МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

РУКОВОДСТВО

ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ И УЧЕТУ РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

(РРП ГА—90)

МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1990

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

РУКОВОДСТВО

ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ И УЧЕТУ РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

(РРП ГА—90)



МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1990

С введением в действие настоящего Руководства утрачивают силу приказ МГА от 13 03 85 № 51, утвердивший Инструкцию по обеспечению и учету регулярности полетов ВС ГА СССР, указание МГА от 11 07 84 № 476/У-1 «Об усилении ответственности за поломки и повреждения воздушных судов на земле и нарушения регулярности движения», указание МГА от 30 08 85 № 608/У 2 «Об утверждении инструкции по оперативной информации о регулярности полетов ВС ГА», дополнение к ней от 01 09.86 № 63 5 3-271, указание МГА от 28 11 86 № 778/У-1 «О предъявлении штрафных санкций за нарушение регулярности полетов», указание МГА от 01 10 87 № 698/У «О предъявлении штрафных санкций за нарушение регулярности полетов воздушных судов», указание МГА от 05 08 87 № 566/У «О внесении дополнений в Инструкцию по обеспечению и учету регулярности полетов ВС ГА СССР, утвержденную приказом МГА от 13 03 85 № 51», указание МГА от 19 01 89 № 32/У «О мерах по более полному удовлетворению спроса пассажиров на авиаперевозки», письмо ЦПДУ ГА от 11 06 86 № 63 5 17 68 (образец пояснительной записки о регулярности полетов ВС)

МИНИСТР
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

ПРИКАЗ

10 января 1990 г. **№ 6**

Москва

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ И ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ РУКОВОДСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ И УЧЕТУ РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В целях повышения ответственности командно-руководящего состава и работников служб управлений, производственных объединений и предприятий ГА за обеспечение регулярности полетов, совершенствования учета и отчетности, а также упорядочения применения экономических санкций по этому вопросу:

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить и ввести в действие с 01.04.90 прилагаемое Руководство по обеспечению и учету регулярности полетов воздушных судов гражданской авиации СССР (РРП—90).

2. Начальникам управлений, производственных объединений и предприятий ГА:

2.1. организовать изучение РРП—90 со всем командно-руководящим, летным и диспетчерским составом, работниками других служб, связанных с обеспечением регулярности полетов, и до 20.03.90 принять зачеты;

2.2. до 01.04.90 привести в соответствие с требованиями РРП - 90 нормативные документы по обеспечению регулярности полетов в управлениях, производственных объединениях и предприятиях ГА *и заинтересованных службах*.

2.3. организовать ведение контрольных экземпляров РРП—90 в производственно-диспетчерских службах управлений, производственных объединений и предприятий ГА.

3. Изменения и дополнения к РРП—90 вносить приказом Министра гражданской авиации по представлению ЦПДУ ГА.

4. Контроль за выполнением приказа возложить на первого заместителя Министра гражданской авиации.

А. Н. ВОЛКОВ

1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ВРЕМЯ ВЗЛЕТА РАСЧЕТНОЕ — время отправления воздушного судна (ВС), установленное расписанием (планом полетов) плюс время, отведенное на руление и обеспечение безопасности.

ЗАДЕРЖКА ОТПРАВЛЕНИЯ ВС — отправление ВС из аэропорта позже времени, установленного расписанием (планом полетов).

ЗАДЕРЖКА ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЙСА — прибытие ВС в конечный аэропорт позже времени, установленного расписанием (планом полетов).

ОТПРАВЛЕНИЕ ВС — начало движения ВС после запуска двигателей.

ПРИБЫТИЕ ВС — остановка ВС на перроне, месте стоянки (МС) после заруливания или буксировки.

ПОЗДНЕЕ ПРИБЫТИЕ ВС — прибытие ВС в промежуточный или конечный аэропорт с опозданием относительно времени, установленного расписанием (планом полетов).

РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ПРИБЫТИЯ — время прибытия ВС в аэропорт, рассчитываемое при задержке отправления. Складывается из фактического времени взлета, продолжительности полета и времени на руление после посадки.

РЕГУЛЯРНОСТЬ ПОЛЕТОВ ВС ГА — включает в себя понятие регулярности отправлений ВС и регулярность выполнения рейсов. Регулярность полетов характеризует работу предприятий и управлений ГА и отрасли в целом по доставке пассажиров, багажа и грузов в соответствии с договором на перевозку.

РЕЙС — транспортный полет воздушного судна (по расписанию или вне расписания), выполняемый в одном направлении от начального до конечного пункта маршрута.

СУТОЧНЫЙ ПЛАН ПОЛЕТОВ — план полета, составляется в авиапредприятиях ГА накануне дня полетов на основании расписания движения ВС, планов-нарядов летных подразделений, планов полетов и заявок для выполнения авиационных работ в народном хозяйстве.

СВОДНЫЙ СУТОЧНЫЙ ПЛАН ПОЛЕТОВ УПРАВЛЕНИЯ ГА — составляется накануне дня полетов на основании суточных планов своих аэропортов.

2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Руководство по обеспечению и учету регулярности полетов воздушных судов Гражданской авиации СССР (в дальнейшем Руководство) разработано в соответствии с действующим законодательством СССР, Воздушным кодексом СССР и нормативно-распорядительными документами Министерства гражданской авиации.

2.2. В соответствии с Законом СССР «О государственном предприятии (объединении)», обеспечение регулярности полетов исходит из следующих положений:

— предприятие ГА несет полную ответственность за соблюдение интересов государства и прав граждан в выполнении принятых обязательств по осуществлению своевременности перевозки;

— деятельность предприятия ГА не должна нарушать нормальные условия работы других предприятий и организаций;

— нарушение регулярности полетов предприятием ГА влечет экономическую ответственность, а также возмещение в установленном порядке ущерба, нанесенного потребителю.

2.3. Руководство определяет:

— ответственность предприятий и управлений ГА за обеспечение регулярности полетов;

— оценку деятельности предприятий ГА и отрасли в целом;

— организацию учета и отчетности по регулярности полетов;

— организацию обеспечения регулярности полетов рейсов с индексом «М»;

— порядок применения экономических санкций за нарушение регулярности полетов.

2.4. Настоящее Руководство распространяется:

— на работников гражданской авиации и закрепляется в нормативно-распорядительных документах служб, предприятий, организаций и управлений ГА, а также управлений МГА;

— на предприятия и организации министерств и ведомств, участвующих в подготовке и обеспечении полетов, согласно договорам.

2.5. Контрольный экземпляр Руководства ведется в производственно-диспетчерской службе предприятий (ПДСП), управлений (ПДСУ) и Центральном производственно-диспетчерском управлении ГА (ЦПДУ ГА).

2.6. Изменения и дополнения к настоящему Руководству вносятся на основании приказа Министра гражданской авиации.

2.7. Контроль за организацией работ по обеспечению регулярности полетов осуществляют:

— в гражданской авиации в целом — ЦПДУ ГА;

— в УГА (ПО) — ПДСУ (ПДСО);

— в предприятиях и приписных аэропортах — ПДСП или аэродромно-диспетчерские пункты (АДП), где нет ПДСП.

2.8. Распоряжение ПДСП по обеспечению регулярности отправлений ВС является обязательным для всех служб, участвующих в подготовке к вылету, если оно не противоречит обеспечению безопасности полетов.

3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ

За нарушение регулярности полетов ВС, независимо от их принадлежности, несут ответственность:

3.1. Непосредственный исполнитель — за своевременное и качественное выполнение технологических операций при подготовке ВС к отправлению или при подготовке комплекса наземного обеспечения полетов к работе.

3.2. Старший диспетчер (диспетчер) оперативных смен служб предприятия — за оперативное руководство и координацию деятельности всех производственных звеньев по выполнению технологических операций, связанных с обеспечением суточного плана и регулярности полетов, за своевременность и достоверность информации, передаваемой в соответствии с Табелем внутриаэропортовой информации.

3.3. Командир ВС — за своевременную подготовку экипажа и выполнение полета в соответствии с полученным заданием.

3.4. Руководитель службы (смены) предприятия — за организацию выполнения службой (сменой) технологических операций по подготовке ВС или комплекса наземного обеспечения полетов к работе, диспетчеризацию, пооперационный контроль, передачу информации согласно Табелю внутриаэропортовой информации, принимаемые меры по предотвращению задержек.

3.5. Руководитель оперативной смены предприятия — за организацию и координацию работы оперативных смен служб при подготовке ВС к отправлению, подготовку к работе комплекса наземного обеспечения полетов, принятие мер по предотвращению задержек, объективность определения их причин, правильность их оформления и учета, достоверность и своевременность представления отчетности по регулярности полетов ВС в оперативной смене.

3.6. Начальник ПДСП (ПДСО) — за оперативное руководство службами авиапредприятия по обеспечению регулярности полетов, качественную разработку мероприятий по совершенствованию взаимодействия служб при подготовке ВС к отправлению, объективное определение причин задержек, правильность учета и отчетности по регулярности полетов.

3.7. Заместитель начальника аэропорта по движению — за своевременное составление и обеспечение согласованного суточного плана полетов, согласование и координацию воздушного движения в интересах регулярности полетов со смежными направлениями, военными и гражданскими секторами зональных центров (ЗЦ) и соседними районными центрами (РЦ) УВД, а также с органами ПВО

3.8. Представитель Аэрофлота за границей — за своевременное выполнение операций, предусмотренных технологическими графиками подготовки ВС в зарубежных аэропортах, своевременность и

достоверность информации, представляемой в соответствии с Табелем сообщений о движении ВС (ТС ГА).

3.9. Руководитель предприятия (аэропорта) и его заместители — за выполнение настоящего Руководства, состояние и обеспечение регулярности полетов и объективность представляемой отчетности по регулярности отправлений ВС.

3.10. Начальник ПДСУ — за организацию непрерывного оперативного управления службами предприятий по обеспечению регулярности отправления ВС из аэропортов своего управления и контроль полетов собственного парка ВС на всю глубину полета, своевременность и достоверность оперативных данных и отчетов по регулярности полетов.

3.11. Начальник управления ГА и его заместители — за состояние и обеспечение регулярности полетов ВС в авиапредприятиях управления.

3.12. Начальник ЦПДУ ГА — за оперативное обеспечение регулярности полетов ВС в отрасли.

Ответственность за обеспечение регулярности полетов ВС ГА должна быть закреплена в соответствующих типовых положениях и должностных инструкциях исполнителей.

4. ОЦЕНКА РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ ВС ГА

4.1. Регулярность полетов ВС ГА оценивается:

— в целом по отрасли — по регулярности выполнения рейсов;

— в управлении (ПО) ГА — раздельно по регулярности выполнения рейсов на собственном парке ВС и регулярности отправлений ВС из аэропортов управления (ПО), независимо от их принадлежности;

— в предприятии (аэропорту) ГА — по регулярности отправлений ВС ГА, независимо от их принадлежности;

— в представительствах Аэрофлота — по регулярности отправлений ВС Аэрофлота.

4.2. Рейс считается выполненным регулярно, если ВС прибыло в конечный аэропорт:

— не позднее времени, установленного расписанием (планом полета);

— с опозданием относительно времени прибытия, установленного расписанием (планом полета): не более 10 мин — для рейсов продолжительностью до 3 ч; не более 15 мин — для рейсов продолжительностью от 3 до 6 ч и не более 20 мин — для рейсов продолжительностью свыше 6 ч.

4.3. Отправление считается регулярным, если:

— взлет ВС произведен не позднее расчетного времени взлета;

— взлет ВС произведен позднее расчетного времени, но в первый пункт посадки по маршруту полета ВС прибыло во время, установленное расписанием (планом полета).

Для обеспечения занятости свободных мест, выявленных после окончания регистрации билетов и оформления багажа, дополнительно отводится до 15 мин. Отправление ВС в этом случае считается регулярным, при этом задержка выполнения рейса и задержка отправления ВС в промежуточном (конечном) аэропорту, при выдерживании установленного расписанием времени стоянки, относятся на позднее прибытие самолета (ППС) по причине «допосадки пассажиров».

Допуски, установленные для определения регулярности выполнения рейса (п. 4.2), на оценку регулярности отправления не распространяются. Задержанное отправление ВС без подтверждающего сообщения о своевременной посадке считается нерегулярным.

4.4. На руление и обеспечение безопасности воздушного движения установлено время:

при отправлении:

для всех ВС — до 15 мин;

при прибытии:

для самолетов Ил-86, Ил-96-300 — 15 мин;

для Ил-62 — 10 мин;

для остальных типов ВС — 5 мин.

4.5. Время отправления, указанное в международном, внутрисоюзном и местном расписаниях, является единым для пассажиров и диспетчерских служб предприятий ГА.

4.6. Прибытие ВС не в аэропорт назначения, а в другой аэропорт того же города, в установленное расписанием (планом полета) время, считается регулярным.

Задержку отправления, связанную с перелетом ВС, либо транспортировкой пассажиров и багажа из одного аэропорта в другой, необходимо относить на причину, вызвавшую прибытие ВС не в аэропорт назначения.

4.7. Регулярность выполнения рейсов определяется в процентах, как отношение рейсов выполненных регулярно к общему количеству рейсов, предусмотренных расписанием (планом полета).

Регулярность выполнения рейсов может являться основанием при перераспределении и закреплении воздушных линий за предприятиями ГА на конкурсной основе.

4.8. Регулярность отправлений ВС определяется в процентах, как отношение регулярных отправлений ВС к общему количеству отправлений ВС, предусмотренных расписанием (планом полетов).

5. ПРАВИЛА УЧЕТА РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.1. Регулярность отправления ВС и выполнения рейсов учитывается по всем транспортным полетам, выполняемым по расписанию, а также вне расписания с пассажирами, согласно суточному плану полетов.

Учет регулярности грузовых и заказных отправлений (рейсов)

вне расписания, почтовых отправлений (рейсов) с периодическими изданиями и выполняемыми теми же ВС в обратном направлении, а также регулярность полетов на самолетах Ан-2 ведется отдельно.

5.2. При посадке ВС в аэропортах, не предусмотренных расписанием (планом полетов), регулярность их отправлений из этих аэропортов не учитывается.

5.3. Задержки отправлений ВС, независимо от их принадлежности, относить на аэропорты, где они произошли, за исключением:

— при задержках отправлений ВС, допущенных летным составом или бортпроводниками,— на предприятия по принадлежности экипажа;

— при задержках в аэропорту отправления, связанных с ограничением или прекращением приема ВС (очистка или внеплановый ремонт ВПП, отказ средств радиосветотехнического обеспечения, эвакуация ВС с летного поля, временные и местные режимы) в аэропортах по маршруту полета, за исключением метеоусловий,— на аэропорты, которые ввели ограничения. Основанием для оформления задержек является телеграмма об ограничении или прекращении приема ВС. Эта телеграмма хранится в ПДСП вместе с суточным планом полетов в течение года.

5.4. Отправление (рейс) ВС исключается из числа запланированных:

— при отмене отправления (рейса) из-за отсутствия коммерческой загрузки в начальном аэропорту, в аэропортах по маршруту полета и в обратном направлении;

— при пролете ВС промежуточного аэропорта из-за отсутствия в нем загрузки или из-за метеоусловий ниже минимума.

5.5. При замене типа ВС регулярность отправления учитывается относительно расписания (плана полетов). Регулярность выполнения рейса и отправления из аэропорта обратного вылета учитывается, исходя из времени, указанного в предварительном плане полетов.

5.6. При замене ВС двумя или несколькими ВС меньшей пассажировместимости отправление первого ВС учитывается согласно расписанию, последующих — по предварительным планам полета, с общим интервалом времени вылета между первым и последним ВС не более 30 мин. При превышении указанного времени отправление считается нерегулярным.

5.7. При замене двух ВС одним большей вместимостью регулярность отправления учитывается согласно расписанию отправления первого ВС, отправление второго исключается из плана из-за отсутствия загрузки. В таком же порядке учитываются отправления из аэропорта обратного вылета.

5.8. При переносе вылета ВС на следующие сутки регулярность его отправления учитывается относительно расписания (плана

полетов) в те сутки, когда первоначально предусмотрено отправление ВС по расписанию (плану полетов).

Продолжительность его задержки в оперативных донесениях учитывается от времени, указанного в расписании (плане полетов), до первого назначенного срока вылета в следующие сутки. Продолжительность задержки уточняется по времени фактического вылета ВС не позднее 3-го числа месяца, следующего за отчетным.

5.9. Время стоянки задержанного ВС в очередном аэропорту отсчитывается: при прибытии ранее времени, указанного в сообщении о задержке,— от расчетного времени прибытия; при прибытии в расчетное время или позднее — от фактического времени прибытия.

5.10. Регулярность выполнения рейса, начало которого предусмотрено расписанием (планом полетов) в одни календарные сутки, а окончание — в следующие, учитывается в те сутки, в которые предусмотрено окончание рейса по расписанию (плану полетов).

5.11. По каждому первоначальному нарушению регулярности отправления ВС составляется акт установленной формы, являющийся основным документом при определении причин и виновных в нарушении регулярности полетов.

При кратковременной задержке отправления и при условии прибытия ВС в аэропорт первой посадки по расписанию акт на задержку составляется в установленном порядке и направляется в виновную службу, с отметкой «Предпосылка к задержке». В этом случае сообщение о посадке хранится вместе с суточным планом полетов в течение года.

5.12. Акты на задержки, происшедшие по вине летной службы в базовом, промежуточном и конечном аэропортах, визируются командиром ВС, или представителем летного отряда этих аэропортов. ПДСП аэропорта задержки высылает телеграфное уведомление о задержке в ПДСП и командиру предприятия по принадлежности экипажа. В эти же адреса не позднее 5 дней со дня задержки высылается акт. Если в указанный срок уведомление не было послано, то задержка относится на ПДСП аэропорта, где произошла задержка.

5.13. Акты на первоначальные задержки отправления ВС по метеоусловиям должны визироваться начальником (старшим инженером-синоптиком) АМСГ с указанием причин согласно Классификатору нарушений регулярности полетов ВС ГА. При массовых задержках отправлений ВС по метеоусловиям в аэропорту вылета допускается составление одного акта на все задержки.

5.14. Акты на задержки из-за позднего прибытия ВС не составляются, задержки учитываются в журнале с указанием причин и виновного аэропорта. Причины ППС определяются по вылетным телеграммам или докладу командира ВС в АДП (ПДСП).

Для базового аэропорта поздним прибытием ВС считается прибытие ВС позднее времени, установленного расписанием (планом

полетов) при условии, если общее количество исправных ВС этого типа в базовом предприятии ГА на день вылета обеспечивало расписание движения самолетов с учетом резервного ВС, а на базу задержано прибытие двух и более ВС.

5.15. Акты на задержки отправлений ВС составляются в течение рабочей смены старшим диспетчером (диспетчером) ПДСП. На предприятиях ГА, где нет ПДСП, акты составляются АДП или диспетчером производственной службы.

Руководитель оперативной смены предприятия — сменный заместитель начальника аэропорта (СЗНА) организует и проводит расследование причин задержек, определяет окончательную причину и виновную службу. Заключение по объективности определения причины задержек выносит начальник ПДСП (ПДСО), а где нет ПДСП — начальник аэропорта. Начальник службы (смены), на которую отнесена задержка, обязан завизировать акт в течение рабочей смены.

5.16. Акты на задержки отправлений ВС, зависящие от служб авиапредприятий других управлений ГА (по причинам, указанным в п. 5.3), составляются в двух экземплярах. Первый экземпляр акта не позднее чем через сутки высылается командиру авиапредприятия, служба которого допустила задержку, для принятия мер, второй экземпляр акта остается на предприятии ГА.

На задержки по вине организаций-заказчиков составляется двухсторонний акт, который должен быть завизирован представителем заказчика и предприятия ГА — отправителя. Он является основанием для предъявления претензий.

5.17. Причины задержек и виновные службы определяются в соответствии с Классификатором.

5.18. Если задержка отправления произошла по нескольким причинам, то она относится:

— на службу, по вине которой произошла задержка большей продолжительности;

— при равной продолжительности задержки или если задержка произошла по вине службы, а затем она продолжилась по метеоусловиям или из-за прекращения аэропортом приема ВС — на службу, допустившую задержку первой.

5.19. Задержки отправлений ВС из-за отказов и неисправностей авиатехники, отремонтированной заводами ГА, по причинам некачественного ремонта относятся на завод по предъявлении рекламационного акта. При отклонении рекламационного акта задержка относится на инженерно-авиационную службу (ИАС) предприятия. Если задержка отправления произошла в промежуточном аэропорту или аэропорту обратного вылета, то задержка первоначально относится на ИАС. После получения информации от владельца ВС о том, что самолет находится на гарантии завода и заводу предъявлена рекламация, задержка переквалифицируется на авиаремонтный завод (АРЗ) или службу снабжения и заказов авиатехники.

5.20. Если при выполнении рейса, задержка произошла по вине служб нескольких аэропортов, причину относить на аэропорт, служба которого допустила более продолжительную задержку, а при равной продолжительности — на аэропорт, допустивший задержку первым.

5.21. Задержки, связанные с дополнительным осмотром двигателей из-за выключения реверса на скорости менее рекомендуемой, относятся на виновную службу по заключению комиссии в результате проверки состояния ВПП, авиатехники и расшифровки средств объективного контроля посадки.

5.22. Задержки из-за отдыха экипажа относятся на службу, по вине которой произошло превышение рабочего времени экипажа. Если это произошло из-за неблагоприятных метеоусловий, задержки относятся на метеопричины.

5.23. Задержки отправлений из-за эвакуации ВС относятся на службу, по вине которой было занято летное поле, а при превышении времени эвакуации — на службу, виновную в нарушении сроков эвакуации. Нарушения регулярности полетов из-за эвакуации ведомственного ВС относятся на это ведомство (по заключении комиссии).

5.24. При дополнительном осмотре ВС, попавшего в грозу или в «болтанку», задержка относится на виновную службу после окончания расследования.

5.25. При установлении временных режимов полетов, отправление считается регулярным, если накануне, не позднее 20 ч местного времени, внесено разовое изменение расписания движения ВС. В этом случае определение регулярности полетов производится исходя из нового плана.

5.26. Учет задержек отправлений ВС и выполнения рейсов ведется в суточном плане полетов и в журнале ежедневного учета нарушений регулярности отправлений ВС (выполнения рейсов). Отмена отправлений, за исключением случаев, указанных в п. 5.4, считается как задержка. При этом ее продолжительность учитывается от времени отправления по расписанию до отправления последнего пассажира отмененного рейса.

6. ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ РЕЙСОВ С ИНДЕКСОМ «М»

6.1. Летная служба управления ГА ежегодно в установленные сроки совместно с проектом расписания движения ВС представляет в ЦНИИ АСУ ГА перечень рейсов «М» на предстоящий год.

6.2. Индекс М—1 (2, 3) присваивается рейсу, если он выпол-

няется по маршруту с посадкой согласно расписанию (плану полета) хотя бы на одном сертифицированном аэродроме, при условии обеспечения этого рейса ВС, оборудованным бортовой системой автоматического управления (БСАУ) для полетов в условиях минимумов I (II, III) категории и экипажем, допущенным к полетам в этих условиях.

6.3. Статус рейсов М—1 (2, 3) закрепляется расписаниями движения самолетов на международные и внутрисоюзные воздушные линии.

6.4. Оценка работы предприятий ГА по организации рейсов М—1 (2, 3) производится по показателю доли рейсов М—1 (2, 3) на сертифицированные аэродромы. Доля рейсов М—1 (2, 3) рассчитывается в процентах и представляет собой отношение общего количества рейсов с индексом «М» к общему количеству рейсов, выполняемых на указанные аэродромы.

6.5. Учет регулярности рейсов М—1 (2, 3) на собственном парке ведет ПДСУ.

6.6. Учет нарушений регулярности рейсов М—1 (2, 3) ведется в суточных планах полетов и в журнале ежедневного учета нарушений регулярности выполнения рейсов.

6.7. В случае ухода ВС на запасной аэродром, приведшего к задержке выполнения рейса, диспетчер ПДСУ — владелец ВС — обязан уточнить причины задержки ВС.

6.8. Нарушения регулярности выполнения рейсов М—1 (2, 3), связанные с уходом ВС на запасной аэродром, фиксируются в ПДСУ в журнале ежедневного учета нарушений регулярности выполнения рейсов с указанием конкретной причины задержки выполнения рейса в соответствии с Классификатором. При этом должны быть указаны конкретные метеоусловия, послужившие причиной нарушений регулярности рейсов М—1 (2, 3).

6.9. При задержке отправления рейса М—1 (2, 3) по метеоусловиям, начальник (старший инженер-синоптик) АМСГ при визировании акта на задержку рейса должен указать конкретные метеоусловия, послужившие причиной задержки.

7. ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ ЗА НАРУШЕНИЕ РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ

7.1. Экономические санкции за нарушение регулярности полетов (в том числе, связанных с повреждением ВС) распространяются на рейсы внутрисоюзного, международного и местного расписаний, а также вне расписания с пассажирами согласно суточному плану.

Условия ответственности за нарушение регулярности полетов заказных рейсов должны быть оговорены в договорах на их выполнение в соответствии с Инструкцией по организации и выполнению

заказных рейсов на воздушных линиях Союза ССР, а почтовых рейсов — Правилами перевозки почты на воздушных линиях Союза ССР.

Предприятия ГА несут материальную ответственнность за нарушение регулярности полетов по их вине.

7.2. Предприятие ГА освобождается от ответственности за нарушение регулярности полетов:

7.2.1. при задержках по причинам, соответствующим следующим пунктам Классификатора: И01, И06, И11, П12, П13, П18, П25, П26, П29 (в пределах установленных допусков), А06, Г04, Л02, Л06, Д11, У01, У04, Т04, Ц02, Ц03, Е01—Е04, Р01—Р03, Ф01—Ф07, Ж01—Ж05, М01—М13, Х01, Х02;

7.2.2. если ВС было отправлено из аэропорта с задержкой, но в следующий по маршруту полета аэропорт прибыло регулярно;

7.2.3. если ВС прибыло в аэропорт с задержкой, но время его обслуживания в этом аэропорту не превысило времени, установленного расписанием;

7.2.4. если ВС было отправлено регулярно, а в следующий по маршруту полета аэропорт прибыло нерегулярно.

7.3. Нарушение регулярности полетов определяется в соответствии с разделом 4 настоящего Руководства.

Для взаиморасчетов между предприятиями ГА продолжительность задержки определяется превышением фактического времени прибытия ВС в очередной аэропорт по маршруту полета над временем прибытия, установленным расписанием (планом полетов), и фиксируется по сообщению о посадке ВС, получаемому в соответствии с ТС ГА.

7.4. При нарушении регулярности полетов предприятие ГА, виновное в задержке продолжительностью не свыше трех часов, несет материальную ответственность в виде уплаты штрафа перед другими предприятиями ГА, участвующими в выполнении и обеспечении рейса.

При продолжительности задержки свыше трех часов виновник выплачивает штраф за 3 ч задержки и компенсацию пассажирам. Размер, порядок выплаты компенсации пассажирам за нарушение регулярности полетов и порядок возмещения ущерба предприятию ГА, не виновному в задержке, но выплачивающему компенсацию, определяется отдельным нормативным актом МГА.

7.5. *Наложение штрафа на виновное предприятие* ГА производится в соответствии со следующими условиями:

7.5.1. предприятие ГА — виновник задержки выплачивает штраф однократно за все время задержки по своей вине;

7.5.2. если виновником задержек одного и того же рейса является несколько предприятий ГА, то каждое из них выплачивает штраф в соответствии со временем задержки, виновником которой оно является, независимо от времени задержки рейса в целом.

7.6. Размер штрафа, налагаемого на виновное предприятие ГА, определяется по формуле:

$$S = C \cdot T_{зад},$$

где: S — размер штрафа в рублях;
C — размер часовой ставки штрафа в зависимости от типа ВС (см. таблицу);
$T_{зад}$ — время задержки в часах.

7.7. Штраф распределяется между всеми предприятиями (аэропортами) ГА, участвующими в обслуживании и выполнении рейса следующим образом:

7.7.1. Виновником задержки является владелец (арендатор) ВС:

а) если задержка отправления (определяемая в соответствии с п. 7.3) не ликвидирована в процессе выполнения рейса (в т. ч. и закольцованных рейсов) и в конечный аэропорт ВС прибыло с задержкой, не превышающей первоначальную, то сумма штрафа делится на количество аэропортов, участвующих в обеспечении рейса, без учета владельца ВС и распределяется между ними в равных долях.

Таблица

Размер ставок штрафа за нарушение регулярности полетов (на 1 ч задержки)

Тип ВС	Размер ставок, руб	Среднесуточный налет, ч	Тип ВС	Размер ставок, руб	Среднесуточный налет, ч
Ил-86	620	4,69	Ан-24	90	4,34
Ил-62	520	5,66	Ан-26	30	3,03
Ту-154	480	4,96	Л-410	9	1,53
Ту-134	210	4,13	Ан-28	9	1,12
Як-42	240	4,76	Як-40	40	3,25
Ил-76	380	2,52	Ан-2	4	1,63
Ил-18	110	3,89	Ил-14	16	1,36
Ан-12	130	3,22			

Примечание. Размер ставок за нарушения регулярности полетов может быть уточнен *при изменении отраслевого хозяйственного механизма*

Пример 1. Самолет Ил-62 задержан на 2 ч в базовом аэропорту по вине владельца (по времени прибытия в первый пункт посадки). В обслуживании рейса участвуют еще три аэропорта. В конечный аэропорт ВС прибыло с задержкой, не превышающей первоначальную.

Сумма штрафа распределяется между участниками (тремя аэропортами) в размере для каждого равном:

$$\frac{\text{размер ставки} \times \text{время задержки}}{\text{колич участников (без владельца)}} = \frac{520 \times 2}{3} = 347 \text{ руб},$$

б) если задержка ликвидирована в каком-либо промежуточном аэропорту и в конечный аэропорт ВС прибыло по расписанию (с учетом установленных в п. 4.2 допусков), то сумма штрафа делится на количество аэропортов, способствующих введению рейса в расписание (от аэропорта задержки до аэропорта, введшего рейс в расписание).

Пример 2. Для исходных данных примера 1, если ВС введено в расписание во втором транзитном аэропорту и в конечный аэропорт оно прибыло по расписанию, то сумма штрафа распределяется между транзитными аэропортами в размере для каждого равном:

$$\frac{\text{размер ставки} \times \text{время задержки}}{\text{количество аэропортов}} = \frac{520 \times 2}{2} = 520 \text{ руб.}$$

7.7.2. Виновником задержки является промежуточный (конечный) аэропорт:

а) если задержка отправления не ликвидирована в процессе прямого и обратного (а равно закольцованных) рейсов и в базовый аэропорт ВС прибыло с задержкой не превышающей первоначальную, то сумма штрафа делится на количество аэропортов, участвующих в обеспечении и выполнении задержанного рейса (включая и аэропорт задержки), и распределяется следующим образом:

владельцу ВС — в размере двух долей;

остальным аэропортам — по одной доле на каждого.

Пример 3. В выполнении и обеспечении рейса участвуют 4 аэропорта (базовый, два транзитных и конечный). Самолет Ил-62 задержан на 2 ч в первом транзитном аэропорту при выполнении прямого рейса и в базовый аэропорт прибыл с опозданием, не превышающим время первоначальной задержки.

Доля штрафа определяется следующим образом:

$$\frac{\text{размер ставки} \times \text{время задержки}}{\text{колич. участников (с учетом винов.)}} = \frac{520 \times 2}{4} = 260 \text{ руб.}$$

Штраф распределяется следующим образом:

владелец ВС получает сумму, равную — $260 \times 2 = 520$ руб.

второй транзитный и конечный аэропорты по 260 руб. каждый;

б) если задержка ликвидирована при выполнении прямого или обратного (равным образом и закольцованных) рейсов, то сумма штрафа распределяется между аэропортами, способствующими введению рейса в расписание (т. е. от аэропорта — виновника задержки до аэропорта, введшего рейс в расписание) в равных долях.

Пример 4. В выполнении и обеспечении рейса участвуют 4 аэропорта (базовый, два транзитных и конечный). Самолет Ил-62 задержан на 2 ч во втором транзитном аэропорту при выполнении прямого рейса. Задержка была ликвидирована в первом (от базового) транзитном аэропорту при выполнении обратного рейса и в базовый аэропорт ВС прибыло регулярно.

Сумма штрафа распределяется между конечным и транзитным аэропортами в размере для каждого, равном:

$$\frac{\text{размер ставки} \times \text{время задержки}}{\text{колич. участников, способ. введению рейса в расписание}} = \frac{520 \times 2}{2} = 520 \text{ руб.}$$

7.8. Основанием для предъявления штрафа являются передаваемые в соответствии с ТС ГА сообщения:

ДЕП — информирующее о задержке вылета и причине;

АРР — подтверждающее время посадки ВС.

7.9. ПДС (АДП) предприятия ГА, понесшего ущерб, в течение пяти дней со дня возникновения нарушения регулярности высылает в адрес ПДС предприятия ГА, допустившего это нарушение, телеграфное уведомление о нарушении регулярности полетов с указанием рейса, даты вылета, времени задержки и размера штрафа. Копия уведомления хранится в течение года.

7.10. ПДС предприятия ГА, допустившего нарушение регулярности полетов, получив телеграфное уведомление, представляет в отдел бухгалтерского учета и финансов (ОБУФ) предприятия необходимую информацию (дата, время и продолжительность задержки) для оформления платежного поручения на списание суммы штрафа со своего счета.

В случае несогласия, в пятидневный срок после получения телеграммы, ПДСП высылает в предприятие, понесшее ущерб, акт и другие материалы на задержку с обоснованием непричастности к ней служб своего предприятия. Копии материалов и препроводительные документы хранятся до окончательного решения по взаимным претензиям.

7.11. Производственно-диспетчерская служба предприятия (АДП) ГА ежемесячно не позже 3-го числа составляет «Перечень задержанных рейсов за текущий месяц», по которым должны быть предъявлены исковые заявления о выплате штрафа с указанием времени задержки рейса, приложением телеграммы о вылетах и задержках отправлений ВС и представляет подготовленные материалы ответственному за расчеты по возмещению ущерба. Ответственного за подготовку материалов для расчетов по возмещению материального ущерба (штрафа) назначает руководитель предприятия.

Представление материалов по компенсационным выплатам пассажирам обеспечивает начальник службы организации перевозок (СОП).

7.12. Предприятие ГА, понесшее ущерб в результате нарушения регулярности полетов по вине другого авиапредприятия, ежемесячно, но не позже 10-го числа следующего месяца, предъявляет исковое заявление на выплату штрафа к виновнику по всем задержанным рейсам за предыдущий месяц.

7.13. На задержки по вине организации-заказчика составляется двухсторонний акт, который должен быть завизирован представителем заказчика и аэропорта отправителя. Он является основанием

для предъявления претензий. Если такой акт отсутствует или составлен односторонний акт, то ответственность за нарушение регулярности несет предприятие ГА-отправитель. При отказе заказчика от визирования двухстороннего акта составляется комиссия не менее чем из трех человек, которые визируют отказ заказчика от подписи.

7.14. Если между предприятиями ГА не достигнуто соглашение, материал о взаимных претензиях передается в арбитраж, в сроки, установленные Союзным гражданским законодательством.

Предъявление иска в арбитраж без предварительного обращения с претензией к другой стороне не допускается. Дела, подлежащие рассмотрению в арбитраже, принимаются к рассмотрению при наличии акта о нарушении. Акты, составленные с нарушением требований настоящего Руководства, к рассмотрению не принимаются.

7.15. Выплата за нарушения регулярности полетов производится за счет прибыли предприятия ГА, оставляемой в его распоряжении, либо хозрасчетного дохода.

7.16. Ущерб от нарушений регулярности полетов (штраф) отражается в бухгалтерском учете и отчетности:

— предприятий ГА, по вине которых они допущены,— на балансовом счете № 80 «Убытки» по статье «Штрафы, пени, неустойки уплаченные»;

— предприятий ГА, получающих компенсации,— на балансовом счете № 80 «Прибыль» по статье «Штрафы, пени и неустойки полученные».

7.17. Агентства воздушных сообщений, доставляющие пассажиров в аэропорт автотранспортом городских предприятий, оговаривают экономические санкции на задержку доставки пассажиров в аэропорт в двухсторонних (агентство — автокомбинат) или трехсторонних (агентство — автокомбинат — аэропорт) договорах. При этом размер ставки штрафа устанавливается не более предусмотренного настоящим Руководством.

7.18. За поломку и повреждение ВС на земле предприятие ГА, виновное в совершении его, несет материальную ответственность перед предприятием-владельцем (арендатором) воздушного судна независимо от продолжительности задержки.

7.19. Материальная ответственность складывается из фактических затрат по восстановлению ВС предприятием, виновным в повреждении его, или из возмещения прямых затрат предприятию-владельцу (арендатору) по вводу в строй ВС.

7.20. Если восстановление поврежденного ВС осуществляет предприятие ГА, виновное в этом, то расходы по восстановлению несет это предприятие ГА и относит их на непроизводительные расходы. Понесенные затраты не освобождают от уплаты штрафа и выплаты компенсации пассажирам.

7.21. Расходы по вводу в строй ВС в результате поломки или повреждения на земле определяются предприятием ГА, осуществляющим восстановление, и оформляются сметой, составляемой начальником АТБ и утверждаемой руководителем предприятия ГА.

7.22. За время простоя ВС, связанного с поломками и повреждениями его на земле, после вывоза последнего пассажира задержанного рейса предприятие ГА, виновное в повреждении ВС, выплачивает владельцу (арендатору) ВС компенсацию в размере произведения часовой ставки на среднесуточный налет ВС (см. таблицу) за каждые последующие полные и неполные сутки до ввода ВС в строй, по формуле:

$$S = C \cdot T_{нал},$$

где значения С и $T_{нал}$ (среднесуточный налет ВС) берутся из таблицы.

7.23. Предприятие ГА, виновное в повреждении ВС, освобождается от выплаты компенсации со дня предоставления собственного ВС до восстановления поврежденного.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

КЛАССИФИКАТОР НАРУШЕНИЙ РЕГУЛЯРНОСТИ ПОЛЕТОВ ВС ГА

И. ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИАС

И01. Отказы и неисправности авиатехники

И02. Нарушение технологий технического обслуживания ВС.

И03. Нарушения технологического графика подготовки ВС к отправлению.

И04. Повреждение ВС по вине ИАС.

И05. Ошибки в планировании технического обслуживания, приведшие к необеспечению суточного плана полетов.

И06. Дополнительные разовые осмотры (проверки) авиационной техники по указанию АТБ предприятия (ИАС УГА).

И07. Неисправность наземного спецоборудования и авиационного оборудования, установленного на спецтранспорте, закрепленным для технического обслуживания за ИАС.

И08. Несвоевременное использование возвратно-обменного фонда.

И09. Эвакуация ВС с летного поля, если его занятость, а также превышение сроков эвакуации произошли по вине ИАС.

И10. Дополнительные осмотры двигателей из-за выключения реверса на скорости менее рекомендуемой, если это вызвано неисправностью авиатехники, происшедшей по вине ИАС.

И11. Замена типа ВС (компоновки), вызванная неисправностью запланированного ВС, приведшая к непрохождению предельной коммерческой загрузки.

И12. Авиационное происшествие или инциденты к нему по вине службы.

И13. Уборка салона самолета.

И14. Несвоевременный ремонт контейнеров и средств пакетирования.

Служба снабжения и заказов авиатехники

И15. Сверхнормативный простой авиатехники при доработках силами промышленности.

И16. Несвоевременное пополнение неснижаемых запасов авиатехимущества на складах предприятий ГА.

И17. Несвоевременное обеспечение заявок представительств Аэрофлота в зарубежных аэропортах.

И18. Несвоевременное обеспечение поставок по разнарядкам запасных частей и агрегатов для ВС.

И19. Отказы и неисправности авиатехники, находящейся на гарантии предприятий промышленности, по которым предъявлены рекламационные акты.

И20. Невыполнение предприятиями промышленности договорных поставок авиатехники и авиатехимущества.

Авиаремонт

И21. Отказы и неисправности авиатехники, находящейся на гарантии заводов ГА.

И22. Нарушение сроков приема в ремонт и из ремонта авиатехники по вине заводов ГА.

И23. Несвоевременное обеспечение поставок авиадвигателей ремонтными заводами ГА по разнарядкам МГА или прямым договорам.

П. СЛУЖБА ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК

П01. Поздняя регистрация билетов и оформление багажа.

П02. Несвоевременная посадка пассажиров.

П03. Несвоевременная разгрузка и загрузка ВС багажом.

П04. Несвоевременная разгрузка и загрузка ВС грузом.

П05. Несвоевременная разгрузка и загрузка ВС почтой.

П06. Несвоевременная разгрузка и загрузка ВС бортпитанием.

П07. Несоответствие доставленного груза и почты указанным в перевозочных документах.

П08. Несоответствие доставленного багажа указанному в перевозочных документах.

П09. Нарушение упаковки груза и почты.

П10. Неправильный расчет и нарушение расчетной центровки.

П11. Нарушение установленной очередности загрузки и разгрузки багажа, груза и почты.

П12. Снятие багажа неявившихся к вылету пассажиров.

П13. Отказ пассажиров от полета после окончания посадки.

П14. Оформление оплаты сверхнормативного и негабаритного багажа (реквизита), если эту функцию выполняет СОП аэропорта.

П15. Неправильное оформление перевозочных документов.

П16. Ошибки в расчете нормы продажи билетов по вине службы.

П17. Несвоевременная подача и отгон трапов.

П18. Досмотр пассажиров и багажа в интересах безопасности полетов.

П19. Поздняя доставка экипажу перевозочных документов.

П20. Несвоевременная или неправильная информация служб аэропорта о коммерческой загрузке ВС.

П21. Повреждение ВС по вине службы.

П22. Несвоевременное внесение изменений в расписание.

П23. Прием ценного и скоропортящегося груза на складе.

П24. Превышение плановой предельной коммерческой загрузки.

П25. Несвоевременная доставка вахтовых бригад заказчиком

П26. Ожидание пассажиров ВИП.

П27. Неправильный заказ бортпитания.

П28. Несвоевременная доставка груза и почты заказчиком.

П29. Допосадка пассажиров, дозагрузка груза.

П30. Несвоевременный досмотр пассажиров таможней и карантинной службой.

Примечание. На авиапредприятиях, где ряд функций передан другим службам, задержки из-за несвоевременного их выполнения относить на соответствующие службы.

Б. СЛУЖБА БОРТПРОВОДНИКОВ

Б01. Опоздание на вылет в базовом, промежуточном и конечном аэропортах, в том числе из-за отсутствия резерва бригад бортпроводников.

Б02. Пересчет груза и почты после посадки пассажиров и окончания загрузки по вине бортпроводника.

Б03. Нарушение режима предполетного отдыха.

Б04. Утеря и засылка багажа, почты и груза (по вине бортпроводника).

Б05. Неправильная информация командиру ВС о наличии пассажиров, багажа, груза, почты и контейнеров на борту.

Б06. Несвоевременный прием бортпитания, бытового имущества.

Б07. Нарушение предполетной подготовки.

Б08. Болезнь бортпроводника в базовом аэропорту.

Н. АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ

Н01. Неправильное оформление перевозочной документации (в т. ч. групп пассажиров).

Н02. Несвоевременная доставка пассажиров в аэропорт из городского аэровокзала.

Н03. Нарушение брони мест.

Н04. Оформление оплаты сверхнормативного и негабаритного багажа (реквизита).

Ш. СЛУЖБА ГЛАВНОГО МЕХАНИКА

Ш01. Выделение средств перронной механизации, в том числе трапов, меньше установленных норм.

Ш02. Несвоевременная подача и отгон трапа.

Ш03. Отказы и неисправности стационарных и подвижных внутриаэропортовых средств механизации, спецоборудования.

Ш04. Повреждение ВС по вине службы.

Ш05. Несвоевременная подача контейнеров для погрузки, разгрузки багажа и груза.

Ш06. Несвоевременная разгрузка и загрузка ВС багажом.

Ш07. Несвоевременная разгрузка и загрузка ВС грузом, почтой.

Примечание. При отсутствии службы главного механика задержки по пп. Ш01—Ш03 относить по принадлежности средств механизации и спецоборудования, по пп. Ш06, Ш07 — на СОП, если эти обязанности на нее возложены.

С. СЛУЖБА СПЕЦТРАНСПОРТА

С01. Несвоевременное прибытие спецтранспорта для выполнения работ по подготовке ВС к отправлению.

С02. Несвоевременная замена вышедшего из строя спецтранспорта.

С03. Повреждение ВС спецтранспортом.

С04. Выделение спецтранспорта меньше производственной потребности.

А. АЭРОДРОМНАЯ СЛУЖБА

А01. Неудовлетворительное содержание элементов летного поля.

А02. Превышение установленных НАС ГА нормативов времени очистки ВПП, РД, МС, считая от момента прекращения осадков (образования гололеда) по заключению метеослужбы.

А03. Внеплановый ремонт ВПП, РД, МС и перронов.

А04. Повреждение ВС и наземных светотехнических средств по вине службы.

А05. Невыдерживание установленных плановых сроков ремонта элементов летного поля по вине аэродромной службы.

А06. Повреждение ВС и двигателей из-за столкновения с птицами.

А07. Несвоевременная подготовка ВПП на аэродромах совместного базирования.

А08. Несвоевременная информация службы движения и запись в журнале годности аэродрома о техническом состоянии летного поля.

Г. СЛУЖБА ГСМ

Г01. Отказы и неисправности в работе стационарных средств заправки и перекачки топлива.

Г02. Несвоевременная заправка ВС горюче-смазочными материалами по вине личного состава службы.

Г03. Несвоевременная заправка спецтранспорта из-за отсутствия автоГСМ.

Г04. Несвоевременное обеспечение поставок ГСМ.

Г05. Несвоевременная доставка (перекачка) ГСМ от прирельсового или берегового склада ГСМ аэропорта до емкостей расходного склада или системы централизованной заправки ВС топливом.

Г06. Подача на заправку некондиционных ГСМ и спецжидкостей.

Г07. Повреждение ВС по вине службы.

Л. ЛЕТНАЯ СЛУЖБА

Л01. Нарушение экипажем графика предполетной подготовки.

Л02. Неподготовленность экипажа к выполнению запланированного рейса (в т. ч. на категорированные аэродромы).

Л03. Отсутствие установленного резерва экипажей.

Л04. Отстранение экипажа (членов экипажа) от выполнения работ за нарушение правил производства полетов.

Л05. Нарушение членами экипажа предполетного отдыха.

Л06. Дополнительный осмотр ВС по причине грубой посадки или выкатывания за пределы ВПП при исправной авиационной технике при эксплуатационном коэффициенте сцепления.

Л07. Повреждение ВС, допущенное экипажем.

Л08. Отсутствие информации экипажа с борта ВС о выявленных (индицируемых) неисправностях авиатехники, наличии коммерческой загрузки (по перевозочным документам), потребного для заправки топлива (для транзитного рейса), больных, нуждающихся в оказании медицинской помощи (при исправной радиосвязи).

Л09. Болезнь экипажа в базовом аэропорту.

Л10. Опоздание членов экипажа на вылет.

Л11. Нарушение «Руководства по летной эксплуатации ВС».

Л12. Несдача (утеря) документации, ключей.

Л13. Эвакуация ВС с летного поля, если его занятость произошла по вине летного экипажа.

Л14. Дополнительный осмотр двигателя из-за выключения реверса на скорости менее рекомендуемой, если это вызвано неправильными действиями летного экипажа.

Л15. Несвоевременная информация (менее чем за 50 мин до отправления, а при стоянках менее 1 ч не позднее чем за 25 мин) об изменении заправки ГСМ, предельной коммерческой загрузки.

Л16. Несвоевременные (менее 30 мин до вылета) изменения заявок на бортовое питание для экипажа или неправомерное его требование.

Л17. Повреждение ВС из-за попадания в «болтанку» или грозу.

Л18. Неправильный расчет продолжительности полета.

Д. СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ

Д01. Нарушение Табеля сообщений о движении ВС ГА.

Д02. Выдача разрешения на руление по неустановленной схеме.

Д03. Несвоевременный вызов резервных экипажей на вылет по вине АДП.

Д04. Несогласованное с ПДСП принятие решения на прием ВС или планирование ВС на вылет без учета пропускной способности аэропорта (кроме ситуаций, связанных с безопасностью полетов).

Д05. Несвоевременная информация ПДСП об изменениях аэронавигационного запаса топлива и других видов ограничений в аэропортах и по трассам.

Д06. Невыдерживание расчетного времени взлета сверх установленного допуска на руление и обеспечение безопасности полетов, кроме сбойной ситуации.

Д07. Эвакуация ВС с летного поля, если его занятость произошла по вине службы движения.

Д08. Несвоевременная передача информации в ПДСП о принятии экипажем решения на вылет.

Д09. Несвоевременная информация о технической годности аэропорта, работающего по регламенту.

Д10. Повреждение ВС из-за попадания в «болтанку» или грозу по вине службы движения.

Д11. Временные режимы (включая время официальных церемоний встречи и проводов).

Я. СЛУЖБА ЭРТОС

Я01. Отказы и неисправности средств радиотехнического обеспечения полетов.

Я02. Нарушение связи.

Я03. Несвоевременная передача и доставка информации, искажение телеграмм.

Я04. Отказы досмотровой техники.

Э. СЛУЖБА ЭСТОП

Э01. Отказы и неисправности электросветотехнических средств обеспечения полетов.

Э02. Отказы и неисправности резервных источников электропитания службы.

Э03. Отказы и неисправности внутриаэропортового электроснабжения.

Э04. Отказы и неисправности светосигнального обеспечения полетов.

Примечание. На авиапредприятиях, где отсутствует служба ЭСТОП, задержки рейсов относить на службу, обеспечивающую электросветотехнические средства посадки.

У. ПРОИЗВОДСТВЕННО-ДИСПЕТЧЕРСКАЯ СЛУЖБА ПРЕДПРИЯТИЯ ГА

У01. Ожидание групп транзитных пассажиров при передаче Аэрофлоту пассажиров иностранными авиакомпаниями (за исключением задержек ВС по метеоусловиям аэропортов отправления или пересадки).

У02. Несвоевременное принятие решения на использование резервного ВС.

У03. Несвоевременная или неправильная информация служб, участвующих в подготовке ВС к вылету и обеспечении его полета, об изменении суточного плана полетов.

У04. Доставка областной печати в связи с важнейшими политическими событиями (конференция, выборы в руководящие советские и партийные органы и др.).

У05. Изменение времени вылета по решению ПДСП.

У06. Неправильный расчет и нарушение расчетной центровки, если функции по расчету центровки переданы в ПДСП.

У07. Несвоевременное внесение изменений в расписание, если работу с расписанием выполняют ПДСП.

Т. ПРОИЗВОДСТВЕННО-ДИСПЕТЧЕРСКАЯ СЛУЖБА УПРАВЛЕНИЯ ГА

Т01. Задержки в согласовании предложений по совмещению рейсов, замене типа ВС, организации дополнительных посадок.

Т02. Доставка республиканской, областной печати в связи с важнейшими политическими событиями (съезд компартии республики, конференция, выборы в руководящие советские и партийные органы в масштабе республики, края, области).

Т03. Изменение времени вылета по решению ПДСУ без согласования с заинтересованными сторонами.

Т04. Изменение времени вылета по решению ПДСУ с согласованием этого решения с заинтересованными сторонами.

Ц. ЦПДУ ГА

Ц01. Изменение времени вылета и маршрута полета по указанию оперативных смен, без согласования с заинтересованными сторонами.

Ц02. Доставка центральной печати в связи с важнейшими политическими событиями (съезд, конференция, выборы в руководящие советские и партийные органы в масштабе страны и др.).

Ц03. Изменение времени вылета и маршрута полетов с согласованием с заинтересованными сторонами.

К. РУКОВОДИТЕЛЬ ПРЕДПРИЯТИЯ (ОБЪЕДИНЕНИЯ) УПРАВЛЕНИЯ ГА

К01. Изменение времени вылета по решению руководителя.

Е. МЕДИЦИНСКАЯ СЛУЖБА

Е01. Оказание медицинской помощи пассажирам (акты визируются здравпунктом аэропорта).

Е02. Болезнь членов экипажа в промежуточном или оборотном аэропорту.

Е03. Медосвидетельствование пассажира для определения алкогольного, наркотического опьянения.

Е04. Посадка, не предусмотренная расписанием (планом полета), для вывоза или доставки тяжелобольного пассажира.

Р. СЛУЖБА РЕЖИМА

Р01. Задержки, связанные с работой ОКПП.

Р02. Необходимость проведения дополнительного осмотра ВС и досмотра пассажиров по анонимной информации о возможном нарушении безопасности полетов.

Р03. Ограничение приема и выпуска ВС по сигналу «Набат» и др.

Ю. ЗАГРАНАЭРОПОРТЫ

Ю01. Забастовки рабочих и служащих аэропортов.

Ю02. Временное закрытие аэропортов и воздушных трасс по маршрутам полета Аэрофлота.

Ю03. Временное отсутствие топлива, некондиционность топлива.

Ю04. Повреждение ВС по вине служб загранаэропорта, эвакуация самолета с полосы и пр.

Ю05. Технические причины, неисправность электросвязи, попадание посторонних предметов в самолет (птицы).

Ф. ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА «АЭРОФЛОТА»

Ф01. Разгрузка и загрузка почты, багажа и груза.

Ф02. Устранение неисправности ВС.

Ф03. Поздняя подготовка ВС, позднее оформление и посадка пассажиров.

Ф04. Нарушение технологии подготовки ВС к вылету (генагент, туристская фирма, аэропортовые власти, бортпитание и т. д.).

Ф05. Нарушение квоты мест представительства «Аэрофлота» по маршруту полета.

Ф06. Нарушение Табеля сообщения о движении ВС ГА.

Ф07. Несвоевременная доставка экипажей и их подготовка.

Ж. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

Ж01. Неоправдавшийся прогноз, если в течение одного часа от предполагаемого момента ухудшения погоды не составлен корректив погоды.

Ж02. Несвоевременное составление, передача прогнозов и коррективов к ним, штормовых предупреждений и оповещений по аэродромам посадки (и запасных) диспетчерам службы движения, ПДСП и в другие аэропорты в соответствии с установленными НМО ГА порядком.

Ж03. Отказы метеорологического оборудования, установленного на аэродроме для обеспечения посадок ВС по метеоминимумам I, II и III категорий.

Ж04. Несвоевременная выдача метеоданных на предполетную подготовку летного состава.

Ж05. Повреждения ВС из-за попадания в «болтанку» или грозу, если они не были предусмотрены прогнозом.

Примечание. Ответственность за несвоевременную информацию о фактической погоде на местных воздушных линиях возлагается на начальника аэропорта или службу ЭРТОС.

М. МЕТЕОУСЛОВИЯ

М01. На аэродроме вылета фактическая погода ниже минимума, установленного для взлета.

М02. Прогноз и фактическая погода в пункте посадки, на запасных аэродромах и по маршруту не позволяет принять решение на вылет в соответствии с требованиями НПП ГА.

М03. Встречный (попутный) ветер на маршруте полета 100 км/ч и более (при невозможности выбора эшелона с меньшей скоростью ветра).

М04. Изменение маршрута и дозаправка ВС из-за ухудшения метеоусловий (ВНГО, видимость на ВПП, боковой ветер, коэффициент сцепления и т. п.) в пунктах посадки или на запасных аэродромах.

М05. На аэродроме вылета температура окружающего воздуха не позволяет произвести взлет ВС с необходимой заправкой топливом.

М06. Сбойная ситуация из-за скоплений ВС в аэропорту по метеоусловиям или занятости воздушного пространства зоны УВД аэродрома по метеоусловиям.

М07. Задержки от начала опасного для авиации метеорологического явления до устранения его последствий (уборка снега, гололеда) в сроки, установленные НАС ГА.

М08. Кратковременное размокание аэродрома.

М09. Повторное удаление гололеда, инея, снега с поверхности ВС. Превышение силы ветра, гроза, град и т. п. явления, препятствующие безопасному техническому обслуживанию ВС.

М10. Запреты полетов, связанные с проведением противоградовых стрельб.

М11. Ожидание групп трансферных пассажиров из-за неблагоприятных метеоусловий в аэропортах вылета или пересадки.

М12. Проведение дополнительных осмотров ВС после попадания в грозу или «болтанку», при отсутствии вины служб ГА.

М13. Естественное охлаждение колес шасси ВС (Як-42) при температуре наружного воздуха +20 °С и выше.

Х. ЗАДЕРЖКИ ПО ВИНЕ ВЕДОМСТВЕННОЙ АВИАЦИИ И ПРИ КОНФЛИКТНЫХ СИТУАЦИЯХ

Х01. Занятость летного поля по вине ведомственной авиации в связи со стихийными бедствиями и авариями.

Примечание. Акты на задержки по вине ведомственной авиации визируются руководителем полетов.

Х02. Временное закрытие аэропорта из-за конфликтных ситуаций.

СОСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТНОСТИ

1. Ведение отчетности по регулярности полетов ВС в предприятиях ГА возлагается на производственно-диспетчерскую службу, а где отсутствует ПДСП — на АДП.

2. Официальными отчетными документами по регулярности полетов являются утвержденные Госкомстатом СССР:

— телеграфный Отчет о регулярности прибытия ВС в конечный пункт рейса на собственном парке и пояснительная записка к нему — форма № 31 — ГА (расп);

— телеграфный Отчет о выполнении расписания, плана полетов ВС за истекшие сутки, независимо от принадлежности ВС — форма № 30 — ГА (расп).

3. Телеграфный Отчет о регулярности прибытия ВС в конечный пункт рейса составляют ПДС управлений и объединений ГА ежемесячно не позднее 5-го числа после отчетного месяца и высылает в ЦПДУ ГА в период с 09.00 до 12.00 московского времени, а на бланке формы № 31 — ГА (расп) — в Госкомстат союзных республик за подписью начальника (первого заместителя) управления (объединения). В отчет и пояснительную записку к нему включается информация о рейсах, выполняемых по внутрисоюзному и международному расписаниям на собственном парке ВС. Регулярность рейсов, выполняемых на местных воздушных линиях, показывается в отчете отдельной строкой. В эту же строку включаются рейсы, перевозящие вахтовые бригады на ВС 3-го класса.

4. Телеграфный Отчет о выполнении расписания, плана полетов ВС за истекшие сутки — телеграммы РПВ — составляют ПДС предприятий (объединений) ГА ежесуточно, не позже 03 ч московского времени и направляют в адрес ЦПДУ ГА, а копии — ПДС своего управления. Изменения, возникшие в определении причины или виновника нарушения регулярности, представляются корректировочной телеграммой в это же время. Кроме того ПДС отчитывающегося предприятия представляет в управления статистики АССР (края, области) итоговые данные о выполнении расписания (плана) за месяц по форме № 30 — ГА (расп).

Уточненные данные о причинах и продолжительности задержек отправлений ВС ПДСП представляют в ЦПДУ ГА телеграммой произвольной формы ежемесячно не позже 3-го числа после отчетного месяца. В телеграмме указываются дата, номер рейса и текст исправления.

В телеграфный отчет включается информация по всем отправлениям, независимо от принадлежности ВС, выполняемым по внутрисоюзному и международному расписаниям, а также вне расписания за пределы УГА на ВС 1—2-го класса.

5. Кроме того, предприятия ГА представляют в адрес ПДС своего управления ГА телеграфные отчеты о регулярности прибытия ВС в конечный пункт рейса по местным воздушным линиям из базового и приписного аэропортов на собственном парке.

6. Информация по регулярности грузовых, почтовых и заказных рейсов, выполняемых вне расписания, а также рейсов, выполняемых на самолетах Ан-2, в сводные и телеграфные отчеты, передаваемые в ЦПДУ ГА, не включаются.

7. Кроме Отчета о прибытии ВС в конечный пункт рейса ПДСУ представляет в ЦПДУ ГА:

— копии приказов управлений ГА по вопросам обеспечения регулярности полетов — по мере издания;

— копии решений советов управлений ГА по вопросам регулярности полетов — по мере проведения, но не реже одного раза в год.

8. На основе отчетов и сообщений предприятий ГА ЦПДУ ГА составляет:

— сводный отчет о регулярности выполнения рейсов в отрасли с разбивкой по управлениям ГА, направляемый в Госкомстат СССР (копия — в ГЭУ МГА);

— годовые анализы состояния регулярности полетов ГА, рассылаемые в управления ГА и управления МГА.

СОСТАВЛЕНИЕ ТЕЛЕГРАФНОГО ОТЧЕТА О ВЫПОЛНЕНИИ РАСПИСАНИЯ, ПЛАНА ПОЛЕТОВ (ШИФР РПВ) ЗА ИСТЕКШИЕ СУТКИ

1. Телеграфный Отчет о выполнении расписания, плана полетов ВС (о регулярности отправлений ВС) за истекшие сутки представляется по следующим разделам:

Раздел 1 — суммарный отчет по регулярности отправлений ВС из предприятий ГА по международному, внутрисоюзному расписаниям и вне расписания с пассажирами (включая вахты) на ВС 1—2-го класса за пределы УГА.

Раздел 2 — регулярность отправлений по международному расписанию и вне расписания с пассажирами на ВС 1—2-го класса на международных воздушных линиях.

Раздел 3 — регулярность отправлений ВС, следующих в Москву по международному и внутрисоюзному расписаниям, а также вне расписания с пассажирами на ВС 1—2-го класса.

2. Сроки представления.

Производственно-диспетчерские службы предприятий ГА (АДП) ежедневно до 03 ч московского времени представляют ЦПДУ ГА информацию о регулярности отправлений за истекшие сутки в соответствии с утвержденной Госкомстатом СССР формой 30—ГА «Отчет о выполнении расписания, плана полетов воздушных судов».

Информация о регулярности отправлений ВС из предприятий ГА представляется в виде формализованной телеграммы РПВ на узел связи. Заполнение телеграммы производится на бланке с указанием всех необходимых знаков (см. рис. 1).

При отсутствии телеграммы в установленный срок формализованную телеграмму за предприятие ГА должна предоставлять ПДСУ с указанием в графе «Адрес отправителя» постоянной части отчета адрес предприятия ГА, за которое она дается.

При отсутствии полетов по всем разделам за предыдущие сутки в телеграмме за датой отчета проставляется: 00 00 0/0.

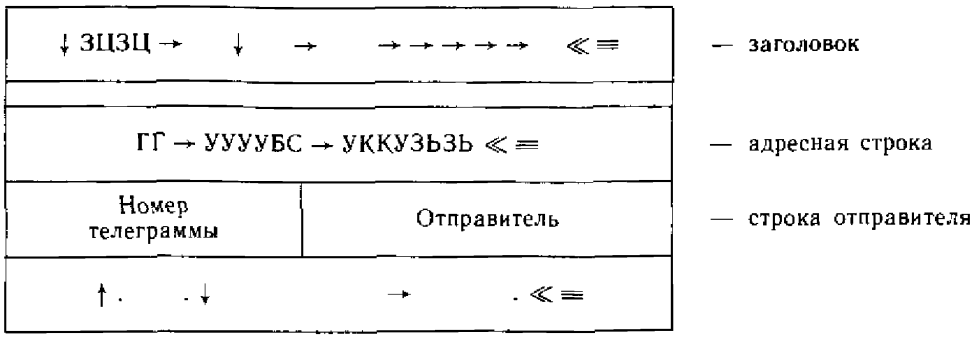
Например:

111510 УААТЗТЗЬ
РПВ УААТ 110190 00 00 0/0

В случае, если в предыдущие сутки были только посадки на дозаправку ГСМ или по метеоусловиям в качестве запасного аэродрома, телеграмма будет иметь следующий вид:

111510 УААТЗТЗЬ
РПВ УААТ 110190 01 02 0/0,

где: 01 — количество посадок (одна) на дозаправку ГСМ;
02 — количество посадок (две) по М/У в качестве запасного аэродрома.



ПОСТОЯННАЯ ЧАСТЬ

Шифр телеграммы	Адрес отправителя	Дата отчета	Кол-во доп посадок на дозаправку ГСМ из-за отсутствия ГСМ в а/п вылета	Кол-во посадок на запасные аэродромы по М/У	Кол-во разделов постоянной и перем части
РПВ →					

№№ разделов и порядковые номера	Отправления					
	план	регулярно	задержки			
			по М/У		из-за отсут ГСМ	
			перв.	ППС	перв.	ППС
(1) →						

ПЕРЕМЕННАЯ ЧАСТЬ

Порядковый номер	№№ разделов	№ рейса	Продолжительность задержки	Индекс а/п задержки	Код причины задержки	Индекс а/п виновного в задержке при ППС
(4) →						

НННН↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓ — окончание

Рис. 1.
Вид телеграммы РПВ

Все разделы в телеграмме РПВ (*постоянной и переменной* части) имеют сквозную нумерацию и передаются в круглых скобках последовательно друг за другом. Текст телеграммы не должен превышать 21 строку и 65 знаков в каждой строке (включая пробелы).

Диспетчер несет ответственность за достоверность передаваемых данных и строгую формализацию телеграммы.

3. Составление телеграммы РПВ (см. рис. 1).

3.1. Заголовок телеграммы заполняется телеграфистом на станции связи.

3.2. Адресная строка содержит категорию срочности (ГГ) и телеграфные обозначения адресатов (УУУУБС — отдел регулярности ЦПДУ ГА, УККУЗЬЗЬ — ПДС своего управления ГА).

3.3. Строка отправителя содержит номер телеграммы и телеграфное обозначение ПДСП своего предприятия ГА (например — УККККБФ).

3.4. Текст телеграммы включает постоянную и переменную части.

3.5. Постоянная часть включает в себя:

— шифр телеграммы (РПВ);

— телеграфный адрес отправителя (например УККК);

— дату отчетности — шестизначное число, где первая пара цифр — число месяца, вторая — порядковый номер месяца в году, третья пара — последние две цифры года (например: 190289 — 19 февраля 1989 года);

— количество дополнительных посадок для дозаправки ГСМ (только из-за их отсутствия в других аэропортах), произведенных в отчитывающемся аэропорту за истекшие сутки при полетах по внутрисоюзному, международному расписаниям, а также вне расписания с пассажирами (включая вахты) на ВС 1—2-го классов независимо от принадлежности (кроме ВС иностранных авиакомпаний) — двухзначное число (например: 01 — одна дополнительная посадка на дозаправку);

— количество непредусмотренных расписанием или планом полетов посадок из-за неблагоприятных метеоусловий, произведенных в отчитывающемся аэропорту за истекшие сутки при полетах по международному, внутрисоюзному расписаниям, а также вне расписания с пассажирами (включая вахты) на ВС 1—2-го классов независимо от принадлежности (кроме ВС иностранных авиакомпаний) — двухзначное число (например: 02 — две посадки в своем аэропорту из-за неблагоприятных метеоусловий по маршруту полета);

— количество разделов постоянной и переменной части телеграммы, например: 3/0, где 3 — количество разделов постоянной части и 0 — количество разделов переменной части телеграммы.

В постоянной части телеграммы показатели заполняются по всем трем разделам.

Пример заполнения разделов:
(1) 52 27 7 2 0 3
(2) 12 11 0 0 0 0
(3) 20 15 1 0 0 0
Чтение сообщения:

По разделу (1): 52 — количество отправлений по плану, 27 — из них выполнено регулярно, 7 — количество первоначальных задержек отправлений из-за неблагоприятных метеоусловий, 2 — количество задержек отправлений из-за позднего прибытия ВС по метеоусловиям, 0 — количество первоначальных задержек отправлений из-за несвоевременной поставки ГСМ, 3 — количество задержек отправлений из-за позднего прибытия самолетов по причине несвоевременной поставки ГСМ.

Аналогично сообщения читаются по разделу (2) и разделу (3).

При отсутствии показателей по какому-либо разделу допускается данный раздел в постоянной части телеграммы не указывать или передавать нули.

Пример:

(1) 4 4 0 0 0 0
(3) 1 1 0 0 0 0

или

(1) 4 4 0 0 0 0
(2) 0 0 0 0 0 0
(3) 1 1 0 0 0 0

3.6. В переменной части телеграммы каждый раздел содержит по одному значению следующих 7 обязательных показателей, описывающих параметры каждого задержанного отправления:

— порядковый номер, следующий за постоянной частью — цифровая комбинация, заключенная в скобки (от одного до двух знаков);

— номера разделов — цифровая комбинация от 1 до 3 знаков, к которым относится нарушение регулярности полетов;

— номер рейса — цифровая или буквенно-цифровая комбинация от 1 до 7 знаков;

— продолжительность задержки — четырехзначное число, две первые цифры которого означают часы, а две последние — минуты;

— телеграфный индекс аэропорта, в котором задержано отправление ВС;

— причина задержки в соответствии с Классификатором — буквенно-цифровая комбинация из трех знаков;

— прочерк или телеграфный индекс аэропорта по маршруту полета, в котором введено ограничение или прекращение приема ВС, в результате чего был задержан вылет в аэропорту отправления (только по причинам в соответствии с п. 5.3 Руководства).

Расшифровка причин задержек производится по всем разделам, за исключением причин, связанных с метеоусловиями и непоставкой ГСМ (пункт Г04 Классификатора). Если за отчетные сутки не происходило задержек отправлений, зависящих от служб ГА, то переменная часть телеграммы не передается.

Пример ежесуточного телеграфного отчета:

ЗЦЗЦ МЦЕ 108 1105

ГГ УУУУБС УККУЗЬЗЬ

200135 УКБББФ

РПВ УКББ 190289 01 02 3/6

(1) 52 27 14 2 0 3 (2) 12 11 0 0 0 0 (3) 20 15 1 0 0 0 (4) 12 АФЛ433 0049 УКББ И01 — (5) 13 1792 0128 УКББ П03 — (6) 13 1768 0437 УКББ И21 — (7) 13 1776 0015 УКББ Л10 — (8) 13 1790 0036 УКББ У05 ППС (9) 1 3878 0369 УКББ А03 УХХХ НННН

Чтение информации:

19.02.89 в аэропорту Борисполь дозаправлен 1 самолет из-за отсутствия топлива и 2 самолета произвели посадку на запасной по метеоусловиям конечного аэропорта посадки. Телеграмма содержит 3 раздела постоянной и 6 — переменной части.

(1) Всего по внутрисоюзному и международному расписаниям планировалось выполнить 52 отправки. Регулярно отправлено 27. 14 отправлений первоначально задержано по метеоусловиям, 2 — из-за ППС М/У. Первоначальных задержек отправлений из-за отсутствия топлива нет. 3 задержки связаны с поздним прибытием из-за отсутствия ГСМ.

(2) По международному расписанию планировалось 12 отправлений, регулярно выполнено 11. Задержек по метеоусловиям и отсутствия ГСМ нет. Задержан 1 рейс по вине службы аэропорта (характеристика задержки будет дана в переменной части),

(3) В Москву планировалось 20 отправлений ВС, 15 выполнено регулярно, 1 первоначальная задержка по М/У.

(4) По 1 (отчет по внутрисоюзному и международному расписанию) и 2 (отчет по международному расписанию) разделам отправление рейса АФЛ433 задержано на 49 мин в аэропорту Борисполь по причине отказа и неисправности авиатехники.

(5) По 1 и 3 разделам отправление рейса 1792 задержано на 1 ч 28 мин в аэропорту Борисполь по причине несвоевременной разгрузки и загрузки ВС багажом.

(6) По 1 и 3 разделам отправление рейса 1768 задержано на 4 ч 37 мин в аэропорту Борисполь из-за несвоевременного обеспечения заявок на запчасти для ВС.

(7) по 1 и 3 разделам отправление рейса 1776 задержано на 15 мин в аэропорту Борисполь из-за опоздания члена экипажа на вылет.

(8) По 1 и 3 разделам отправление рейса 1790 задержано на 36 мин в аэропорту Борисполь из-за позднего прибытия самолета по причине изменения времени вылета по решению ПДСУ.

(9) По 1 разделу отправление рейса 3878 задержано на 3 ч 59 мин в аэропорту Борисполь по причине внепланового ремонта аэропорта Хабаровск.

4. При необходимости корректировки отдельных параметров в основной телеграмме составляется корректировочная телеграмма,

которая представляется также до 03.00 МСК времени суток, следующими за отчетными.

В шифре корректировочной телеграммы перед датой отчетности передается признак корректировки РПВ-К.

В основной телеграмме признак корректировки К отсутствует.

В тексте постоянной или переменной части корректировочной телеграммы передаются только те разделы (с соответствующими им порядковыми номерами в основной телеграмме), в которых были допущены ошибки и их необходимо исправить.

Подлежащие корректировке разделы передаются полностью. В корректировочной телеграмме сохраняется информация о дополнительных посадках на дозаправку и посадках по метеоусловиям, даже если она не подлежит корректировке и количество разделов, подлежащих корректировке в постоянной и переменной частях.

Пример:

Подлежит корректировке 2-й раздел постоянной части и 9-й раздел переменной части. Телеграмма имеет следующий вид:

ЗЦЗЦ
ГГ УУУУБС УККУЗЬЗЬ
200200 УКБББФ
РПВ-К УКББ 190289 01 02 1/1
(2) 12 10 1 0 0 0 (9) 1 3878 0025 УКББ Д06 —
НННН

СОСТАВЛЕНИЕ ТЕЛЕГРАММЫ «ВРЕМЯ РПВ-В» (ШИФР РПВ-В)

Ежемесячно не позже 3-го числа месяца, следующего за отчетным, ПДСП (АДП) представляет в ЦПДУ ГА информацию о суммарном времени задержек отправлений за истекший месяц по причинам:

— неблагоприятных метеоусловий;
— ППС *из-за неблагоприятных метеоусловий;*
— несвоевременной поставки ГСМ (пункт Г04 Классификатора);
— ППС из-за несвоевременной поставки ГСМ.

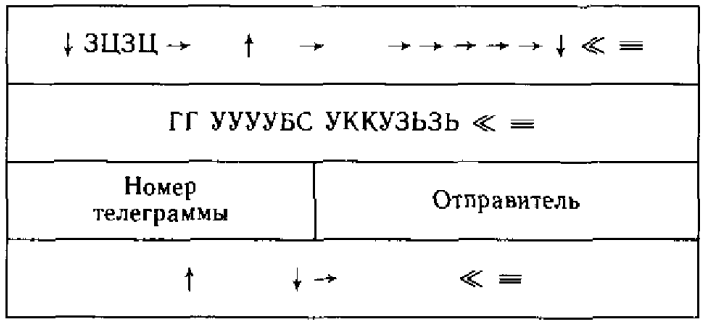
Информация дается по рейсам международного, внутрисоюзного расписания и вне расписания с пассажирами (включая вахты) *на ВС 1—2-го класса. Заполнение телеграммы производится* в соответствии с трафаретом (рис. 2). Телеграммы датируются последним числом отчетного месяца.

Пример:

ЗЦЗЦ МЦГ 108 1105
ГГ УУУУБС УККУЗЬЗЬ
010200 УКБББФ
РПВ-В УКББ 310189
190 198 245 320

Чтение сообщения:

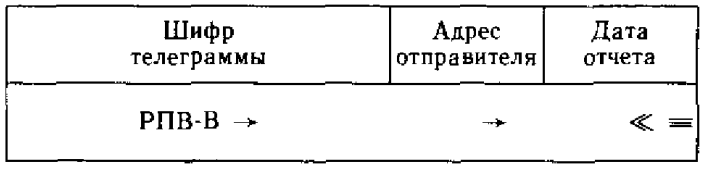
ГГ — *категория срочности;*
УУУУБС УККУЗЬЗЬ — адресаты;
010200 УКБББФ — номер телеграммы и телеграфный адрес отправителей;
РПВ-В УКББ 310189 — шифр телеграммы, телеграфный адрес *отчитывающегося аэропорта и дата отчетности* (в примере отчет за январь 1989 г.)
190 — суммарное время первоначальных задержек отправлений из-за неблагоприятных метеоусловий (в часах);
198 — *суммарное время задержек отправлений* из-за ППС по метеоусловиям (в часах);
245 — суммарное время первоначальных задержек отправлений из-за непоставок ГСМ (пункт Г04 Классификатора);
320 — *суммарное время задержек отправлений* из-за ППС по причине непоставок ГСМ.



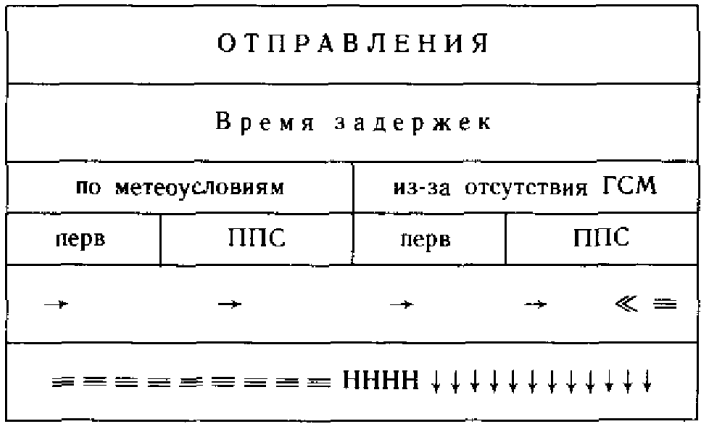
— заголовок

— адресная строка

— строка отправителя



— постоянная часть



— окончание

Рис. 2.
Вид телеграммы РПВ-В

СОСТАВЛЕНИЕ ТЕЛЕГРАФНОГО ОТЧЕТА О РЕГУЛЯРНОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЙСОВ НА СОБСТВЕННОМ ПАРКЕ ВС ЗА ИСТЕКШИЙ МЕСЯЦ (ШИФР РПМ, РПП)

1. Сроки представления информации

ПДС управления (ПО) ежемесячно до 5-го числа месяца, следующего за отчетным, представляют в виде телеграммы (шифр РПМ) в ЦПДУ ГА информацию по форме № 31 — ГА «Отчет о прибытии ВС в конечный пункт рейса», утвержденной постановлением Госкомстата СССР 21.12.88 и пояснительную записку к нему в виде телеграфного сообщения (шифр РПП).

Телеграммы представляются в период с 09.00 до 12.00 МСК времени

2. Порядок передачи информации.

Информацию о выполнении рейсов на собственном парке и пояснительную записку диспетчер ПДСУ представляет в виде формализованной телеграммы РПМ (рис. 3) на узел связи

↓ ЗЦЗЦ → ↑ → → → → → → ↓ ≪ =	— заголовок
ГГ УУУУБС ≪ =	— адресная строка
Номер телеграммы / Отправитель	
↑ ↓ → ≪ =	— строка отправителя
Шифр телеграммы / Адрес отправителя / Дата отчета	
РПМ → → ≪ =	

№№ строки	Кол во прибытий ВС по расп (плану)	Кол во прибытий ВС — выполненное, всего	В том числе вып без опозд по срав с расп (планом)	Общее время опозд прибытий ВС, самолето часов
(1)	→	→	→	→ →
(2)	→	→	→	→ →
(3)	→	→	→	→ ≪ =

= = = = = = = = = НННН ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ — окончание

Рис. 3.

3. Структура телеграммы

Телеграмма состоит из следующих частей:

— заголовка
— адресной строки
— строки отправителя
— текста телеграммы (постоянная часть)
— окончания.

4. Составление телеграммы РПМ

4.1. Заголовок — заполняется на узле связи.

4.2. Адресная строка — содержит категорию срочности (ГГ) и телеграфное обозначение адресата (УУУУБС — отдел регулярности ЦПДУ ГА).

4.3. Строка отправителя — содержит номер телеграммы и телеграфное обозначение ПДС своего управления (например: УККУЗЬЗЬ).

4.4. Текст телеграмм включает:

— шифр телеграммы — РПМ;
— адрес оправителя;
— дату отчетности — шестизначное число (311289), где первые две цифры — последнее число отчетного месяца, вторые две — порядковый номер отчетного месяца, две последние цифры — цифры отчетного года;
— показатели по 3-м постоянным разделам. В случае отсутствия показателей необходимо передавать ноль.

Смысловое содержание разделов

№ раздела	Содержание
(1)	Международное направление
(2)	Внутрисоюзное направление
(3)	Местные воздушные линии

Пример телеграфного отчета о прибытии ВС в конечный пункт рейса — РПМ:

ЗЦЗЦ ЦРМ 109 1200
ГГ УУУУБС
050100 УХХУЗЬЗЬ
РПМ 311289
(1) 6 5 5 32 (2) 845 845 557 3591 (3) 10744 10744 9133 620068 НННН

Первое число соответствует порядковому номеру раздела — числа (1), (2), (3). В каждом разделе:

второе число — общее количество прибытий ВС по расписанию (плану);

третье число — количество прибытий ВС выполненное — всего;

четвертое число — в том числе выполненных без опозданий по сравнению с расписанием (планом);

пятое число — общее время задержек прибытия ВС (в часах).

Все разделы в телеграмме нумеруются сквозной нумерацией и передаются в круглых скобках.

5. Порядок составления телеграммы пояснительной записки (шифр РПП)

Телеграмма готовится в ПДС управления.

Телеграмма имеет:

— заголовок — заполняется на узле связи;

— адресную строку (ГГ УУУУБС — отдел регулярности ЦПДУ ГА);

— строку отправителя — (пример: 040130 УМРУЗЬЗЬ);

— текстовую часть;

— окончание — заполняется на узле связи.

Текстовая часть телеграммы включает в себя:

— шифр телеграммы — РПП;

— период отчетности — шестизначное число (311189), где первые две цифры — последнее число отчетного месяца, вторые две — порядковый номер отчетного месяца, две последние — последние цифры отчетного года;

— причины нарушений регулярности, зависящие от служб ГА по внутрисоюзному и международному расписаниям (включая ППС), обозначаются пунктами согласно Классификатору;

— продолжительность задержки в часах и минутах (Т). Ставится после всех перечисленных задержек по службам или метеоусловиям;

— количество дополнительных посадок ВС на дозаправку топливом по причине его отсутствия на собственном парке ВС (ГП);

— количество посадок на запасной аэродром по метеоусловиям по внутрисоюзному и международному расписаниям на собственном парке (МП);

— количество задержанных рейсов в Москву и из Москвы (МСК) обозначаются дробью, в числителе — регулярность рейсов в Москву, в знаменателе — из Москвы. Информация передается в следующей последовательности: план, регулярно, количество задержек по каждой службе и по метеоусловиям, включая ППС согласно Классификатору;

— общее количество рейсов на категорированные аэродромы, в том числе с индексом М-1 и М-2 (РМ), из них выполнено регулярно, причины задержек;

— общее количество рейсов, выполненных на аэродромы сертифицированные по второй категории, в том числе рейсов с индексом «М» (РМ2), причины задержек.

Пример телеграммы — пояснительной записки о регулярности рейсов на собственном парке:

ЗЦЗЦ
ГГ УУУУБС
011089 УККУЗЬЗЬ
РПП 311289
(1) И01—22 И03—1 Т=45.08 П01—4 П02—19 П03—3 П09—5

П17—5 Т=18.30 С03—2 Т=02.45 А02—10 Т=21.30 Г03—10 Т=32.30 Л01—3 Л03—1 Т=08.00 Д07—13 Т=09.00 (2) М—778 Т=500.00 (3) ГП—7 (4) МП—2 (5) МСК 19/19 12/11 И—1/2 П—2/1 С—1/0 М—3/5 (6) РМ—385 316 269 И—1 П—2 Б—1 Ш—3 М—40 (7) РМ2—170 60 52 И—2 П—2 С—1 М—3
НННН

Чтение сообщения:

По ИАС: И01 — 22 задержки произошли из-за отказа и неисправности авиатехники, И03 — 1 задержка из-за нарушения технологического графика подготовки ВС к отправлению. Общее время задержек Т по ИАС — 45 ч 08 мин. По СОП: П01 — 4 задержки произошли из-за поздней регистрации пассажиров, П02 — 19 задержек из-за несвоевременной посадки пассажиров, П03 — 3 задержки из-за несвоевременной разгрузки и загрузки ВС багажом, П09 — 5 задержек из-за несвоевременной разгрузки и загрузки ВС почтой, П17 — 5 задержек из-за несвоевременной подачи и отгона трапов, общее время задержек Т по СОП — 18 ч 30 мин. По службе спецтранспорта С03 — 2 задержки произошли из-за повреждения ВС спецтранспортом. Общее время задержек Т по ССТ — 2 ч 45 мин. По аэродромной службе А02 — 10 задержек произошли из-за несвоевременной информации службы движения и записи в журнале годности аэродрома о техническом состоянии летного поля. Общее время задержек Т по аэродромной службе — 21 ч 30 мин. По службе ГСМ: Г03 — 10 задержек произошло из-за несвоевременной заправки спецтранспорта ГСМ. Продолжительность задержек Т по службе ГСМ — 32 ч 30 мин. По летной службе: Л01 — 3 задержки произошли из-за нарушения экипажем графика предполетной подготовки, Л03 — 1 задержка из-за отсутствия резервного экипажа. Общее время задержек по вине летного состава Т составило 8 ч. По службе движения: Д07 — 13 задержек из-за эвакуации ВС с летного поля по вине службы движения. Общая продолжительность задержек по службе движения Т — 9 ч.

По метеоусловиям произошло 778 задержек (М—778), общей продолжительностью Т — 500 ч. Из-за несвоевременного обеспечения поставок ГСМ выполнено на собственном парке (ГП—7) 7 дополнительных посадок ВС. Метеоусловия вынудили выполнить 2 посадки на запасные аэродромы (МП—2). Регулярность московских рейсов (МСК). В Москву выполнено 19 рейсов, из Москвы — 19, в том числе регулярно в Москву — 12, из Москвы — 11. По ИАС задержано в Москву 1 рейс, из Москвы — 2. По СОП в Москву — 2, из Москвы — 1, по ССТ — в Москву — 1, из Москвы — нет, по метеоусловиям в Москву — 3, из Москвы — 5. Общее количество рейсов М выполнено на категорированные аэродромы (РМ) — 385, в том числе с индексом М—1(2) — 316, из них регулярно 269. Задержки допущены по ИАС — 1, СОП — 2, бортпроводников — 1, службе главного механика — 3, по метеоусловиям — 40. На аэродромы II категории выполнено 170 рейсов, в том числе с индексом М—2 — 60, регулярно — 52, задержано по ИАС — 2, СОП — 2, ССТ — 1, метеоусловиям — 3.

Приложение 6

ЖУРНАЛ

ежедневного учета нарушений регулярности отправлений ВС

ВС_____АЭРОПОРТА_____УГА

Дата	№ рейса	№ ВС	Причины задержек отправлений	Виновная служба	Продол. задержки, общая	Продол. задержки по вине служб ГА:	Примечание
20.05.84	654	86008	Разгрузка	СОП	35 мин	35 мин	
	742	85106	Заправка	ГСМ	25 мин	25 мин	

Примечание. В журнале записываются итоговые суточные данные, соответствующие оперативным отчетам:

— запланировано отправлений . . . .
— выполнено отправлений . . . . . .
— задержано отправлений . . . . . .
— отменено отправлений . . . . . .
— процент регулярности отправлений . .
— количество ВС, прибывших с опозданием и введенных в расписание . . .
— количество ВС, не выдержавших времени стоянки . . . . . .

Диспетчер _____

Заполненные журналы хранятся в течение года.

Приложение 7

А К Т

на задержку отправления ВС _____
(аэропорт)

_____ 19____ г.

№ рейса _____ Время отправления по расписанию ____ ч ____ мин.

Тип ВС _____ Время отправления фактическое ____ ч ____ мин.

№ ВС _____ Расчетное время взлета ____ ч ____ мин.

Принадлежность _____ Фактическое время взлета ____ ч ____ мин.

Продолжительность задержки отправления ____ ч ____ мин.

Причина задержки _____

_____

_____

_____

Служба, ответственная за задержку _____

Начальник службы (смены) _____

Диспетчер смены ПДСП (ПДСО) _____

Заключение руководителя комплексной смены _____

_____

_____

_____

Заключение начальника ПДСП (ПДСО) _____

_____

_____

Примечания: 1. Акт на задержку отправления ВС должен быть составлен в течение смены.
2. Акты на задержки хранятся в течение года.
3. При отказе командира ВС визировать акт он указывает причину отказа.

Приложение 8

СУТОЧНЫЙ ПЛАН ПОЛЕТОВ НА _____ 19___ г.

Составил _____

_____

_____

№ рейса	Литер рейса (букв. индекс)	Тип ВС	№ ВС	Компановка (предельная коммерч. загрузка)	Принадлежн. ВС (управление ГА)	Фамилия КВС (его миним взлета, посад)	Маршрут	Время прибытия		Время отправления по расписанию	Время взлета		Время прибытия в а/п первой посадки	Причина задержки по классификатору
								план	факт		план	факт		виновник задержки (а/п)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

Дата составления _____

Приложение 9

ГРАФИК ПООПЕРАЦИОННОГО КОНТРОЛЯ

| Номер рейса | | |

КОД

обозначения служб, участвующих в подготовке ВС к отправлению

И — инженерно-авиационное обеспечение (ИАС, служба снабжения и заказов авиатехники, АРЗ)
П — служба организации перевозок
Б — служба бортпроводников
Н — агентство воздушных сообщений
Ш — служба главного механика
С — служба спецтранспорта
А — аэродромная служба
Г — служба ГСМ
Л — летная служба
Д — служба движения
Я — служба ЭРТОС
Э — служба ЭСТОП
У — производственно-диспетчерская служба предприятия ГА
Т — производственно-диспетчерская служба управления ГА
Ц — ЦПДУ ГА
Е — медицинская служба
Р — служба режима
Ю — загранаэропорты
Ф — представительства «Аэрофлота»
К — руководитель предприятия (объединения) управления ГА
Ж — метеорологическая служба
М — метеоусловия
Х — задержки по вине ведомственной авиации и при конфликтных ситуациях

СОДЕРЖАНИЕ

1 Термины и определения 5
2 Основные положения 6
3 Ответственность за нарушение регулярности полетов 7
4 Оценка регулярности полетов ВС ГА 8
5 Правила учета регулярности полетов 9
6 Организация обеспечения регулярности полетов рейсов с индексом «М» 13
7 Порядок применения экономических санкций за нарушение регулярности полетов 14

ПРИЛОЖЕНИЯ

1 Классификатор нарушений регулярности полетов ВС ГА 21
2 Составление отчетности 30
3 Составление телеграфного отчета о выполнении расписания, плана полетов (шифр РПВ) за истекшие сутки 32
4 Составление телеграммы «Время РПВ В» (шифр РПВ В) 38
5 Составление телеграфного отчета о регулярности выполнения рейсов на собственном парке ВС за истекший месяц (шифр РПМ, РПП) 40
6 Журнал ежедневного учета нарушений регулярности отправлений ВС 44
7 Акт на задержку отправления ВС 45
8 Суточный план полетов 46
9 График пооперационного контроля 47
10 Код обозначения служб, участвующих в подготовке ВС к отправлению 48

gost.e-ecolog.ru