве помощника.

в) Руководитель полетов при погоде, соответствующей минимуму № 1 днем и ночью, и в особых случаях (отказ двигателей, неисправность радиосредств, интенсивное обледенение, вынужденный прием самолетов при погоде ниже минимума и др.) обязан лично осуществлять руководство полетами, в зависимости от обстановки, с передвижного выносного старта или с диспетчерского пункта системы посадки (ДПСР).

дуть полетами только со стартового командного пункта.

Отступление от этого правила допускается лишь в тех случаях, когда установленное на аэродроме оборудование для захода на посадку по приборам требует присутствия руководителя полетов у пульта, расположенного не на старте.

§ 155. В помощь руководителю полетов назначается (из лиц летного состава) дежурный по полетам, который во время полетов может отличаться со старта только по разрешению руководителя полетов при условии, если последний сам находится на старте.

§ 156. В аэропортах базирования транспортных авиаподразделений ГВФ к непосредственному руководству посадками своих самолетов в сложных метеоусловиях могут привлекаться командиры этих подразделений или их заместители по летной службе. Они принимают на себя руководство посадкой самолета с момента его выхода из нижнего яруса зоны ожидания и действуют под контролем руководителя полетов и в соответствии с его указаниями, касающимися общего порядка производства полетов.

§ 157. Распоряжения руководителя полетов узлового аэропорта района диспетчерской службы в отношении воздушного движения в районе — обязательны для начальников аэропортов, входящих в данный район.

§ 158. В аэропортах базирования подразделений легкомоторной авиации, в которых не установлены штатные должности руководителей полетов, или где для легких нерадиофицированных самолетов введен отдельный старт, во время производства полетов должен находиться на старте командир летного подразделения (по должности не ниже командира

В соответствии с приказом начальника ГУГВФ № 4 от 5 января 1953 г. внесено следующее изменение и дополнение в параграф 154 НПП ГА—51.

«§ 154. Руководитель полетов при погоде выше минимума № 2 может находиться днем и ночью в РДС или на основном командно-диспетчерском пункте (КДП) при условии, что на стартовом командном пункте (СКП) находится дежурный по полетам, предусмотренный параграфом 155 НПП ГА—51.

При погоде минимума № 1 и 2 руководитель полетов находится на стартовом командном пункте и руководит посадками самолетов.

При особых случаях в полете (интенсивное обледенение в районе аэропорта, отказ радиосредств, одномоторный полет и др.) руководитель полетов должен находиться на старте независимо от метеоусловий».

Приказание ГУГВФ № 250/п от 28.07.52 г. отменить.

звена), который обязан руководить приемом и выпуском легких нерадиофицированных самолетов.

2. Разрешение на полет

§ 159. Задание на полет гражданского самолета имеет право давать только командир или начальник, которому подчинен командир данного самолета.

Возможность выполнения данного полета имеет право определять только начальник аэропорта (его заместитель или руководитель полетов), дающий разрешение на вылет.

§ 160. Заявки на полеты гражданских самолетов по воздушным линиям даются командирами подразделений, выделяющими самолеты и экипажи для этих полетов.

Полеты по воздушным линиям ГВФ вне установленного расписания, независимо от принадлежности самолетов, производятся по заявкам, утвержденным:

а) начальником территориального управления (командиром отдельного авиаотряда) ГВФ — для полетов в территориальных пределах деятельности управления (отдельного авиаотряда) ГВФ;

б) начальником Управления эксплуатации ГУГВФ — для полетов за территориальные пределы деятельности управления (отдельного авиаотряда) ГВФ.

§ 161. Полеты гражданских самолетов всех ведомств вне трасс воздушных линий производятся по заявкам, утвержденным в соответствии с подпунктами а и б § 160 начальником Управления эксплуатации ГУГВФ или начальником территориального управления (командиром отдельного

авиаотряда), с извещением, соответственно, Отдела перелетов ВВС СА или ВВС округа.

Внетрассовые полеты в пределах деятельности территориального управления (отдельного авиаотряда) для оказания скорой медицинской помощи может разрешать командир авиаподразделения с немедленным донесением УРДС (УДС), которая обязана извещать об этом отдел перелетов ВВС округа.

Выполнение внутрассовых полетов может быть разрешено только пилотам 1, 2 и 3-го классов (а на самолетах 1-го и 2-го классов — только пилотам 1-го и 2-го классов) и бортрадистам 1-го и 2-го классов.

§ 162. Всякий полет гражданского самолета разрешается только на основании письменного задания, подписанного командиром летного подразделения и скрепленного *гербовой печатью* *дежурного*

В задании на полет указываются:

- 1) цель полета;
- 2) тип и опознавательный знак самолета;
- 3) звание, фамилия, имя и отчество командира корабля (самолета);
- 4) проверяющий — должность, звание, фамилия, инициалы;
- 5) состав экипажа;
- 6) маршрут полета;
- 7) дата и время вылета из базового аэропорта;
- 8) оборудованность самолета к полетам днем, ночью, в сложных метеоусловиях;
- 9) пункты посадки (для полетов вне расписания — также пункты ночевки);
- 10) разрешенный минимум погоды и допуск экипажа к полетам ночью и в сложных метеоусловиях;
- 11) установленный полетный вес самолета;

12) вес конструкции самолета;

13) служебная загрузка.

§ 163. Решение о выпуске и приеме самолетов принимает лично начальник аэропорта; при его отсутствии или по его поручению — заместитель начальника аэропорта по летной службе, а при отсутствии обоих — руководитель полетов. Решение принимается на основании анализа синоптической обстановки по маршруту и аэропортам вылета и посадки, с учетом прогноза погоды по маршруту полета и в пунктах вылета и посадки, подготовленности командира корабля и экипажа, подготовленности самолета и его оборудования, готовности аэропорта посадки к приему самолетов, а также согласия начальника аэропорта посадки на прием самолетов.

При выпуске и приеме самолетов в сложных метеорологических условиях и при неустойчивой погоде на аэродроме очередной посадки (первой посадки, предусмотренной расписанием или заданием) днем и ночью — обязательно определять и назначать запасные аэродромы с более устойчивой летной погодой (как по трассе, так и в стороне от трассы) в радиусе действия каждого самолета (с учетом наличия горючего на самолете), на которых безусловно будет обеспечен прием самолетов.

Решение о выпуске самолетов в приграничные районы и в зоны с особым режимом полетов принимается также после того, как РДС (УРДС) получит согласие органов ПВО.

На основании решения начальника аэропорта (его заместителя или руководителя полетов) — разрешение на вылет каждого самолета оформляется начальником или диспетчером АДС в соответствии с § 206 настоящего Наставления путем специальной надписи на бюллетене погоды, выданном экипажу АМСГ аэропорта.

§ 164. Запрещается выпускать самолеты в полет, а пилоту — вылетать:

а) без письменного задания на полет и без установленных судовых и полетных документов;

б) без соответствующих свидетельств у всех членов экипажа;

в) без подготовленных для данного полета полетных карт;

г) без письменного разрешения на вылет, записанного на бюллетене погоды;

д) если экипаж не подготовлен в полной мере к полету;

е) если хотя бы один из членов экипажа не имел нормального предполетного отдыха или находится под действием алкоголя;

ж) при какой бы то ни было неисправности материальной части самолета, мотора, оборудования, а также если не соблюдены требования § 309 НИАС ГА-50. В отношении радиофицированных самолетов — также при неисправности наземных средств радиосвязи, необходимых для обеспечения полета на данном участке воздушной линии;

з) если самолет не очищен от льда или инея;

и) если отсутствует какой-либо прибор или агрегат, входящий в комплект положенного оборудования самолета данного типа;

к) без прогноза погоды по маршруту и в пункте посадки или с прогнозом, с момента выдачи которого прошло больше 30 мин. (для АМСГ IV разряда — больше 60 мин.);

л) при наличии опасных метеорологических явлений, перечисленных в § 173 настоящего Наставления, на аэродроме вылета или прогнозировании этих метеорологических явлений по маршруту полета и в пункте посадки (в зависимости от типа и оборудования самолета);

м) если на время полета ожидается погода ниже минимума, установленного для воздушной линии, аэропорта, для полета нерадиофицированного самолета;

н) если на самолете нет необходимого навигационного запаса горючего, определенного в § 57 и 58.

о) если расчетное время окончания дневного полета не обеспечивает установленного срока посадки до захода солнца в соответствии с § 176;

п) при отсутствии согласия на прием самолетов от аэропорта посадки (для местных почтовых линий — при отсутствии сведений о готовности аэродрома для посадки самолета);

р) если полетный вес самолета превышает установленную для самолетов данного типа норму;

с) если на борту нет полного состава экипажа, обязательного для самолетов данного типа;

т) если нет закрепительного талона на экипаж и самолет или если записи в закрепительном талоне не соответствуют действительности;

у) если условия предстоящего полета непосильны для экипажа.

§ 165. Всякий дневной полет самолетов 1-го и 2-го классов разрешается только при наличии на них минимально необходимого комплекта исправного оборудования для полетов по приборам. В этот комплект входят:

2 указателя скорости,

указатель поворота и скольжения,

вариометр,

ГПК или ГМК,

2 авиагоризонта,

2 высотомера со шкалой атмосферного давления,

2 магнитных компаса,

командная и связная приемо-передающие радиостанции,

радиокомпас.

§ 166. Дневные полеты самолетов 3-го и 4-го классов разрешаются:

а) визуальные — при наличии на самолете ком-

плекта исправного оборудования, установленного для данного типа самолета;

б) по приборам (слепые) — при наличии на самолете одного комплекта оборудования, перечисленного в § 165.

§ 167. Полеты по приборам (слепые) разрешаются только при условии, если аэродромы вылета и посадки, а также запасные аэродромы по трассе оборудованы средствами радиообеспечения полетов, а экипаж оттренирован в пробивании облачности по утвержденным схемам и инструкциям.

Полеты по приборам разрешаются только экипажам (пилотам), которые имеют необходимую квалификацию.

§ 168. Полеты в сложных метеоусловиях днем, с выполнением слепого расчета и захода на посадку, разрешаются:

а) при наличии на аэродромах вылета и посадки исправно действующего оборудования для захода на посадку по приборам;

б) при наличии соответствующего дополнительного исправного оборудования на самолете (кроме оборудования, предусмотренного § 165);

в) при соответствующей квалификации экипажа и наличии отметок о допуске к полетам при пониженном минимуме погоды в свидетельстве командира корабля (пилота), а также — в задании на полет экипажа;

г) только при стабильном и сработанном составе экипажа самолета.

§ 169. Если оборудование самолета и трассы, а также квалификация экипажа не соответствуют требованиям безопасности полетов вне видимости земли, полет может быть разрешен только в визуальных условиях.

Всем начальникам территориальных управлений, командирам авиарот, командирам отдельных и неотделенных отрядов, начальнику ШВЛП, начальникам летных училищ и командирам отдельных учебных авиаэскадрилий ГВФ.

В инструкции и программы по пилотированию самолетов Ил-12 и Ли-2 в одномоторном полете внести следующие изменения:

1. В инструкции по пилотированию самолета Ил-12 в одномоторном полете, утвержденной моим первым заместителем 30 сентября 1950 г., в разделе «Указания по обучению и тренировке летного состава в одномоторном полете» последний абзац п. 3, стр. 45 (в издании 1952 г. см. стр. 48, п. 3, последний абзац) изложить в следующей редакции:

«Имитацию отказа мотора на взлете производить на правом и левом моторах только в визуальном полете при отсутствии боль-

шой болтанки».

В этом же разделе последний абзац п. 4, стр. 45 и 46 (в издании 1952 г. см. стр. 49, п. 4, последний абзац) изложить в следующей редакции:

«В случае непроизвольного перехода самолета в глубокую спираль при отвороте с креном в сторону неработающего мотора или перехода самолета в неуправляемое скольжение при крене свыше 7—8° в сторону работающего мотора, инструктор немедленно убавляет газ работающего мотора и переводит самолет в крутое планирование. После восстановления управляемости инструктор переводит самолет в режим одномоторного горизонтального полета. Потеря высоты, необходимая для восстановления управляемости, составляет 500—600 м».

2. При учебно-тренировочных одномоторных полетах на самолетах Ил-12 и Ли-2:

1) Имитацию отказа одного из моторов на взлете производить только в визуальных полетах при отсутствии большой болтанки, в светлое время суток и на высоте не ниже 1500 м.

2) Отвороты на самолетах Ил-12 и Ли-2 на малых скоростях при имитации отказа одного из моторов, предусмотренные инструкциями по пилотированию самолетов Ли-2 и Ил-12 в одномоторном полете, программами, введенными приказом № 180 и КУЛП, производить в визуальных полетах и на высоте не менее 1500 м в светлое время суток.

§ 170. Аэродромные учебно-тренировочные полеты нерадиофицированных самолетов для тренировки пилотов с инструктором в закрытой кабине разрешаются только в визуальных условиях, на высоте не менее 600 метров над местностью и лишь в специально отведенной зоне.

Комплект необходимых приборов для такого полета устанавливается командиром подразделения.

Входить в облака и за облака на нерадиофицированных самолетах или на радиофицированных самолетах с неисправным радиооборудованием — запрещается.

§ 171. Учебно-тренировочные полеты радиофицированных самолетов в облаках и в закрытой кабине по маршруту, а также по пробиванию облачности в аэропортах — разрешаются в соответствии с общими правилами, установленными для полетов на воздушных линиях и в районе аэропортов.

§ 172. Учебно-тренировочные полеты в зоне при обучении пилотированию двухмоторного самолета с одним работающим мотором разрешаются на высоте не менее 1000 метров. Посадки с одним работающим мотором на двухмоторном самолете должны производиться с соблюдением всех правил безопасности в соответствии с инструкцией по одномоторному полету на самолете данного типа.

Эти правила распространяются также на учебно-тренировочные полеты многомоторных самолетов при одном или более выключенных моторах.

§ 173. Опасными для полетов метеорологическими явлениями считаются:

а) на аэродромах вылета и посадки: для самолетов всех классов — гроза, ураган, смерч, крупный град, гололед, туман или общая метель с горизонтальной видимостью ниже установленного минимума, ветер у земли, скорость ко-

того превышает предел, установленный инструкцией по эксплуатации данного типа самолета;

б) по маршруту полета: для самолетов всех классов — грозы (при невозможности обойти их), интенсивное обледенение самолета, не устраняемое имеющимися противообледенительными средствами;

для самолетов, не оборудованных противообледенительными устройствами (или с неисправными противообледенительными устройствами) — обледенение;

для нерадиофицированных самолетов 3-го класса, а также для всех самолетов 4-го класса, — наличие явлений, перечисленных в подпункте а, а также наличие сильного рему.

§ 174. Если есть основание сомневаться в правдивости прогноза погоды, которым предусматриваются опасные метеорологические явления по маршруту полета, начальник аэропорта имеет право разрешить вылет одного радиофицированного самолета с опытным экипажем, но без пассажиров, — в целях разведки погоды. При этом начальник аэропорта лично дает задание на разведку погоды, инструктирует экипаж и руководит его полетом.

§ 175. Экипажи самолетов, встретившие на своем пути опасные метеоявления, обязаны немедленно сообщить об этом в РДС и в ближайшие аэропорты и, если нет возможности обойти их, — произвести посадку на ближайшем аэродроме или возвратиться в пункт вылета.

Начальники аэропортов или другие должностные лица, руководящие движением, получив такое сообщение с борта самолета, обязаны дать экипажу указание о его действиях и принять все меры к

предотвращению встречи других самолетов с этими опасными явлениями.

§ 176. Дневной полет должен заканчиваться посадкой не позже, чем за 15 минут, а в горных местностях — не позже, чем за 30 минут до захода солнца.

в случае если угол 64° с.ш. и севернее при условии - не позже чем за 30 мин до захода солнца

3. Общие правила эшелонирования самолетов по высотам

§ 177. Эшелонирование по высотам устанавливается с целью предотвратить возможность столкновения в воздухе самолетов, совершающих полеты в облаках или в условиях плохой горизонтальной видимости.

§ 178. Высота полета (эшелона) устанавливается от условного уровня, определяемого по обычному двустрелочному высотомеру, барометрическая шкала которого установлена так, что деление 760 приходится против неподвижного индекса.

§ 179. При направлении маршрутов воздушных линий с истинным путевым углом (ИПУ) в пределах от 0° до 179° (включительно) устанавливаются следующие высоты эшелонов: 600, 1200, 1800, 2400, 3000 метров и т. д., а при обратном направлении, то есть с ИПУ в пределах от 180° до 359° — высоты 900, 1500, 2100 метров и т. д.

Порядок эшелонирования на воздушных линиях, имеющих большие изломы маршрута в обе стороны, то есть ИПУ в пределах как от 0° до 179° , так и от 180° до 359° , устанавливается специальными указаниями Управления эксплуатации ГУГВФ.

§ 180. Высота нижних эшелонов над рельефом местности устанавливается с таким расчетом, чтобы был обеспечен полет самолета не ниже 600 мет-

ров над высшей точкой рельефа местности в полосе по 25 километров в обе стороны от линии пути.

Нижний эшелон, установленный для данной воздушной линии, можно задавать для полетов только в тех случаях, когда атмосферное давление по маршруту, приведенное к уровню моря, не меньше 745 мм рт. ст.

§ 181. Высота эшелона назначается начальником (диспетчером) РДС отдельно каждому экипажу с учетом метеорологической обстановки, рельефа местности, оборудования самолета и наличия других самолетов в воздухе. В случае назначения одной и той же высоты эшелона одновременно нескольким самолетам, вылетающим в одном направлении, самолеты с одинаковыми скоростями полета должны выпускаться с интервалами не менее 10 минут; если скорость ранее вылетающего самолета больше, то с интервалом не менее 5 минут, а если меньше, — то с таким интервалом, чтобы была исключена всякая возможность нагона ранее выпущенного самолета.

При назначении высот полета (эшелонов) необходимо отдавать предпочтение тем высотам, на которых метеословия наиболее благоприятны для полета.

§ 182. Если полет совершается вне облаков или тумана при горизонтальной видимости более 4 километров, командиру корабля предоставляется право выбирать высоту полета по своему усмотрению, но выбранная высота должна соответствовать одному из попутных эшелонов. О своем решении командир корабля обязан немедленно сообщить диспетчеру РДС.

§ 183. Визуальные полеты на малых высотах допускаются, как исключение, только с личного разрешения начальника РДС, когда безопасный полет

на любом из попутных эшелонов невозможен. В этих случаях истинная высота полета должна быть в дневных условиях не меньше 100 метров над равнинной местностью и 600 метров — в горной местности.

§ 184. При полетах в сложных метеорологических условиях и ночью экипаж обязан сохранять установленную для него высоту эшелонирования. Изменение высоты полета допускается только с разрешения или по указанию РДС (АДС). Произвольное пробивание облачности вниз и вверх во время полета по маршруту запрещается.

§ 185. В случае вынужденного изменения высоты полета для обхода грозы, зоны обледенения и других опасных метеоявлений, а также вследствие болезни экипажа или пассажиров — командир экипажа запрашивает у диспетчера РДС новую попутную высоту полета. Только получив разрешение диспетчера РДС, а также указания о месте и времени перемены высоты, командир экипажа переводит самолет на другую высоту.

В экстренных случаях (интенсивное обледенение самолета, гроза, сильная болтанка, неисправность материальной части) командир корабля имеет право принимать самостоятельное решение о переводе самолета на другую попутную высоту. Об этом командир корабля немедленно доносит диспетчеру РДС, руководящему полетами в данном районе, и запрашивает у него указания о высоте дальнейшего полета.

ПОСАДКИ ВНЕ АЭРОДРОМОВ И НА ВРЕМЕННЫЕ АЭРОДРОМЫ

1. Преднамеренные посадки

§ 496. Преднамеренные посадки могут производиться на временные аэродромы, подготовленные какой-либо организацией, или на площадки, выбранные пилотом с воздуха.

§ 497. Временные аэродромы, подготовленные какой-либо организацией, могут быть использованы для выполнения эпизодических полетов самолетов 3-го и 4-го классов по специальным применениям, по санитарным заданиям, по доставке и вывозке срочных грузов и пассажиров, по обслуживанию массовых политических кампаний.

Полеты самолетов 1-го и 2-го классов для выполнения таких заданий допускаются только на временные аэродромы, оборудованные средствами радиосвязи.

§ 498. Временные аэродромы, подготовленные какой-либо организацией для взлетов и посадок самолета, должны быть осмотрены представителем авиаподразделения, и о годности их к временной эксплуатации должен быть составлен акт. Должностные лица, назначенные для приема и выпуска самолетов на этих аэродромах, должны быть про-

инструктированы командиром авиаотряда и иметь утвержденные должностные инструкции.

§ 499. Вопрос о допуске пилота к полетам с посадкой на временных аэродромах решается в каждом отдельном случае командиром подразделения, в зависимости от подготовки пилота и качества аэродромов.

§ 500. При посадке на временный аэродром, подготовленный для приема самолетов, пилот обязан:

- 1) Пролететь над аэродромом на высоте не менее 100 метров и внимательно осмотреть его с воздуха.
- 2) Приземляться только при наличии на нем посадочных знаков, указывающих направление ветра и место приземления самолета (полотнище, костер, дымовые шашки и т. п.).
- 3) Приземляться точно у посадочного знака.
- 4) После посадки тщательно изучить состояние аэродрома и определить наиболее удобное место для безопасного взлета.

§ 501. Посадки на площадки, выбранные пилотом с воздуха, разрешаются только для выполнения следующих задач:

- а) обслуживания массовых политических кампаний;
- б) оказания скорой медицинской помощи и обслуживания противэпидемических экспедиций;
- в) оказания помощи при стихийных бедствиях;
- г) оказания помощи для восстановления поврежденных линий связи и линий электропередачи;
- д) обслуживания аэрогеологических экспедиций.

§ 502. Посадка с выбором площадки с воздуха разрешается только на самолетах 4-го класса и лишь пилотам не ниже 3-го класса с отличной техникой пилотирования и осмотрительностью.

Допуск пилота к выполнению таких полетов производится приказом начальника территориального управления (командира авиагруппы, отдельного авиаотряда) ГВФ после успешного окончания тренировки с инструктором в производстве посадок и взлетов вне аэродромов. О допуске делается запись в пилотском свидетельстве и в заданиях на полет.

§ 503. В случае полета с посадкой на площадку, выбранную с воздуха, пилот обязан:

1) При выборе площадки отдавать предпочтение: полям с убранными зерновыми посевами; ровным неспаханым лугам и выгонам; вспаханым и засеянными полям с невысоким травяным покровом; в пустынных местностях — высохшим озерам; в горных районах — площадкам в долинах рек.

2) Площадку тщательно осмотреть с воздуха на высоте не менее 100 метров, а затем пролететь по прямой в предполагаемом направлении посадки на высоте 20—25 метров. При этом развороты производить на высоте не ниже 100 метров.

3) Посадку совершать только после того, как определены размеры и уклон площадки, состояние ее поверхности и направление ветра.

4) Заходить на посадку в том направлении, которое обеспечивает лучший подход и наибольшее расстояние для безопасного пробега. Посадка с попутным ветром запрещается.

5) После нормального выдерживания произвести посадку на три точки.

6) После посадки лично осмотреть всю площадку снять ее кроки и выбрать наилучшее направление для безопасного взлета. На выбранных с воздуха площадках производить посадку и взлет против солнца запрещается.

2. Вынужденные посадки

§ 504. Решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома принимает лично командир корабля (самолета), когда продолжение полета до ближайшего аэродрома представляет опасность для жизни пассажиров и экипажа или для сохранности самолета.

§ 505. С момента принятия решения о необходимости вынужденной посадки и до завершения ее командир корабля лично пилотирует самолет, принимая все меры к сохранению жизни пассажиров и экипажа, а также материальной части.

§ 506. В случае необходимости немедленно совершить вынужденную посадку с высоты менее 100 метров командир корабля (самолета) обязан:

1) Перевести самолет на планирование по прямой; если заходу на посадку по прямой мешает препятствие, то отвернуть самолет в направлении более безопасной посадки.

2) Перед приземлением перекрыть бензопитание, выключить зажигание моторов и электропитание.

3) В случае, если это более безопасно, произвести приземление с убранным шасси.

§ 507. При вынужденной посадке с высоты более 100 метров командир корабля (самолета) обязан:

1) Передать по радио сигнал срочности или бедствия, в зависимости от обстановки.

2) Наметить площадку для посадки.

3) Определить направление ветра.

4) Произвести точный расчет на посадку.

5) Перед приземлением перекрыть бензопитание, выключить зажигание моторов и электропитание.

§ 508. Во всех случаях, когда у командира ко-

рабля нет уверенности в благополучном завершении вынужденной посадки на колеса, он обязан производить приземление с убраным шасси.

§ 509. В случае вынужденной посадки в районе, закрытом туманом, командир корабля (самолета) обязан:

- 1) Планировать на минимальной скорости.
- 2) Если на самолете есть радиовысотомер, временно включить его и по его показаниям установить барометрический высотомер.
- 3) Приближаясь к земле, смотреть вниз и вперед под углом 30—45°.
- 4) Выпустить щитки (закрылки).
- 5) Перед приземлением перекрыть бензопитание, выключить зажигание моторов и электропитание.
- 6) Приземляться с убраным шасси.

§ 510. Вынужденную посадку на площадку с высоким травяным покровом командир тяжелого корабля обязан совершать на нормальной скорости, а пилот легкого самолета — с парашютированием.

Перед приземлением перекрыть бензопитание, выключить зажигание моторов и электропитание.

§ 511. В случае вынужденной посадки сухопутного самолета на воду командир корабля (самолета) обязан приказать всем находящимся на борту отстегнуть привязные ремни и надеть спасательные пояса, а второму пилоту — открыть замок наружной двери пассажирской кабины.

Посадку производить ближе к берегу, с убраными щитками и шасси и с открытым верхним люком. Винты при посадке перевести во флюгерное положение.

Если есть возможность, то сбросить с самолета груз и слить горючее.

§ 512. Вынужденную посадку сухопутного само-

лета на воду, как правило, выполнять против ветра.

При наличии наката (зыби), если ветер не превышает 8—10 м/сек (море покрыто барашками, но пена не срывается с гребней волн) посадку производить вдоль гребня наката, независимо от направления ветра.

При более сильном ветре, а также при любой ветровой волне без наката—садиться против ветра на восходящий склон волны.

§ 513. При вынужденной посадке на болото, лес или кустарник командир тяжелого корабля обязан совершать приземление на минимальной скорости, а пилот легкого самолета — с парашютированием.

Приземление производить с перекрытыми бензокранами, выключенным зажиганием и убраным шасси.

При посадке на лес или кустарник выбирать участок, имеющий наиболее густую растительность, и во всех случаях производить посадку против ветра.

§ 514. Вынужденную посадку на замерзшие озера и реки командир корабля (самолета) обязан совершать вблизи берегов, выбирая место, где отсутствуют наносы снега и заструги.

Вынужденную посадку на заструги производить вдоль их направления.

§ 515. При вынужденной посадке в районах, покрытых барханами (Средняя Азия) командир корабля обязан приземляться на минимальной скорости (пилот легкого самолета — с парашютированием) с убраными шасси и вдоль барханных гребней, независимо от направления ветра. Перед этим перекрыть бензопитание, выключить зажигание моторов и электропитание.

§ 516. Вынужденную посадку на гору командир корабля (самолета) обязан совершать вверх по пологому склону (независимо от направления ветра) с убранными шасси, с перекрытым бензопитанием и выключенным зажиганием моторов.

3. Обязанности экипажа при вынужденных посадках

§ 517. После вынужденной посадки вне аэродрома командир корабля (самолета) обязан:

1) Если посадка совершена из-за неисправности материальной части, выяснить причины неисправности, а также возможность устранить ее имеющимися средствами или необходимость технической помощи.

2) Немедленно донести о вынужденной посадке в ближайший аэропорт и в свое подразделение, используя самолетную радиосвязь и все другие доступные средства. В донесении указать:

точное место и время посадки;

причину посадки;

состояние экипажа, пассажиров и груза;

характер неисправности или повреждения материальной части;

средства и запасные части, необходимые для устранения неисправностей или повреждений;

наличие площадки для взлета и посадки.

3) Если вылет без технической помощи невозможен:

а) закрыть самолет чехлами, привязать его, организовать охрану и оставить у самолета одного из членов экипажа;

б) обеспечить полную сохранность груза и почты, находящихся на самолете;

в) при низких температурах своевременно слить

масло (или произвести разжижение масла в соответствии с инструкцией);

г) сообщить пассажирам предположительное время вылета с места вынужденной посадки и предоставить им право самим решить вопрос о продолжении или прекращении ими дальнейшего полета. В случаях необходимости, оказать пассажирам помощь и принять меры к доставке их до ближайшей железнодорожной станции (водной пристани).

§ 518. Если экипаж состоит из одного пилота, он не имеет права отлучаться от самолета до организации надежной охраны. Исключения допускаются только при посадках вдали от населенных пунктов, когда нет возможности организовать охрану или передать необходимые сообщения через других лиц.

В случае вынужденной посадки с пассажирами в безлюдной местности командир корабля (самолета) обязан принять все меры, чтобы обеспечить безопасность и сохранение жизни пассажиров. За это он несет полную ответственность.

4. Вылет с места вынужденной посадки

§ 519. Вылет с места вынужденной посадки вне аэродрома разрешается после полного устранения причин, вызвавших ее, и только днем.

Вылетать с места вынужденной посадки с пассажирами на борту самолета могут только пилоты 1-го и 2-го классов, а с грузом и почтой — также пилоты 3-го и 4-го классов.

Вылет с места вынужденной посадки производится лишь с разрешения командира подразделения.

Если вынужденная посадка совершена в безлюдной местности, и отсутствует всякая возможность установить связь с ближайшим аэропортом, а при-

чина вынужденной посадки устранена, — командир корабля (самолета) имеет право самостоятельно принять решение о вылете при наличии соответствующей площадки для взлета.

§ 520. Вылет с места вынужденной посадки разрешается после получения сведений о погоде по маршруту полета.

В исключительных случаях, при отсутствии всякой возможности получить метеоинформацию, разрешается полет до ближайшего аэропорта без наличия сведений о погоде.

§ 521. Перед вылетом командир корабля (самолета) обязан убедиться в безопасности взлета, лично осмотреть площадку, определить ее размеры, уклон, состояние покрова и препятствия.

§ 522. Если безопасный взлет с места вынужденной посадки невозможен, командир корабля (самолета) обязан принять меры к выбору и подготовке другой площадки и переводу на нее самолета.

§ 523. Для обеспечения безопасности взлета командир корабля (самолета) имеет право полностью или частично снять с самолета коммерческую загрузку и слить излишки ГСМ.

В этом случае он обязан снятую загрузку и слитые ГСМ сдать по акту на хранение в ближайшие советские организации и принять меры к доставке пассажиров до ближайшего аэропорта или железнодорожной станции.

Со снятой коммерческой загрузкой командир корабля (самолета) обязан поступить следующим порядком:

1) Сдать почту местным органам Министерства Связи под расписку в сопроводительной ведомости (должность и фамилия приемщика указывается разборчиво).

2) Выдать багаж пассажирам под расписку по багажным квитанциям.

3) Сдать груз на хранение представителю местной власти.

4) Все документы о сдаче груза, почты и багажа сдать вместе с сопроводительной ведомостью начальнику ближайшего аэропорта.

§ 524. В случае невозможности вылета с места вынужденной посадки командир корабля (самолета) обязан организовать отpravку пассажиров, почты и груза в ближайший аэропорт и остаться у самолета до получения особого распоряжения.

§ 525. По прибытии в аэропорт командир корабля (самолета) обязан:

1) Доложить лично начальнику аэропорта об обстоятельствах вынужденной посадки и представить ему об этом же письменное объяснение.

2) Через начальника аэропорта принять все меры, чтобы доставить с места вынужденной посадки коммерческую загрузку и имущество, снятые с самолета.

3) Заполнить учетную карточку о вынужденной посадке в трех экземплярах, из которых два оставить начальнику аэропорта, а третий (по прибытии в базовый аэропорт) сдать командиру своего подразделения. Начальник аэропорта расследует причины вынужденной посадки и высылает учетные карточки с материалами расследования и своим заключением начальнику территориального управления (командиру авиагруппы, отдельного авиаотряда), которому подчинен пилот, и начальнику территориального управления, которому подчинен аэропорт.

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ НОЧНЫХ ПОЛЕТОВ

1. Общие положения

§ 526. Ночные полеты в гражданской авиации применяются для:

а) перевозки пассажиров, почты и грузов на транспортных самолетах по утвержденным ночным воздушным линиям Гражданского воздушного флота и Главного управления Северного морского пути (по принадлежности);

б) выполнения учебно-тренировочных заданий над аэродромом и по утвержденным маршрутам;

в) выполнения заданий по оказанию скорой медицинской помощи;

г) выполнения научно-исследовательских работ и для испытания опытных образцов ночного оборудования самолетов и аэропортов.

§ 527. Ночные полеты транспортных самолетов разрешаются только на тех воздушных линиях, которые имеют специально оборудованные аэродромы для ночных полетов.

Внетрассовые ночные полеты транспортных самолетов гражданской авиации допускаются в исключительных случаях, с разрешения начальника ГУГВФ или начальника Главсевморпути (по принадлежности).

§ 528. Основными ночными аэродромами называются соответственно оборудованные аэродромы, на которых расписанием воздушного движения предусмотрены регулярные ночные вылеты и посадки самолетов.

К запасным ночным аэродромам относятся соответственно оборудованные аэродромы, на которых возможно производить посадку самолетов ночью эпизодически, в случаях крайней необходимости.

§ 529. Основной ночной аэродром считается подготовленным к регулярным ночным полетам только если на нем установлено и исправно действует, кроме средств радиообеспечения дневных полетов, следующее специальное светотехническое оборудование (как минимум):

- а) вращающийся световой маяк;
- б) кодовый маяк;
- в) посадочная прожекторная станция;
- г) двухлинейный световой старт с дублирующими источниками освещения;

д) заградительные огни на всех препятствиях вокруг аэропорта (на ангарах, аэровокзалах, высоких служебных и жилых зданиях, мачтах радиостанций, заводских и фабричных трубах и т. п.) в соответствии с Воздушным кодексом СССР;

- е) средства световой сигнализации;
- ж) резервные источники питания светотехнических установок.

§ 530. Запасный аэродром считается подготовленным для эпизодического приема самолетов ночью только в том случае, если на нем установлено и исправно действует, кроме средств радиообеспечения дневных полетов, следующее светотехническое оборудование (как минимум):

- а) ночной световой старт (двухлинейный или

однолинейный) с дублирующими источниками освещения (жаровни, костры и т. п.);

б) заградительные огни на всех препятствиях вокруг аэродрома;

в) средства световой сигнализации: набор цветных ракет с ракетницами, фонари зеленого, красного и белого огней.

§ 531. Для всех ночных аэропортов (аэродромов) должны быть составлены инструкции по производству ночных полетов.

В инструкции должны быть кратко и четко изложены:

а) краткая характеристика аэродрома: расположение, привязка, размеры, покрытие;

б) сведения о всех препятствиях в районе аэропорта (аэродрома); описание подходов к нему;

в) радио-, электро-и светотехническое оборудование аэродрома;

г) порядок использования радио-, электро-и светотехнических средств для ночных полетов и разбежка старта;

д) порядок выполнения полетов в районе аэродрома (по кругу, в пилотажных зонах, в зоне ожидания и т. п.);

е) порядок руководства полетами и регулирования движения на аэродроме во время полетов; порядок руления самолетов; стартовый наряд и его расстановка.

К инструкции по производству ночных полетов должны быть приложены должностные инструкции для руководителя ночных полетов и для каждого из лиц стартового наряда.

§ 532. Командир корабля (пилот) и другие члены экипажа во время полетов ночью обязаны строго соблюдать инструкции по производству ночных полетов на воздушной линии и на аэродромах этой

воздушной линии. Лица экипажа, не знающих или нарушивших инструкции по производству ночных полетов на воздушной линии или аэродроме, начальники аэропортов обязаны немедленно отстранить от продолжения ночного полета.

§ 533. К производству ночных полетов (аэродромных и рейсовых) могут допускаться только экипажи, отлично усвоившие инструкции по производству ночных полетов на воздушной линии и аэродромах, на которых им предстоит совершать взлеты, посадки и полет в ночное время.

Знание этих инструкций членами экипажа проверяет лично командир авиаотряда.

Контрольную проверку знания инструкций экипажем перед вылетом производит начальник аэропорта (его заместитель по летной службе или руководитель полетов), в зависимости от того, кто из них руководит в это время ночными полетами.

§ 534. К самостоятельным ночным рейсовым полетам на воздушной линии допускаются пилоты 1, 2 и 3-го классов, регулярно летавшие на этой линии днем, успешно закончившие ночную подготовку по специальной программе, совершившие на самолете данного типа не менее одного ночного рейса с командиром авиаотряда или его заместителем по летной службе в обоих направлениях этой линии с посадками на всех ночных аэродромах.

§ 535. В случае перерыва в ночных полетах, длившегося у пилотов 3-го класса — более одного месяца, у пилотов 2-го класса — более двух месяцев, у пилотов 1-го класса, пилотов-инструкторов и заместителей командиров авиаотрядов по летной службе — более трех месяцев, — они допускаются к ночным полетам только после контрольных и тренировочных полетов.

Количество контрольных и тренировочных поле-

тов устанавливается персонально для каждого пилота, независимо от занимаемой им должности, командиром авиаотряда, а для командира авиаотряда — заместителем начальника территориального управления по летной службе, в зависимости от результатов проверки техники пилотирования и самолетовождения.

§ 536. Ночные полеты в аэропортах (на аэродромах) разрешаются только при наличии на старте руководителя полетов и соответственно подготовленного стартового наряда.

§ 537. Никто из должностных лиц не может быть допущен к руководству ночными полетами и обеспечению этих полетов, пока он не проверен вышестоящим начальником в знании инструкции по производству ночных полетов на данном аэродроме и своих обязанностей по руководству ночными полетами и их обеспечению в соответствии с утвержденными должностными инструкциями.

§ 538. Руководителя полетов инструктирует и проверяет лично начальник аэропорта или его заместитель по летной службе. Лиц стартового наряда инструктирует и проверяет руководитель полетов.

Руководитель полетов, состав стартового наряда и список других лиц, обеспечивающих ночные полеты, объявляются приказом начальника аэропорта на каждую ночь. Замена кого-либо из этих лиц может быть произведена только приказом начальника аэропорта.

§ 539. Руководителю полетов и лицам стартового наряда в период их дежурства запрещается производить полеты в качестве членов экипажа или пассажиров.

§ 540. Начальник аэропорта разрабатывает и утверждает график работы руководящего состава

и начальников служб аэропорта с таким расчетом, чтобы во время производства ночных полетов часть из них поочередно находилась в аэропорту и руководила работой своих служб по обеспечению безопасности и регулярности ночных полетов.

§ 541. Самолеты, предназначенные для ночных полетов, должны иметь оборудование для слепого полета и, кроме того, следующее исправно действующее специальное световое оборудование:

- а) навигационные огни;
- б) посадочные фары;
- в) внутреннее освещение пилотской кабины, приборной доски и кабины пассажиров;
- г) набор цветных сигнальных ракет с ракетницей;
- д) две парашютные осветительные ракеты;
- е) не менее одного карманного электрического фонаря на экипаж.

2. Подготовка к ночным полетам

§ 542. Руководитель полетов за 2 часа до наступления темноты инструктирует стартовый наряд, дает необходимые указания РДС и АДС и за 1 час до наступления темноты производит личный осмотр аэродрома, проверяет готовность и действие всех радиосредств, светооборудования и ночного старта.

§ 543. Разбивку ночного старта, по указанию руководителя ночных полетов и в соответствии с установленной схемой для данного аэропорта, производит дежурный по полетам с помощью стартового наряда. Ночной старт должен быть полностью разбит и все лица стартового наряда должны находиться на своих местах не позднее, чем за час до наступления темноты.

§ 544. Начальник (диспетчер) АДС непосредственно и через РДС обеспечивает ночные полеты

запасными аэродромами и до начала ночных полетов обязан получить от аэропортов первой посадки и запасных ночных аэродромов сведения о погоде и их готовности к приему и выпуску самолетов, а также согласие на прием самолетов. Об этом он докладывает начальнику аэропорта (его заместителю по летной службе, руководителю полетов).

В дальнейшем начальник (диспетчер) АДС, а если в аэропорту базируется РДС — то и начальник (диспетчер) РДС, непрерывно следят за погодой и готовностью к приему самолетов на основных и запасных аэродромах, своевременно докладывая обо всех изменениях начальнику аэропорта (его заместителю по летной службе, руководителю полетов).

§ 545. Разрешение на каждый ночной вылет дает лично начальник аэропорта (его заместитель по летной службе или руководитель полетов) после всестороннего анализа условий предстоящего полета, тщательной проверки подготовленности экипажа и самолета к ночному полету, а служб аэропорта — к обеспечению безопасности полета.

§ 546. Перед полетом в ночных условиях командир корабля (самолета), помимо обычной подготовки к дневному полету, обязан:

1) Изучить:

а) инструкции по производству ночных полетов на воздушной линии и аэродромах, на которых ему предстоит совершать взлеты, посадки и полет;

б) точное месторасположение основных и запасных ночных аэродромов по данной воздушной линии;

в) порядок использования основных и запасных ночных аэродромов и их средства связи и ЗОС;

г) порядок и особенности ведения связи и ис-

пользования средств ЗОС в предстоящем ночном полете по данной воздушной линии;

д) световые ориентиры, кроки, светооборудование и светоограждение ночных аэродромов по маршруту полета, препятствия по маршруту и в районах аэродромов;

е) световые знаки и сигналы, установленные для ночных полетов.

2) Если необходимо, потребовать включения дополнительных средств радиообеспечения, которые могут быть использованы на данной воздушной линии для обеспечения ночного полета.

3) Тщательно проверить и проинструктировать каждого из лиц своего экипажа относительно его действий в предстоящем ночном полете.

4) Проверить исправность всего осветительного оборудования самолета (навигационных огней, посадочных фар, систем местного и общего освещения) и наличие пиротехнических средств (сигнальных и осветительных ракет).

5) Обеспечить всем членам экипажа перед выполнением ночного полета нормальный сон продолжительностью не менее 7 часов.

— § 547. Командир авиаотряда или, по его указанию, заместитель по летной службе лично готовит на базе своей экипажи к каждому ночному рейсу (полету).

Непосредственно перед вылетом экипажа с базы в ночной рейс командир авиаотряда лично или, по его указанию, заместитель по летной службе либо старший штурман авиаотряда совместно с командиром корабля и руководителем полетов тщательно анализирует условия предстоящего ночного полета, проверяет готовность экипажа, дает последний инструктаж командиру корабля и вручает ему задание на ночной полет.

За выпуск в ночной рейс недостаточно подготовленного экипажа несет персональную ответственность командир авиаотряда.

§ 548. Самолет, предназначенный в ночной полет, готовится под непосредственным руководством старшего инженера авиаотряда (начальника смены ЛЭРМ), который по окончании подготовки также лично проверяет готовность самолета к ночному полету.

За выпуск в ночной рейс неполностью подготовленного самолета несет персональную ответственность старший инженер авиаотряда (начальник смены ЛЭРМ).

3. Руление

§ 549. При рулении в ночных условиях командир корабля (самолета), помимо выполнения правил, установленных для руления в дневное время, обязан:

1) За 3 минуты до выруливания на старт выключить освещение пилотской кабины и включить лампы ультра-фиолетового облучения (УФО).

2) Перед выруливанием убедиться в исправности всего светооборудования самолета.

3) Рулить ночью только на малой и нормальной скоростях и при включенных навигационных огнях.

4) Внимательно следить за световыми сигналами и командами, передаваемыми руководителем полетов, и немедленно выполнять их.

5) Во время ночного руления на неосвещенном аэродроме, по мере необходимости, освещать поверхность аэродрома посадочными фарами.

§ 550. Выруливание на старт производится в порядке, предусмотренном инструкцией по производству ночных полетов на данном аэродроме.

Разрешение выруливать на старт дается диспетчером КДП (командной вышки) по командной радиостанции, а для нерадиофицированных самолетов — дежурным по аэропорту посредством установленных световых сигналов.

4. Взлет

§ 551. В ночных условиях разрешение на взлет и запрещение взлета даются руководителем полетов: радиофицированным самолетам — по радио, нерадиофицированным — установленными световыми сигналами.

Прежде чем дать командиру корабля разрешение на взлет или посадку, руководитель полетов обязан осветить взлетную и посадочную полосы посадочным прожектором или белыми ракетами, чтобы убедиться в том, что они свободны от препятствий.

§ 552. Взлетать строго по направлению линии взлетных огней, контролируя по ГПК прямолинейность разбега.

§ 553. Взлет ночью производить со включенными фарами. При учебно-тренировочных полетах может быть разрешен взлет без включенных фар, если это предусмотрено программой и заданием на полет.

После взлета выключать фары на высоте не ниже 50 метров и только после преодоления препятствий.

Если при включении фар создается экран, ухудшающий условия видимости (вследствие снегопада, дождя, дымки и т. п.), — взлет совершать с выключенными фарами.

§ 554. Взлетать ночью с попутным ветром запрещается.

§ 555. После отрыва от земли выдерживать самолет с незначительным набором высоты до дости-

жения нормальной скорости полета и перевести самолет в режим набора высоты.

Шасси убирать в соответствии с требованиями § 274 настоящего Наставления.

§ 556. При взлете ночью набор высоты до 200 метров над окружающей местностью производить строго по прямой. Развороты на высоте ниже 200 метров запрещаются.

Крен при разворотах не должен превышать 20°.

Все развороты совершать при скорости, превышающей нормальную скорость набора высоты не менее, чем на 10—15 км/час.

§ 557. Давать ночью разрешение на взлет очередному самолету разрешается после того, как ранее взлетевший самолет наберет высоту 200 метров и произведет первый разворот.

§ 558. Круг полетов ночью устанавливается, как правило, левый. Правый круг допускается, в виде исключения, только в случаях, предусмотренных в инструкции по производству полетов на данном аэродроме.

§ 559. Контрольный круг над аэродромом после взлета ночью обязателен. Он выполняется на высоте, установленной инструкцией по производству ночных полетов на данном аэродроме, но не ниже 300 метров над окружающим рельефом.

В визуальных условиях на контрольном круге может находиться одновременно не более двух самолетов. Вне видимости земли на контрольном круге может быть только один самолет.

§ 560. Ночные учебно-тренировочные полеты нерадиофицированных самолетов над аэродромом должны быть прекращены не позднее, чем за 30 минут до ожидаемого прилета транспортных самолетов. Начинать или возобновлять ночные тренировочные

полеты разрешается не ранее, чем через 30 минут после вылета рейсовых самолетов.

§ 561. Одновременные ночные учебно-тренировочные полеты разнотипных самолетов с разными скоростями над одним аэродромом запрещаются.

§ 562. Руководство ночными полетами в училищах и школах ГВФ должно осуществляться должностными лицами не ниже заместителя командира авиаотряда.

Руководитель ночных полетов и стартовый наряд объявляются приказом начальника училища (школы) ГВФ на каждую ночь и по каждому аэродрому.

Если ночные полеты в летном училище (школе) ГВФ производятся с нескольких смежных аэродромов, то координацию ночных полетов каждого аэродрома осуществляет начальник училища или его заместитель по летной подготовке. При этом начальник училища или его заместитель обязан иметь надежную микрофонную радиосвязь со всеми руководителями ночных полетов на своих аэродромах.

5. Полет по маршруту

§ 563. При ночном полете по маршруту руководствоваться правилами выполнения дневного полета по приборам, изложенными в настоящем Наставлении, и нижеследующими требованиями.

§ 564. В темную ночь, особенно при полетах на средних и больших высотах, когда горизонта не видно или земля почти не просматривается, следует шилотировать самолет только по приборам.

§ 565. Полет по маршруту ночью производится только на высоте заданного эшелона; при этом истинная минимальная высота над местностью во всех случаях должна быть не ниже 600 метров.

§ 566. В ночном полете отклонение от заданного маршрута запрещается. Если обстановка полета не позволяет вести самолет строго по маршруту, пилот обязан сообщить об этом диспетчеру РДС и вернуться на аэродром вылета или на ближайший аэродром, где возможна посадка ночью.

§ 567. В ночном полете экипаж обязан особенно тщательно вести ориентировку и проявлять особую осмотрительность, учитывая при этом:

- а) соблюдение заданного режима полета;
- б) точность измерения навигационных элементов;
- в) влияние ночного эффекта на работу радионавигационных средств;
- г) изменение зрительных функций глаза.

§ 568. Встретив ночью грозу на маршруте, командир корабля обязан немедленно доложить об этом РДС и вернуться на аэродром вылета или совершить посадку на ближайшем ночном аэродроме.

§ 569. При интенсивном обледенении самолета, независимо от наличия противообледенительного устройства, командир корабля обязан немедленно развернуться на 180° и выйти из зоны обледенения, доложить об этом РДС и получить указание, — продолжать ли полет по маршруту на другом эшелоне или произвести посадку на ближайшем аэродроме.

Если и на высоте нового эшелона будет наблюдаться интенсивное обледенение, командир корабля обязан немедленно прекратить полет по маршруту, вернуться в аэропорт вылета или совершить посадку на ближайшем ночном аэродроме. О своем решении командир корабля немедленно докладывает РДС, которая в этом случае обязана всеми мерами помочь командиру корабля выполнить это решение.

§ 570. В случае прекращения двусторонней свя-

зи с РДС в ночном полете — командир корабля обязан прекратить полет по маршруту и возвратиться в аэропорт вылета или на ближайший ночной аэродром.

6. Посадка

§ 571. При посадке ночью в условиях визуального полета командир корабля (самолета) обязан соблюдать все правила, изложенные в разделе о посадке по приборам с использованием радио-светотехнических средств, а также:

1) С особой осмотрительностью следить за обстановкой в воздухе и на земле, во избежание столкновения с другими самолетами или препятствиями.

2) Внимательно следить за световыми сигналами и командами с земли и своевременно выполнять подаваемые команды.

§ 572. Перед посадкой ночью в условиях визуального полета командир корабля (самолета) обязан сделать не менее одного круга над аэродромом.

§ 573. На радиофицированных самолетах командир корабля получает разрешение или запрещение посадки от руководителя полетов со стартовой командной радиостанции.

На нерадиофицированных самолетах пилот запрашивает разрешение на посадку миганием навигационных огней своего самолета. В этом случае для разрешения посадки выпускается зеленая ракета, а для запрещения посадки выкладывается световой крест и выпускается красная ракета; световые посадочные средства при этом не выключаются.

§ 574. Расчет на посадку в визуальных условиях производить с полета по кругу, сообразуясь с углом визирования на посадочное «Т». Скорость планиро-

вания при этом должна быть на 5—10 км/час больше, чем в дневных условиях.

§ 575. Последний разворот производить с таким расчетом, чтобы выйти из него на высоте не ниже 150 метров. При этом крен на развороте должен быть не больше 20°, а скорость должна быть на 5—10 км/час больше, чем при дневном полете.

Развороты и выдерживание направления между разворотами контролировать по приборам.

§ 576. Ночную посадку во всех случаях совершать с включенными фарами.

При снижении включать посадочные фары на высоте от 100 до 75 метров. Если при этом возникает световой экран, посадочные фары должны быть включены непосредственно перед выравниванием самолета. В этих случаях посадочная полоса должна быть освещена прожектором.

§ 577. Включение радиовысотомера перед заходом на посадку ночью — обязательно.

§ 578. Ночью применять скольжение для уточнения расчета на посадку запрещается.

§ 579. Щитки (закрылки) самолета при заходе на посадку ночью выпускаются на высоте не менее 50 метров.

§ 580. Посадку на освещенную прожектором посадочную полосу совершать правее прожектора. Посадка навстречу лучам прожектора запрещается.

Прожектор включается по команде руководителя ночных полетов (по его решению или по требованию с борта) после того, как самолет выйдет на планирование на последнюю прямую.

Выключать прожектор разрешается только после остановки самолета по окончании пробега.

Если самолет ушел на второй круг с высоты выравнивания или ниже, то запрещается выключить

прожектор до тех пор, пока самолет не наберет 50 метров высоты.

§ 581. В случае необходимости немедленно совершить посадку на аэродром командир корабля (самолета) обязан по командной радиостанции сообщить об этом руководителю полетов, дать красную ракету и, не ожидая сигналов с земли, заходить на посадку.

Руководитель полетов, получив такой сигнал с самолета, обязан немедленно приказать включить полное освещение посадочной полосы, принять все меры для обеспечения безопасной посадки и подавать сигналы, запрещающие посадку остальным самолетам (по радио и красными ракетами).

§ 582. Если необходимо запретить посадку и взлет самолетов, руководитель полетов передает об этом команду по радио и дублирует ее подачей сигнала ракетами: три красных ракеты с интервалами по 8—10 сек.

При этом выкладывается световой крест и выключается посадочный прожектор.

На борт радиофицированных самолетов руководитель полетов обязан передать это приказание через стартовую радиостанцию. Одновременно он должен дать экипажам указания о дальнейших действиях.

Нерadioфицированные самолеты в этом случае продолжают летать по кругу до сигнала, разрешающего посадку.

Руководитель полетов обязан обеспечить непрерывное наблюдение за самолетами, летающими по кругу.

§ 583. Для общего разрешения полетов руководитель полетов дает три зеленых ракеты с интервалами по 8—10 сек. Для радиофицированных само-

летов одновременно передается разрешение через стартовую радиостанцию.

§ 584. В случае необходимости направить самолет ночью на запасный аэродром начальник аэропорта (его заместитель, руководитель полетов) обязан учесть запас горючего в самолете, подготовку экипажа, оборудование самолета, условия полета до запасного аэродрома, его оснащение, погоду, условия приема и посадки на запасном аэродроме, согласие этого аэродрома на прием самолета и руководствоваться требованиями § 415 настоящего Наставления.

Начальник аэропорта (его заместитель, руководитель полетов) несет ответственность за направление самолета на запасный аэродром, на котором прием самолета не обеспечен.

§ 585. Если командиру корабля транспортного самолета необходимо произвести посадку на школьном аэродроме, когда на нем производятся ночные полеты, командир корабля должен при подходе к аэродрому получить от руководителя полетов школьного аэродрома точные указания о высоте и направлении подхода к аэродрому, о порядке снижения и захода на посадку. При подходе к аэродрому командир корабля обязан проявлять максимальную осмотрительность, учитывая, что в воздухе могут находиться недостаточно опытные курсанты.

Руководитель полетов на школьном аэродроме обязан в этом случае принять все меры, чтобы не допустить столкновения транспортного самолета со школьными.

§ 586. В случае вынужденной посадки вне аэродрома в ночных условиях командир корабля (самолета) обязан:

1) При помощи парашютных осветительных ра-

кет выбрать и осмотреть место для посадки и определить направление ветра у земли.

2) Включить радиовысотомер и по его показаниям установить высоту на одном из барометрических высотомеров.

3) Передать по радио сигнал срочности и указать в нем район вынужденной посадки.

4) Планировать на посадку на минимально допустимой скорости.

5) На высоте 100 метров включить посадочные фары и на высоте не ниже 50 метров выпустить щитки.

6) Посадку производить с убраным шасси.

7) Перед приземлением перекрыть бензопитание, выключить зажигание моторов и электропитание.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Глава I. Общие положения	5
Глава II. Самолеты гражданской авиации	7
Глава III. Воздушные линии, аэропорты и аэродромы гражданской авиации	9
Глава IV. Общие положения о полетах	14
Глава V. Летно-подъемный состав	22
1. Классификация	—
2. Допуск к летной работе	27
3. Экипажи самолетов	37
4. Общие обязанности членов экипажа	41
Глава VI. Общие правила руководства воздушным движением	52
1. Организация руководства полетами	—
2. Разрешение на полет	61
3. Общие правила эшелонирования самолетов по высотам	69
Глава VII. Подготовка к полетам и контроль за нею	72
1. Предварительная подготовка к полетам	—
2. Предполетная подготовка	80
3. Особенности подготовки к полету в различных условиях	93
4. Подготовка подразделений к полетам в весенне-летний и осенне-зимний периоды	97
Глава VIII. Запуск, опробование моторов и руление	102
1. Запуск и опробование моторов	—
2. Руление	103
Глава IX. Взлет и набор высоты	110
1. Взлет в нормальных условиях	—
2. Взлет в сложных условиях	113
3. Прерванный взлет	117
4. Набор высоты после взлета	118
5. Выход из района аэропорта	119
Глава X. Полеты по маршруту	121
1. Полеты в нормальных условиях	—
2. Полеты в особых условиях	134

Глава XI. Вход в район аэропорта и выполнение посадки	147
1. Порядок входа в район аэропорта	—
2. Полеты в зоне ожидания	149
3. Снижение для посадки и полет по кругу	153
4. Посадка в нормальных условиях	156
5. Заход на посадку по приборам с использованием радио-светотехнических средств	161
Глава XII. Действия экипажа после посадки самолетов	167
1. Обязанности экипажа после полета	—
2. Послеполетные разборы	172
Глава XIII. Посадки вне аэродромов и на временные аэродромы	176
1. Преднамеренные посадки	—
2. Вынужденные посадки	179
3. Обязанности экипажа при вынужденных посадках	182
4. Вылет с места вынужденной посадки	183
Глава XIV. Особые правила для ночных полетов	186
1. Общие положения	—
2. Подготовка к ночным полетам	191
3. Руление	194
4. Взлет	195
5. Полет по маршруту	197
6. Посадка	199
Глава XV. Особые случаи в полете	204
1. Действия экипажа при особых случаях в полете	—
2. Сигналы бедствия и сигналы срочности	208
3. Применение парашютов	212
4. Организация розысков самолета	214
Глава XVI. Полеты по специальным применениям авиации	216
1. Сельскохозяйственные и авиационно-химические работы	217
2. Патрулирование, авиаобследование лесов, сбрасывание грузов и парашютистов	225
3. Аэрогеологическая съемка	228
4. Полеты санитарной авиации	229
5. Полеты по обслуживанию рыбной промышленности	234
6. Особенности эксплуатации самолетов ГВФ, переданных в аренду	236