МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

НАСТАВЛЕНИЕ
ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

Москва «Воздушный транспорт» 1985

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

ПРИКАЗ

8 апреля 1985 г. **№ 77**

Москва

Об утверждении и введении в действие Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР

(Извлечение)

На основании Воздушного кодекса Союза ССР, Положения об использовании воздушного пространства СССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств и в связи с поступлением на эксплуатацию новых воздушных судов, средств УВД, навигации и посадки разработано новое Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР, которое обеспечивает дальнейшее повышение эффективности использования воздушного пространства и безопасности полетов.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 декабря 1985 г. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА—85).
2. Начальникам управлений, предприятий, учреждений, организаций и директорам заводов ГА:
2.1. обеспечить выдачу НПП ГА—85 авиаспециалистам под расписку, организовать строгий учет и хранение всех экземпляров на предприятиях, в учреждениях и организациях ГА;

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

НАСТАВЛЕНИЕ
ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР (НПП ГА—85)

МОСКВА „ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ“ 1985

2.2. до 12.11.85 изучить НПП ГА—85 с командно-руководящим, летным и диспетчерским составом, а также с работниками служб, обеспечивающих полеты. Специальными комиссиями принять зачеты у лиц командно-летного, летного состава и специалистов службы движения, оформить контрольные листы-обязательства и вложить их в личные дела указанных лиц;
2.3. организовать ведение контрольных экземпляров в управлениях, авиапредприятиях, службах, летных подразделениях, учреждениях и организациях ГА.
3. Изменения и дополнения к НПП ГА—85 вносить приказом Министра гражданской авиации по представлению начальника Инспекции МГА, согласованному с Госавианадзором СССР и Госавиарегистром СССР. Издавать их отдельными листами-вкладышами. Установить контроль за своевременным их вложением во все экземпляры.
7. Начальникам управлений МГА до 15.03.86 обеспечить приведение в соответствие с требованиями НПП ГА—85 нормативных документов, регулирующих деятельность своих служб.
8. Контроль за выполнением требований НПП ГА—85 возложить на Инспекцию МГА, инспекции управлений и на командно-руководящий состав предприятий, учреждений и организаций ГА.
9. Приказ МГА от 29.05.78 № 100, НПП ГА—78, все дополнения и изменения к нему считать утратившими силу с 01.12.85.

Б. П. БУГАЕВ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Лист регистрации изменений . . . . . 9—10
Глава 1. **ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ** 11

Глава 2. **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ** 23
2.1. Основные требования 23
2.2. Гражданские воздушные суда 26
2.3. Экипаж воздушного судна 29
2.4. Обязанности, права и ответственность членов экипажа воздушного судна 31
2.5. Аэродромы и аэропорты 42
2.6. Классификация полетов 45
2.7. Минимумы 47
2.8. Воздушные трассы и местные воздушные линии (МВЛ) 49

Глава 3. **ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ** 51
3.1. Основные требования 51
3.2. Планирование летной работы 52
3.3. Профессиональная подготовка летного состава 53
3.4. Формирование экипажей воздушных судов 55
3.5. Допуск летного состава к полетам 55
3.6. Предварительная и предполетная подготовка экипажей 57
3.7. Проверка работы летного состава 61
3.8. Полеты с проверяющими в составе экипажа 63
3.9. Разбор полетов 66
3.10. Контроль полетов и анализ летной работы 67
3.11. Летно-методическая работа 69

Глава 4. **ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ** 71
4.1. Основные положения 71
4.2. Политико-воспитательная работа по обеспечению полетов 71
4.3. Штурманское обеспечение 73
4.4. Обеспечение аэронавигационной информацией 74
4.5. Метеорологическое обеспечение 75
4.6. Инженерно-авиационное обеспечение 79
4.7. Аэродромное обеспечение 81
4.8. Электросветотехническое обеспечение 84
4.9. Радиотехническое обеспечение 86
4.10. Орнитологическое обеспечение 88
4.11. Обеспечение полетов службой организации перевозок 89
4.12. Режимно-охранное обеспечение 91
4.13. Медицинское обеспечение 93
4.14. Организация оперативного управления производством 95

Глава 5. **ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ** 99
5.1. Основные требования 99
5.2. Правила полетов по приборам 99
5.3. Правила визуальных полетов 101
5.4. Особые правила визуальных полетов 105
5.5. Правила вылета и прилета воздушных судов 108
5.6. Правила установки шкалы давления барометрического высотомера 115
5.7. Правила определения и выдерживания безопасных высот полета 117
5.8. Правила вертикального эшелонирования 120
5.9. Правила продольного эшелонирования 122
5.10. Правила бокового эшелонирования 123
5.11. Правила изменения эшелона (высоты) полета и пересечения воздушных трасс 124
5.12. Правила полетов в районе аэродрома и в зоне ожидания 126
5.13. Правила полетов по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам 127
5.14. Правила определения АНЗ 128
5.15. Правила полетов в воздушном пространстве приграничной полосы 128
Глава 6. **УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ** . . 131
6.1. Основные требования 131
6.2. Организация воздушного пространства 135
6.3. Планирование и обеспечение воздушного движения . . 136
6.4. Непосредственное управление воздушным движением . . 137
6.5. Управление воздушным движением в районе аэродрома (аэроузла) 141
6.6. Управление воздушным движением на воздушных трассах и МВЛ I категории 147
6.7. Управление воздушным движением на МВЛ II категории 148
Глава 7. **ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ** 149
7.1. Основные требования 149
7.2. Буксировка, запуск, руление 151
7.3. Взлет 154
7.4. Набор высоты 155
7.5. Полет по маршруту 156
7.6. Подход к аэродрому и посадка 158
7.7. Полеты на вертолетах 162
7.8. Полеты на гидросамолетах 166
7.9. Учебные и тренировочные полеты 167
7.10. Полеты по перегонке воздушных судов 169
7.11. Испытательные, исследовательские и контрольные полеты (*облеты*) 170
Глава 8. **ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ И ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ** 173
8.1. Полеты в особых условиях 173
8.1.1. Основные требования 173
8.1.2. Полеты в зоне обледенения 174
8.1.3. Полеты в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков 174

8.1.4. Полеты в зоне сильной болтанки 176
8.1.5. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы 176
8.1.6. Полеты в условиях сдвига ветра 177
8.1.7. Полеты в условиях пыльной бури 178
8.1.8. Полеты в горной местности 178
8.1.9. Полеты в малоориентирной местности и пустынях . . 179
8.1.10. Полеты над водной поверхностью 180
8.1.11. Полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий 181
8.1.12. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки 185
8.2. Особые случаи в полете 185
8.2.1. Основные требования 185
8.2.2. Попадание воздушного судна в опасные метеорологические явления 186
8.2.3. Отказ двигателя (двигателей) 187
8.2.4. Отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке 188
8.2.5. Пожар на воздушном судне 189
8.2.6. Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности 189
8.2.7. Потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи) 189
8.2.8. Потеря ориентировки 193
8.2.9. Нападение на экипаж (пассажиров) 193
8.2.10. Ранение или внезапное ухудшение состояния здоровья членов экипажа (пассажиров) 194
8.2.11. Вынужденная посадка вне аэродрома 194
8.2.12. Отказ радиолокационных средств в зоне УВД и РТО на аэродроме посадки 195
8.2.13. Применение парашютов в аварийных случаях . . . 196
Глава 9. **МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ** 197
9.1. Основные требования 197
9.2. Организация, планирование и обеспечение международных полетов 200
9.3. Особенности подготовки экипажей к выполнению международных полетов 202
9.4. Права и обязанности командира воздушного судна, выполняющего международные полеты 203
9.5. Пересечение государственной границы СССР и выполнение полетов в воздушном пространстве иностранного государства 206
Глава 10. **ПОЛЕТЫ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ** 209
10.1. Основные требования 209
10.2. Полеты по выполнению авиационно-химических работ (АХР) 213
10.3. Полеты по выполнению воздушных съемок . . . 216
10.4. Полеты на лесоавиационных работах 220

10.5. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах 221
10.6. Полеты на транспортно-связных работах . . 222
10.7. Полеты по выполнению работ в Арктике, Антарктиде, на островах открытых морей и океанов 223
10.8. Полеты с морских судов и морских буровых установок (МБУ) 224
10.9. Полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий 225
10.10. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ 227
10.11. Особенности обеспечения авиационных работ и контроль за выполнением полетов 228

Глава 11. **ПРОВЕДЕНИЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ** . . . 229
11.1. Основные требования 229
11.2. Организация и проведение поисково-спасательных работ 230
11.3. Действия экипажа воздушного судна, терпящего бедствие 234
11.4. Организация и проведение аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома 238
Приложение 1. Расчет безопасных высот полета 240
Приложение 2. Порядок передачи сигнала и сообщения о бедствии 245
Приложение 3. Сигналы, применяемые при поисково-спасательных работах 247
Приложение 4. Сокращения слов и словосочетаний, применяемые в НПП ГА—85 250

НПП ГА—78
ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Номер изменения	Номер страницы			Номер документа и дата утверждения изменения	Дата внесения изменения и подпись
	измененной	новой	изъятой		

НПП ГА—78
ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Номер изменения	Номер страницы			Номер документа и дата утверждения изменения	Дата внесения изменения и подпись
	измененной	новой	изъятой		

Глава 1

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Атмосферное давление на аэродроме (давление на аэродроме) — значение атмосферного давления в миллиметрах ртутного столба (мм рт. ст.), в миллибарах (мбар) или гектопаскалях (гПа) на уровне порога ВПП.

Аэродром (вертодром, гидроаэродром) — земельный или водный участок, специально оборудованный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Аэродром временный — аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенный период года и не имеющий стационарных сооружений и оборудования, но подлежащий учету.

Аэродром горный — аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома (КТА), а также аэродром, расположенный на высоте 1 000 м и более над уровнем моря.

Аэродром запасной — указанный в плане полета, выбранный перед полетом или в полете аэродром (в том числе аэродром вылета), куда может следовать воздушное судно, если посадка на аэродроме назначения невозможна.

Аэродром назначения — аэродром, указанный в плане полета и в задании на полет как аэродром намеченной посадки.

Аэродромный круг полетов (схема полета в зоне взлета и посадки) — установленный маршрут в районе аэродрома, по которому (или части которого) выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом.

Аэронавигационная информация — сведения, касающиеся характеристик и фактического состояния аэродромов, порядка маневрирования в районе аэродрома, воздушных трасс и их оборудования радио-, электротехническими средствами.

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

Аэропорт — комплекс сооружений, предназначенный для приема, отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения и необходимое оборудование.

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

Безопасность полетов — комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей.

Боковая полоса безопасности — специально подготовленный участок летной полосы, примыкающий к боковой границе ВПП, предназначенный для повышения безопасности при возможных выкатываниях за ее пределы воздушных судов при взлете и посадке.

Болтанка — беспорядочные перемещения воздушного судна при полете в турбулентной атмосфере (умеренная болтанка — при приросте перегрузки до $\pm 1{,}0$ g, сильная — $\pm 1{,}0$ g и более, а в посадочной конфигурации умеренная — $\pm 0{,}3 \div 0{,}4$ g, сильная — более $\pm 0{,}4$ g).

Бортовое пилотажно-навигационное оборудование — совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для обеспечения решения задач ручного, автоматизированного, полуавтоматического и автоматического самолетовождения или вертолетовождения от взлета до посадки и выдачи информации экипажу.

Взлетная дистанция — расстояние по горизонтали, проходимое самолетом от точки старта до точки на высоте 10 м над уровнем ВПП в точке отрыва.

Видимость (дальность видимости) — максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты (ориентиры) днем и световые ориентиры (освещенные объекты) ночью. При принятии решения на вылет, взлет или на посадку фактическая видимость определяется с учетом имеющегося на данном аэродроме светотехнического оборудования.

Видимость вертикальная — максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности.

Видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП) — максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

Воздушная обстановка — одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства (на воздушной трассе, МВЛ, установленном маршруте, в районе аэродрома, аэроузла и районе авиационных работ).

Воздушная трасса СССР*, местная воздушная линия — коридор в воздушном пространстве СССР, ограниченный по высоте и ширине, предназначенный для безопасного выполнения полетов воздушными судами и обеспеченный аэродромами, средствами навигации, контроля и управления воздушным движением.

Воздушное движение — движение воздушных судов, находящихся в полете, и движение воздушных судов на площади маневрирования аэродрома.

Воздушное судно — летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Воздушное судно, потерпевшее бедствие,— воздушное судно, получившее при взлете, полете, посадке или при падении серьезное повреждение или полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома.

---

* Здесь и далее по тексту под воздушной трассой понимается воздушная трасса СССР, а также международная воздушная трасса в воздушном пространстве СССР.

Воздушное судно, терпящее бедствие, — воздушное судно, оказавшееся в условиях, когда ему или находящимся на его борту людям угрожает непосредственная опасность, которая не может быть устранена действиями самого экипажа.

Время полета вертолета — период времени от начала разбега вертолета при взлете (от начала взятия «шаг — газа» при вертикальном взлете) до конца пробега при посадке (до сброса «шаг — газа» при вертикальной посадке).

Время полета самолета — период времени от начала движения самолета при взлете или от начала увеличения режима работы двигателей при взлете без остановки на исполнительном старте до окончания пробега при посадке.

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

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

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

Высота перехода — установленная в районе аэродрома высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение давления 760 мм рт. ст. (1013, 2 мбар) при наборе заданного эшелона.

Высота полета — расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна.

В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном), относительную (от уровня порога ВПП, уровня аэродрома, наивысшей точки рельефа и т. п.) и абсолютную (от уровня моря).

Высота принятия решения — установленная относительная высота, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случаях, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был уста-

новлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки. ВПР отсчитывается от уровня порога ВПП.

Диспетчерская информация — информация, передаваемая диспетчером службы движения экипажу о метеоусловиях, воздушной обстановке, работе радио-, электротехнических средств, состоянии аэродромов, и другие сведения, необходимые для выполнения полета.

Диспетчерское разрешение — разрешение, выдаваемое диспетчером службы движения командиру воздушного судна, связанное с выполнением полета и обоснованное соответствующими условиями и установленными правилами полетов в гражданской авиации.

Диспетчерская рекомендация — рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, и используемая по усмотрению экипажа.

Диспетчерское указание — указание диспетчера службы движения командиру воздушного судна, связанное с выполнением задания на полет и обязательное для исполнения.

Диспетчерское обеспечение плана воздушного движения — оформление и передача органами службы движения предварительного плана (заявки) на выполнение предстоящих полетов в органы, контролирующие и разрешающие полеты в закрепленном за ними воздушном пространстве, получение и подача сообщений о разрешении полетов, а также принятие оперативных мер по обеспечению безопасности и регулярности движения воздушных судов.

Задание на полет — документ установленной формы, содержащий необходимые сведения об экипаже, воздушном судне и определяющий цель полета (полетов).

Заход на посадку визуальный — заход, который частично или полностью выполняется по установленной схеме визуального захода с соблюдением ПВП.

Заход на посадку по приборам — заход, выполняемый по ППП по установленной схеме, с использованием радиотехнических систем, под управлением и контролем диспетчера службы движения.

Заявка на полет, предварительный план полета — документ установленной формы, подаваемый в установленное время в соответствующий орган УВД и содержащий необходимые сведения для обеспечения полета (полетов).

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

Зона ожидания — воздушное пространство определенных размеров, установленное, как правило, над РНТ района аэродрома (аэроузла) для ожидания воздушными судами очереди подхода к аэродрому или захода на посадку.

Зона (район) подхода — воздушное пространство в границах аэродрома (аэроузла), исключая зону взлета и посадки и воздушное пространство районов МДП.

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

Контрольная точка аэродрома — условная точка, определяющая географическое местоположение аэродрома.

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

Конфигурация самолета — сочетание положений средств механизации крыла, шасси, внешних подвесок и других частей и агрегатов самолета, определяющих его аэродинамические качества.

Концевая полоса безопасности — специально подготовленный участок летной полосы, примыкающий к концам ВПП и БПБ, предназначенный для повышения безопасности при возможных выкатываниях за их пределы воздушных судов при взлете и посадке.

Летное поле — часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения.

Летная полоса — часть летного поля, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов, включающая ВПП, БПБ и КПБ.

Местность горная — местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в

радиусе 25 км, а также местность с превышением над уровнем моря 2 000 м и более.

Местность равнинная — местность с относительными превышениями рельефа до 200 м в радиусе 25 км.

Местность холмистая — местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями рельефа от 200 до 500 м в радиусе 25 км.

Минимум аэродрома — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет и посадку воздушного судна данного типа.

Минимум аэродрома тренировочный — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых на данном аэродроме разрешаются тренировочные полеты на воздушном судне данного типа.

Минимум воздушного судна — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых командиру разрешается выполнять взлет, посадку или полет по ПВП (ОПВП) на воздушном судне данного типа.

Минимум вида авиационных работ — минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение авиационных работ данного вида.

Ограничения по скорости ветра — предельно допустимые значения продольной и боковой составляющих скорости ветра, позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа, а также предельно допустимое значение скорости ветра, при котором разрешается выполнение авиационных работ данного вида.

Обледенение — отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое — при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин, умеренное — от 0,5 до 1 мм/мин, сильное — более 1 мм/мин).

Опасное сближение — не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или

другими материальными объектами на интервалы менее установленных настоящим Наставлением, в результате которого возникает опасность их столкновения.

Орган управления воздушным движением — общий термин, означающий в соответствующих случаях центры единой системы управления воздушным движением в СССР, а также ведомственные командные и диспетчерские пункты, выполняющие в пределах своей компетенции функции планирования, координирования и непосредственного управления воздушным движением в установленных для них зонах и районах.

Особый случай — ситуация, которая возникает в результате внезапного отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в условия, требующие от экипажа действий, отличающихся от обычного пилотирования воздушного судна.

Переходный слой — воздушное пространство между высотой перехода и эшелоном перехода. Полеты воздушных судов в режиме горизонтального полета в переходном слое **запрещаются.**

План полета — документ установленной формы, представляемый диспетчеру службы движения командиром воздушного судна и содержащий определенные формализованные сведения о предстоящем полете или части полета, необходимые для отработки, индикации и обеспечения полета.

Площадь маневрирования — часть аэродрома, которая используется для взлета, посадки и связанного с ними передвижения воздушных судов.

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

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

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

Посадочная дистанция — расстояние по горизонтали, проходимое самолетом с высоты 15 м (9 м для самолетов со скоростью захода на посадку менее 200 км/ч при

градиенте снижения не более 5%) над уровнем торца ВПП до полной его остановки.

Посадочная площадка — земельный (водный, ледовый) участок или специально подготовленная искусственная площадка, пригодные для взлета и посадки воздушных судов.

Потеря ориентировки — обстановка, при которой экипаж воздушного судна не знает и не может установить свое местонахождение с точностью, необходимой для определения направления полета в целях выполнения задания на полет.

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

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

Проверка летная — определение уровня профессиональной подготовленности лиц летного состава в процессе выполнения ими задания на полет.

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

Пункт обязательных донесений — географическая точка на воздушной трассе, о пролете которой экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру (органу УВД).

Район авиационных работ — район (зона), в границах которого выполняются полеты по авиационным работам.

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

Расчетное время прилета — расчетное время (момент) выхода воздушного судна на ДПРМ или ОПРС аэродрома (КТА — при отсутствии радиосредств).

Режим полета — параметры полета воздушного судна.

Рубеж передачи управления движением воздушного судна — установленный на маршруте руления или в воздушном пространстве на траектории полета воздушного судна рубеж, на котором непосредственное управление

движением воздушного судна передается от одного органа УВД к другому.

Рубеж ухода (возврата) — рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна к расчетному времени прилета на запасной аэродром было не менее чем на 30 мин полета на высоте круга.

Сборник аэронавигационной информации (АИП) — официальный документ, издаваемый государством или с его санкции и содержащий аэронавигационную информацию, необходимую для обеспечения полетов иностранных судов в пределах воздушного пространства данного государства.

Сдвиг ветра — изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг ветра слабый — до 2 м/с на 30 м высоты, умеренный — от 2 до 4 м/с на 30 м высоты, сильный — от 4 до 6 м/с на 30 м высоты, очень сильный — 6 м/с и более на 30 м высоты).

Сигнал бедствия («СОС» — телеграфный, «Терплю бедствие», «МЭЙДЕЙ» — радиотелефонный) — международный сигнал, передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем пассажирам и экипажу угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

Сигнал срочности («ЬЬЬ» — телеграфный, «ПАН» — радиотелеграфный) — международный сигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем пассажиров и экипажа.

Скорость принятия решения — наибольшая скорость разбега самолета, при которой в случае отказа критического двигателя возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета.

Сложные метеоусловия — видимость 2 000 м и менее и (или) высота нижней границы облаков 200 м и ниже при их общем количестве более трех баллов.

Сложная орнитологическая обстановка — нахождение или появление птиц на пути движения воздушного судна (на ВПП при разбеге и пробеге или на траектории полета), которое может привести к столкновению с ними.

Снежный (пыльный) вихрь — поднятый потоком от несущего винта вертолета при взлете или посадке снег

(пыль), ухудшающий видимость из кабины вертолета.

Установленный маршрут — маршрут вне воздушной трассы, местной воздушной линии, согласованный с компетентными органами, заинтересованными ведомствами и организациями и предназначенный для выполнения авиационных работ.

Экипаж гражданского воздушного судна — лица, которым в установленном порядке поручено выполнение определенных обязанностей по управлению и обслуживанию воздушного судна при выполнении задания на полет.

Эшелонирование — общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве, обеспечивающее *безопасность воздушного движения.*

Эшелон нижний (минимальный безопасный) — ближайший к безопасной высоте расчетный эшелон полета, расположенный выше безопасной высоты.

Эшелон перехода — установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера с давления 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря. Эшелоном перехода является нижний эшелон аэродрома (аэроузла, части района УВД).

Глава 2

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Основные требования

2.1.1. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА—85) разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, Положения об использовании воздушного пространства СССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств и соответствующих нормативных актов, а также Чикагской конвенции 1944 г. и других международных договоров СССР.

2.1.2. НПП ГА является основным нормативным актом Министерства гражданской авиации СССР, регламентирующим правила, организацию, обеспечение и выполнение полетов, а также управление воздушным движением. Все другие нормативные акты МГА по перечисленным вопросам разрабатываются и издаются в соответствии с требованиями настоящего Наставления.

2.1.3. Действие НПП ГА распространяется на авиацию, находящуюся в ведении Министерства гражданской авиации СССР, и на авиацию других министерств и ведомств при полетах по воздушным трассам СССР, местным воздушным линиям, установленным маршрутам, а также в районах аэродромов. Действие НПП ГА распространяется на все гражданские воздушные суда Советского Союза во время их нахождения за пределами СССР, если законы страны пребывания воздушного судна не требуют иного.

2.1.4. Гражданская авиация СССР используется в целях:

— перевозок пассажиров, багажа, груза и почты;

— выполнения авиационных работ в отдельных отраслях народного хозяйства (в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны лесов, обслуживания экспедиций и т. п.);

— оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;
— проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;
— проведения учебных, культурно-просветительных и спортивных мероприятий;
— проведения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и оказания помощи при стихийных бедствиях.

2.1.5. Порядок использования воздушного пространства СССР регулируется Воздушным кодексом Союза ССР, другими актами законодательства, а также утверждаемым в порядке, определенном Советом Министров СССР, *Положением об использовании воздушного пространства* СССР, Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств и иными нормативными актами.

2.1.6. Требования НПП ГА являются обязательными для всего авиационного персонала.
Выполнение требований НПП ГА обеспечивается:
— постоянной целенаправленной организаторской, политико-воспитательной и методической работой руководящего, командно-летного состава и общественных организаций с авиационным персоналом;

— высокой профессиональной подготовкой специалистов и постоянным ее совершенствованием;

— поддержанием порядка и организованности в трудовых коллективах, высокой трудовой и технологической дисциплиной, эффективным использованием мер общественного воздействия и действующего законодательства;
— воспитанием у авиационного персонала личной ответственности за обеспечение безопасности и регулярности полетов, а также высоких морально-политических и волевых качеств, бдительности, инициативы и мужества при исполнении служебных обязанностей;
— осуществлением постоянного контроля за исполнением настоящего Наставления;
— глубоким знанием деловых качеств авиационного персонала, проведением с ним индивидуальной работы,

направленной на обеспечение безопасности полетов и укрепление дисциплины;
— организацией социалистического соревнования за эффективное и качественное выполнение каждого полета, обобщение и внедрение передового опыта.

2.1.7. Авиационный персонал обязан знать требования НПП ГА в части, его касающейся, и несет личную ответственность за выполнение его требований. Каждый случай нарушения НПП ГА подлежит расследованию в установленном порядке.
За нарушение НПП ГА виновные лица привлекаются к дисциплинарной, административной, материальной, а в надлежащих случаях и к уголовной ответственности в порядке, установленном законодательством СССР и союзных республик.

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

2.1.9. При организации полетов, связанных со спасанием жизни людей или стихийными бедствиями, начальники управлений ГА и командиры (начальники) авиапредприятий в случаях, не терпящих отлагательства, имеют право под свою личную ответственность допускать отступления от порядка и правил полетов, изложенных в настоящем Наставлении, и норм летного и рабочего времени.
О своих действиях эти должностные лица немедленно информируют ЦПДУ ГА.

2.1.10. Государственный надзор за обеспечением безопасности полетов гражданских воздушных судов осуществляет Государственная комиссия по безопасности полетов гражданской авиации СССР (Госавианадзор СССР). Государственный надзор за соответствием гражданских воздушных судов, гражданских аэродромов и их оборудования нормам, определяющим годность их к эксплуатации в СССР, осуществляет Государственный авиационный регистр гражданской авиации СССР (Госавиарегистр СССР).

2.1.11. Инспекция МГА и ее органы на местах осуществляют постоянный контроль:

— за обеспечением безопасности полетов на предприятиях, в учреждениях и организациях гражданской авиации;
— за выполнением предприятиями, учреждениями и организациями гражданской авиации требований Воздушного кодекса Союза ССР, законов СССР, иных решений Верховного Совета СССР и его Президиума, постановлений и распоряжений Совета Министров СССР, постановлений Госавианадзора СССР и решений его президиума, наставлений, руководств и других нормативных актов по вопросам обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов;
— за разработкой и проведением в установленные сроки мероприятий по предупреждению авиационных происшествий и повышению безопасности полетов.

2.1.12. Гражданская авиация, находящаяся в ведении Министерства гражданской авиации СССР,— Аэрофлот имеет единый флаг и эмблему.

2.1.13. Международные полеты гражданских воздушных судов СССР совершаются под Государственным флагом Союза Советских Социалистических Республик.

2.2. Гражданские воздушные суда

2.2.1. Гражданскими воздушными судами СССР считаются воздушные суда, занесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР и используемые в целях, указанных в п. 2.1.4 настоящего Наставления.

2.2.2. По занесении воздушного судна в Государственный реестр Инспекцией МГА выдается свидетельство о его регистрации.
Порядок занесения воздушных судов в Государственный реестр определяется Правилами государственной регистрации и выдачи удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам.

2.2.3. При занесении воздушного судна в Государственный реестр ему присваивается государственный регистрационный опознавательный знак, который наносится на судно. Опознавательные знаки и порядок их нанесения определяются Правилами государственной регистрации и вы-

дачи удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам.
На воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы, кроме опознавательных знаков наносится изображение красного креста или полумесяца.

2.2.4. Гражданское воздушное судно исключается из Государственного реестра в случаях:
— списания или снятия его с эксплуатации;
— продажи или передачи судна в установленном порядке.

2.2.5. Гражданское воздушное судно может быть допущено к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что оно соответствует нормам летной годности. В соответствии с этим:
— воздушное судно новой конструкции (нового типа) должно пройти заводские, государственные и эксплуатационные испытания, и если по результатам проведенных испытаний будет установлено, что воздушное судно соответствует нормам летной годности, Госавиарегистр СССР выдает на него сертификат летной годности;
— каждое воздушное судно принятой конструкции проходит в установленном порядке необходимые испытания и проверки, на основании которых выдается удостоверение о годности к полетам;
— в случае изменения конструкции воздушного судна, при котором не требуется получения нового сертификата летной годности, а также после ремонта или по прекращении серийного производства либо эксплуатации судно подлежит испытанию в установленном порядке.
Поддержание каждого воздушного судна в процессе эксплуатации в состоянии, отвечающем требованиям норм летной годности, возлагается на предприятия, учреждения и организации, осуществляющие эксплуатацию судна.

2.2.6. Выдача, замена или продление срока действия удостоверения о годности воздушного судна к полетам производится инспекцией УГА на время эксплуатации воздушного судна до очередного ремонта, но не более чем на два года, при наличии действующего сертификата летной годности и свидетельства о регистрации в соответствии с Правилами государственной регистрации и выдачи

удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам.
Действие требования о наличии сертификата летной годности не распространяется на типы самолетов (вертолетов), допущенных к эксплуатации в гражданской авиации СССР, до введения в действие Правил сертификации гражданских воздушных судов.

2.2.7. До получения постоянного удостоверения о годности к полетам воздушное судно может эксплуатироваться на основании временного удостоверения о годности к полетам, выданного представителем заказчика на предприятии-изготовителе сроком на два месяца.
Временное удостоверение о годности к полетам сроком на один месяц имеет право выдавать начальник инспекции УГА, начальник АТБ предприятия-владельца, директор ремонтного завода.
Основанием для перегонки воздушного судна на авиапредприятие после капитального ремонта является приемосдаточный акт.

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

2.2.9. На гражданском воздушном судне должны находиться следующие судовые документы:
— свидетельство о регистрации судна;
— удостоверение о годности судна к полетам;
— бортовые журналы (бортовой журнал самолета, вертолета, санитарный бортовой журнал самолета);
— разрешение на бортовые радиостанции;
— руководство по летной эксплуатации;
— другие судовые документы, предусмотренные Министерством гражданской авиации СССР.
Разрешение на бортовые радиостанции может быть оформлено в виде записи телефонного и телеграфного позывных сигналов, присвоенных воздушному судну, в свидетельстве о регистрации воздушного судна (удостоверении о годности воздушного судна к полетам).

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

Таблица 1

Класс	Максимальная взлетная масса, т	
	самолеты	вертолеты
1	75 и более	10 и более
2	От 30 до 75	От 5 до 10
3	От 10 до 30	От 2 до 5
4	До 10	До 2

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

2.2.12. По дальности полета самолеты подразделяются на:
— магистральные дальние — 6000 км и более;
— магистральные средние — от 2500 до 6000 км;
— магистральные ближние — от 1000 до 2500 км;
— самолеты местных воздушных линий — до 1000 км.

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

2.2.14. Воздушные суда должны быть оборудованы аппаратурой для регистрации параметров полета и работы авиационной техники.

2.3. Экипаж воздушного судна

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

2.3.2. Экипаж воздушного судна состоит из командира, других лиц летного состава и обслуживающего персонала.

Состав экипажа определяется МГА в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также

целей и условий его эксплуатации. Полет воздушного судна при неполном составе экипажа запрещается.

Экипаж воздушного судна, управление которым в полете обеспечивается одним пилотом и не требует на борту других членов экипажа, состоит из командира воздушного судна.

Минимальный состав экипажа из числа лиц летного состава указывается в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна.

2.3.3. К летному составу экипажа относятся лица, имеющие действующее свидетельство летного состава, а также подготовку и опыт, необходимые для управления воздушным судном данного типа или его оборудованием: пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, летчики-наблюдатели, а также бортоператоры, выполняющие специальные работы.

К обслуживающему персоналу экипажа относятся бортпроводники, бортоператоры транспортных самолетов и другие специалисты, перечень которых определяется МГА.

2.3.4. В состав экипажа гражданских воздушных судов СССР могут входить лишь граждане СССР. Изъятия из этого правила могут устанавливаться в порядке, определяемом Советом Министров СССР.

2.3.5. Лица, входящие в состав экипажа, в соответствии с занимаемой должностью должны:

— иметь специальную подготовку и знать авиационную технику в объеме предъявляемых к ним требований;

— знать требования Воздушного кодекса Союза ССР, Положения об использовании воздушного пространства СССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств, настоящего Наставления, Устава о дисциплине работников гражданской авиации, Руководства по летной эксплуатации воздушного судна и иных нормативных актов в части, их касающейся, и нести ответственность за их выполнение.

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

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

2.3.8. Командиром воздушного судна может быть только лицо, имеющее специальность пилота (летчика), а также подготовленность и опыт, необходимые для самостоятельного пилотирования и управления воздушным судном данного типа.

2.3.9. Командир воздушного судна руководит всей деятельностью экипажа, а в случае вынужденной посадки — и действиями всех лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий компетентным органам, обеспечивает строгую дисциплину и порядок на судне, соблюдение правил полета и эксплуатации судна. Распоряжения командира воздушного судна должны беспрекословно выполняться всеми лицами, находящимися на борту.

2.3.10. В зависимости от специальности, уровня подготовленности и опыта работы лицам летного состава, а также другим лицам авиационного персонала по перечню, утвержденному в установленном МГА порядке, присваивается класс и выдается соответствующее свидетельство.

2.3.11. Члены экипажа при исполнении служебных обязанностей должны быть одеты по установленной форме, иметь при себе действующее свидетельство и предъявлять его по требованию уполномоченных должностных лиц.

2.4. Обязанности, права и ответственность членов экипажа воздушного судна

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

2.4.2. Командир воздушного судна обязан:

— владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета;

— знать уровень профессиональной подготовленности членов экипажа и принимать меры по его повышению, воспитывать у них высокие деловые и моральные качества, сознательное отношение к служебному долгу, объективно оценивать их;

— организовывать работу членов экипажа на земле и в полете в соответствии с требованиями руководящих документов по обеспечению безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров;
— соблюдать предполетный отдых и контролировать режим работы и отдыха членов экипажа при выполнении задания на полет;
— уметь правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при принятии решения на вылет и в полете, принимать решение на вылет в соответствии с настоящим Наставлением;
— отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя и экипажа или не уверен в безопасности его выполнения;
— в полном объеме готовиться к полету и руководить предполетной подготовкой экипажа;
— контролировать в соответствии с РЛЭ и технологией работы экипажа состояние и готовность воздушного судна, правильность его загрузки;
— выполнять полет в соответствии с заданием, планом полета и требованиями настоящего Наставления, эксплуатировать воздушное судно в соответствии с РЛЭ;
— знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи;
— проявлять заботу о пассажирах, принимать меры по обеспечению их безопасности, сохранности воздушного судна и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации;
— оказывать, если это можно сделать без опасности для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа, помощь воздушным, морским и речным судам, а также людям, попавшим в опасность, терпящим или потерпевшим бедствие, при получении сигнала бедствия или при обнаружении их с немедленным сообщением органу УВД о месте и характере опасности или бедствия и оказываемой или возможной помощи;
— осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и заруливания на стоянку, проверить правильность записей в бортжурнале о работе и состоянии авиационной техники;
— провести разбор полета (полетов) в экипаже.

2.4.3. Командир воздушного судна имеет право:
— принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке воздушного судна;
— окончательно определять с учетом метеорологической и аэронавигационной обстановки необходимое количество топлива для заправки воздушного судна;

— отступать от плана полета и задания на полет, изменять по возможности в соответствии с установленными правилами режим полета в случае явной угрозы его безопасности, а также в целях спасения жизни людей, находящихся на борту судна, с немедленным докладом об этом органу УВД;
— принимать решения и действовать в соответствии со сложившейся обстановкой независимо от указания органа УВД в тех случаях, когда эти указания создают угрозу безопасности полета;

— сливать топливо, сбрасывать в полете груз, багаж и почту, если это необходимо для обеспечения безопасности полета и посадки воздушного судна;
— принимать решение о прекращении полета и возвращении в пункт вылета или направлении на запасной аэродром или о вынужденной посадке, когда продолжение полета небезопасно по условиям полета, состоянию здоровья членов экипажа и пассажиров, состоянию авиационной техники или другим причинам;

— выполнять посадку при погоде ниже установленного минимума в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома (недостаток топлива, состояние авиационной техники и др.);
— требовать в пределах своей компетенции от всех лиц, находящихся на борту воздушного судна, безоговорочного выполнения правил, связанных с обеспечением безопасности полета;
— производить в полете при необходимости досмотр ручной клади и багажа пассажиров, а в виде исключения — личный досмотр пассажиров в порядке, установленном законодательством СССР;
— принимать все необходимые меры, вплоть до применения оружия, к лицам, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета и не подчиняются его распоряжениям.

По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна может удалить таких лиц с судна, а в случае совершения ими деяния, содержащего признаки преступления, передать их соответствующим органам;

— представлять характеристики на членов экипажа.

2.4.4. Командир воздушного судна несет ответственность за:

— выполнение требований настоящего Наставления, РЛЭ и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;

— подготовку членов экипажа к выполнению задания на полет;

— соответствие фактического количества пассажиров на борту судна количеству, указанному в перевозочных документах (при наличии в составе экипажа бортпроводника — по его докладу);

— безопасный исход каждого полета и выполнение задания на полет независимо от того, пилотирует ли он воздушное судно лично или передал управление второму пилоту;

— выдерживание установленного режима полета и точность самолетовождения;

— соблюдение дисциплины членами экипажа;

— принимаемые решения;

— своевременное внесение в бортовой журнал замечаний об обнаруженных неисправностях на воздушном судне на земле и в полете, об отклонениях в поведении воздушного судна или в работе его систем, соответствие указанного в бортовом журнале остатка топлива его фактическому наличию при передаче воздушного судна;

— объективность представляемых на членов экипажа характеристик.

2.4.5. Второй пилот подчиняется командиру воздушного судна и вышестоящим прямым командирам (начальникам).

2.4.6. Второй пилот обязан:

— владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета в случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья или другим причинам не может в полете выполнять свои обязанности;

— соблюдать предполетный отдых;
— уметь анализировать и правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при подготовке к полетам и в полете;
— отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;
— в полном объеме готовиться к полету;
контролировать в соответствии с РЛЭ и технологией работы экипажа состояние и готовность воздушного судна, правильность его загрузки;
— проверять перед вылетом закрытие аварийных и грузовых люков, заправочных горловин, закрывать двери фюзеляжа на воздушных судах, где это вменено второму пилоту в обязанность;
— знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи;
— своевременно докладывать в полете командиру воздушного судна о всех отклонениях и неисправностях в работе авиационной техники и оборудования воздушного судна и давать предложения по их устранению;
— проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира воздушного судна меры по обеспечению их безопасности, сохранности воздушного судна и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации;
— принимать решение и действовать в соответствии со сложившейся в полете обстановкой, если командир воздушного судна по состоянию здоровья или другим причинам не может выполнять свои обязанности;
— выполнять в соответствии с РЛЭ уход на второй круг с высоты принятия решения, если к этому моменту командиром воздушного судна не было принято и не сообщено экипажу решение о выполнении посадки или об уходе на второй круг;
— осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и заруливания на стоянку и доложить командиру воздушного судна свои замечания.

2.4.7. Второй пилот имеет право:
— управлять воздушным судном на всех этапах полета после прохождения соответствующей подготовки и с разрешения командира воздушного судна;

— применять в полете права командира воздушного судна в случае, когда командир по состоянию здоровья или по другим причинам не может выполнять свои обязанности и второй пилот взял выполнение этих обязанностей на себя.

2.4.8. Второй пилот несет ответственность за:

— выполнение требований настоящего Наставления, РЛЭ и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;

— размещение и крепление загрузки с соблюдением установленной центровки воздушного судна и полетной массы (в соответствии с его обязанностями, определяемыми РЛЭ и технологией работы экипажа);

— осмотрительность на рулении и в полете;

— своевременность и правильность своих действий на высоте принятия решения наравне с командиром воздушного судна;

— выдерживание параметров полета, заданных ему командиром воздушного судна;

— безопасный исход полета при пилотировании воздушного судна по разрешению командира воздушного судна и в случае, когда командир по каким-либо причинам не может выполнять свои обязанности в полете.

2.4.9. Штурман подчиняется командиру воздушного судна и вышестоящим прямым командирам (начальникам).

2.4.10. Штурман обязан:

— знать приборное и навигационное оборудование воздушного судна, методы применения навигационных средств и обеспечивать самолетовождение по установленным маршрутам и схемам полета;

— знать и соблюдать правила хранения и обращения с документами аэронавигационной информации и полетными топокартами;

— подбирать необходимую справочную документацию, лично подготавливать полетные карты;

— соблюдать предполетный отдых;

— уметь анализировать и правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при подготовке к полету и в полете;

— отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;

— в полном объеме выполнять штурманскую подготовку к полету;
— контролировать состояние и готовность приборного и навигационного оборудования воздушного судна и эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ;
— знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи;
— своевременно докладывать в полете командиру воздушного судна о всех отклонениях и неисправностях и давать предложения по их устранению;
— проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира воздушного судна меры по обеспечению их безопасности; сохранности судна и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации;
— осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и заруливания на стоянку и доложить командиру воздушного судна свои замечания.

2.4.11. Штурман имеет право:
— требовать от специалистов инженерно-авиационной службы устранения обнаруженных неисправностей приборного и навигационного оборудования воздушного судна;
— заказывать работу наземных радионавигационных средств для целей самолетовождения.

2.4.12. Штурман несет ответственность за:
— выполнение требований настоящего Наставления, НШС ГА, РЛЭ и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
— штурманскую подготовку к полету;
— прием в исправном состоянии навигационного оборудования и наличие штурманского снаряжения на борту воздушного судна;
— наличие на борту воздушного судна подготовленных полетных карт, справочных данных, штурманской документации и документов аэронавигационной информации, необходимых для выполнения полета;
— соблюдение Правил использования воздушного пространства СССР и точность самолетовождения.

2.4.13. Бортинженер (бортмеханик) подчиняется командиру воздушного судна и вышестоящим прямым командирам (начальникам).

2.4.14. Бортинженер (бортмеханик) обязан:
— знать инструкцию и выполнять правила эксплуатации воздушного судна в соответствии с НТЭРАТ ГА и РЛЭ;
— соблюдать предполетный отдых;
— отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;
— принимать участие в подготовке воздушного судна к полету и контролировать его готовность в соответствии с РЛЭ;
— проверять перед вылетом закрытие заправочных горловин, аварийных и грузовых люков и дверей фюзеляжа;
— уметь устранять в полете появившиеся и доступные для устранения неисправности авиационной техники;
— выполнять своевременно команды командира воздушного судна по управлению двигателями и системами воздушного судна;
— своевременно докладывать командиру воздушного судна о всех отклонениях и неисправностях и давать предложения по их устранению;
— проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира воздушного судна меры по обеспечению их безопасности, сохранности судна и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации;
— осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и заруливания на стоянку и доложить командиру воздушного судна свои замечания;
— оформить документацию, записать замечания по работе авиационной техники и результатам осмотра, передать воздушное судно в установленном порядке.

2.4.15. Бортинженер (бортмеханик) имеет право требовать от специалистов инженерно-авиационной службы устранения обнаруженных неисправностей.

2.4.16. Бортинженер (бортмеханик) несет ответственность за:
— выполнение требований настоящего Наставления, НТЭРАТ ГА, РЛЭ и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
— прием воздушного судна в исправном и подготовленном для полета состоянии;

— соблюдение правил эксплуатации воздушного судна на земле и в полете;
— закрытие заправочных горловин, аварийных и грузовых люков, дверей фюзеляжа;
— наличие на борту установленной судовой документации, аварийно-спасательных средств, необходимого для полета количества топлива, масла, жидкостей и газов;
— своевременную информацию командира воздушного судна о неисправностях авиационной техники.

2.4.17. Бортрадист подчиняется командиру воздушного судна и вышестоящим прямым командирам (начальникам).

2.4.18. Бортрадист обязан:
— знать и эксплуатировать в соответствии с РЛЭ электро-, радио- и светотехническое оборудование воздушного судна, обеспечивать работу бортовых радиосредств и двустороннюю радиосвязь;
— соблюдать предполетный отдых;
— отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;
— в полном объеме готовиться к полету;
— контролировать состояние и готовность электро-, радио- и светотехнического оборудования воздушного судна;
— знать и соблюдать фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи, своевременно передавать командиру воздушного судна указания органов УВД и метеорологическую информацию;
— своевременно докладывать командиру воздушного судна о всех отклонениях и неисправностях и давать предложения по их устранению;
— проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира воздушного судна меры по обеспечению их безопасности, сохранности судна и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации;
— осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и заруливания на стоянку и доложить командиру воздушного судна свои замечания.

2.4.19. Бортрадист имеет право требовать от специалистов инженерно-авиационной службы устранения обнаружен-

ных неисправностей электро-, радио- и светотехнического оборудования воздушного судна.

2.4.20. Бортрадист несет ответственность за:

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

— обеспечение надежной работы бортовых радиосредств в полете и поддержание устойчивой двусторонней связи;

— точность и своевременность принятых диспетчерских указаний, метеорологической и другой информации и сообщений, передаваемых с борта воздушного судна.

2.4.21. Бортпроводник воздушного судна при выполнении задания на полет подчиняется командиру воздушного судна.

2.4.22. Бортпроводник обязан:

— знать и контролировать состояние аварийно-спасательного и бытового оборудования воздушного судна и эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ;

— соблюдать предполетный отдых;

— контролировать количество и размещение загрузки на воздушном судне;

— контролировать санитарное состояние воздушного судна, поддерживать чистоту и порядок в пассажирских салонах и на рабочем месте;

— своевременно докладывать командиру воздушного судна о неисправностях бытового оборудования;

— обеспечивать соблюдение пассажирами правил поведения на борту воздушного судна, своевременно информировать командира воздушного судна о всех нарушениях этих правил;

— проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира воздушного судна меры по обеспечению их безопасности;

— доложить по окончании полета командиру воздушного судна свои замечания и получить оценку своей работы.

2.4.23. Бортпроводник имеет право:

— требовать от работников наземных служб устранения обнаруженных недостатков;

— требовать от пассажиров, находящихся на борту воздушного судна, пунктуального выполнения правил поведения на судне.

2.4.24. Бортпроводник несет ответственность за:
— выполнение требований настоящего Наставления, РЛЭ и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
— принятие мер по соблюдению пассажирами правил поведения на борту воздушного судна, предупреждению курения в полете;
— своевременную информацию командира воздушного судна о нарушении пассажирами правил поведения.
2.4.25. Бортоператор при выполнении задания на полет подчиняется командиру воздушного судна.
2.4.26. Бортоператор обязан:
— знать оборудование грузовой кабины (багажных отсеков) воздушного судна и эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ, знать правила загрузки, размещения и крепления грузов, порядок оформления необходимой документации;
— соблюдать предполетный отдых;
— контролировать в соответствии с перевозочными документами и центровочным графиком наличие, размещение и крепление грузов и исправность их упаковки;
— своевременно докладывать командиру воздушного судна о неисправностях оборудования;
— принимать меры по обеспечению сохранности воздушного судна и находящихся на его борту грузов;
— доложить по окончании полета командиру воздушного судна свои замечания и получить оценку своей работы.
2.4.27. Бортоператор имеет право:
— требовать от специалистов инженерно-авиационной службы устранения неисправностей оборудования грузовой кабины (багажных отсеков) воздушного судна;
— требовать от работников службы организации перевозок размещения и крепления грузов в соответствии с центровочным графиком, устранения нарушений в упаковке грузов.
2.4.28. Бортоператор несет ответственность за:
— выполнение требований настоящего Наставления, РЛЭ и других нормативных документов МГА в части, его касающейся;
— наличие, размещение и крепление грузов в соответствии с перевозочными документами и центровочным графиком.

2.4.29. Летчики-наблюдатели, бортоператоры, выполняющие специальные работы, а также другие специалисты, включенные в состав экипажа, подчиняются командиру воздушного судна и выполняют свои обязанности в соответствии с должностными инструкциями.

2.4.30. В состав экипажа могут быть включены стажеры, но не более одного человека, из числа лиц летного состава. Стажер подчиняется командиру воздушного судна, вышестоящим прямым командирам (начальникам) и члену экипажа, непосредственно занимающемуся его стажировкой.

2.4.31. При подготовке к полету и в полете стажер выполняет функциональные обязанности члена экипажа, в должности которого он стажируется и чье рабочее место занимает.

2.4.32. Стажер по согласованию с командиром воздушного судна пользуется правами члена экипажа, в должности которого он стажируется, и в пределах, предоставленных ему лицом, занимающимся непосредственно его стажировкой.

2.4.33. Ответственность за своевременность, полноту и правильность выполнения функциональных обязанностей и принимаемых стажером решений возлагается на члена экипажа, непосредственно занимающегося его стажировкой.

2.5. Аэродромы и аэропорты

2.5.1. Аэродромы гражданской авиации подразделяются:
— по видам поверхности взлетно-посадочных полос (ВПП) — на аэродромы с искусственным покрытием (ИВПП), грунтовые (ГВПП), гидроаэродромы, снежные и ледовые;
— по характеру использования — на постоянные и временные, дневного и круглосуточного действия;
— по назначению — на трассовые, заводские, учебные и для выполнения авиационных работ;
— по расположению и использованию экипажами при полетах по трассам — на базовые, промежуточные, вылета, назначения и запасные;
— по высоте над уровнем моря и характеристике рельефа — на горные и равнинные;

— по допуску к эксплуатации по минимумам для посадки — на категорированные и некатегорированные

2.5.2. В зависимости от длины ВПП и несущей способности покрытий аэродромы подразделяются на классы: А, Б, В, Г, Д и Е.

2.5.3. На классифицированных аэродромах должна быть подготовлена запасная ГВПП, постоянно содержащаяся в эксплуатационной готовности для взлета и посадки воздушных судов.

При наличии на аэродроме двух и более ИВПП, а также, если аэродром, имеющий ИВПП, расположен в стесненных условиях (*сложный рельеф местности* и др.), для аварийной посадки воздушного судна может быть использована БПБ, подготовленная как ГВПП.

2.5.4. Аэродромы, имеющие взлетно-посадочные полосы размером менее чем аэродромы класса Е, относятся к неклассифицированным аэродромам.

2.5.5. Для эпизодических, сезонных полетов, кроме аэродромов могут использоваться посадочные площадки, размеры которых обеспечивают безопасный взлет и посадку воздушного судна соответствующего типа.

2.5.6. Гражданские аэродромы, находящиеся в ведении МГА, кооперативных и иных общественных организаций, кроме временных аэродромов, аэродромов для обеспечения авиационных работ и посадочных площадок, подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских аэродромов Союза ССР.

По *занесении аэродрома* в Государственный реестр выдаются свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации.

2.5.7. Порядок государственной регистрации аэродромов и выдачи свидетельств о государственной регистрации, а также порядок учета временных аэродромов, аэродромов для обеспечения авиационных работ и посадочных площадок устанавливается МГА.

Регистрация аэродромов совместного базирования производится в порядке, устанавливаемом Советом Министров СССР.

2.5.8. Аэродромы, находящиеся в ведении МГА, используются в качестве запасных аэродромов для воздушных судов независимо от ведомственной принадлежности. Аэродромы, находящиеся в ведении других министерств,

ведомств и организаций, могут быть по решению руководителей этих министерств и ведомств выделены в качестве запасных для воздушных судов независимо от ведомственной принадлежности.

2.5.9. Полеты на аэродромах по минимуму для посадки I, II и III категорий допускаются при наличии действующего сертификата, выданного Госавиарегистром СССР. Подготовка и допуск аэродромов к эксплуатации при минимумах для посадки I, II и III категорий производятся в соответствии с Правилами, устанавливаемыми МГА и согласованными с Госавиарегистром СССР.

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

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

Инструкции по производству полетов в районе аэродрома подлежат периодической проверке на соответствие требованиям по обеспечению безопасности полетов. Проверка производится в процессе продления действующих свидетельств о регистрации и годности аэродромов к эксплуатации, но не реже чем через 5 лет.

2.5.11. Все инструкции по производству полетов разрабатываются комиссиями, назначенными начальниками управлений (командирами авиапредприятий) ГА, с включением в их состав специалистов соответствующих служб. Во всех случаях председателем назначается лицо летного состава.

В управлениях ГА комиссию возглавляет, как правило, заместитель начальника Управления по организации летной работы, а в авиапредприятиях — заместитель командира ОАО по организации летной работы (командир летного отряда).

2.5.12. Инструкции по производству полетов разрабатываются и утверждаются в порядке, установленном ОПП и методикой по составлению инструкций.

2.5.13. Сведения, необходимые экипажам воздушных судов для выполнения полетов в районе аэродрома (аэро-

узла), публикуются в документах аэронавигационной информации.

2.5.14. По назначению аэропорты подразделяются на аэропорты союзного значения, МВЛ и международные аэропорты.

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

2.5.16. Расположение, планировка и классификация аэропортов определяются нормами технологического проектирования аэропортов гражданской авиации.

2.6. Классификация полетов

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

2.6.2. По назначению полеты подразделяются на:

— транспортные — для перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа;

— полеты по выполнению авиационных работ — при использовании гражданской авиации в отдельных отраслях народного хозяйства, а также для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;

— учебные — для обучения курсантов и слушателей учебных заведений;

— тренировочные — для тренировки и проверки квалификации летного состава;

— методические — для изыскания рациональных траекторий движения воздушных судов и методов управления воздушными судами, разработки и внедрения программ и методик обучения летного состава, проверки методической подготовки летного состава, допущенного к инструкторской работе;

— исследовательские (научные) — для проведения научных исследований;

— испытательные (контрольно-испытательные) — для испытания воздушных судов или установленных на них двигателей и оборудования;
— облеты наземных систем и РТС (контрольные облеты наземных систем и РТС) — для проверки, настройки радиотехнических средств, наземных посадочных систем навигации;
— облеты воздушных судов (контрольные облеты воздушных судов) — для проверки в полете работы систем и агрегатов воздушного судна, которые не могут быть проверены на земле;
— перегоночные — для перегонки воздушных судов в ремонт (из ремонта), к новому месту базирования или работы;
— демонстрационные — для показа авиационной техники, пропаганды достижений авиации, а также обеспечения массово-политических мероприятий;
— поисково-спасательные и аварийно-спасательные — для проведения поиска и оказания помощи экипажам, пассажирам, летательным аппаратам, морским и речным судам, терпящим бедствие, а также в случаях стихийных бедствий и в соответствии с планом взаимодействия с другими организациями и ведомствами.

2.6.3. По условиям пилотирования и самолетовождения полеты подразделяются на:
— визуальные;
— полеты по приборам.

2.6.4. По району выполнения полеты подразделяются на:
— аэродромные (аэроузловые) — в районе аэродрома (аэроузла);
— трассовые — по воздушным трассам СССР и МВЛ;
— площадные — в зонах выполнения авиационных работ;
— маршрутно-трассовые — выполняются по установленному маршруту и воздушной трассе (МВЛ) в одном полете.

2.6.5. По высоте полеты подразделяются:
— на предельно малых высотах — до 200 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;
— на малых высотах — выше 200 м и до 1 000 м (вклю-

чительно) над рельефом местности или водной поверхностью;
— на средних высотах — выше 1 000 м и до 4 000 м (включительно) от уровня моря;
— на больших высотах — выше 4 000 м и до 12 000 м (включительно) от уровня моря;
— в стратосфере — выше 12 000 м от уровня моря.

2.6.6. По физико-географическим условиям полеты подразделяются:
— над равнинной и холмистой местностью;
— над горной местностью;
— над пустынной местностью;
— над водным пространством;
— в полярных районах Северного и Южного полушарий.

2.6.7. По времени суток полеты подразделяются на:
— дневные — в период между восходом и заходом солнца;
— ночные — в период между заходом и восходом солнца;
— смешанные — при выполнении которых в период от взлета до посадки воздушного судна происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот.

2.7. Минимумы

2.7.1. Для обеспечения безопасности и регулярности полетов устанавливаются следующие минимумы:
— аэродрома;
— воздушного судна;
— командира воздушного судна;
— вида авиационных работ.

2.7.2. Минимум аэродрома для взлета — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и при необходимости высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

2.7.3. Минимум аэродрома для посадки — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

2.7.4. Минимум аэродрома тренировочный для взлета — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и при необходимости высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет при

тренировочных полетах на воздушном судне данного типа.
2.7.5. Минимум аэродрома тренировочный для посадки — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых разрешается выполнять посадку при тренировочных полетах на воздушном судне данного типа.
2.7.6. Минимум воздушного судна для взлета — минимально допустимое значение видимости на ВПП, позволяющее безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.
2.7.7 Минимум воздушного судна для посадки — минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР, позволяющие безопасно производить посадку на воздушном судне данного типа.
2.7.8. Минимум командира воздушного судна для взлета — минимально допустимое значение видимости на ВПП, при котором командиру разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.
2.7.9. Минимум командира воздушного судна для посадки — минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР (ВНГО), при которых командиру разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.
2.7.10. Минимум командира воздушного судна для полетов по ПВП и ОПВП — минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.
2.7.11. Минимум вида авиационных работ — минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение вида авиационных работ с применением правил полетов (ПВП, ОПВП, ППП), установленных для данного вида работ.
2.7.12. Для обеспечения безопасности и эффективности полетов в сложных метеорологических условиях устанавливаются категорированные минимумы:
— минимум I категории: высота нижней границы облаков 60 м, видимость на ВПП — 800 м;
— минимум II категории: высота нижней границы облаков менее 60 м, но не менее 30 м, видимость на ВПП — менее 800 м, но не менее 400 м;

— минимум III категории: высота нижней границы облаков менее 30 м, видимость на ВПП — менее 400 м.

2.7.13. Для аэродромов, воздушных судов, командиров воздушных судов, видов авиационных работ могут устанавливаться ограничения по скорости ветра.

2.7.14. Минимумы, а также ограничения по скорости ветра устанавливаются в порядке, определяемом МГА.

2.7.15. В каждом конкретном случае минимум для взлета (посадки, полета по маршруту, району авиационных работ) определяется, исходя из минимумов аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна, вида авиационных работ по наивысшему из них.

2.7.16. На аэродромах с РМС при отсутствии метеонаблюдений на БПРМ минимум для посадки по РМС увеличивается на 30 м по высоте нижней границы облаков и на 500 м по видимости на ВПП.

На аэродромах без РМС при отсутствии метеонаблюдений на БПРМ прием воздушных судов осуществляется по минимуму ОСП, при высоте нижней границы облаков не менее 200 м и видимости на ВПП, рассчитанной в соответствии с Методикой определения минимумов для взлета и посадки воздушных судов гражданской авиации, но не менее 2 500 м.

2.7.17. Для зарубежных аэродромов, используемых при выполнении международных полетов воздушными судами СССР, устанавливаются минимумы для взлета и посадки, которые должны быть не менее минимумов, установленных государством, на территории которого расположен аэродром, кроме случаев, когда имеется согласие государства на установление более низкого минимума.

2.8. Воздушные трассы и местные воздушные линии (МВЛ)

2.8.1. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве СССР выполняются по воздушным трассам, МВЛ и по установленным маршрутам.

Направление, ширина воздушных трасс, МВЛ и установленных маршрутов, а также эшелоны (высоты) полетов устанавливаются с соблюдением требований безопасности полетов и с учетом интересов соответствующих министерств, государственных комитетов, ведомств и орга-

низаций в порядке, определяемом Положением об использовании воздушного пространства СССР.

2.8.2. Воздушные трассы и МВЛ могут быть допущены к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что они удовлетворяют требованиям безопасности полетов воздушных судов.

Допуск к эксплуатации воздушных трасс и МВЛ производится в порядке, определяемом Советом Министров СССР.

2.8.3. Воздушные трассы включаются в Перечень воздушных трасс СССР, где для каждой трассы указываются эшелоны, выделенные для полетов, и ширина трассы. Ширина воздушной трассы устанавливается, как правило, 10 км. В отдельных случаях, в районах с недостаточным обеспечением РТС, ширина воздушной трассы может быть увеличена до 20 км.

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

Спрямленные маршруты включаются в Перечень воздушных трасс СССР.

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

— первой категории — для полетов на выделенных эшелонах шириной не более 10 км;

— второй категории — для полетов по ПВП и ОПВП на высотах ниже нижнего эшелона; ширина МВЛ второй категории устанавливается, как правило, не более 4 км с учетом рельефа местности и искусственных препятствий на ней.

Глава 3

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

3.1. Основные требования

3.1.1. Организация летной работы — система мероприятий по планированию летной работы и управлению летными подразделениями и экипажами воздушных судов для выполнения государственного плана и обеспечения безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов.

Организация летной работы включает:

— планирование летной работы;

— профессиональную подготовку летного состава;

— формирование экипажей воздушных судов;

— допуск летного состава к полетам;

— предварительную и предполетную подготовку экипажей;

— проверку работы летного состава;

— полеты с проверяющими в составе экипажа;

— разборы полетов;

— контроль и анализ летной работы;

— летно-методическую работу.

3.1.2. Организация летной работы регламентируется настоящим Наставлением, Руководством по организации летной работы в гражданской авиации, приказами, инструкциями и указаниями МГА.

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

3.1.3. Организация летной работы в гражданской авиации осуществляется:

— в МГА — заместителем министра и УЛС;

— в УГА — заместителем начальника УГА по организации летной работы и ЛШО;
— в Центрах ГА и летных учебных заведениях — заместителем начальника по летной подготовке и учебно-летными подразделениями;
— на авиапредприятиях ГА — заместителем командира по организации летной работы и штабом предприятия;
— в летных подразделениях — командиром летного подразделения, его заместителем и штабом подразделения.

3.1.4. Высокая эффективность летной работы достигается:
— совершенствованием форм и методов организации летной работы на основе использования достижений науки, техники и практического опыта предприятий;
— освоением летным составом новых типов воздушных судов, систем навигации и посадки;
— повышением квалификации летного состава и высококачественной подготовкой к полетам;
— эффективным использованием комплексных и специализированных тренажеров;
— использованием материалов анализа полетной информации;
— разработкой и своевременным проведением профилактических мероприятий по повышению уровня безопасности полетов.

3.2. Планирование летной работы

3.2.1. Планирование летной работы осуществляется в соответствии с перспективными, текущими, оперативными (месячными, суточными) планами работы управлений, предприятий и подразделений ГА.

3.2.2. При составлении планов организации и выполнения летной работы необходимо руководствоваться:
— задачами Государственного плана;
— требованиями настоящего Наставления и Руководства по организации летной работы в гражданской авиации;
— анализом организации летной работы, дисциплины и состояния безопасности полетов;
— приказами и указаниями МГА и УГА.

3.2.3. Оперативное планирование полетов осуществляется штабами летных подразделений на основании централь-

ного и местного расписаний движения воздушных судов, заданий по авиационным работам, заявок на выполнение спецрейсов, тренировочных и других полетов.

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

Правила обеспечения предполетного отдыха, нормы и ограничения, касающиеся порядка назначения экипажей в полет и длительности его, определяются Положением о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации.

3.2.5. Планы полетов составляются в летных подразделениях и представляются в АДП для составления сводного оперативного плана. Утвержденный командиром предприятия сводный план доводится до служб, обеспечивающих полеты.

3.2.6. Документом, дающим право командиру воздушного судна на выполнение полета, является задание на полет. Задание на полет может быть изменено только должностным лицом, его подписавшим, или вышестоящими прямыми командирами (начальниками).

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

3.3. Профессиональная подготовка летного состава

3.3.1. Профессиональная подготовка летного состава проводится в целях достижения уровня знаний, навыков и умений, обеспечивающего высокую безопасность, регулярность, экономическую эффективность полетов, а также своевременные и правильные действия членов экипажей в особых случаях и аварийных ситуациях.

3.3.2. Профессиональная подготовка летного состава включает:
— первоначальную подготовку, переподготовку на другой тип воздушного судна и повышение квалификации;
— подготовку в летных подразделениях.
Каждый из этих этапов должен предусматривать теоретическую подготовку, практические занятия на авиационной технике, тренажерную и летную подготовку.
3.3.3. Первоначальная подготовка проводится в летных учебных заведениях ГА в соответствии с учебными планами и программами, утверждаемыми МГА.
Переподготовка летного состава на воздушные суда новых типов производится в Центрах ГА, Академии ГА и летных училищах, в УТО и на авиационных заводах.
3.3.4. Повышение квалификации летного состава осуществляется в учебно-тренировочных подразделениях управлений ГА, Центрах ГА, летных училищах, Академии ГА в установленные МГА сроки.
3.3.5. Повышение квалификации лиц командно-руководящего состава и других авиаспециалистов осуществляется на факультетах и курсах повышения квалификации при высших и средних учебных заведениях ГА, УТО, Центрах ГА в соответствии с планами МГА и УГА.
3.3.6. Подготовка летного состава в летных подразделениях проводится для допуска к самостоятельной работе, поддержания и совершенствования уровня профессиональной подготовки.
3.3.7. Одним из основных видов подготовки экипажей воздушных судов к действиям в особых случаях и аварийных ситуациях является тренажерная подготовка. Она должна проводиться регулярно, согласно программам МГА на тренажерах, соответствующих эксплуатируемым типам воздушных судов.
При отсутствии в гражданской авиации тренажеров соответствующих типов воздушных судов тренировка на тренажере заменяется тренажем в кабине воздушного судна.
3.3.8. Методическое руководство профессиональной подготовкой летного состава осуществляется: УЛС, УУЗ МГА, ЛШО УГА.

3.4. Формирование экипажей воздушных судов

3.4.1. Формирование экипажей воздушных судов проводится в порядке, устанавливаемом МГА, с учетом уровня подготовленности, деловых и моральных качеств членов экипажа.

3.4.2. При формировании экипажей и планировании полетов командно-летный состав и штабы подразделений должны стремиться к обеспечению стабильного состава экипажа.

3.4.3. При необходимости замены одного или нескольких членов экипажа она производится с разрешения командира летного подразделения в порядке, устанавливаемом МГА.

3.4.4. При невозможности использования запланированного для выполнения задания экипажа он должен быть заменен резервным. При отсутствии резервного экипажа допускается временная замена одного из членов экипажа в день вылета с обязательным контролем подготовки экипажа к полету командиром летного подразделения или лицом, его заменяющим (дежурным командиром).

3.4.5. При необходимости выполнения задания на полет в условиях, к которым экипаж не допущен, командиру летного подразделения (дежурному командиру) предоставляется право в день вылета включать в состав экипажа проверяющего (инструктора).

3.4.6. Ответственность за организацию работы экипажа, повышение уровня профессиональной подготовки, трудовой и технологической дисциплины и воспитание членов экипажа возлагается на командира воздушного судна.

3.5. Допуск летного состава к полетам

3.5.1. Допуск к самостоятельным полетам лиц летного состава, имеющих свидетельства специалистов, осуществляется в порядке, устанавливаемом программами подготовки летного состава (ППЛС) по типам воздушных судов.

3.5.2. Курсанты, студенты и слушатели летных и летно-технических учебных заведений, а также лица летного состава, не имеющие свидетельств или допуска к полетам

на данном типе воздушного судна, включаются в задание на полет в соответствии с программами курсов учебно-летной подготовки (КУЛП) и ввода в строй.

3.5.3. Перед допуском к самостоятельным полетам на аэродромы и по трассам, где командир воздушного судна и (или) штурман ранее не летали, они должны быть провезены:

— в равнинной и холмистой местности — не менее одного раза;

— в горной местности, районах Заполярья и на аэродромы, указанные в перечне МГА, — не менее двух раз.

3.5.4. Допуск к самостоятельным полетам командиров воздушных судов — пилотов 1-го класса, командиров воздушных судов (независимо от класса), допущенных к внетрассовым полетам с посадками на площадки, подобранные с воздуха, и штурманов 1-го класса производится без провозки (за исключением аэродромов, указанных в перечне МГА, на которые провозка обязательна).

3.5.5. Если провозка необходима командиру воздушного судна и штурману или только командиру воздушного судна, она производится пилотом-инструктором и выше. Если провозка необходима только штурману, она производится штурманом-инструктором (пилотом-инструктором) и выше.

3.5.6. Решение о необходимости провозки командиров воздушных судов и штурманов на аэродромы и по трассам в равнинной и холмистой местности, где они ранее летали на воздушных судах того же класса или в качестве стажера, принимает командир летного подразделения в зависимости от уровня подготовленности экипажа.

3.5.7. Командиры воздушных судов и лица командно-летного состава предприятия (пилоты), имеющие перерыв в летной работе более 30 календарных дней, перед допуском к самостоятельным полетам должны пройти проверку в аэродромных или маршрутных (производственных) полетах.

Остальные лица летного состава при перерыве в летной работе до трех месяцев допускаются к полетам по усмотрению командира летного подразделения, а при перерыве более трех месяцев — только после тренировки на

тренажере и в аэродромных или маршрутных (производственных) полетах.

3.5.8. При переходе к самостоятельным полетам на воздушном судне с другим видом шасси (лыжи, колеса, поплавки) командиры воздушных судов должны пройти тренировку в объеме, установленном программами МГА.

3.5.9. Лица командно-летного состава гражданской авиации могут быть допущены к выполнению полетов на воздушных судах:

— пилоты — не более трех типов;

— штурманы — не более четырех типов;

— бортинженеры, бортмеханики — не более двух типов.

3.6. Предварительная и предполетная подготовка экипажей

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

3.6.2. Предварительная подготовка является основным видом подготовки к полету и проводится в полном составе экипажа под руководством командира летного подразделения или его заместителя с участием необходимых специалистов:

— перед первым самостоятельным полетом командира на данном типе воздушного судна;

— перед первым полетом командира воздушного судна по данным трассе, маршруту, району выполнения авиационных работ;

— перед полетом по специальному заданию;

— перед выполнением нового вида авиационных работ;

— при систематических полетах по данным трассам или виду авиационных работ в равнинной и холмистой местности — один раз в шесть месяцев, в горной местности — один раз в три месяца;

— после перерыва в полетах более 30 календарных дней.

3.6.3. Предварительная подготовка экипажа к полету предусматривает:

— уяснение задачи предстоящего полета (полетов);
— подбор и подготовку документации, необходимой для выполнения полета (полетов);
— изучение особенностей техники пилотирования, эксплуатации авиационной техники и порядка взаимодействия членов экипажа в особых случаях полета на всех этапах его выполнения применительно к конкретным условиям предстоящего полета (полетов). Порядок проведения и содержание предварительной подготовки определяются НШС ГА и Руководством по организации летной работы в гражданской авиации.
При систематических полетах по данным трассам или виду авиационных работ изучаются особенности выполнения полетов в предстоящий период, а также изменения в инструкциях по производству полетов и в документах аэронавигационной информации.

В заключение предварительной подготовки проводится контроль готовности экипажа к выполнению полета с розыгрышем полета.

При подготовке к полету на горный аэродром производится тренировка на тренажере по схеме данного аэродрома, если такая тренировка не проводилась при очередной ежеквартальной тренировке экипажа на тренажере.

3.6.4. Командир летного подразделения, организующий предварительную подготовку экипажа, несет персональную ответственность за ее полноту и качество.

3.6.5. В случае изменения задания на полет (полеты по новым трассам, маршрутам) вне мест базирования предварительная подготовка экипажа проводится командиром воздушного судна под контролем дежурного командира (дежурного штурмана). При этом ответственность за качество подготовки несет командир воздушного судна.

3.6.6. Предполетную подготовку экипажа организует и проводит командир воздушного судна перед каждым полетом, с учетом конкретной аэронавигационной обстановки и метеоусловий.

3.6.7. Экипаж должен приступить к предполетной подготовке не позднее чем за 1 ч до намеченного времени

вылета, а в промежуточных аэропортах при кратковременных стоянках — с момента явки экипажа в АДП.

3.6.8. Командир воздушного судна в процессе предполетной подготовки обязан:

— доложить диспетчеру АДП о готовности экипажа к прохождению предполетной подготовки;

— получить информацию о технической готовности воздушного судна, состоянии аэродромов вылета, назначения и запасных, об аэронавигационном обеспечении на аэродромах и по трассе, о предполагаемой коммерческой загрузке;

— изучить метеорологическую обстановку на аэродроме вылета, по маршруту (району) полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах;

— проверить правильность штурманского расчета и других данных для выполнения полета и уточнить необходимую заправку топливом;

— определить конкретные действия экипажа в случае возникновения аварийной обстановки, в том числе при необходимости экстренной посадки после взлета, в зависимости от характера местности, наличия площадок, времени суток и метеоусловий;

— получить сигналы опознавания;

— принять решение о возможности вылета;

— предъявить диспетчеру АДП задание на полет, штурманский расчет полета, метеорологическую документацию и получить диспетчерское разрешение на вылет;

— принять доклад от каждого члена экипажа о готовности воздушного судна к вылету и выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

— проверить по документам и приборам наличие необходимого количества топлива, а также центровку и взлетную массу воздушного судна.

3.6.9. При выполнении командиром первого самостоятельного полета на данном типе воздушного судна командир летного отряда (его заместитель) обязан проконтролировать предполетную подготовку экипажа, проводить его в рейс, а после завершения полета и прибытия экипажа на базовый аэродром встретить его и принять участие в разборе, проводимом командиром воздушного судна.

3.6.10. Второй пилот в процессе предполетной подготовки обязан:
— участвовать в изучении метеорологической и аэронавигационной обстановки, а при отсутствии штурмана в составе экипажа произвести расчет полета, заполнить штурманский бортовой журнал, получить сверенные с контрольными экземплярами сборники аэронавигационных данных и регламенты аэронавигационной информации по воздушным трассам;
— рассчитать максимально допустимую взлетную массу воздушного судна и взлетные характеристики в зависимости от конкретных условий взлета;
— осмотреть пассажирский салон, багажные помещения;
— выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;
— доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

3.6.11. Штурман в процессе предполетной подготовки обязан:
— изучить метеорологическую и аэронавигационную обстановку;
— получить сверенные с контрольными экземплярами сборники аэронавигационной информации, а при отсутствии бортрадиста в составе экипажа — и регламенты аэронавигационной информации;
— произвести расчет полета и заполнить штурманский бортовой журнал;
— выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;
— доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

3.6.12. Бортинженер (бортмеханик) в процессе предполетной подготовки обязан:
— принять воздушное судно от инженерно-технической службы или от сменяемого экипажа;
— проверить наличие и оформление судовой, технической документации и записей об устранении неисправностей;
— выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;
— доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

3.6.13. Бортрадист в процессе предполетной подготовки обязан:

— получить регламенты аэронавигационной информации, сверенные с контрольными экземплярами;
— проверить исправность радиооборудования;
— проверить наличие запасного комплекта радиосветотехнического оборудования;
— выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;
— доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

3.6.14. Старший бортпроводник (бортпроводник), бортоператор в процессе предполетной подготовки обязаны:
— провести подготовку в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна данного типа и своей должностной инструкции;
— принять груз и багаж;
— доложить командиру воздушного судна о готовности к полету.

3.6.15. Другие авиационные специалисты, включенные в задание на полет, в период предполетной подготовки воздушного судна обязаны выполнить все операции, предусмотренные РЛЭ в части, их касающейся.

3.7. Проверка работы летного состава

3.7.1. Проверка летного состава проводится в целях:
— допуска к полетам на воздушном судне вновь освоенного типа;
— допуска к самостоятельным полетам и к видам авиационных работ;
— допуска к полетам в соответствующих метеоусловиях и времени суток;
— допуска к полетам с использованием установленных на воздушном судне оборудования и систем;
— определения или подтверждения квалификации по специальности.

Проверка проводится также после перерыва в летной работе, при переходе на воздушное судно с другим видом шасси, при изменении в составе экипажа, а также в случаях, определяемых отдельными указаниями МГА и УГА.

3.7.2. Проверка лиц летного состава для допуска к самостоятельным полетам, присвоения и подтверждения мини-

мума производится в соответствии с программами подготовки летного состава, утверждаемыми МГА.

3.7.3. Присвоение класса и продление срока действия свидетельств производится в порядке, установленном Положением о присвоении класса квалификации и выдаче свидетельств специалистам ГА.

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

— медицинское освидетельствование;

— проверку профессиональных знаний по программам МГА;

— летную проверку по специальности.

3.7.5. Проверку техники пилотирования, самолетовождения, практической работы у командно-летного и летного состава проводят вышестоящие командиры (начальники), старшие специалисты в следующие сроки:

— 1 и 2-го класса — не реже одного раза в год;

— 3 и 4-го класса — не реже одного раза в шесть месяцев;

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

3.7.6. Проверку техники самолетовождения у командиров воздушных судов и вторых пилотов в отдельных случаях, по согласованию с главным штурманом управления ГА, разрешается проводить командирам подразделений и вышестоящим начальникам.

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

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

3.7.9. Проверки летного состава проводятся в соответствии с планами работы предприятий (подразделений), летно-штурманских отделов УГА, а также по заданиям вышестоящих командиров и начальников.

3.7.10. Командно-летный, инспекторский состав Госавианадзора СССР, Инспекции, УЛС, УУЗ МГА проводит летную проверку по планам, заданиям или указаниям вышестоящих начальников.

3.8. Полеты с проверяющими в составе экипажа

3.8.1. Полеты с проверяющими (инструкторами) в составе экипажа планируются и осуществляются в соответствии с годовыми и месячными планами работы летных подразделений и по заданиям вышестоящих командиров (начальников).

3.8.2. Лица командно-летного, инспекторского и инструкторского состава для включения в состав экипажа в качестве проверяющего должны иметь:

— действующее свидетельство специалиста гражданской авиации;

— допуск к инструкторской работе на воздушном судне данного типа;

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

— класс специалиста гражданской авиации не ниже класса проверяемого;

— личный минимум ниже или равный минимуму проверяемого командира воздушного судна;

— предполетный отдых в соответствии с требованиями Положения о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации.

3.8.3. Лицам командно-летного, инспекторского и инструкторского состава включаться в состав экипажа в день вылета, а также пересаживаться из одного экипажа в другой при выполнении задания на полет без разрешения вышестоящих командиров (начальников) запрещается.

3.8.4. В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать не более одного проверяющего или инструктора и одного стажера из лиц летного состава. Лица командно-летного и инспекторского состава Госавианадзора СССР, Инспекции и УЛС МГА включаются в состав экипажа независимо от наличия другого проверяющего. Общее число проверяющих из лиц летного

состава в экипаже не должно быть более двух. При двух проверяющих полет, как правило, выполняется по проверке методики летного обучения.

3.8.5. Право самостоятельного включения в состав экипажа с соблюдением требований пп. 3.8.2 и 3.8.4 настоящего Наставления предоставляется лицам:

— командно-летного, инспекторского состава и специалистам Госавианадзора СССР, Инспекции, УЛС и УУЗ МГА — во все экипажи гражданской авиации;

— командно-летного, инспекторского и инструкторского состава летно-методических отделов Центров ГА — во все экипажи ГА по заданиям Центров ГА с разрешения УЛС МГА;

— командно-летного, инспекторского состава аппарата УГА — в экипажи своего управления;

— командно-летного состава подразделений, выполняющих авиационные работы на оперативных точках, — в экипажи, находящиеся в прямом подчинении.

3.8.6. Лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава — пилот, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего, является командиром воздушного судна и несет полную ответственность за безопасность полета независимо от того, управляет ли он воздушным судном лично или передал управление проверяемому пилоту (пилотам). Проверяющий (инструктор) — пилот при выполнении производственных полетов занимает место командира воздушного судна или второго пилота в зависимости от целей проверки (кроме случаев, предусмотренных ППЛС).

3.8.7. Включенный в состав экипажа проверяющий по специальности (кроме пилота) вписывается в задание на полет в графу соответствующего члена экипажа, подчиняется командиру воздушного судна, выбирает место в кабине по своему усмотрению и несет ответственность за выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полета по своей специальности.

3.8.8. В процессе подготовки к полету проверяющий обязан:

— уточнить цель проверки, характер и маршрут полета

— составить при выполнении аэродромных полетов методический план их проведения;

— лично участвовать в предполетной подготовке экипажа, в заключение которой определить его готовность к выполнению задания на полет.

3.8.9. Проверяющий обязан выполнять в полном объеме функции того члена экипажа, рабочее место которого он занимает.

3.8.10. Проверяющему при выполнении производственных полетов **запрещается** имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

3.8.11. Проверяющий несет ответственность за:

— обоснованность принимаемых им решений;

— пунктуальное выполнение всеми членами экипажа требований настоящего Наставления и РЛЭ по своей специальности;

— объективность выставляемых оценок и представляемых выводов;

— правильность определения соответствия уровня профессиональной подготовленности и навыков прошедшего проверку специалиста требованиям документов МГА.

3.8.12. После завершения полета и проведения разбора командиром воздушного судна проверяющий анализирует допущенные членами экипажа отклонения, ошибки и их причины, оценивает работу экипажа и делает соответствующую запись в рабочей тетради командира воздушного судна.

Проверяющий обязан в трехдневный срок после выполнения полета (или окончания командировочного задания) доложить о результатах проверки должностному лицу, выдавшему задание.

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

— командно-летного и инспекторского состава Госавианадзора СССР, Инспекции, УЛС, УУЗ МГА — во все экипажи гражданской авиации;

— командно-летного, инспекторского и инструкторского состава летно-методических отделов Центров ГА — во все экипажи гражданской авиации по заданиям Центров ГА с разрешения УЛС МГА;
— командно-летного и инспекторского состава аппарата управлений ГА — во все экипажи своего управления.

3.9. Разбор полетов

3.9.1. Разбор полетов является одной из основных форм повышения уровня безопасности полетов, профессиональной подготовки, эффективности и качества деятельности предприятия, подразделения, экипажа гражданской авиации.
3.9.2. Разборы полетов проводятся в целях:
— оценки уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов;
— анализа подготовки к полетам;
— оценки работы каждого экипажа и летного подразделения в целом;
— оценки качества работы и взаимодействия служб, обеспечивающих полеты;
— совершенствования профессиональной подготовки летного, диспетчерского и инженерно-технического состава;
— обобщения и распространения передового опыта работы экипажей, смен, подразделений и служб;
— мобилизации личного состава на обеспечение требований безопасности, регулярности и экономичности полетов и культуры обслуживания пассажиров;
— разработки мероприятий по профилактике авиационных происшествий и их предпосылок;
— совершенствования организаторской, воспитательной и методической работы командно-летного состава.

3.9.3. Разборы полетов проводятся в сроки:
— послеполетный в экипаже — после выполнения задания на полет, а для экипажей, выполняющих авиационные работы,— по окончании летного дня;
— в авиазвене — не реже 1 раза в месяц;
— в авиаэскадрильях — не реже 1 раза в месяц;

— с командно-летным и инструкторским составом летного отряда — не реже 1 раза в месяц;
— общий разбор в летных отрядах с экипажами, работниками службы движения, АТБ и других служб, обеспечивающих полеты,— 1 раз в месяц;
— с командно-руководящим составом предприятия — еженедельно.
Кроме того, по решению командира подразделения или старших командиров (начальников) могут проводиться внеплановые разборы.
3.9.4. Организация подготовки и проведения разборов осуществляется командирами подразделений и предприятий. Содержание разбора и указания командира, проводившего разбор, должны быть доведены до всех лиц летного и командно-руководящего состава предприятия, подразделения в части, их касающейся.
3.9.5. Разбор полета в экипаже (с экипажем) проводит командир воздушного судна (проверяющий).
Оценку работы экипажа и выводы командир воздушного судна (проверяющий) записывает в специальный журнал и докладывает непосредственному командиру или (при его отсутствии) дежурному командиру.
3.9.6. Командно-летный состав авиапредприятий и УГА обязан осуществлять постоянный контроль за качеством проведения разборов в подразделениях.

3.10. Контроль полетов и анализ летной работы

3.10.1. Основной целью контроля за выполнением полетов является своевременное предупреждение и профилактика ошибок и отклонений в технике пилотирования, нарушений правил летно-технической эксплуатации воздушных судов и его оборудования, выявление причин отказов авиационной техники.
3.10.2. Контроль осуществляется:
— командно-летным составом подразделений и предприятий ГА;
— командно-летным и инспекторским составом МГА, УГА;
— специалистами Госавианадзора СССР;
— руководящим инженерным составом подразделений, авиапредприятий, управлений ГА и центрального аппарата

МГА в процессе подготовки полета и после его окончания.
3.10.3. Контроль проводится:
— в процессе предварительной и предполетной подготовки экипажей к полетам;
— при проверке техники пилотирования и практической работы специалистов;
— при проверке работы экипажей воздушных судов на рабочих аэродромах при выполнении авиационных работ (не реже одного раза в 10 дней);
— в процессе индивидуальных собеседований.
3.10.4. При контроле комплексно используются:
— журналы подготовки к полетам и разборов полетов;
— полетная и метеорологическая документация;
— материалы проверок летного состава;
— результаты наблюдения за полетами командно-летным составом;
— информация службы движения, ИАС и других служб, обеспечивающих полеты; результаты инспекторских и выборочных осмотров воздушных судов и анализов эксплуатации авиационной техники;
— материалы анализа полетной информации, бортовых и наземных средств, регистрации параметров полета и речевого обмена;
— материалы проверок общественных инспекторов по безопасности полетов.
3.10.5. Контроль за выполнением полетов каждого экипажа с использованием материалов анализа полетной информации осуществляется систематически с периодичностью, устанавливаемой МГА (но не реже одного раза в месяц).
Контроль проводится в обязательном порядке:
— при выполнении литерных рейсов;
— при подтверждении квалификации и выполнении тренировочных полетов;
— по заявкам командно-летного состава подразделений и АТБ, а также указаниям вышестоящих командиров (начальников);
— при выявлении нарушений РЛЭ, правил полетов и УВД;
— по требованию командиров воздушных судов.
3.10.6. Ответственность за сроки и качество представляемой полетной информации несут руководители служб,

производящих первичную обработку средств контроля полетов, при этом окончательный анализ и выводы по полученным данным проводит командно-летный состав подразделений.

3.10.7. Периодический анализ организации летной работы и состояния безопасности полетов составляется:

— в летных отрядах и на авиапредприятиях — ежеквартально и за год;

— в управлениях ГА и летных учебных заведениях — за первое полугодие и год в целом;

— в МГА — за год.

Ответственность за составление анализа организации летной работы и состояния безопасности полетов возлагается на заместителей командиров (начальников) по организации летной работы (летной подготовке).

Порядок составления анализа и структура его построения определяются МГА.

3.11. Летно-методическая работа

3.11.1. Летно-методическая работа в гражданской авиации включает:

— разработку и внедрение рациональных методов обучения летного состава;

— разработку нормативных и методических документов;

— привитие и совершенствование методических навыков командно-летного состава;

— создание, развитие и эффективное использование учебно-методической базы.

3.11.2. Организация летно-методической работы возлагается:

— в МГА — на начальников и отделы УЛС и УУЗ;

— в Центрах ГА и летных учебных заведениях — на заместителей начальников и летно-методические отделы;

— в управлениях ГА — на заместителей начальников по организации летной работы, летно-штурманские отделы и командиров учебно-тренировочных подразделений;

— на предприятиях ГА — на заместителей командиров по организации летной работы и командиров летных подразделений.

3.11.3. В целях эффективного проведения летно-методической работы в МГА, управлениях, Центрах, летных

учебных заведениях, на предприятиях и в подразделениях ГА создаются летно-методические советы.

3.1.1.4. На каждом предприятии (в летном подразделении) должна быть оборудована учебно-методическая база (летно-методические и технические классы), ответственность за оснащение и состояние которой возлагается на командира авиапредприятия (подразделения).

Глава 4

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

4.1. Основные положения

4.1.1. Обеспечение полетов организуется и осуществляется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, Положения об использовании воздушного пространства СССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств, настоящего Наставления, наставлений, регулирующих деятельность служб, обеспечивающих полеты, и других нормативных актов МГА в целях безопасного, регулярного и эффективного выполнения полетов.

4.1.2. Обеспечение полетов включает:

— политико-воспитательную работу по обеспечению полетов, штурманское обеспечение, обеспечение аэронавигационной информацией, метеорологическое, инженерно-авиационное, аэродромное, электросветотехническое, радиотехническое, орнитологическое, обеспечение полетов службой организации перевозок, режимно-охранное, поисково-спасательное и аварийно-спасательное, медицинское обеспечение, оперативное управление производством.

Вопросы, связанные с организацией и управлением воздушным движением и проведением поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, рассматриваются в соответствующих главах настоящего Наставления.

4.2. Политико-воспитательная работа по обеспечению полетов

4.2.1. Политико-воспитательная работа по обеспечению полетов строится на основе решений съездов Коммунистической партии, постановлений ЦК КПСС и Советского правительства, Положения об органах политико-воспитательной работы в гражданской авиации, приказов

Министра гражданской авиации и других руководящих документов МГА.

4.2.2. Основными задачами политико-воспитательной работы являются:

— разъяснение авиаработникам внутренней и внешней политики Коммунистической партии и Советского правительства, постановлений ЦК КПСС и Совета Министров СССР по гражданской авиации, руководящих документов МГА;

— обеспечение безопасности каждого полета всеми экипажами, подразделениями и службами;

— воспитание у личного состава коммунистической убежденности, активной жизненной позиции, советского патриотизма, пролетарского интернационализма, высоких морально-волевых качеств; выдержки, самообладания, разумной инициативы, честности, правдивости, стремления постоянно повышать профессиональное мастерство;

— воспитание у авиаработников чувства высокой ответственности, организованности, дисциплины и политической бдительности;

— организация социалистического соревнования в экипажах, подразделениях и службах за досрочное высококачественное выполнение плановых заданий, за коммунистическое отношение к труду, за образцовые коллективы, превращение Аэрофлота в эталон на транспорте;

— повседневное проведение профилактической работы по предупреждению предпосылок авиационных происшествий и грубых нарушений дисциплины;

— обобщение и распространение передового опыта обеспечения полетов, безаварийной работы, выполнения социалистических обязательств и встречных планов экипажами, подразделениями, службами.

4.2.3. Высокая действенность политико-воспитательной работы достигается:

— своевременной, конкретной постановкой перед руководящим, командно-летным, инженерно-техническим, диспетчерским составом и другими авиаспециалистами задач по обеспечению полетов;

— систематическим обучением лиц командно-летного состава, командиров воздушных судов, руководителей подразделений и служб практике политико-воспитательной работы;

— правильным подбором, расстановкой лиц командно-летного состава, командиров воздушных судов, руководителей подразделений и служб, партийного, профсоюзного и комсомольского актива для проведения политико-воспитательной работы прежде всего в экипажах;
— умелым использованием различных форм и методов политико-воспитательной работы с учетом особенностей выполнения полетов, организации производственной деятельности подразделений и служб;
— систематическим контролем за выполнением постановлений партии и правительства по гражданской авиации, Воздушного кодекса Союза ССР, руководящих документов МГА, регулирующих подготовку и выполнение полетов;
— повседневной заботой об отдыхе, питании, здоровье авиаработников и постоянным контролем за режимом отдыха летного состава.

4.3. Штурманское обеспечение

4.3.1. Штурманское обеспечение полетов организуется в соответствии с требованиями настоящего Наставления, Наставления по штурманской службе в гражданской авиации СССР (НШС ГА) и осуществляется на всех этапах подготовки и выполнения полетов.
4.3.2. Организация штурманского обеспечения полетов в гражданской авиации возлагается на главного штурмана МГА, главных штурманов управлений, летных учебных заведений и старших штурманов авиапредприятий и подразделений гражданской авиации.
4.3.3. Штурманское обеспечение полетов включает:
— разработку нормативных и методических документов, регулирующих подготовку и выполнение полетов в штурманском отношении;
— разработку схем маневрирования воздушных судов в районе аэродрома (аэроузла);
— штурманскую подготовку летного состава персонала УВД;
— организацию своевременного доведения до экипажей аэронавигационной информации, необходимой для выполнения полетов;

— постоянное повышение качества подготовки и выполнения полетов в штурманском отношении путем комплексного применения навигационных средств, выбора наивыгоднейших маршрутов и эшелонов, а также обоснования наиболее рационального размещения наземных и технических средств навигации и посадки;
— контроль качества готовности экипажей к полету и выполнения полетов в штурманском отношении;
— определение минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов и минимумов для визуальных полетов;
— осуществление взаимодействия штурманской службы с другими службами, организациями и ведомствами, обеспечивающими полеты.

4.4. Обеспечение аэронавигационной информацией

4.4.1. Обеспечение полетов аэронавигационной информацией заключается в своевременном предоставлении аэронавигационной информации авиационному персоналу, связанному с обеспечением и выполнением полетов.
4.4.2. Обеспечение аэронавигационной информацией организуется в соответствии с требованиями настоящего Наставления, Наставления по аэронавигационной информации в гражданской авиации СССР (НАИ ГА) и других документов МГА.
4.4.3. Основными документами аэронавигационной информации для экипажей и служб, организующих и обеспечивающих полеты, являются:
— перечни воздушных трасс СССР, МВЛ и запасных аэродромов;
— сборники и регламенты аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР;
— приложения к сборникам аэронавигационной информации (минимумы аэродромов для взлета и посадки самолетов гражданской авиации);
— сборники аэронавигационной информации (АИП СССР);
— сборники аэронавигационной информации по международным воздушным трассам;
— сборники аэронавигационной информации по местным воздушным линиям;

— радионавигационные карты;
— поправки и извещения САИ, листы предупреждений и др.;
— НОТАМ СССР и иностранных государств.

4.4.4. Ответственность за достоверность данных, представляемых для опубликования в документах аэронавигационной информации, возлагается на командира авиапредприятия (начальника аэропорта), в ведении которого находятся аэродромы, воздушные трассы, средства связи и радиоэлектротехнического обеспечения полетов.

4.4.5. Органы службы аэронавигационной информации обязаны своевременно извещать авиапредприятия и организации других ведомств об изменениях в документах аэронавигационной информации путем издания и рассылки поправок и извещений САИ (НОТАМ).

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

Непосредственное обеспечение экипажей документами аэронавигационной информации в аэропортах гражданской авиации осуществляется штурманской службой аэропортов, а при ее отсутствии — должностными лицами службы движения.

4.4.7. Временные изменения в аэронавигационной обстановке доводятся до сведения экипажей воздушных судов дежурными штурманами аэропортов (летных учебных заведений) путем вручения листов предупреждений, бюллетеней предполетной информации, в которые включаются все действующие извещения (НОТАМ) ЦАИ, относящиеся к основным и запасным аэродромам по воздушной трассе или маршруту полета.

До экипажей, выполняющих полеты по МВЛ, а также вылетающих из аэропортов 4 и 5-го класса, временные изменения доводятся устно по извещениям без вручения листов предупреждения.

4.5. Метеорологическое обеспечение

4.5.1. Метеорологическое обеспечение полетов заключается в своевременном доведении до командно-руководя-

щего, летного состава, работников службы движения и других должностных лиц гражданской авиации метеорологической информации, необходимой для выполнения возложенных на них обязанностей.

4.5.2. Метеорологическое обеспечение гражданской авиации организует Государственный комитет СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды (Госкомгидромет) в соответствии с Положением о метеорологическом обеспечении гражданской авиации, Наставлением по метеорологическому обеспечению гражданской авиации (НМО ГА), Нормами годности эксплуатации аэродромов (НГЭА) и другими нормативными документами МГА — Госкомгидромета. Ответственность за полноту, качество и своевременность этого обеспечения несет Госкомгидромет.

4.5.3. Непосредственное метеорологическое обеспечение осуществляют оперативные органы Госкомгидромета в аэропортах гражданской авиации: Главный авиационный метеорологический центр (ГАМЦ), зональные авиационные метеорологические центры (ЗАМЦ), авиаметеостанции I, II, III и IV разряда (АМСГ), оперативные группы (ОГ) и авиаметеопосты (АМП).

Эти подразделения по вопросам метеообеспечения подчиняются в оперативном отношении командирам авиапредприятий (заместителям начальников аэропорта по движению).

4.5.4. Порядок метеорологического обеспечения полетов определяется НМО ГА.

4.5.5. На аэродромах и посадочных площадках, где нет оперативных органов Госкомгидромета, метеорологические наблюдения проводятся рабочими гражданской авиации, прошедшими специальную подготовку и допущенными к таким наблюдениям.

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

4.5.7. Официальными данными о фактической погоде на аэродроме, по которым принимается решение на взлет и посадку, прием, выпуск и полет воздушных судов, являются данные наблюдений, полученные от оперативного

органа Госкомгидромета, а там, где его нет,— данные наблюдений работников гражданской авиации.

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

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

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

При высоте нижней границы облаков 200 м и ниже и (или) видимости 2000 м и менее, а также в случае, если эти значения предусматриваются 2-часовым прогнозом на посадку, проводятся дополнительные наблюдения за этими метеоэлементами в районе БПРМ.

В отдельных случаях по разрешению МГА наблюдения за видимостью на БПРМ на категорированных аэродромах могут не проводиться.

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

4.5.11. Метеонаблюдения при выполнении полетов на аэродроме, а также в тех случаях, когда аэродром является запасным, проводятся в установленные сроки — через каждые 30 мин, а в остальное время — ежечасно. Специальные (учащенные) наблюдения проводятся по запросу диспетчера (руководителя полетов).

В период между установленными сроками ведутся постоянные наблюдения за всеми изменениями погоды, особенно за возникновением, развитием и окончанием метеоявлений, опасных для авиации.

4.5.12. В данных о фактической погоде на аэродромах, где магнитное склонение составляет 5° и более, направление ветра указывается от магнитного меридиана.

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

4.5.14. Экипажи воздушных судов, находящиеся в полете, получают данные о погоде по КВ и УКВ каналам вещания метеоинформации. Если на аэродроме нет системы автоматической передачи этих данных по УКВ каналу, сведения о погоде передаются экипажам диспетчером.

Диспетчер обязан передавать информацию на борт воздушного судна во всех случаях по запросу экипажа.

4.5.15. В период предполетной подготовки экипажи воздушных судов обеспечиваются метеорологической консультацией и документацией в соответствии с НМО ГА.

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

4.5.17. При учебных и тренировочных полетах в районе аэродрома (аэроузла), организуемых в летных учебных заведениях, независимо от их продолжительности, метеодокументация вручается только должностному лицу, организующему полеты.

Экипажи воздушных судов в период предполетной подготовки получают метеоконсультацию в объеме, предусмотренном НМО ГА.

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

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

4.5.20. Метеообеспечение полетов по авиационным работам осуществляется АМСГ в объеме, предусмотренном НМО ГА, по районам полетов (территории, акватории

моря, озера), границы которых определяются командирами авиапредприятий и начальниками АМСГ.

4.5.21. Для определения возможности полетов по ПВП при сложной метеорологической обстановке по решению командира авиаподразделения производится разведка погоды наиболее опытными экипажами воздушных судов без пассажиров на борту воздушного судна. К полетам на разведку погоды могут привлекаться синоптики метеорологического подразделения, оформленные в установленном порядке. Полет на разведку погоды выполняется при наличии запасного аэродрома в соответствии с требованиями настоящего Наставления.

4.6. Инженерно-авиационное обеспечение

4.6.1. Инженерно-авиационное обеспечение осуществляется в соответствии с требованиями настоящего Наставления, Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники ГА (НТЭРАТ ГА) и других нормативных актов МГА.

4.6.2. Инженерно-авиационное обеспечение включает:

— содержание воздушных судов в исправном состоянии в соответствии с установленными нормативами;

— обеспечение своевременного и качественного технического обслуживания воздушных судов;

— обеспечение высокого уровня безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров;

— анализ причин отказов и неисправностей авиационной техники и внедрение мероприятий по их предупреждению;

— совершенствование технических знаний летного и инженерно-технического состава и практических навыков по вопросам технической эксплуатации авиационной техники;

— планирование использования воздушных судов, их технического обслуживания, ремонта, специальных осмотров и конструктивных доработок авиационной техники;

— контроль за соблюдением правил технической эксплуатации воздушных судов специалистами служб и организаций;

— осуществление мероприятий по сохранности авиационной техники на земле.

4.6.3. Организация инженерно-авиационного обеспечения возлагается на ГУЭРАТ МГА, ИАС управления ГА и осуществляется АТБ авиапредприятий.

4.6.4. К выполнению полетов допускаются только исправные воздушные суда, прошедшие подготовку в порядке, установленном НТЭРАТ ГА.

Воздушное судно может быть выпущено в полет до базового аэропорта с отказом или неисправностью, если они не влияют на безопасность полета и предусмотрены специальным перечнем. Окончательное решение на выполнение полета принимает командир воздушного судна.

4.6.5. К работам по эксплуатации воздушного судна допускаются лица инженерно-технического состава, а также другие специалисты, имеющие свидетельство о допуске к обслуживанию.

4.6.6. В случае, когда полеты воздушных судов выполняются на аэродромы и посадочные площадки, где не обеспечено их техническое обслуживание, экипаж выполняет осмотр воздушного судна в объеме, установленном РЛЭ. Результаты осмотра и работы, выполненные при устранении неисправностей, записываются в бортовой журнал. При нахождении на аэродроме лиц инженерно-технического состава, не имеющих допуска к техническому обслуживанию воздушного судна данного типа, ИАС обязана организовать техническое обслуживание и его подготовку к вылету под руководством и контролем экипажа.

4.6.7. При выявлении на воздушном судне, находящемся в полете, неисправности или отказа экипаж обязан сообщить об этом службе движения (ПДСП) до посадки самолета.

При получении сообщения о появившейся в полете неисправности авиационной техники АТБ обязана организовать подготовку к оперативному устранению этой неисправности.

4.6.8. Передача воздушного судна от АТБ экипажу для выполнения полета, экипажем — в АТБ на техническое обслуживание, а также от одного экипажа к другому оформляется записью в бортовом журнале. Передача бортового имущества, документации, запорных устройств осуществляется согласно описям бортового журнала. Остатки ГСМ передаются в порядке, установленном

НТЭРАТ ГА. Ответственность за сохранность воздушного судна несет лицо, принявшее его.

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

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

— направления в ремонт, на переоборудование, доработку и возвращения к месту постоянного базирования;

— перегонки для выполнения авиационных работ в отрыве от базы и возвращения к месту постоянного базирования.

4.7. Аэродромное обеспечение

4.7.1. Аэродромное обеспечение включает комплекс мероприятий по поддержанию летных полей аэродромов в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов:

— подготовку летного поля и зон радиомаячных систем посадки;

— содержание и ремонтные работы в летний период;

— зимнее содержание летного поля;

— другие работы в соответствии с требованиями настоящего Наставления, Наставления по аэродромной службе в гражданской авиации СССР (НАС ГА) и Норм годности к эксплуатации в СССР гражданских аэродромов (НГЭА СССР).

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

4.7.3. На аэродромах и посадочных площадках, где аэродромные службы по структуре не предусмотрены, контроль за состоянием летного поля приказом командира авиапредприятия (начальника аэропорта) возлагается на специалиста из числа других служб, изучившего НАС ГА и имеющего контрольный лист-обязательство.

4.7.4. Схема расстановки и движения воздушных судов, спецтранспорта, средств механизации и людей определяется в каждом аэропорту инструкцией по производству полетов.

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

4.7.6. Подготовку летного поля к полетам воздушных судов, контроль за его техническим состоянием, своевременным ремонтом, определение значения коэффициента сцепления осуществляет аэродромная служба в соответствии с НАС ГА.

4.7.7. Должностные лица аэродромной службы производят запись в специальный журнал, находящийся у дежурного штурмана аэропорта, о предстоящих ремонтных и строительных работах на летном поле и информируют службу движения.

4.7.8. Работы на летном поле во всех случаях проводятся только с разрешения руководителя полетов и информации аэродромной службе под руководством ответственных лиц службы, выполняющей эти работы.

После доклада ответственных лиц об окончании работ специалисты аэродромной службы должны убедиться, что при проведении работ не было допущено никаких отклонений, препятствующих безопасному выполнению полетов.

Ответственное лицо службы, проводящей работы на летной полосе, обязано прекратить работы и освободить летную полосу от всех видов средств механизации по указанию руководителя полетов (диспетчера) и в случаях отсутствия или потери радиосвязи между ответственным лицом за производство работ и руководителем полетов (диспетчером старта).

Контрольную проверку радиосвязи между диспетчером старта и ответственным лицом аэродромной службы выполнять через каждые 15 мин работы на ВПП.

4.7.9. В целях обеспечения безопасности полетов весь спецтранспорт и механизмы, работающие на летной полосе и РД, должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, включаемыми независимо от времени суток.

Занимать летную полосу и РД спецтранспорту и механизмам, не оборудованным (с неисправными) светосигнальными средствами, **запрещается.** Занимать летную полосу и РД спецтранспорту и механизмам, не оборудо-

ванным радиосредствами, обеспечивающими двустороннюю радиосвязь с руководителем полетов (диспетчером), без сопровождения машиной ответственного лица службы, проводящей работы, и без разрешения руководителя полетов **запрещается**. Машина ответственного лица службы, проводящей работы, должна быть дополнительно оборудована радиостанцией для прослушивания радиообмена на рабочей частоте диспетчера посадки. Радиотелефонный обмен должностных лиц аэродромной службы (водителей машин) с руководителем полетов (диспетчером) записывается на аппаратуре автоматической контрольной звукозаписи. При работе на летной полосе и РД средства радиосвязи, габаритные и проблесковые огни, установленные на машинах, выключать **запрещается.**

Каждая машина, работающая на летной полосе и РД, должна быть оборудована буксирным устройством для удаления ее с места работы при выходе из строя.

4.7.10. Руководитель полетов — начальник смены службы движения аэропорта (летного учебного заведения) обязан:

— по докладу должностного лица аэродромной службы о состоянии летного поля и после личного осмотра принимать решение о начале, прекращении, возобновлении или ограничении полетов;

— контролировать своевременность измерения значения коэффициента сцепления, а также состояние и готовность ВПП к приему и выпуску воздушных судов.

4.7.11. Условия торможения самолетов на ИВПП характеризуются значением коэффициента сцепления, толщиной и видом атмосферных осадков на покрытии. Влияние осадков учитывается в соответствии с РЛЭ самолета. При значениях коэффициента сцепления ниже 0,3 полеты самолетов с ГТД **запрещаются.**

4.7.12. Взлет и посадка самолетов на ВПП допускаются при наличии на поверхности покрытия сухого свежевыпавшего снега толщиной не более 50 мм, слякоти — 12 мм и воды — 10 мм.

4.7.13. При необходимости временного прекращения по техническим причинам приема и выпуска воздушных судов дается информация о времени начала и окончания работ в адреса, предусмотренные табелем сообщений

о движении воздушных судов в гражданской авиации, но не позднее чем за 2 ч до начала работ. Продолжительность очистки аэродромных покрытий от метеоосадков не должна превышать норм, установленных НАС ГА. Информация о времени окончания работ является основанием для вылета воздушных судов из других аэропортов с расчетом прилета на данный аэродром не ранее указанного времени окончания работ.

4.8. Электросветотехническое обеспечение

4.8.1. Электросветотехническое обеспечение полетов предусматривает:
— планирование использования электросветотехнических средств, а также их технического обслуживания;
— содержание электросветотехнических средств в исправном состоянии;
— учет и анализ отказов и неисправностей электросветотехнических средств, разработку и проведение мероприятий по повышению надежности этих средств;
— подготовку и допуск инженерно-технического состава службы ЭСТОП к технической эксплуатации электросветотехнического оборудования.
4.8.2. Электросветотехническое обеспечение полетов осуществляется в соответствии с Регламентами технического обслуживания светотехнического оборудования, Правилами технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правилами техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей (ПТЭ и ПТБ), Правилами устройств электроустановок (ПЭУ), настоящим Наставлением и Наставлением по светотехническому обеспечению полетов и электроустановкам в гражданской авиации (НАСТОП ГА).
4.8.3. Организация эксплуатации электросветотехнического обеспечения полетов осуществляется службами ЭСТОП авиапредприятий и ОЭНС УГА.
4.8.4. Все электросветотехнические средства должны отвечать нормам годности к эксплуатации в СССР гражданских аэродромов, светотехнические средства должны быть зарегистрированы в установленном порядке.
4.8.5. Светосигнальное оборудование аэродрома должно быть включено:

— при ночных полетах — за 15 мин до захода солнца или расчетного времени прибытия (вылета) воздушных судов;
— в дневных условиях — при видимости 2 000 м и менее;
— в других случаях — по указанию руководителя полетов или по требованию экипажа.
Светосигнальное оборудование должно быть выключено:
— с восходом солнца;
— в дневное время — при видимости более 2 000 м;
— при отсутствии полетов или перерыве в прилетах (вылетах) воздушных судов более 15 мин.

4.8.6. Соответствие режимов работы электросветотехнических средств установленным параметрам периодически проверяется с использованием специального оборудования. Периодичность, объем и порядок выполнения этих проверок устанавливается МГА, соблюдение сроков возлагается на службу ЭСТОП и контролируется ОЭНС УГА. Ежедневный летный контроль светосигнального оборудования аэродромов производится по указанию руководителя полетов (диспетчера) экипажами, выполняющими полеты, с обязательной записью результатов о проверке в специальный журнал.

4.8.7. Выключение электросветотехнических средств для технического обслуживания (ремонта) производится по плану, утвержденному командиром авиапредприятия (начальником аэропорта), с предварительным согласованием с руководителем полетов (диспетчером) и с записью в оперативный журнал службы ЭСТОП.

4.8.8. Руководитель полетов (диспетчер) в светлое время суток должен предоставлять время для проведения ежедневного технического обслуживания электросветотехнических средств в соответствии с регламентом на ежедневное техническое обслуживание. **Запрещается** использование средств, на которых не выполнены или не завершены работы по ежедневному техническому обслуживанию.

4.8.9. Информация о возникновении аварий и неисправностей в светосигнальном оборудовании и системе электроснабжения должна быть записана в специальном журнале и немедленно передаваться сменным инженером службы ЭСТОП руководителю полетов (диспетчеру). Все оперативные переключения в системе электро-

снабжения производятся только по согласованию с руководителем полетов.

4.8.10. В случае изменения направления рабочего старта сменный инженер службы ЭСТОП обязан доложить руководителю полетов о готовности светотехнических средств к работе с новым стартом.

4.9. Радиотехническое обеспечение

4.9.1. Радиотехническое обеспечение полетов предусматривает:

— обеспечение органов УВД необходимыми РТС, средствами связи и контроля за движением воздушных судов;

— содержание средств радиотехнического обеспечения полетов и средств связи в исправном состоянии;

— планирование использования РТС и средств связи, а также их технического обслуживания;

— учет и анализ отказов и неисправностей РТС и средств связи, разработку и проведение мероприятий по повышению надежности работы этих средств;

— подготовку и допуск инженерно-технического состава баз ЭРТОС к технической эксплуатации РТС.

4.9.2. Для радиотехнического обеспечения полетов используются автоматизированные системы УВД, трассовые аэродромные и посадочные радиолокаторы, радиотехнические системы и средства навигации, радиомаячные системы посадки, оборудование системы посадки (ОСП), радиопеленгаторы, средства воздушной и наземной электросвязи.

Использование средств РТО и связи для обеспечения полетов разрешается после их государственной регистрации и оформления допуска к эксплуатации в соответствии с требованиями нормативных документов. Кроме того, на все радиоизлучающие устройства должны быть разрешения на право эксплуатации.

4.9.3. РТС обеспечения полетов включаются по указанию руководителя полетов (диспетчера):

— средства района аэродрома (ОРЛ-А, РСБН, ОПРС, ДПРМ) — за 30 мин до расчетного времени посадки (пролета) воздушного судна;

— системы посадки (РМС, ОСП и др.), ПРЛ — за 30 мин до расчетного времени посадки. При этом ПРЛ должен включаться и использоваться для контроля за заходами на посадку воздушных судов 1, 2 и 3-го класса днем и ночью при высоте нижней границы облаков, равной (или меньше) установленной высоте полета по кругу и (*или*) видимости менее 5000 м;
— ПРЛ и другие РТС обеспечения полетов — для обеспечения захода на посадку в аварийных ситуациях — во всех случаях и по требованию экипажей независимо от метеоусловий;
— фотоконтроль за заходами воздушных судов на посадку осуществляется во всех случаях при использовании ПРЛ.
В случае изменения рабочего старта старший сменный инженер базы ЭРТОС обязан доложить руководителю полетов о готовности РТС к работе с новым стартом.

4.9.4. РТС обеспечения полетов выключаются по указанию руководителя полетов (диспетчера) по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна, а также по окончании связи с диспетчером подхода экипажа вылетевшего воздушного судна при отсутствии прилетов и вылетов других воздушных судов.

4.9.5. Рабочее место диспетчера пункта посадки (круга, СДП, КДП, МВЛ) должно быть оборудовано автоматической звуковой и световой сигнализацией об отказах объектов систем посадки (РМС, ОСП).
О неисправностях и отказах РТС старший сменный инженер базы ЭРТОС обязан немедленно сообщить руководителю полетов (диспетчеру) для передачи экипажам воздушных судов.

4.9.6. Радиотелефонный обмен между диспетчерами службы движения (руководителями полетов) и экипажами воздушных судов, переговоры взаимодействующих должностных лиц диспетчерских пунктов УВД, метеоконсультации экипажей и диспетчеров, прохождение штурманского предполетного контроля, а также информация, передаваемая по радиоканалам метеовещания, подлежат обязательной регистрации на аппаратуре автоматической магнитной звукозаписи. Материалы звукозаписи должны храниться:

— не менее пяти суток в аэропортах 1 и 2-го класса;
— не менее трех суток в остальных аэропортах.

4.9.7. РТС обеспечения полетов и воздушной электросвязи диапазона МВ периодически должны проходить летные проверки на соответствие их эксплуатационных параметров действующим нормам.

Организацию, периодичность и объем летных проверок по типам оборудования устанавливает МГА. Контроль за соблюдением сроков проверок возлагается на ЛШО и отделы (головные базы) ЭРТОС управлений гражданской авиации.

Ежесменные проверки качества работы РТС обеспечения полетов в аэропортах по указанию руководителя полетов осуществляются экипажами, выполняющими полеты. Результаты проверки командир воздушного судна обязан записать в журнал отзывов командиров воздушных судов о работе посадочного и навигационного оборудования аэропортов, в котором отмечаются принятые по замечаниям меры.

4.9.8. Выключение РТС обеспечения полетов для технического обслуживания и ремонта (реконструкции) производится в порядке, установленном МГА.

Должностные лица базы ЭРТОС должны сделать запись о временном выключении РТС обеспечения полетов в специальный журнал, находящийся у дежурного штурмана аэропорта, и информировать службу движения.

Руководитель полетов (диспетчер) должен предоставить инженерно-техническому персоналу базы ЭРТОС время для выполнения оперативного технического обслуживания, требующего кратковременного (до 30 мин) выключения РТС обеспечения полетов.

Запрещается использование РТС, на которых не выполнены работы по оперативному техническому обслуживанию.

4.10. Орнитологическое обеспечение

4.10.1. Орнитологическое обеспечение полетов направлено на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами и осуществляется в соответствии с требованиями настоящего Наставления и указаний МГА.

4.10.2. Орнитологическое обеспечение предусматривает:
— орнитологическое обследование района аэродрома;

— ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц на аэродромах, и проведение мероприятий по их отпугиванию;
— проведение визуальных и радиолокационных наблюдений для обеспечения контроля за орнитологической обстановкой;
— сбор и оценку сведений о фактической орнитологической обстановке в районе аэродрома в целях определения опасности, создаваемой птицами для полетов воздушных судов;
— доведение до экипажей информации об орнитологической обстановке и своевременное предупреждение о ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродромах (в районе аэродромов), на маршрутах (в районе полетов);
— проведение занятий по авиационной орнитологии с летным составом, специалистами УВД, аэродромной службы и других служб, связанных с орнитологическим обеспечением полетов, по программе, утвержденной МГА.

4.10.3. Порядок орнитологического обеспечения полетов в каждом авиапредприятии и обязанности должностных лиц определяются инструкцией, утверждаемой командиром авиапредприятия (начальником аэропорта) в соответствии с Инструкцией по орнитологическому обеспечению безопасности полетов на аэродромах ГА.

4.10.4. Руководящий состав подразделений и служб, обеспечивающих безопасность полетов, должен знать особенности орнитологической обстановки своего аэродрома, уметь правильно определять степень ее опасности и принимать необходимые меры по орнитологическому обеспечению безопасности полетов.

4.10.5. На аэродромах должны приниматься все возможные меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами, вплоть до временного прекращения полетов.

4.11. Обеспечение полетов службой организации перевозок

4.11.1. Обеспечение полетов службой организации перевозок включает организационные и технологические

мероприятия, направленные на максимальное использование коммерческой грузоподъемности, безопасное выполнение полетов воздушных судов и повышение культуры обслуживания пассажиров.

4.11.2. Обеспечение полетов осуществляется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, настоящего Наставления и других документов, регулирующих организацию перевозочного процесса.

4.11.3. Служба организации перевозок обеспечивает:

— безопасность и регулярность полетов, высокое качество обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры;

— расчет и комплектование коммерческой загрузки воздушных судов;

— расчет центровки и загрузки воздушных судов;

— установленный порядок оформления пассажиров, багажа, почты и грузов;

— загрузку и разгрузку воздушных судов в соответствии с центровочным графиком;

— безопасный подъезд средств механизации к воздушным судам и от них;

— оформление перевозочной и сопроводительной документации;

— досмотр пассажиров, багажа и ручной клади, контроль за перевозкой опасных грузов.

4.11.4. Расчет центровки воздушных судов производит диспетчер по центровке (при его отсутствии — второй пилот) в соответствии с Руководством по центровке и загрузке воздушных судов гражданской авиации.

Руководство погрузочно-разгрузочными работами на воздушных судах осуществляет диспетчер по загрузке (при его отсутствии — один из членов экипажа).

4.11.5. К посадке в воздушное судно допускаются пассажиры, прошедшие регистрацию и досмотр. От досмотра освобождаются лица, определенные специальными правилами.

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

4.11.6. Служба организации перевозок (командир воздушного судна) имеет право изменить место, предостав-

ленное пассажиру в салоне воздушного судна, если это необходимо для обеспечения допустимых центровок.

4.11.7. Посадка и высадка пассажиров производятся под руководством и контролем работников службы организации перевозок и бортпроводника (члена экипажа).

4.11.8. Количество пассажиров на борту воздушного судна (за исключением детей в возрасте до 5 лет, а на международных авиалиниях — до 2-х лет) должно соответствовать количеству кресел, оборудованных привязными ремнями, но не выше установленных норм для данного типа воздушного судна.

Перевозка пассажиров в количестве, превышающем количество мест, установленных на данном воздушном судне, допускается только с разрешения МГА.

4.11.9. Вопросы обеспечения и организации перевозок при подготовке воздушных судов к вылету решаются службами перевозок, а в полете — командиром воздушного судна.

4.11.10. Работники службы организации перевозок несут ответственность за соблюдение установленных организационных и технологических мероприятий обеспечения полетов.

4.11.11. На аэродромах других ведомств и временных аэродромах, не имеющих службы организации перевозок, ее функции возлагаются на командира воздушного судна.

4.12. Режимно-охранное обеспечение

4.12.1. Режимно-охранное обеспечение полетов включает в себя мероприятия, направленные на обеспечение безопасности пассажиров и экипажей воздушных судов, которые проводятся в соответствии с требованиями настоящего Наставления и документов, регулирующих организацию и проведение мероприятий по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

4.12.2. Ответственность за состояние режимно-охранного обеспечения несет руководитель предприятия, учреждения, организации.

4.12.3. Основными мероприятиями по предупреждению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации являются:

— досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа;
— специальный осмотр воздушных судов;
— ограждение аэродромов и объектов авиапредприятий;
— организация и поддержание пропускного и внутриобъектового режима;
— охрана авиационной техники и объектов и др.

4.12.4. Досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа осуществляется в соответствии с требованиями специальной инструкции.

4.12.5. Специальный осмотр воздушных судов осуществляется в соответствии с перечнями мест осмотра, разработанными для каждого типа воздушного судна.

4.12.6. Аэродромы классов А, Б, В, Г и Д; важные объекты авиапредприятий должны иметь ограждения, исключающие возможность бесконтрольного проникновения на служебную территорию посторонних лиц, транспортных средств и животных.

4.12.7. На авиапредприятиях устанавливается пропускной и внутриобъектовый режим в соответствии с требованиями специальной инструкции.

4.12.8. Воздушные суда должны находиться под постоянной надежной охраной.

Охрана воздушных судов осуществляется:
— при техническом обслуживании в АТБ — представителем АТБ (ИАС) авиапредприятий;
— на стоянках аэродромов — дежурным по стоянке или военизированной (сторожевой) охраной;
— при кратковременных стоянках продолжительностью до 2 ч и наличии в составе экипажа бортинженера (бортмеханика), а также при вынужденных посадках вне аэродрома — членами экипажа по указанию командира воздушного судна; воздушные суда, в составе экипажа которых нет бортинженера (бортмеханика), сдаются в АТБ (ИАС) независимо от срока стоянки до очередного вылета;
— на временных аэродромах и посадочных площадках — под охраной заказчика, а при техническом обслуживании — авиатехником в соответствии с требованиями специальной инструкции.

4.12.9. Ответственность за сохранность воздушных судов во время стоянки на аэродроме несет то должностное лицо (дежурный по стоянке, член экипажа, представитель

военизированной охраны), подпись которого в бортовом журнале и журнале приема-передачи воздушных судов под охрану или обслуживание является последней.

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

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

4.13. Медицинское обеспечение

4.13.1. Медицинское обеспечение полетов представляет систему мероприятий, направленных на сохранение здоровья, повышение работоспособности лиц летного состава, диспетчеров УВД и других авиационных специалистов.

4.13.2. Медицинское обеспечение полетов включает проведение лицам летного состава и диспетчерам УВД:

— ежегодного медицинского освидетельствования во ВЛЭК;

— ежеквартального осмотра у врача летного отряда;

— предполетного и предсменного медицинского осмотра;

— контроля за физической подготовленностью, режимом отдыха, питания;

— контроля санитарно-гигиенического состояния рабочих мест, специального снаряжения и средств спасания;

— профилактики авиационных происшествий и их предпосылок, связанных с состоянием здоровья.

4.13.3. Лица летного состава, бортпроводники, бортоператоры, инструкторы парашютной службы и другие специалисты, участвующие в полете, перед началом полетов, но не ранее чем за 2 ч до вылета, обязаны пройти медицинский осмотр у врача (фельдшера)

с предъявлением свидетельства специалиста ГА, вкладыша ВЛЭК (справки МСЧ). В задании на полет делается отметка о допуске к полету. При задержке вылета на 6 ч и более предполетный осмотр проводится повторно.

Предполетный медицинский осмотр членов экипажа, выполняющего в течение рабочего времени несколько полетов, проводится один раз перед первым вылетом.

4.13.4. Резервные экипажи проходят медицинский осмотр перед заступлением в резерв и перед вылетом, если до вылета прошло 6 ч и более.

4.13.5. При выполнении полетов на авиационных работах в отрыве от базы члены экипажа обязаны пройти предполетный медицинский осмотр у врача (фельдшера) авиапредприятия, местного учреждения здравоохранения или предприятия-заказчика.

4.13.6. Руководители полетов и диспетчеры УВД обязаны пройти медицинский осмотр перед заступлением на дежурство.

4.13.7. Лица летного состава, диспетчеры УВД, бортпроводники и другие специалисты, участвующие в полете, в случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного отдыха обязаны доложить о своем состоянии по команде и обратиться за медицинской помощью.

4.13.8. Члены экипажа и диспетчеры УВД, не прошедшие предполетный (предсменный) квартальный медицинский осмотр и годовое освидетельствование во ВЛЭК, и в случае установления у них факта употребления лекарственных средств и других нарушений предполетного (предсменного) режима к выполнению полета (УВД) не допускаются.

4.13.9. Ответственность за соблюдение экипажем предполетного режима вне мест базирования, а также за рубежом возлагается на командира воздушного судна.

Продолжительность рабочего времени и времени отдыха летного состава ГА регулируется специальным Положением.

4.13.10. Допуск к полетам, управлению воздушным движением после перенесенных заболеваний, травм, командировок и учебы продолжительностью более месяца,

очередного отпуска, авиационных происшествий, их предпосылок осуществляется только врачом летного отряда.

4.13.11. Специалисты, эпизодически выполняющие задания на борту воздушного судна, предварительно проходят медицинское обследование в медсанчасти (амбулатории, здравпункте) для определения возможности участия в полетах, а предполетный медицинский осмотр проходят совместно с членами экипажа.

4.13.12. Воздушные суда должны быть оснащены бортовыми и аварийными медицинскими аптечками; выполняющие международные и приграничные рейсы — дополнительной аптечкой для экипажа. Члены экипажа должны уметь оказывать само- и взаимопомощь.

4.13.13. Члены экипажа не допускаются к выполнению задания на полет, а диспетчерский состав к несению дежурства в случае установления у них состояния алкогольного опьянения или остаточных явлений предшествующего опьянения.

Виновные в этом лица увольняются с занимаемых должностей с изъятием у них свидетельств.

4.13.14. Члены экипажа и диспетчеры УВД, уклоняющиеся от медицинского контроля перед полетом (сменой), к исполнению служебных обязанностей не допускаются и привлекаются к дисциплинарной ответственности в соответствии с подпунктами «ж» и «з» п. 17 Устава о дисциплине работников гражданской авиации.

4.13.15. Членам экипажей, выполняющих полеты в местности и страны, неблагоприятные в эпидемиологическом отношении, проводятся профилактические прививки.

4.14. Организация оперативного управления производством

4.14.1. Процесс оперативного управления производством предусматривает:

— сбор информации о производственном процессе;

— контроль выполнения суточного плана полетов и суточных заданий смен;

— анализ причин отклонений от плана полетов и нарушений технологических графиков подготовки воздушных судов к отправлению;

— оперативное регулирование и планирование в целях предупреждения и устранения отклонений от суточного плана полетов;
— руководство и координацию деятельности производственных единиц и звеньев авиапредприятий, объединений, управлений в целях выполнения плановых заданий и обеспечения своевременности проведения операций, предусмотренных технологическими графиками подготовки воздушных судов.

4.14.2. Оперативное управление производством осуществляют и несут ответственность за оперативное обеспечение выполнения плана авиационных работ и перевозок при высокой регулярности и экономичности полетов: в отрасли — Центральное производственно-диспетчерское управление (Центральная диспетчерская служба) гражданской авиации (ЦПДУ ГА); в управлениях, объединениях — производственно-диспетчерская служба управления (ПДСУ), объединения (ПДСО); на авиапредприятиях I—III класса — производственно-диспетчерская служба предприятия (ПДСП); на авиапредприятиях IV класса и в приписных аэропортах функции по оперативному управлению возлагаются на аэродромный диспетчерский пункт (АДП).
Указания ЦПДУ ГА для служб гражданской авиации и экипажей воздушных судов обязательны.

4.14.3. Суточные планы полетов с учетом особенностей производственных задач на предстоящие сутки составляются АДП на основании расписания движения воздушных судов, планов-нарядов летных подразделений, предварительных планов полетов (ППЛ) и заявок для выполнения авиационных работ в народном хозяйстве.

4.14.4. Суточные планы полетов аэропорта утверждаются командиром авиапредприятия (начальником аэропорта) и передаются накануне дня полетов для обеспечения (согласования) в ПДСУ и другие адреса согласно Табелю сообщений.

4.14.5. В управлении ГА накануне дня полетов ПДСУ на основании суточных планов аэропортов составляет сводный суточный план полетов своего управления, который утверждается начальником управления (его заместителем).

4.14.6. Центральное производственно-диспетчерское управление ГА на основании расписаний движения воздушных судов, указаний МГА, суточных планов УГА и утвержденных УВС МГА заявок на полеты воздушных судов составляет суточные планы на международные, литерные, подконтрольные рейсы и рейсы вне расписания.

4.14.7. Ответственность за качество составления и своевременность обеспечения суточных планов полетов возлагается на АДП, ПДСП, ПДСУ, ПДСО, ЦПДУ (ЦДС) ГА.

4.14.8. Организация связи производственно-диспетчерских органов между собой и взаимодействующими службами (органами) осуществляется в соответствии с утвержденной схемой организации связи.

Глава 5

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

5.1. Основные требования

5.1.1. Полеты воздушных судов по воздушным трассам, МВЛ, установленным маршрутам и в районах авиационных работ, а также в районах аэродромов (аэроузлов) выполняются:
— по правилам полетов по приборам (ППП);
— по правилам визуальных полетов (ПВП);
— по особым правилам визуальных полетов (ОПВП).
5.1.2. В отдельных случаях полеты в условиях, не позволяющих применения правил, указанных в п. 5.1.1, могут выполняться по специальным инструкциям, утверждаемым МГА.
5.1.3. При необходимости выполнения полетов, связанных со спасанием жизни людей или стихийными бедствиями, разрешается выполнять полеты в соответствии с п. 2.1.9. настоящего Наставления.

5.2. Правила полетов по приборам

5.2.1. Правила полетов по приборам предусматривают:
— выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам при обязательном постоянном контроле со стороны органа УВД;
— обеспечение диспетчерами службы движения установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами.
5.2.2. Правила полетов по приборам применяются:
— в верхнем воздушном пространстве;
— в нижнем воздушном пространстве при полетах с истинной скоростью более 550 км/ч;
— в нижнем воздушном пространстве при полетах с истинной скоростью 550 км/ч и менее, если не применяются ПВП (ОПВП);
— при полетах с применением шторок.

5.2.3. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования при строгом выдерживании заданного режима полета и установленного маршрута.
Изменение эшелона (высоты) полета производится по указанию или разрешению диспетчера службы движения, за исключением случаев, предусмотренных в п. 5.11.5. настоящего Наставления.
5.2.4. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется экипажами воздушных судов по согласованию с диспетчером. Диспетчеру службы движения **запрещается** принуждать командира воздушного судна выполнять полеты по ПВП без его согласия.
5.2.5. При выполнении полета по ППП экипаж обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств в соответствии с требованиями Инструкции по ведению осмотрительности.
5.2.6. При выполнении полета по ППП командир воздушного судна несет ответственность за:
— выдерживание схемы выхода из района аэродрома, заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы снижения и захода на посадку, заданных траекторий и параметров полета;
— точность и своевременность информации о фактическом местонахождении воздушного судна, высоте и условиях полета;
— точное и своевременное выполнение указаний диспетчера службы движения.
5.2.7. Диспетчер службы движения, под управлением которого выполняется полет воздушного судна по ППП, несет ответственность за:
— правильное назначение безопасного эшелона (высоты) полета;
— обеспечение установленных интервалов вертикального, продольного и бокового эшелонирования;
— контроль по имеющимся средствам и докладам экипажа за выдерживанием экипажем заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома, снижения и захода на посадку;
— своевременную информацию экипажа о воздушной,

метеорологической обстановке и об отклонениях от заданной траектории полета;
— обоснованность передаваемых экипажам воздушных судов указаний и рекомендаций.

5.3. Правила визуальных полетов

5.3.1. Правила визуальных полетов предусматривают:
— выдерживание установленных интервалов между воздушными судами путем визуального наблюдения экипажем за полетами других воздушных судов;
— при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты и обход искусственных препятствий визуальным наблюдением за расположенной впереди местностью;
— выдерживание установленного маршрута (схемы полета) *с помощью визуальной ориентировки и с использованием* имеющихся навигационных средств.

5.3.2. ПВП применяются в пределах нижнего воздушного пространства при полетах с истинной скоростью не более 550 км/ч:
— днем;
— в сумерках — при полетах в полярных широтах (выше 60-й параллели), а в других районах — по разрешению МГА.

5.3.3. Полеты по ПВП выполняются при условиях, соответствующих требованиям табл. 2.
Разрешаются полеты по ПВП над облаками при их количестве ниже высоты полета не более трех баллов. В этом случае расстояние от верхней границы облаков до воздушного судна должно быть не менее 300 м.

5.3.4. Полеты по ПВП в полярных широтах (выше 60-й параллели) и в других районах разрешается по решению МГА выполнять в сумерках на аэродромы (посадочные площадки), оборудованные светотехническими средствами, а с подбором посадочных площадок с воздуха и на аэродромы (площадки), не оборудованные светотехническими средствами, не ранее чем через 30 мин после наступления рассвета и не позднее чем за 1 ч до наступления темноты.

5.3.5. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всех членов экипажа воздушного судна.

5.3.6. Обходить препятствия, наблюдаемые впереди по курсу воздушного судна, следует, как правило, справа на удалении от препятствий не менее 500 м.

5.3.7. Обгон впереди летящего воздушного судна должен выполняться с правой стороны с интервалом не менее 500 м.

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

При выполнении полетов по кругу обгонять однотипные воздушные суда **запрещается**. Более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные до третьего разворота с внешней стороны круга и с интервалом не менее 500 м.

5.3.8. При полетах воздушных судов на пересекающихся курсах, на одном и том же эшелоне (высоте) их командиры должны: заметивший воздушное судно слева — уменьшить, а справа — увеличить высоту полета, так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение воздушных судов.

Если изменить высоту невозможно (облачность, полет на минимальной высоте или другие ограничения), командиры обязаны, отвернув воздушные суда, обеспечить их безопасное расхождение.

В процессе маневра расхождения командир воздушного судна обязан не терять другое воздушное судно из вида.

5.3.9. Встречное движение воздушных судов на одной высоте по одному неразведенному маршруту (МВЛ) при полете ниже нижнего эшелона **запрещается**.

5.3.10. В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах каждый командир должен отвернуть свое воздушное судно вправо для их расхождения левыми бортами.

5.3.11. При ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полета по ПВП, командир воздушного судна обязан:

— возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к полетам по ОПВП;

— перейти на полет по ОПВП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка командира и оснащенность воздушной трассы (МВЛ) не препятствуют этому;

— перейти на полет по ППП, если командир и воздушное судно допущены к таким полетам.

Командиры вертолетов, кроме того, могут действовать согласно п. 7.7.19 настоящего Наставления.

5.3.12. При переходе на полет по ОПВП или ППП командир воздушного судна обязан согласовать свои действия и эшелон (высоту) полета с органом УВД, диспетчер которого обязан обеспечить установленные интервалы между воздушными судами и, при необходимости, согласовать освобождение нижнего безопасного эшелона и условия входа воздушного судна в смежный район УВД.

Таблица 2

Местность	Скорость полета (истинная), км/ч	Минимальные условия полета по ПВП		
		высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м	видимость, м	вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков, м
В зоне взлета и посадки				
Равнинная и холмистая	300 и менее	150	2 000	50
	301—550	300	5 000	100
Горная	550 и менее	300	5 000	100
В зоне подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам				
Равнинная и холмистая	300 и менее	150	2 000	50
	301—550	300	5 000	100
Горная (высота до 2 000 м),	550 и менее	400	5 000	100
Горная (высота 2 000 м и более)	550 и менее	700	10 000	100

Примечания: 1. В зоне взлета и посадки минимальные метеоусловия устанавливаются по скорости полета по кругу.

2. При прогнозировании минимальных для данных условий полета по ПВП значений видимости и высоты нижней границы облаков, указанных в таблице, и невозможности эшелонирования по высоте между воздушными судами должны обеспечиваться интервалы продольного эшелонирования в соответствии с пп. 5.9.2 и 5.9.3 настоящего Наставления.

5.3.13. При внезапном попадании воздушного судна в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП (ОПВП), снижение ниже приборной безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет **запрещается**. В этом случае командир обязан перейти на пилотирование воздушного судна по приборам, развернуться на 180°, возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем аэродроме. При невозможности перейти на визуальный полет после разворота на 180° командир обязан приступить к набору нижнего безопасного эшелона и согласовать дальнейшие действия с диспетчером службы движения.

5.3.14. К полетам по ПВП при видимости менее 3000 м допускаются командиры воздушных судов, прошедшие подготовку по программам, установленным МГА, допущенные к полетам по ППП. Командиры, не имеющие допуска к полетам по ППП, должны иметь достаточную подготовку в пилотировании по приборам для выполнения полета при внезапном попадании воздушного судна в условия, исключающие возможность пилотирования по линии естественного горизонта.

5.3.15. При полете по ПВП командир воздушного судна несет ответственность за:

— выполнение правил и заданных условий полета по ПВП;

— выдерживание истинных безопасных высот;

— точность выдерживания маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома и захода на посадку;

— своевременное решение и доклад органу УВД о возврате на аэродром вылета (запасной аэродром) или переходе на полет по ОПВП (ППП) при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;

— достоверность информации о месте воздушного судна и условиях полета;

— точное и своевременное выполнение указаний органа УВД.

5.3.16. Диспетчер службы движения, под непосредственным управлением которого выполняется полет воздушного судна по ПВП, несет ответственность за:

— назначение высоты (эшелона) полета;

— соблюдение временных интервалов при взлете воздушных судов;

— своевременную информацию экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;
— освобождение нижнего безопасного эшелона (при полете ниже нижнего эшелона) и обеспечение установленных интервалов между воздушными судами при переходе на полет по ОПВП (ППП);
— согласование условий входа воздушного судна в смежный район УВД;
— точную и своевременную информацию экипажа о фактическом местонахождении воздушного судна при наличии радиолокационного контроля.

5.4. Особые правила визуальных полетов

5.4.1. Особые правила визуальных полетов предусматривают:
— пилотирование воздушного судна по линии естественного горизонта с одновременным контролем по приборам за его пространственным положением;
— выполнение полета с соблюдением интервалов продольного и бокового эшелонирования, установленных для ППП, и интервалов вертикального эшелонирования, предусмотренных пп. 5.8.1—5.8.4 настоящего Наставления;
— выдерживание заданного эшелона (высоты) полета с учетом искусственных препятствий;
— определение места воздушного судна визуально по наземным ориентирам и с использованием имеющихся навигационных средств;
— контроль диспетчером службы движения за соблюдением интервалов между воздушными судами с применением РТС и (или) на основании информации, получаемой от экипажей.

5.4.2. Особые правила визуальных полетов применяются при полетах ниже нижнего эшелона и на эшелонах в пределах нижнего воздушного пространства на самолетах 4-го класса и вертолетах:
— днем — при отсутствии метеоусловий для полетов по ПВП;
— ночью — при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, а также при

выполнении транспортных полетов и авиационных работ выше 60-й параллели (в других районах по разрешению МГА);
— днем и ночью — при выполнении учебных и тренировочных полетов.

5.4.3. Полеты по ОПВП по маршруту, а также в зоне взлета и посадки выполняются при условиях, соответствующих требованиям табл. 3.
Разрешаются полеты по ОПВП над облаками при их количестве ниже высоты полета не более трех баллов. В этом случае расстояние от верхней границы облаков до воздушного судна должно быть не менее 300 м.

Таблица 3

Местность	Безопасная высота полета (истинная), м		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м		Видимость	
	днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
Срочные полеты по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательные работы и тренировочные полеты						
Равнинная и холмистая	50	250	100	300	1 000	4 000
Горная	300	—	400	—	2 000	—
Полеты транспортные и по авиационным работам						
Равнинная и холмистая	—	400	—	450	—	4 000

Примечания: 1. В зоне взлета и посадки ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий днем — по 5 км, ночью — по 10 км в обе стороны от оси маршрута.
2. При полетах по МВЛ и установленным маршрутам ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий днем — по 5 км, ночью — по 25 км, в обе стороны от оси маршрута, в горной местности — в пределах ширины МВЛ (установленного маршрута).
3. При полетах днем в равнинной и холмистой местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков ниже 150 м и видимости 3 000 м и более для воздушных судов со скоростью полета до 300 км/ч высота искусственных препятствий не учитывается.

5.4.4. Полеты по ОПВП в сумерках через 30 мин после рассвета и за 1 ч до наступления темноты разрешается выполнять при тех же условиях, что и днем.

5.4.5. Тренировочные полеты ночью по ОПВП на горных аэродромах производятся по схемам полетов по приборам при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков, превышающей высоту полета не менее чем на 200 м.

5.4.6. Полеты под облаками, высота нижней границы которых менее 150 м, в условиях обледенения или при прогнозировании обледенения на высоте нижнего эшелона и ниже разрешается выполнять только на воздушных судах, имеющих противообледенительные системы.

5.4.7. Полеты по ОПВП могут быть организованы только при непрерывной двусторонней связи между органом УВД и воздушным судном и при освобождении нижнего безопасного эшелона от других воздушных судов.

5.4.8. При организации полетов по ОПВП маршрут, как правило, должен выбираться через характерные ориентиры, легко опознаваемые в условиях ограниченной видимости и ночью, таким образом, чтобы обеспечивался обход искусственных препятствий на удалении, позволяющем не включать их в расчет безопасной высоты.

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

5.4.10. Обгон воздушного судна, следующего впереди на той же высоте, при полетах по ОПВП **запрещается**.

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

5.4.12. При ухудшении метеоусловий до значений, менее установленных для полетов по ОПВП, командир воздушного судна обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем аэродроме. Коман-

дир вертолета, кроме того, может действовать в соответствии с п. 7.7.19 настоящего Наставления. В случае попадания воздушного судна в условия, исключающие визуальный полет, командир обязан руководствоваться п. 5.3.12 настоящего Наставления или перейти на полет по ППП, согласовав с органом УВД маршрут следования и эшелон полета.

5.4.13. При выполнении полета по ОПВП командир воздушного судна несет ответственность за:

— выдерживание безопасной (заданной) высоты полета;

— выдерживание схемы выхода из района аэродрома, установленного маршрута и схемы снижения с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств;

— своевременную и точную информацию о времени пролета контрольных ориентиров;

— выдерживание режима полета, обеспечивающего установленные интервалы между воздушными судами;

— своевременный возврат на аэродром вылета (запасной) или переход на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных для ОПВП.

5.4.14. Диспетчер службы движения, под управлением которого выполняется полет воздушного судна по ОПВП, несет ответственность за:

— обеспечение установленных интервалов между воздушными судами при вылете и соблюдение условий, исключающих встречное движение и полет с пересечением маршрутов на одной высоте;

— освобождение нижнего безопасного эшелона;

— своевременность информации экипажа о воздушной и метеорологической обстановке;

— точность и своевременность информации экипажа о фактическом местонахождении воздушных судов при наличии радиолокационного контроля.

5.5. Правила вылета и прилета воздушных судов

5.5.1. Командир воздушного судна принимает решение на вылет на основании:

— готовности экипажа к выполнению полета;

— готовности воздушного судна к полету;

— анализа метеообстановки;

— информации диспетчера о состоянии аэродромов вылета, назначения и запасных, о воздушной обстановке и обеспечении полета.

5.5.2. Диспетчер АДП выдает экипажу диспетчерское разрешение на вылет на основании задания на полет и принятого командиром воздушного судна решения на вылет, если:

— техническое состояние аэродрома вылета (назначения) соответствует установленным требованиям или будет соответствовать им ко времени вылета (прилета);

— техническое состояние запасных аэродромов соответствует установленным требованиям;

— воздушная обстановка не препятствует выполнению полета, а фактическая или прогнозируемая погода на аэродроме вылета не ниже минимума, установленного для взлета;

— прогноз погоды по маршруту, на аэродромах назначения и запасных соответствует требованиям пп. 5.5.11, 5.5.12 настоящего Наставления;

— экипаж имел необходимый предполетный отдых, прошел медицинский и штурманский контроль, получил необходимую полетную документацию и информацию;

— количество топлива, указанного в задании на полет, не менее потребного, рассчитанного дежурным штурманом (диспетчером).

5.5.3. Если при подготовке к полету оказалось, что взлетная масса воздушного судна превышает допустимую для фактических условий на старте, командир воздушного судна имеет право принять решение о переносе вылета или снятии части загрузки.

5.5.4. Если метеоусловия на аэродромах вылета, назначения и (или) запасных, а также по маршруту (району авиационных работ) в период между получением диспетчерского разрешения и вылетом воздушного судна ухудшились и не соответствуют правилам принятия решения на вылет, диспетчер обязан сообщить об этом экипажу. Командир воздушного судна в этом случае обязан пересмотреть решение на вылет.

5.5.5. При задержке более чем на 20 мин от времени вылета, предусмотренного планом полета, командир воздушного судна обязан получить повторное разрешение на вылет.

Метеоинформацию и повторное разрешение на вылет разрешается получать по радио (другим средствам связи).

5.5.6. Если экипаж воздушного судна состоит из одного или двух человек, после посадки на промежуточном аэродроме, а при повторных вылетах — и на аэродроме базирования командиру воздушного судна разрешается принимать решение на вылет в соответствии с п. 10.1.21 настоящего Наставления.

5.5.7. Диспетчерское разрешение на вылет воздушных судов военной авиации с гражданских аэродромов, а также воздушных судов гражданской авиации для выполнения полетов по установленным маршрутам (районам авиационных работ) или с посадкой на военном аэродроме, диспетчер АДП выдает только по согласованию с военным сектором РЦ (ЗЦ) ЕС УВД.

5.5.8. Выпуск и прием воздушных судов осуществляется в соответствии с установленными минимумами аэродрома, командира и воздушного судна по ППП, ПВП и ОПВП.

5.5.9. При принятии решения на выполнение взлета (посадки) соответствие фактического ветра установленным ограничениям определяется с учетом его порывов.

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

5.5.11. Принятие решения на вылет по ППП.

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

— на аэродроме вылета фактическая или прогнозируемая погода не ниже минимума, установленного для взлета;

— на маршруте полета отсутствуют опасные метеоявления, обход которых невозможен;

— на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета погода соответствует требованиям одного из вариантов табл. 4;

— имеется запасной аэродром, соответствующий требованиям табл. 4 и пп. 5.5.11.4—5.5.11.11 настоящего Наставления.

Таблица 4

Варианты	На аэродроме назначения		Продолжительность полета до аэродрома назначения по расчету	Количество запасных аэродромов, полет до которых обеспечивается с ВПР аэродрома назначения
	фактическая погода (ВНГО, видимость на ВПП, ветер)	соотношение прогноза и установленного минимума (ко времени прилета)		
1	Не ниже установленного минимума	Прогнозируемая погода ниже минимума	До 2 ч	1
			От 2 до 5 ч	2 или 1*
2	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода не ниже минимума	1 ч и более	1
3	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода ниже минимума	Более 5 ч	2 или 1*

* В данном случае аэродром может быть выбран запасным, если прогнозом погоды ко времени прилета предусматривается высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше установленного минимума.

5.5.11.2. При принятии решения на вылет по варианту 1 табл. 4 давность сведений о фактической погоде на аэродроме назначения не должна превышать 1 ч с момента наблюдения.

При продолжительности полета до 2 ч:

— соответствие скорости и направления ветра установленным ограничениям определяется с учетом его порывов;

— разрешается руководствоваться видимостью по ОВИ (ОМИ); при этом, если решение на вылет по видимости ОВИ (ОМИ) принимается ночью, а посадка на аэродроме назначения будет производиться в сумерках или днем, необходимо учитывать уменьшение видимости по ОВИ (ОМИ) при переходе от темного к светлому времени суток.

5.5.11.3. При принятии решения на вылет по ППП на аэродромах назначения и запасных не учитываются:
— прогнозируемые ко времени прилета опасные метеоявления (кроме фронтальных гроз с вероятностью более 30% на запасных аэродромах);
— прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра (кроме варианта 1-до 2-, табл. 4);
— высота нижней границы облаков, если их фактическое и (или) прогнозируемое количество не более трех баллов;
— временное и кратковременное ухудшение видимости и (или) понижение нижней границы облаков, прогнозируемое ко времени прилета.
Если время прилета на аэродром назначения (запасной) совпадает с прогнозируемым периодом постепенного или быстрого изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков, при принятии решения на вылет по ППП учитывается их наименьшее значение, указанное в прогнозе.
5.5.11.4. Запасным аэродромом для полетов по ППП может быть выбран аэродром, если на нем ко времени прилета прогнозируется:
— высота нижней границы облаков на 50 м и видимость на 500 м выше минимума;
— высота нижней границы облаков не менее 90 м и видимость не менее 1000 м — в случае, когда выбранный запасной аэродром допущен к эксплуатации по категорированному минимуму, а командир и воздушное судно допущены к полетам по соответствующей категории;
— высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше минимума — в случае, когда выбранный запасной аэродром расположен на расстоянии менее 50 км от аэродрома назначения.
5.5.11.5. Горный аэродром может быть выбран запасным в соответствии с требованиями п. 5.5.11.4 настоящего Наставления без провозки экипажа, если аэродром изучался при проведении предварительной подготовки и проводилась тренировка на тренажере по его схеме снижения и захода на посадку, а командир воздушного судна пилот 1-го класса.
5.5.11.6. Варианты принятия решения на вылет с обеспечением возможности ухода на запасной аэродром с ВПР аэродрома назначения должны рассматриваться как

основные и предусматриваться при разработке планов (расписания) движения воздушных судов.

5.5.11.7. В случае, когда неблагоприятная аэронавигационная и (или) метеорологическая обстановка и заправка топливом не позволяют выбрать запасной аэродром, уход на который возможен с ВПР аэродрома назначения, командиру воздушного судна предоставляется право принятия решения на вылет с расчетом рубежа ухода на запасной аэродром (в том числе и на аэродром вылета), если:

— продолжительность полета от рубежа ухода до аэродромов назначения и запасного не превышает 2 ч по расчету;

— на аэродромах назначения и запасном фактическая погода не ниже минимума (при продолжительности полета более 2 ч по расчету независимо от фактической погоды);

— прогноз погоды ко времени прилета на аэродромах назначения и запасном соответствует требованиям п. 5.5.11.4. При этом расчетное количество топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения должно быть не менее чем на 1 ч полета на высоте круга. Рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна оставалось не менее чем на 30 мин полета на высоте круга.

5.5.11.8. Командир воздушного судна имеет право принимать решение на вылет без запасного аэродрома, если:

— на аэродроме назначения имеются две непересекающиеся ВПП (в том числе грунтовая ВПП), пригодные для посадки воздушного судна данного типа, техническое состояние которых соответствует установленным требованиям;

— на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета видимость на 2000 м и высота нижней границы облаков на 150 м выше минимума (наибольшего из установленных для обеих ВПП по системе, которая будет использоваться при посадке);

— расчетный остаток топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения не менее чем на 1 ч полета на высоте круга.

5.5.11.9. При принятии решения на вылет на один из аэродромов Московского аэроузла разрешается выбирать в качестве запасного другой аэродром этого аэроузла, если ко времени прилета на запасном аэродроме прогнозируется высота нижней границы облаков не ниже 200 м и видимость не менее 2000 м.

При отсутствии запасного аэродрома, соответствующего указанным требованиям, командир воздушного судна должен выбрать запасной аэродром (аэродромы) вне Московского аэроузла.

5.5.11.10. При выполнении полетов на аэродромы Московского аэроузла, если посадка на аэродроме назначения невозможна из-за метеоусловий (или по другим причинам), командиру воздушного судна разрешается по согласованию с диспетчером произвести посадку на другом аэродроме Московского аэроузла при фактической погоде на нем не ниже минимума и наличии АНЗ, обеспечивающего полет с ВПР второго аэродрома до запасного вне Московского аэроузла.

5.5.11.11. При полетах на аэродромы вне Московского аэроузла разрешается выбирать запасными аэродромы Московского аэроузла в соответствии с требованиями п. 5.5.11.4. Если по варианту табл. 4 требуется два запасных аэродрома, в Московском аэроузле можно выбирать только один из них.

5.5.12. Принятие решения на вылет по ПВП и ОПВП

5.5.12.1. Для выполнения полета по ПВП и ОПВП командир воздушного судна принимает решение на вылет при следующих условиях:

— на аэродромах вылета, назначения и запасных фактическая погода соответствует минимуму командира воздушного судна и не ниже предусмотренной для полетов по ПВП (ОПВП);

— прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков по маршруту (в районе авиационных работ), аэродрому назначения и запасным не ниже минимума командира воздушного судна и предусмотренного для полетов по ПВП (ОПВП); прогноз ветра без учета порывов в пределах установленных ограничений;

— по маршруту полета (в районе авиационных работ)

не прогнозируются опасные метеоявления, обход которых невозможен.

5.5.12.2. При отсутствии запасного аэродрома принимать решение на вылет по ПВП (ОПВП) разрешается, если ко времени прилета на аэродроме назначения прогнозируется видимость на 500 м и высота нижней границы облаков на 50 м выше установленного минимума.

5.5.12.3. При принятии решения на вылет по ПВП (ОПВП) прогнозируемые ко времени прилета на аэродроме назначения и запасном, а также по маршруту полета (в районах авиационных работ) постепенные и быстрые, временные и кратковременные изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков учитываются по их наименьшему значению.

5.5.12.4. При принятии решения на вылет по ПВП (ОПВП) высота нижней границы облаков по маршруту на аэродроме вылета, назначения и запасном не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество ниже высоты полета не более трех баллов и обеспечивается полет с превышением над верхней границей облаков не менее 300 м.

5.5.12.5. При принятии решения на вылет для выполнения тренировочного полета по ОПВП прогнозируемые ко времени прилета на аэродроме назначения и запасном временные и кратковременные изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков не учитываются.

5.6. Правила установки шкалы давления барометрического высотомера

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

— в районе аэродрома в пределах аэродромного круга полетов, на высоте перехода и ниже — по значению атмосферного давления на аэродроме;

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

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

5.6.2. На предварительном старте экипаж обязан установить стрелки барометрических высотомеров на «нуль»

высоты и сравнить отсчет на шкале давления со значением атмосферного давления на аэродроме.

5.6.3. При наборе высоты для полета на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего атмосферному давлению на аэродроме, на отсчет «760» производить при пересечении высоты перехода.

5.6.4. Перед заходом на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета «760» на отсчет, соответствующий значению атмосферного давления на аэродроме посадки, выполнять в горизонтальном полете на эшелоне перехода после разрешения диспетчера о дальнейшем снижении в последовательности: командир воздушного судна, второй пилот, штурман.

5.6.5. При полете по маршруту на высотах ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего атмосферному давлению на аэродроме, на отсчет, соответствующий минимальному атмосферному давлению по маршруту, приведенному к уровню моря, производить при выходе из зоны взлета и посадки (аэродромного круга полетов).

5.6.6. При подходе к аэродрому на высоте ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего минимальному атмосферному давлению по маршруту, приведенному к уровню моря, на отсчет, соответствующий давлению на аэродроме производить при входе в зону взлета и посадки (аэродромный круг полетов — на аэродромах МВЛ).

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

5.6.8. На горных аэродромах при атмосферном давлении на уровне ВПП, меньшем предельного значения, которое может быть установлено на шкале давления барометрического высотомера, необходимо:

— перед взлетом установить значение давления аэродрома, приведенное к уровню моря. Показание высотомера в этом случае принимается за «условный нуль», отно-

сительно которого производится набор заданной высоты;
— перед посадкой диспетчер сообщает экипажу абсолютную высоту аэродрома и значение атмосферного давления аэродрома, приведенного к уровню моря, которое экипаж устанавливает на высотомерах, и производит заход на посадку, учитывая, что высотомеры будут показывать абсолютную высоту полета, а в момент приземления — высоту аэродрома над уровнем моря.

5.7. Правила определения и выдерживания безопасных высот полета

5.7.1. Истинная безопасная высота полета по ППП, ПВП и ОПВП устанавливается в зависимости от рельефа местности и высоты искусственных препятствий на ней, скорости полета воздушного судна, применяемых правил и района полета с учетом допусков в точности пилотирования и навигации, погрешностей высотомеров в измерении высот, возможных вертикальных отклонений от траектории полета в условиях турбулентности атмосферы и орнитологической обстановки.
Истинные безопасные высоты полета указаны в табл. 5.

Таблица 5

Скорость полета (истинная), км/ч,	Безопасная высота полета (истинная), м	
	по ППП	по ПВП
В зоне взлета и посадки		
300 и менее (по кругу)	300	100
Более 300 (по кругу)	300	200
В районе подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам		
а) в равнинной или холмистой местности и над водным пространством:		
300 и менее	600	100
от 301 до 550	600	200
более 550	600	

Скорость полета (истинная), км/ч	Безопасная высота полета (истинная), м	
	по ППП	по ПВП
б) в горной местности (горы 2 000 м и менее):		
550 и менее	900	300
более 550	900	
в) в горной местности (горы выше 2 000 м):		
550 и менее	900	600
более 550	900	

Примечания: 1. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки должна быть при полете по ППП — по 10 км, а по ПВП — по 5 км в обе стороны от оси маршрута выхода из района аэродрома и захода на посадку.

Указанные значения истинных безопасных высот для воздушных судов всех типов должны соблюдаться при полете по схеме захода на посадку до выхода из 4-го разворота. На участке от точки выхода из 4-го разворота до 1-го разворота высота полета и ширина полосы учета препятствий устанавливаются в соответствии с «Методикой определения минимумов для взлета и посадки воздушных судов гражданской авиации» и указываются в инструкции по производству полетов на данном аэродроме. В случаях, когда по условиям рельефа местности или по другим причинам эти требования выполнить невозможно, применяются специальные схемы захода на посадку, утверждаемые МГА.

2. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты в районе подхода и нижнего безопасного эшелона по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам должна быть при полете по ППП — по 25 км в обе стороны от оси маршрута, а по ПВП — в пределах ширины трассы (МВЛ установленного маршрута).

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

4. Истинные безопасные высоты для полетов по ОПВП указаны в табл. 3 настоящего Наставления.

5.7.2. Для обеспечения полета на высоте не ниже истинной безопасной производится расчет приборной безопасной высоты полета.

5.7.3. Перед каждым полетом по ППП:
— по сборникам аэронавигационной информации (инструкциям по производству полетов в районах аэродромов) определяются высота полета по аэродромному кругу (высота круга), минимальная безопасная высота в районе аэродрома (МБВ) и безопасная высота полета в районе подхода;
— рассчитывается высота нижнего безопасного эшелона.
5.7.4. Высота полета по аэродромному кругу (высота круга) определяется в зависимости от скорости полета по кругу и истинной безопасной высоты и округляется в сторону увеличения до значений, кратных 100 м.
5.7.5. Для каждого аэродрома устанавливается минимальная безопасная высота полетов по приборам (МБВ), которая может быть использована при снижении в аварийных ситуациях при выходе за пределы схемы захода на посадку и обеспечивать минимальный запас истинной высоты полета 300 м над высшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий на ней в радиусе 50 км от КТА. Если разница в высотах рельефа местности с учетом искусственных препятствий на ней составляет не более 100 м, МБВ устанавливается единой для всего района аэродрома. При большей разнице высот район аэродрома делится на секторы, и для каждого сектора устанавливается МБВ. Высота наивысших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней определяется относительно уровня порога ВПП по направлению захода на посадку и округляется в сторону увеличения до значений, кратных 10 м.
5.7.6. Безопасная высота полета в районе подхода определяется по атмосферному давлению аэродрома, приведенному к уровню моря.
5.7.7. Безопасная высота полета в районе подхода, высота круга и МБВ рассчитываются для минимальных значений температуры и давления на аэродроме по многолетним наблюдениям и указываются в инструкции по производству полетов на данном аэродроме и сборниках аэронавигационной информации.
5.7.8. Высота нижнего безопасного эшелона определяется путем расчета безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) с последую-

щим увеличением полученного значения до высоты ближайшего попутного эшелона.

5.7.9. Перед каждым полетом по ПВП (ОПВП) рассчитываются:

— безопасная высота в районе аэродрома при полете ниже нижнего эшелона;

— безопасная высота полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона;

— высота нижнего безопасного эшелона.

5.7.10. При полетах по ПВП и ОПВП ниже нижнего эшелона безопасная высота в районе аэродрома (по атмосферному давлению аэродрома) и безопасная высота по маршруту (по минимальному приведенному давлению) рассчитываются по фактическому значению температуры на аэродроме вылета (назначения).

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

При полетах по ПВП в горной местности высота искусственных препятствий для расчета безопасной высоты учитывается независимо от скорости полета.

Учет высоты искусственных препятствий при расчете безопасных высот полета по ОПВП производится в соответствии с п. 5.4.3 настоящего Наставления.

5.7.12. Порядок расчета приборных безопасных высот полета приведен в приложении 1 к настоящему Наставлению.

5.7.13. При выполнении полета экипаж обязан учитывать поправки высотомеров в соответствии с требованиями Единой методики ввода поправок.

5.8. Правила вертикального эшелонирования

5.8.1. Интервалы вертикального эшелонирования устанавливаются:

— от эшелона 900 до эшелона 8100 м— 300 м;

— от эшелона 8100 до эшелона 12 100 м — 500 м;

— выше эшелона 12 100 м, а также между воздушным

судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и другим воздушным судном — 1000 м.

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

На высотах ниже нижнего эшелона полеты воздушных судов по ПВП (ОПВП) со скоростями не более 300 км/ч эшелонируются через 150 м, со скоростями более 300 км/ч — во всех случаях через 300 м.

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

5.8.4. Вертикальное расстояние между воздушными судами в районе аэродрома должно быть не менее 300 м. Для самолетов 4-го класса и вертолетов, выполняющих полет по ПВП (ОПВП) ниже нижнего эшелона, в местах пересечения с маршрутами полетов воздушных судов 1, 2 и 3-го класса при радиолокационном контроле и продольном расстоянии между ними не менее 5 км вертикальный интервал должен быть не менее 150 м.

5.8.5. Назначать одновременно один и тот же эшелон (высоту) для полетов воздушных судов по ПВП и ППП (ОПВП) **запрещается**.

5.8.6. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве СССР осуществляется по полукруговой системе:

— при направлении воздушных трасс, МВЛ и установленных маршрутов с истинными путевыми углами от 0 до 179° (включительно) устанавливаются эшелоны полетов: 900, 1500, 2100, 2700, 3300, 3900, 4500, 5100, 5700, 6300, 6900, 7500, 8100, 9100, 10 100, 11 100, 12 100, 14 100 и т. д;

— при направлении воздушных трасс, МВЛ и установленных маршрутов с истинными путевыми углами от 180 до 359° (включительно) устанавливаются эшелоны полетов: 1200, 1800, 2400, 3000, 3600, 4200, 4800, 5400, 6000, 7200, 7800, 8600, 9600, 10 600, 11 600, 13 100, 15 100 м и т. д.

5.8.7. При смене эшелона в поворотном пункте маршрута, из-за изменения общего направления полета, занятие нового эшелона должно выполняться за 20 км до пролета указанного пункта, по разрешению диспетчера, с соблю-

дением интервалов, установленных настоящим Наставлением.

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

5.8.9. В районе аэродрома (аэроузла) и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование производится в соответствии с установленными интервалами независимо от заданных путевых углов полета.

5.9. Правила продольного эшелонирования

5.9.1. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ПВП.

5.9.1.1. Между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), — 2 км.

5.9.1.2. В момент пересечения эшелона (высоты) полета, занятого другим воздушным судном, а также пересечения маршрута полета на одном эшелоне (высоте):

— 2 км для воздушных судов со скоростями полета 300 км/ч и менее;

— 5 км для воздушных судов со скоростями полета 301—550 км/ч.

5.9.2. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП (ОПВП) с непрерывным радиолокационным контролем.

5.9.2.1. Между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

— на воздушных трассах, МВЛ и по установленным маршрутам — 30 км;

— в зоне подхода — 20 км;

— в зоне подхода при использовании АСУВД — 10 км;

— в зоне взлета и посадки — 5 км.

5.9.2.2. При пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, — 30 км в момент пересечения (с соблюдением 10-километрового бокового интервала).

5.9.2.3. При пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, — 20 км в момент пересечения.

5.9.2.4. Между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 70°) на одном эшелоне (высоте), — 30 км в момент пересечения.

5.9.3. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования по ППП (ОПВП) при отсутствии непрерывного радиолокационного контроля:

5.9.3.1. Между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

— по воздушным трассам, МВЛ, по установленным маршрутам и в зоне подхода — 10 мин;

— при выполнении маневра по схеме захода на посадку в зоне взлета и посадки — 3 мин.

5.9.3.2. При пересечении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, — 20 мин в момент пересечения.

5.9.3.3. Между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 70°) на одном эшелоне (высоте), — 15 мин в момент пересечения.

5.9.4. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля в районе аэродрома при полетах по ППП и ОПВП на одной высоте может находиться не более одного воздушного судна.

5.9.5. Между воздушными судами, выполняющими полеты по ПВП и ППП (ОПВП), интервалы продольного эшелонирования должны быть не менее установленных для полетов по ППП, за исключением случаев, предусмотренных п. 5.8.4. настоящего Наставления.

5.10. Правила бокового эшелонирования

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

— для разведенных маршрутов при полетах по МВЛ ниже нижнего эшелона — 5 км;

— при обгоне впереди летящего воздушного судна справа (по аэродромному кругу — с внешней стороны) — 500 м.

5.10.2. Минимальные интервалы бокового эшелонирования для полетов по ППП (ОПВП) при непрерывном радиолокационном контроле:
— между осями параллельных воздушных трасс — 50 км;
— при пересечении эшелона (высоты), занятого попутным воздушным судном,— 10 км в момент пересечения (в пределах воздушной трассы, МВЛ, коридора);
— при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным воздушным судном, — 10 км в момент пересечения (в пределах воздушной трассы, МВЛ, коридора, с соблюдением 30-километрового продольного интервала).
5.10.3. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля боковое эшелонирование при полетах по ППП **запрещается.**

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

5.11.1. Изменение назначенного эшелона (высоты) допускается с разрешения диспетчера с соблюдением мер безопасности.
5.11.2. Воздушное судно, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), имеет преимущество (при прочих равных условиях) перед воздушным судном, командир которого просит разрешение занять этот эшелон.
При полете на одном эшелоне (высоте) преимущество в сохранении эшелона (высоты) имеет (при прочих равных условиях) воздушное судно, выполняющее полет на большую дальность.
5.11.3. Эшелон, занятый воздушным судном, может быть задан другому воздушному судну после доклада экипажа первого воздушного судна о начале снижения или наборе высоты, если нет возможности применить другой вид эшелонирования.
5.11.4. При выдаче разрешения, связанного с занятием или пересечением другим воздушным судном эшелона или воздушной трассы (МВЛ, установленного маршрута), диспетчер обязан обеспечить безопасные интервалы.
5.11.5. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять эшелон

с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением.

В этом случае командир обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от оси маршрута и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. О выполнении маневра командир воздушного судна информирует диспетчера службы движения. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ.

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

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

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

5.11.8. Для входа на воздушную трассу (МВЛ) командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин до подхода к ее границе обязан получить разрешение и условия для продолжения полета от диспетчера, осуществляющего непосредственное управление воздушным движением.

5.11.9. Если аэродром вылета расположен вблизи воздушной трассы (МВЛ), разрешение и условия ее пересечения согласовываются между соответствующими органами УВД и даются командиру воздушного судна непосредственно перед вылетом. Пересечение трассы осуществляется под контролем обоих органов УВД при обязательной радиосвязи командира воздушного судна с диспетчером одного из них.

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

5.12. Правила полетов в районе аэродрома и в зоне ожидания

5.12.1. Полеты в районе аэродрома выполняются по установленным для данного аэродрома коридорам, схемам или траекториям, задаваемым диспетчером в соответствии с инструкцией по производству полетов.

На горных аэродромах полеты по траекториям, задаваемым диспетчером, **запрещаются.**

5.12.2. В районе аэродрома устанавливается аэродромный круг полетов. Высота полета по кругу устанавливается в зависимости от местных условий, безопасной высоты полета и типов воздушных судов.

5.12.3. Минимальный временной интервал между взлетом и посадкой воздушных судов:

— при полетах с одной ВПП и параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, — 45 с;

— при полетах с параллельных ВПП, расстояние между осями которых 1000 м и более, — 30 с.

5.12.4. Минимальный временной интервал при взлете с одной ВПП самолетов 4-го класса за самолетами с ГТД 1—3-го класса и вертолетами 1-го класса — 2 мин.

5.12.5. Минимальный временной интервал при посадке на одну ВПП самолетов и вертолетов 3 и 4-го класса за самолетами с ГТД 1 и 2-го класса и вертолетами 1-го класса — 2 мин.

5.12.6. Заход на посадку по ППП по кратчайшему расстоянию разрешается при непрерывном радиолокационном контроле или применении угломерно-дальномерных систем. При этом комплексное использование РТС и выдерживание схемы захода на посадку (задаваемых диспетчером траекторий) обязательно.

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

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

5.12.9. Нижний эшелон зоны ожидания устанавливается с превышением не менее 300 м над высотой полета

по кругу (высотой перехода). Высота нижнего эшелона зоны ожидания определяется по фактической температуре и давлению на аэродроме и округляется в сторону увеличения до значения ближайшего эшелона.
При изменении атмосферного давления на 4 мм рт. ст. (5,3 мбар) и более или температуры воздуха на 10 °С и более высота нижнего эшелона зоны ожидания пересчитывается.
Расчет нижнего эшелона зоны ожидания производится дежурным штурманом (диспетчером) в соответствии с приложением 1 к настоящему Наставлению.
5.12.10. Правила полетов в зоне ожидания и порядок внеочередного выхода из зоны ожидания для захода на посадку устанавливаются инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла).

5.13. Правила полетов по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам

5.13.1. Полеты по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам в зависимости от метеоусловий и типов воздушных судов выполняются по ППП, ПВП или ОПВП на заданных эшелонах (высотах) в пределах установленной ширины трассы (МВЛ, маршрута).
5.13.2. Полеты по МВЛ на встречных курсах на высотах ниже нижнего эшелона производятся по разведенным маршрутам. При невозможности обеспечить боковое эшелонирование производится эшелонирование по высоте или организуется одностороннее движение.
5.13.3. При полете по ПВП командир воздушного судна обязан обходить аэродромы на безопасном удалении или установленному коридору по указанию диспетчера с соблюдением максимальной осмотрительности.
5.13.4. Полеты по ПВП над населенным пунктом могут выполняться на высоте, дающей возможность в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этого пункта или на ближайшем аэродроме. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать соответствующую высоту, командир воздушного судна обязан обходить населенные пункты, как правило, с правой стороны, если не установлен другой порядок обхода.

5.14. Правила определения АНЗ

5.14.1. На каждом воздушном судне, кроме расчетного количества топлива, необходимого для выполнения полета от взлета до посадки согласно плану, должен быть аэронавигационный запас топлива (АНЗ).

5.14.2. АНЗ должен обеспечивать полет с ВПР аэродрома назначения или с рубежа ухода до запасного аэродрома по расчету и полет не менее 30 мин на высоте круга. В случае принятия решения на вылет с расчетом рубежа ухода на запасной аэродром или без запасного аэродрома количество топлива на борту воздушного судна к расчетному времени прилета на аэродром назначения должно обеспечить полет не менее 1 ч на высоте круга. При этом рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна было не менее чем на 30 мин полета на высоте круга.

5.14.3. АНЗ рассчитывается в соответствии с РЛЭ и во всех случаях должен быть не менее чем на:

— 1 ч — для самолетов 1, 2, 3-го класса;

— 45 мин — для самолетов 4-го класса;

— 30 мин — для вертолетов;

— 2 ч — для воздушных судов, выполняющих полеты в глубь центрального бассейна Арктики и Антарктики.

5.14.4. Решение о количестве АНЗ принимает командир воздушного судна в зависимости от аэронавигационной, метеорологической обстановки по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных и расстояний до аэродрома назначения и запасных аэродромов.

5.15. Правила полетов в воздушном пространстве приграничной полосы

5.15.1. Вдоль государственной границы СССР в воздушном пространстве над сухопутной и водной территорией СССР, за исключением районов, специально оговоренных в Положении об использовании воздушного пространства СССР, устанавливается приграничная полоса.

5.15.2. К приграничной полосе относится воздушное пространство СССР, расположенное над территорией, прилегающей к сухопутной государственной границе

и береговой черте внешних морей шириной 25 км, а в приморских районах — дополнительно над территориальными водами СССР шириной 12 морских миль (22,2 км).

5.15.3. В воздушном пространстве приграничной полосы полеты воздушных судов, за исключением случаев, предусмотренных Положением об использовании воздушного пространства СССР, **запрещаются.**

5.15.4. Полеты воздушных судов, не оборудованных средствами связи, в воздушном пространстве приграничной полосы не разрешаются.

5.15.5. Экипажи воздушных судов допускаются к полетам в воздушном пространстве приграничной полосы после изучения ими особенностей полетов в данном районе, проверки знаний этих особенностей и провозки в порядке, установленном настоящим Наставлением. Допуск к таким полетам производится решением командира (начальника) авиапредприятия, в подчинении которого находится экипаж.

5.15.6. Экипаж воздушного судна в процессе подготовки к полету в воздушном пространстве приграничной полосы обязан изучить и твердо знать:

— точное начертание государственной границы СССР и приграничной полосы в данном районе;

— рельеф местности и характерные радиолокационные и визуальные ориентиры;

— расположение и порядок работы средств связи и радионавигации, значения ограничительных пеленгов;

— порядок ведения радиосвязи и обмена информацией с органами УВД и ПВО;

— метеорологическую обстановку по маршруту полета;

— правила восстановления ориентировки.

5.15.7. Экипажи, выполняющие полеты в воздушном пространстве приграничной полосы, должны иметь на борту установленную документацию, в том числе карту установленного для данного типа воздушного судна масштаба с четко обозначенной на ней линией государственной границы СССР и приграничной полосы, проложенным маршрутом полета и ограничительными пеленгами, штурманский план полета с указанием способов контроля пути и правил восстановления ориентировки в случае ее потери.

5.15.8. О нарушении воздушным судном государственной границы СССР немедленно докладывается, и производится расследование в установленном порядке.

5.15.9. При выполнении полетов в воздушном пространстве приграничной полосы отклонения от заданного маршрута не допускаются.

В случае непреднамеренного отклонения воздушного судна от воздушной трассы, МВЛ или заданного маршрута полета органы УВД обязаны принять все меры к предотвращению нарушения им государственной границы СССР с немедленным уведомлением ближайшего органа ПВО.

5.15.10. Вынужденные отклонения от воздушной трассы, МВЛ или маршрута (обход кучево-дождевой, мощнокучевой, грозовой облачности, пыльной бури и т. п.) при полете в воздушном пространстве приграничной полосы командиру воздушного судна разрешается производить только в глубь территории СССР с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление движением воздушного судна.

В случае, когда вынужденное отклонение от воздушной трассы, МВЛ или установленного маршрута полета может привести к нарушениям государственной границы СССР, командир воздушного судна обязан прекратить выполнение задания на полет, принять решение о возвращении на аэродром вылета или о посадке на ближайшем аэродроме, с немедленным докладом органу УВД, с которым установлена радиосвязь.

5.15.11. Аэродромы, воздушные трассы и МВЛ, расположенные в приграничной полосе, должны быть оборудованы радиотехническими средствами и средствами связи, необходимыми для эффективного контроля, управления движением воздушных судов и соблюдения экипажами правил полетов.

5.15.12. Руководители управлений и авиапредприятий, ответственные за организацию полетов в воздушном пространстве приграничной полосы, обязаны обеспечить необходимые условия для надежного и непрерывного взаимодействия органов УВД с соответствующими органами войск ПВО по вопросам планирования, диспетчерского обеспечения полетов и непосредственного управления движением воздушных судов.

Глава 6

УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

6.1. Основные требования

6.1.1. Управление воздушным движением (УВД) организуется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, Положения об использовании воздушного пространства СССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств, настоящего Наставления, Наставления по службе движения в гражданской авиации СССР (НСД ГА) и инструкций по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлов).

6.1.2. Управление воздушным движением в гражданской авиации осуществляется центрами ЕС УВД, органами службы движения и включает:
— планирование и координирование воздушного движения;
— непосредственное УВД;
— контроль за соблюдением экипажами воздушных судов порядка использования воздушного пространства.

6.1.3. Главными задачами УВД являются:
— обеспечение безопасности полетов при выполнении экипажами воздушных судов заданий на полет;
— обеспечение регулярности и экономичности полетов при эффективном использовании воздушного пространства.
Эти задачи решаются путем:
— организации УВД, планирования и обеспечения воздушного движения на воздушных трассах, МВЛ, установленных маршрутах, в районах авиационных работ и аэродромов;
— координирования совместно с взаимодействующими органами УВД полетов авиации различных ведомств,

включая перераспределение потоков воздушных судов в соответствующих зонах и районах УВД;
— непосредственного управления движением воздушных судов при рулении (буксировке) и в полете;
— доведения до заинтересованных органов и экипажей воздушных судов запретов и ограничений полетов и контроля за их соблюдением;
— принятия мер по предотвращению столкновений воздушных судов на земле и в полете;
— обеспечения безопасных интервалов между воздушными судами при полете по ППП и ОПВП;
— принятия своевременных мер по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие, и в других особых случаях в полете.

6.1.4. Для успешного решения задач УВД в районах с высокой интенсивностью полетов используются районные и аэродромные (аэроузловые) автоматизированные системы УВД (АС УВД).

6.1.5. Работа службы движения организуется по сменам. Смены гражданских секторов Главного и зональных центров ЕС УВД возглавляются начальниками смен. Смены районных центров ЕС УВД, диспетчерских пунктов района аэродрома и аэродромного диспетчерского центра (АДЦ) — соответственно руководителями полетов района (РПР) и аэродрома (РПА) и аэродромного (аэроузлового) диспетчерского центра (РП АДЦ). Старшим руководителем является руководитель полетов района. Работа каждой смены должна быть организована при полном составе специалистов на всех диспетчерских пунктах.

6.1.6. Руководителю полетов подчиняются в оперативном отношении начальники дежурных смен соответствующих объектов и служб, обеспечивающих полеты и УВД (ЭРТОС, ЭСТОП, метеорологической, штурманской, аэродромной, аварийно-спасательной) по вопросам, связанным с обеспечением безопасности полетов.

6.1.7. Руководитель полетов обязан:
— знать состояние своего и запасных аэродромов, метеорологическую и воздушную обстановку, выполнение суточного плана воздушного движения и принимать решение о начале, ограничении, прекращении и возобновлении полетов:

— руководить работой подчиненной смены, находиться на том диспетчерском пункте, где создается наиболее сложная обстановка;
— принимать решение о направлении воздушных судов на запасные аэродромы при невозможности посадки на аэродромах назначения;
— контролировать работу подчиненных диспетчеров и служб, обеспечивающих безопасность полетов, особенно в ночное время;
— информировать в соответствии со схемой оповещения службы и органы УВД о воздушных судах, терпящих и потерпевших бедствие;
— принимать меры по сбору и сохранению материалов полетной информации, связанных с полученными сообщениями о нарушениях требований безопасности полетов;
— иметь действующее свидетельство диспетчера службы движения, допуск к УВД и уметь управлять воздушным движением с двух-трех диспетчерских рабочих мест;
— обеспечивать проверку практических навыков по УВД у диспетчеров своей смены в установленные сроки;
— проводить работу по повышению профессиональной подготовки специалистов своей смены;
— проводить в смене политико-воспитательную работу.

6.1.8. Руководитель полетов аэродрома является главным должностным лицом, определяющим готовность аэродрома к полетам. Только он разрешает и запрещает выпуск и прием на аэродроме воздушных судов. Его решения обязательны для всех служб, обеспечивающих полеты, и могут быть отменены только командиром авиапредприятия (начальником аэропорта) с записью в специальном журнале.

6.1.9. Руководитель полетов аэродрома обязан:
— лично разрешать, приостанавливать, **запрещать** работы на ВПП, БПБ и КПБ и на площади маневрирования аэродрома;
— проводить личный контроль готовности ВПП к приему и выпуску воздушных судов после окончания на ней ремонтных и других видов работ;
— контролировать освобождение летной полосы от технических и других средств не позднее чем за 5 мин до расчетного (уточненного) времени посадки, а также непосредственно перед взлетом воздушного судна;

— **запрещать** выполнение работ на ВПП в случаях отсутствия или потери связи между диспетчером СДП и руководителем бригады аэродромной службы;
— **запрещать** выезд на ВПП для производства всех видов работ техническим средствам, светосигнальное оборудование которых не соответствует требованиям Наставления по аэродромной службе (НАС ГА), а также без сопровождения спецмашиной ответственного лица службы, проводящей работы.

6.1.10. Руководитель полетов имеет право:
— принимать решение о начале, ограничении, прекращении и возобновлении полетов;
— отдавать распоряжения, связанные с выполнением суточного плана воздушного движения и обеспечением безопасности при УВД, начальникам дежурных смен служб, обеспечивающих полеты;
— отстранять от исполнения служебных обязанностей должностных лиц, не обеспечивающих безопасность полетов, а также **запрещать** вылет экипажей воздушных судов, не прошедших предполетную подготовку в полном объеме;
— приостанавливать выполнение задания на полет в случае нарушения экипажем требований безопасности полетов.

6.1.11. Руководитель полетов несет ответственность:
— за принимаемые решения о начале, ограничении или прекращении полетов;
— за обеспечение безопасности и регулярности полетов воздушных судов при УВД;
— за качественное проведение инструктажа и разбора, организацию и результаты работы смены службы движения.

6.1.12. Обязанности, права и ответственность специалистов службы движения определяются настоящим Наставлением, Наставлением по службе движения гражданской авиации (НСД ГА), технологиями работы и должностными инструкциями.

6.1.13. Все указания диспетчера являются обязательными для экипажей воздушных судов, за исключением случаев, когда при явной угрозе безопасности полетов командир воздушного судна может отступить от плана полета и указаний диспетчера с немедленным докладом о своих действиях.

6.2. Организация воздушного пространства

6.2.1. В целях установления определенного порядка выполнения полетов и обеспечения безопасности движения воздушных судов воздушное пространство СССР по вертикали делится на верхнее и нижнее.

Граница между верхним и нижним воздушным пространством устанавливается на высоте 6100 м от уровня, соответствующего атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар). В отдельных случаях, в зависимости от местных условий, по разрешению МГА граница между верхним и нижним воздушным пространством может быть установлена на другой высоте.

6.2.2. Для осуществления функций УВД воздушное пространство СССР делится на зоны и районы УВД.

6.2.3. Зона управления воздушным движением — воздушное пространство в установленных для зонального центра (ЗЦ) ЕС УВД границах. В зависимости от местных условий планирование и координирование воздушного движения в установленной части зоны УВД может быть возложено на вспомогательный зональный центр (ВЗЦ).

6.2.4. Район управления воздушным движением — воздушное пространство в установленных границах, в котором непосредственное управление воздушным движением по воздушным трассам и МВЛ, а также по установленным маршрутам осуществляется районным центром (РЦ) ЕС УВД.

Районному центру ЕС УВД в оперативном отношении подчиняются службы движения аэропортов, входящих в данный район УВД.

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

6.2.6. В районы УВД входят районы вспомогательных районных центров (ВРЦ), районы местных диспетчерских пунктов (МДП), а также районы аэродромов и аэроузлов.

6.2.7. Районы МДП организуются для управления воздушным движением и обеспечения полетов на МВЛ II категории и постоянных маршрутах полетов воздушных судов ГА ниже нижнего эшелона.

В отдельных случаях диапазон высот полетов по МВЛ II категории в районе МДП может быть увеличен в установленном порядке.

6.2.8. Близко расположенные аэродромы в целях координации полетов на них объединяются в аэроузлы.

6.2.9. В районах аэродромов (аэроузлов) устанавливаются воздушные коридоры входа и выхода, зоны взлета и посадки, ожидания и другие зоны. Воздушные коридоры должны быть маркированы ОПРС.

6.2.10. Зона взлета и посадки для каждого аэродрома устанавливается с учетом летно-технических данных воздушных судов, выполняющих полеты на данном аэродроме, и по своим размерам должна обеспечивать возможность радиолокационного контроля, безопасного выполнения установленного маневра для набора высоты после взлета и для снижения при заходе на посадку.

Верхняя граница зоны взлета и посадки устанавливается, как правило, по второму эшелону зоны ожидания.

6.2.11. Воздушное пространство районов УВД и районов аэродромов (аэроузлов) МГА может быть разделено на секторы (направления) как в плане, так и по высоте.

6.2.12. Размеры и границы зон, районов УВД, районов МДП, районов аэродромов (аэроузлов) секторов (направлений) УВД диспетчерских пунктов, размещение и количество воздушных коридоров, зон ожидания, схемы движения воздушных судов в районах аэродромов устанавливаются с учетом требований надежности и непрерывности связи с воздушными судами и радиотехнического контроля за воздушным движением, летно-технических данных эксплуатируемых воздушных судов, а также обеспечения безопасности и экономичности полетов.

6.2.13. Элементы структуры воздушного пространства разрабатываются, устанавливаются и изменяются в соответствии с Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства СССР.

6.3. Планирование и обеспечение воздушного движения

6.3.1. Планирование воздушного движения осуществляется с учетом потребностей в использовании воздушного пространства различными ведомствами, пропускной способности воздушных трасс, МВЛ, органов УВД и аэро-

дромов, запретов и ограничений, а также факторов, влияющих на безопасность полетов.

6.3.2. Планирование, координирование использования воздушного пространства и контроль за его использованием осуществляют Главный, зональные и районные центры ЕС УВД в пределах соответствующих зон и районов УВД. Структура, функции этих центров, права и обязанности их должностных лиц определяются Положением о центрах ЕС УВД СССР.

6.3.3. Планирование и организацию потоков воздушного движения на воздушных трассах, МВЛ, установленных маршрутах и в районах авиационных работ осуществляют: в воздушном пространстве страны — ГЦ ЕС УВД; в зонах УВД — ЗЦ (ВЗЦ) ЕС УВД; в районах УВД — РЦ ЕС УВД; в аэропортах — АДП.

6.3.4. Организация и регулирование потоков воздушного движения в Главном, зональных центрах и оснащенных АС УВД районных центрах осуществляется группами организации (планирования) потоков.

6.3.5. В аэропортах суточные планы воздушного движения составляют АДП на основании расписаний движения воздушных судов, заявок на полеты, представляемых в АДП, планов прилетов и вылетов, поступающих из других аэропортов, и сведений о состоянии и готовности аэродромов к приему и обслуживанию воздушных судов.

6.3.6. Диспетчерское обеспечение воздушного движения заключается в оформлении и подаче органами службы движения предварительного плана (заявки) на выполнение предстоящего полета в органы, контролирующие и разрешающие полеты в закрепленном за ними воздушном пространстве, получении и подаче сообщений о разрешении полетов, а также принятии оперативных мер по обеспечению безопасности и регулярности движения воздушных судов.

Диспетчерское обеспечение воздушного движения осуществляется в установленном порядке.

6.4. Непосредственное управление воздушным движением

6.4.1. Непосредственное управление воздушным движением осуществляется центрами ЕС УВД и диспетчерскими пунктами.

Ответственность за УВД в установленной части воздушного пространства (зоны, района УВД) может быть возложена только на один орган УВД (центр ЕС УВД, диспетчерский пункт).

В периоды с малой интенсивностью полетов допускается временное объединение воздушного пространства смежных направлений РЦ, ДПП, ДПК и ДПК МВЛ, ДПК и ПДП (кроме аэродромов, работающих по категорированным минимумам) с возложением функций УВД на диспетчера (диспетчеров) одного из этих смежных направлений РЦ (диспетчерских пунктов).

Условия этого объединения и порядок УВД указываются в инструкции по производству полетов в районе аэродрома и технологии работы диспетчеров.

6.4.2. Органы (пункты) непосредственного управления воздушным движением.

6.4.2.1. В районе УВД — районный центр единой системы УВД (РЦ ЕС УВД). Гражданский сектор РЦ управляет воздушным движением на воздушных трассах и МВЛ I категории. В районах УВД с высокой интенсивностью полетов при отсутствии непрерывного радиолокационного контроля, большой протяженности воздушных трасс создаются вспомогательные районные центры УВД (ВРЦ ЕС УВД), которым предоставляется право информации РЦ и экипажей воздушных судов или право непосредственного управления воздушным движением в установленной для них части района УВД.

6.4.2.2. На местных воздушных линиях II категории (в пределах района МДП) — местные диспетчерские пункты (МДП) и вспомогательные местные диспетчерские пункты (ВМДП).

6.4.2.3. В районах аэродромов (аэроузлов):

— в воздушных коридорах, зонах подхода и ожидания, районах аэродромов (аэроузлов) — аэродромные (аэроузловые) диспетчерские центры (АДЦ) и диспетчерские пункты подхода (ДПП, ГДПП, ВДПП);

— в зоне взлета и посадки — диспетчерские пункты круга (ДПК, ДПК МВЛ), посадки (ПДП), системы посадки (ДПСП), старта (СДП, СДП МВЛ, ВСДП), а на аэродромах, где одновременно выполняются полеты транспортных самолетов, самолетов 4-го класса и вертолетов,— допол-

нительно диспетчерские пункты круга МВЛ (ДПК МВЛ) и старта МВЛ (СДП МВЛ);
— в районах аэродромов МВЛ — стартовые и командно-диспетчерские пункты МВЛ (СДП МВЛ, КДП МВЛ) и при необходимости ДПСП;
— на площади маневрирования аэродрома — диспетчерские пункты руления (ДПР).

6.4.2.4. На аэродромах совместного базирования — объединенные группы (ОГ УВД) с единых командно-диспетчерского и стартового командного пунктов (КДП, СКП). Порядок организации УВД определяется ОПП, положением об аэродромах совместного базирования и инструкцией по производству полетов в районе аэродрома.

6.4.2.5. На учебных аэродромах летных училищ ГА — командно-диспетчерские пункты службы движения учебных заведений ГА.

6.4.3. Передача управления воздушным движением между органами УВД осуществляется на установленных рубежах. Рубежи передачи УВД устанавливаются, как правило, на границах районов УВД (секторов, направлений) РЦ (ВРЦ, диспетчерских пунктов), над характерными ориентирами в пределах зон РЛК; указываются в инструкциях по производству полетов, на картах и схемах диспетчерских пунктов и в технологиях работы диспетчеров.

6.4.4. Рубежи передачи управления движением воздушных судов.

6.4.4.1. При вылете:
— между ДПР и СДП — предварительный старт;
— между СДП и ДПК (ДПСП) — высота, установленная инструкцией по производству полетов;
— между ДПК (ДПСП) и ДПП (ВДПП) — высота второго эшелона зоны ожидания или рубеж на установленном расстоянии от аэродрома (граница зоны взлета и посадки);
— между ДПП и МДП — нижний безопасный эшелон в пределах района аэродрома (зоны подхода);
— между ДПК (ДПСП) и МДП — рубеж на установленном расстоянии от аэродрома;
— между ДПП и РЦ — граница района аэродрома по расстоянию или высоте;
— между РЦ и МДП — нижний безопасный эшелон в пределах района УВД.

6.4.4.2. При прилете:
— между РЦ и МДП — нижний безопасный эшелон в пределах района УВД;
— между РЦ и ДПП — граница района аэродрома по расстоянию или высоте;
— между ДПП и ДПК (ДПСП) — высота второго эшелона зоны ожидания или рубеж на установленном расстоянии от аэродрома (граница зоны взлета и посадки);
— между ДПК и ПДП — момент обнаружения воздушного судна на экране ПРЛ (в районе 4-го разворота);
— между ПДП (ДПСП) и СДП — момент визуального обнаружения воздушного судна диспетчером СДП после пролета БПРМ;
— между СДП и ДПР момент освобождения воздушным судном ВПП.

6.4.5. Управление воздушным движением судна начинается на рубеже передачи УВД при входе воздушного судна на согласованном эшелоне (высоте) в закрепленное за диспетчерским пунктом воздушное пространство и заканчивается при выходе его из этого пространства в момент пролета рубежа передачи УВД и приема на управление смежным органом (диспетчером) УВД.

6.4.6. Порядок УВД на воздушных трассах, МВЛ, установленных маршрутах, в районах авиационных работ и аэродромов ГА определяется инструкциями по производству полетов и технологиями работы, разрабатываемыми для каждого направления РЦ (ВРЦ, диспетчерского пункта) с учетом местных условий полетов и особенностей УВД.

6.4.7. Диспетчеры обязаны управлять движением воздушных судов с соблюдением установленных интервалов, не допуская отклонений за пределы установленной ширины воздушных трасс, МВЛ, коридоров, маршрутов и схем набора высоты, снижения и захода на посадку.

6.4.8. Получив сообщение о возникновении особого случая в полете, диспетчер обязан определить местонахождение воздушного судна и информировать об этом поисково-спасательную службу, доложить о случившемся и о принятых мерах в соответствии со схемой оповещения, обеспечить необходимые условия для безопасного полета воздушного судна, строго соблюдать правила радиообмена

с экипажами воздушных судов, находящимися под его управлением, исключив радиообмен, не относящийся к данной ситуации.

6.4.9. При направлении воздушного судна на запасной аэродром диспетчер обязан:

— уточнить минимум командира воздушного судна и остаток топлива;

— получить подтверждение о технической готовности запасных аэродромов к приему воздушного судна;

— уточнить фактическую и прогнозируемую погоду на запасных аэродромах;

— сообщить эти сведения экипажу и рекомендовать аэродром посадки.

После принятия командиром воздушного судна решения о следовании на выбранный запасной аэродром диспетчер обязан:

— согласовать с соответствующими органами УВД маршрут и эшелон (высоту) полета;

— сообщить командиру воздушного судна маршрут, эшелон (высоту) полета, погоду по трассе и другие данные;

— передать диспетчеру смежного РЦ (ДПП запасного аэродрома) необходимые данные о воздушном судне, направленном на запасной аэродром;

— осуществлять контроль за движением воздушного судна до момента передачи УВД диспетчеру смежного РЦ (ДПП запасного аэродрома).

По требованию командира воздушного судна полет на запасной аэродром обеспечивается с оптимальным профилем и при необходимости по кратчайшему расстоянию.

6.5. Управление воздушным движением в районе аэродрома (аэроузла)

6.5.1. Диспетчер ДПР разрешает буксировку, запуск двигателей и руление воздушного судна на предварительный старт по запросу экипажа при разрешении АДП, с учетом установленного времени вылета, указывает МПУ взлета, маршрут и условия руления.

6.5.2. Диспетчер СДП дает разрешение на выруливание воздушного судна на исполнительный старт (или выру-

ливание и взлет без остановки на исполнительном старте) по запросу экипажа и согласованию с диспетчерами посадки и круга, сообщает экипажу условия взлета, порядок выполнения маневра выхода и порядок бесступенчатого набора высоты (в случае его применения).

6.5.3. Разрешение на взлет воздушного судна диспетчер СДП дает по докладу экипажа о готовности к взлету. Разрешение на взлет одновременно является разрешением на занятие высоты круга.

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

6.5.4. Разрешение на взлет воздушного судна и информация диспетчера посадки «ВПП свободна» диспетчером СДП может выдаваться только при достоверной информации об отсутствии на летной полосе препятствий.

Отсутствие препятствий на летной полосе определяется ее визуальным осмотром диспетчером СДП (ВСДП), по докладам экипажей об освобождении ВПП, а на непросматриваемых участках, в сложных метеоусловиях и ночью — специалистом службы движения с использованием специального автомобиля, имеющего исправное радиосветотехническое оборудование.

6.5.5. При необходимости выполнения ремонтных и других работ на ВПП (летной полосе) во время приема и выпуска воздушных судов диспетчер СДП обязан:

— давать разрешение на выезд технических и других средств на ВПП (летную полосу) только по разрешению руководителя полетов (РПА) при наличии на этих средствах и на автомобиле руководителя работ установленного и исправного радиосветотехнического оборудования и устойчивой двусторонней радиосвязи с ним;

— информировать РПА и диспетчера посадки (ПДП, ДПСП) о начале, перерывах и окончании работ на ВПП (летной полосе);

— не реже чем через каждые 15 мин контролировать наличие и устойчивость радиосвязи с руководителем работ;

— немедленно докладывать РПА о прекращении связи с руководителем работ на ВПП и недостатках в работе

светосигнального оборудования технических средств, находящихся на ВПП (летной полосе);
— давать команду на освобождение летной полосы от технических и других средств и контролировать выполнение этой команды не позднее чем за 5 мин до расчетного (уточненного) времени посадки, а также непосредственно перед взлетом воздушного судна.

6.5.6. Диспетчеру СДП **запрещается** давать экипажу воздушного судна разрешение на взлет, если:
— имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;
— фактическая погода ниже установленного минимума;
— поверхность ВПП не отвечает установленным требованиям;
— другое воздушное судно взлетает или уходит на второй круг, или его местонахождение не обеспечивает безопасных интервалов;
— на летной полосе имеются препятствия.

6.5.7. Диспетчеру СДП **запрещается** вызывать экипаж воздушного судна по радиосвязи с начала взлета и до набора высоты 200 м (заданной высоты), за исключением случаев, когда необходимо срочно информировать экипаж об угрозе безопасности полета.

6.5.8. Диспетчеры ДПП и ДПК (ДПСП) информируют экипажи воздушных судов о воздушной обстановке (при необходимости) и метеоусловиях (при отсутствии МВ канала метеовещания), разрешают полет по установленным схемам или заданным траекториям, контролируют их соблюдение, обеспечивают расхождение воздушных судов на интервалах не менее безопасных.

6.5.9. Диспетчеру ДПК **запрещается** давать разрешение на снижение воздушного судна с эшелона перехода и заход на посадку, если не обеспечиваются условия, указанные в пп. 7.6.11 и 7.6.12 настоящего Наставления.
В этих случаях диспетчер обязан согласовать с РПА порядок обеспечения дальнейшего полета воздушного судна.

6.5.10. Руководитель полетов и диспетчеры при УВД обязаны знать состояние и готовность к работе запасных (грунтовых) ВПП и при необходимости информировать об этом экипажи воздушных судов для принятия ими решения на посадку или уход на запасной аэродром.

6.5.11. Диспетчер ДПК (ДПСП) после установления связи с воздушным судном, заходящим на посадку, обязан опознать его, непрерывно вести контроль за соблюдением экипажем воздушного судна установленной схемы снижения и захода на посадку, обеспечить снижение воздушного судна для захода на посадку с соблюдением безопасных интервалов и сообщить экипажу условия захода и посадки.

6.5.12. В зависимости от конкретной воздушной и метеорологической обстановки диспетчер имеет право рекомендовать экипажу изменить систему или режим системы посадки.

6.5.13. При заходе на посадку в сложных метеоусловиях диспетчер ДПК до подхода воздушного судна к четвертому развороту (точке входа в глиссаду при заходе с прямой) обязан получить от наблюдателя АМСГ уточненные данные метеоэлементов и сообщить их экипажу. При получении от АМСГ данных об изменении метеоусловий или возникновении опасных метеоявлений диспетчер обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

6.5.14. Диспетчер посадки (ПДП, ДПСП) обеспечивает заход воздушного судна на посадку по выбранной системе и дает разрешение на посадку.

О неисправностях и отказах систем посадки диспетчер обязан немедленно информировать экипаж и дать ему рекомендации по использованию других средств обеспечения захода на посадку.

6.5.15. При заходе воздушного судна на посадку по категорированным минимумам впереди на предпосадочной прямой, а также в критических зонах радиомаяков не должны находиться другие воздушные суда (препятствия).

6.5.16. Разрешение на посадку диспетчер дает после доклада командира воздушного судна о готовности к посадке до пролета ВПР, но на удалении не менее 1000 м от порога ВПП.

6.5.17. Диспетчер обязан запретить посадку воздушного судна и дать указание экипажу об уходе на второй круг, если:

— на предпосадочной прямой имеются опасные метеоявления;

— скорость ветра у земли с учетом его направления и состояния поверхности ВПП превышает установленные ограничения;
— видимость на ВПП (видимость) менее установленного минимума;
— высота нижней границы облаков не соответствует требованиям пп. 7.6.11, 7.6.12;
— отклонения воздушного судна по курсу и (или) глиссаде на участке предпосадочной прямой между ДПРМ и БПРМ превышают предельно допустимые;
— в воздушном пространстве на пути снижения воздушного судна имеются препятствия, угрожающие безопасности полета;
— от диспетчера СДП не поступил доклад о том, что летная полоса свободна.

6.5.18. Диспетчер СДП контролирует движение воздушного судна с момента визуального его обнаружения после пролета БПРМ до освобождения ВПП. В процессе захода и посадки воздушного судна диспетчеру СДП **запрещается** вызывать экипаж на связь, кроме случаев угрозы безопасности полета. При обнаружении внешних признаков неисправности или неподготовленности к посадке воздушного судна диспетчер СДП обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

После посадки диспетчер СДП обязан по докладу экипажа и визуально убедиться в освобождении воздушным судном ВПП.

6.5.19. Преимущества воздушных судов при выполнении полетов.

6.5.19.1. При взлете имеют преимущества воздушные суда:
— выполняющие задания по охране интересов государства;
— выполняющие поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы и задания по оказанию срочной медицинской помощи;
— выполняющие полеты в составе группы;
— с ограниченным временем работы двигателей на земле;
— с ограниченным запасом топлива для выполнения задания;
— с пассажирами;
— более скоростные.

6.5.19.2. При посадке преимущество предоставляется воздушным судам:
— выполняющим экстренную посадку;
— в случае ухудшения метеоусловий — с более высоким минимумом для захода на посадку;
— с остатками топлива на меньшую продолжительность полета;
— выполняющим полеты по оказанию срочной медицинской помощи;
— выполняющим полеты в составе группы;
— с пассажирами.

6.5.20. В случаях, когда интенсивность одновременно выполняемых рейсовых и аэродромных полетов превышает нормы, установленные инструкцией по производству полетов в районе аэродрома, решением руководителя полетов аэродромные полеты могут быть ограничены или временно прекращены.

6.5.21. Управление движением воздушных судов, следующих через район аэродрома (аэроузла) без посадки, обеспечивается соответствующими диспетчерскими пунктами по воздушным коридорам и маршрутам, установленным инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) с передачей УВД на соответствующих рубежах и согласованных высотах.

6.5.22. Пролет воздушных судов через зону взлета и посадки аэродрома допускается только в случаях невозможности ее обхода. Порядок пролета и меры по обеспечению безопасности движения воздушных судов указываются в инструкциях по производству полетов в районе аэродрома и технологиях работы диспетчеров.

6.5.23. При отсутствии в аэропорту МВЛ (неклассифицированном аэропорту) органа УВД необходимая информация о метеоусловиях в районе аэродрома и состоянии летного поля передается экипажам воздушных судов для принятия решений о посадке (взлете) диспетчером-информатором или начальником аэропорта, имеющими соответствующую подготовку.

6.6. Управление воздушным движением на воздушных трассах и МВЛ I категории

6.6.1. Диспетчеры РЦ управляют воздушным движением в установленном районе УВД во взаимодействии со смежными РЦ (диспетчерскими пунктами) и органами УВД других ведомств.

6.6.2. Передача непосредственного управления движением воздушных судов между смежными органами УВД ГА и органами УВД других ведомств осуществляется на установленных рубежах и предварительно согласованных эшелонах (высотах).

6.6.3. При управлении движением воздушных судов диспетчеры РЦ должны знать метеорологическую обстановку на аэродромах назначения и запасных и их техническое состояние.

При получении сведений об ухудшении метеоусловий или прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) диспетчер, под управлением которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу.

Диспетчеры РЦ аэродромов назначения обязаны своевременно информировать РЦ по трассе об ухудшении метеоусловий и наличии запасных аэродромов.

6.6.4. При получении сведений о следовании воздушного судна до рубежа ухода диспетчер РЦ, в районе которого этот рубеж находится, обязан уточнить фактическую и прогнозируемую погоду на аэродроме назначения и запасном аэродроме, их техническую готовность и до пролета воздушным судном рубежа ухода сообщить эти сведения экипажу.

6.6.5. При необходимости пересечения воздушной трассы (МВЛ) воздушным судном, находящимся под управлением военного органа УВД, разрешение экипажу на ее пересечение выдает военный орган УВД (военный сектор РЦ), непосредственно управляющий полетом этого судна, не позднее чем за 15 мин до пересечения после согласования условий с гражданским сектором РЦ, осуществляющим управление воздушным движением на данном участке воздушной трассы (МВЛ).

6.6.6. При последовательном пересечении воздушным судном нескольких близко расположенных воздушных трасс

(МВЛ) экипажу может быть выдано одно разрешение на пересечение этих трасс.

6.6.7. Разрешение на пересечение воздушной трассы (МВЛ) при вылете воздушного судна с аэродрома, расположенного вблизи воздушной трассы (МВЛ), дается командиру воздушного судна непосредственно перед вылетом с указанием условий пересечения, согласованных военным сектором РЦ с гражданским сектором этого центра.

Пересечение осуществляется под контролем военного и гражданского органов УВД (ГС и ВС РЦ) при обязательной радиосвязи командира воздушного судна с военным органом УВД, осуществляющим непосредственное управление данным полетом.

6.7. Управление воздушным движением на МВЛ II категории

6.7.1. Управление воздушным движением на МВЛ II категории осуществляется местными диспетчерскими пунктами (МДП), а в районах аэродромов МВЛ — СДП МВЛ, ДПСП, КДП МВЛ в границах, установленных для них инструкцией по производству полетов.

6.7.2. При выполнении авиационных работ в районах, контролируемых МДП и диспетчерскими пунктами аэродромов МВЛ, их диспетчеры обязаны:

— осуществлять планирование и диспетчерское обеспечение полетов;

— взаимодействовать с диспетчерскими пунктами опорных баз;

— передавать на опорные базы метеорологическую информацию и информацию о режимах, запретах и ограничениях полетов;

— контролировать выполнение плана воздушного движения и связанные с ним перелеты воздушных судов;

— информировать экипажи воздушных судов, выполняющих полеты по МВЛ ниже нижнего эшелона, о воздушной обстановке в районах авиационных работ, прилегающих к МВЛ.

Глава 7

ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ

7.1. Основные требования

7.1.1. При выполнении полета члены экипажа обязаны руководствоваться требованиями настоящего Наставления, РЛЭ, инструкцией по взаимодействию и технологией работы экипажа, а также другими нормативными документами МГА, регулирующими выполнение полетов.

7.1.2. При перевозке пассажиров с момента занятия экипажем рабочих мест перед полетом и до выключения двигателей после полета дверь кабины экипажа должна быть закрыта на запорное устройство. Открывать ее можно только с разрешения командира воздушного судна по установленным сигналам с соблюдением мер предосторожности.

7.1.3. Лицам, не связанным с выполнением задания на полет, находиться в кабине экипажа **запрещается**. Обслуживающему персоналу разрешается входить в кабину экипажа только при служебной необходимости по вызову (разрешению) командира воздушного судна.

7.1.4. Члены летного состава экипажа при выполнении полета, находясь на своих рабочих местах, должны быть пристегнуты к сиденьям кресел привязными ремнями. Лица обслуживающего персонала должны быть пристегнуты привязными ремнями при выполнении взлета и посадки. Пассажиры должны быть пристегнуты от начала выруливания до набора эшелона (высоты) полета и от начала снижения до заруливания на стоянку, а также во всех случаях по требованию командира воздушного судна.

7.1.5. Командир воздушного судна на протяжении всего полета обязан находиться на своем рабочем месте. Кратковременно оставлять рабочее место ему разрешается при благоприятных условиях полета. В этом случае воздушным судном управляет второй пилот, а остальные члены экипажа должны находиться на своих рабочих местах.

Членам экипажа оставлять свои рабочие места без разрешения командира воздушного судна **запрещается**.

7.1.6. При выполнении полета один из пилотов обязан постоянно осуществлять контроль за пространственным положением воздушного судна и выдерживанием заданного эшелона (высоты).

При полете с включенным автопилотом член экипажа, управляющий воздушным судном, перед началом выполнения маневра должен предупредить об этом экипаж.

7.1.7. На рубежах, установленных РЛЭ, члены экипажа обязаны проверить готовность к выполнению очередного этапа полета по карте контрольных проверок.

7.1.8. На этапах руления, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки членам экипажа вести работы и переговоры, не связанные с выполнением полета, **запрещается**.

7.1.9. На протяжении всего полета, и особенно в местах пересечения (схождения) воздушных трасс, экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно следить за внешним радиообменом и анализировать воздушную обстановку в зоне, где находится воздушное судно.

7.1.10. Запрещается зашторивать в полете окна кабины экипажа, кроме случаев применения шторки в учебных и тренировочных полетах.

В ночных полетах общее освещение кабины экипажа включается только при необходимости, с разрешения командира воздушного судна.

7.1.11. В полете днем и ночью фары могут быть включены для обозначения воздушного судна, а также для предотвращения столкновения с птицами.

7.1.12. Радиообмен между экипажами воздушных судов и диспетчерами службы движения ведется в соответствии с установленными правилами и фразеологией.

Все служебные переговоры члены экипажа обязаны вести, используя СПУ.

На воздушных судах, оборудованных микрофонами постоянной записи речевой информации, СПУ используется в соответствии с рекомендациями РЛЭ.

7.1.13. Экипаж обязан немедленно сообщить диспетчеру службы движения об усложнении условий полета, наблюдаемых опасных метеоявлениях, опасных сближениях

с воздушными судами и другими материальными объектами.
По запросу диспетчера службы движения экипаж обязан информировать его об условиях полета.
7.1.14. Членам экипажа, а на внутрисоюзных авиалиниях и пассажирам, независимо от продолжительности полета, курить на борту воздушного судна **запрещается**. Светосигнальное табло «Не курить» должно быть включено в течение всего времени нахождения пассажиров на борту воздушного судна.
7.1.15. Время и очередность приема пищи членами экипажа в полете определяет командир воздушного судна. Одновременно принимать пищу обоим пилотам **запрещается**.

7.2. Буксировка, запуск, руление

7.2.1. После занятия рабочих мест в кабине экипаж под руководством командира воздушного судна проводит предстартовую подготовку, которая завершается докладом членов экипажа о готовности к полету.
7.2.2. Передвижение (буксировка, руление) воздушного судна по аэродрому производится с разрешения диспетчера службы движения. Передвижение осуществляется по маркировочной разметке, в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой движения и при наличии непрерывной двусторонней связи с диспетчером службы движения.
7.2.3. *Диспетчер, управляющий передвижением воздушного судна по аэродрому, несет ответственность за правильность информации об ограничениях, за указания об условиях и выдачу разрешения на передвижение по установленной схеме.*
На аэродромах и площадках, где отсутствует диспетчер службы движения, ответственность за выбор маршрута руления несет командир воздушного судна.
При необходимости перед началом руления командир воздушного судна должен лично осмотреть летное поле.
7.2.4. Буксировка воздушного судна осуществляется в соответствии с правилами, установленными НТЭРАТ ГА.
Ответственность за безопасность буксировки несет лицо ИАС, руководящее буксировкой.

7.2.5. *При буксировке и запуске должна поддерживаться* двусторонняя связь с ответственным лицом ИАС по СПУ или радио, а на воздушных судах, не имеющих такой связи,— визуально с помощью установленных сигналов.

7.2.6. Запуск, прогрев и опробование двигателей производится с разрешения диспетчера службы движения на стоянках или специально оборудованных площадках (участках РД), определенных инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

7.2.7. Выруливание с места стоянки выполняется по сигналам ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск воздушного судна.

Заруливание на место стоянки производится по сигналам дежурного по сопровождению (перрону) или встречающего лица ИАС.

Указанные лица при соблюдении правил руления экипажем несут ответственность за безопасное выруливание (заруливание) воздушного судна.

7.2.8. Если воздушное судно установлено не по маркировочным знакам, командир воздушного судна обязан немедленно проинформировать об этом диспетчера службы движения.

7.2.9. Ночью, а при отсутствии видимости маркировочных знаков и днем, воздушные суда 1 и 2-го класса при рулении лидируются специальной автомашиной, оборудованной светосигнальными устройствами и радиостанцией. Другие воздушные суда лидируются автомашиной по требованию экипажа.

7.2.10. Экипажу выруливать (рулить) **запрещается**, если:

— давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;

— не получено разрешение диспетчера службы движения и ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск (встречу) воздушного судна;

— безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

7.2.11. В начале руления командир воздушного судна обязан проверить действие тормозов.

7.2.12. Руление выполняет командир воздушного судна или по его указанию второй пилот.

Члены экипажа при рулении обязаны следить за окружающей обстановкой и предупреждать командира о препятствиях.

При обнаружении на маршруте руления препятствий командир воздушного судна обязан принять меры по предупреждению столкновения и доложить о наличии препятствий диспетчеру службы движения.

7.2.13. Скорость руления выбирается командиром воздушного судна в зависимости от состояния РД (ВПП, грунта), наличия препятствий и условий видимости.

Руление вблизи препятствий, в зонах интенсивного движения воздушных судов, спецавтотранспорта, людей, а также при ограниченной видимости выполняется на скорости, обеспечивающей безопасную остановку воздушного судна.

Командир воздушного судна несет ответственность за обоснованность выбора скорости руления.

7.2.14. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их командиры обязаны уменьшить скорость руления до минимальной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении на пересекающихся курсах командир воздушного судна, видящий другое судно справа, обязан прекратить руление.

Обгон рулящего воздушного судна **запрещается**.

7.2.15. Пересекать (занимать) ВПП при рулении (буксировке) без разрешения диспетчера службы движения **запрещается**. При пересечении (занятии) ВПП экипаж (лица, осуществляющие буксировку) обязан соблюдать максимальную осмотрительность.

7.2.16. Для обозначения воздушного судна буксировка производится с включенными аэронавигационными огнями.

Руление ночью, а также днем при видимости 2000 м и менее осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от запуска двигателей до их останова.

7.2.17. До занятия воздушным судном исполнительного старта экипаж должен получить от диспетчера службы движения информацию об условиях взлета и выхода из района аэродрома.

7.3. Взлет

7.3.1. Взлет производится после доклада о готовности экипажа воздушного судна и получения разрешения диспетчера службы движения.

Разрешение диспетчера на выполнение взлета одновременно является разрешением на занятие высоты круга.

На аэродроме (посадочной площадке), где нет диспетчера службы движения, взлет производится по решению командира воздушного судна.

7.3.2. Экипажу взлетать **запрещается**, если:

— имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;

— фактическая погода ниже установленного минимума;

— *поверхность ВПП не соответствует установленным* требованиям;

— поверхность воздушного судна покрыта льдом, инеем или мокрым снегом;

— взлетная масса воздушного судна превышает допустимую для фактических условий взлета;

— другое воздушное судно уходит на второй круг;

— впереди на летной полосе имеются препятствия.

7.3.3. Взлет воздушных судов производится, как правило, *от начала ВПП. Разрешается выполнять взлет не от начала* ВПП при условии, если:

— это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме;

— располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

7.3.4. Взлет воздушного судна при попутном ветре может быть разрешен, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме и *РЛЭ*.

7.3.5. На аэродромах и посадочных площадках, не имеющих органов УВД, место начала взлета и его направление определяет командир воздушного судна, который обязан лично осмотреть летное поле и определить возможность безопасного взлета. Перед взлетом командир воздушного судна обязан передать на частоте связи пункта УВД, в районе которого он находится, место и магнитный курс взлета.

7.3.6. Взлет выполняет командир воздушного судна или второй пилот, если это предусмотрено заданием на полет.
7.3.7. Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления и продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Отрыв воздушного судна на скорости менее расчетной **запрещается**.
7.3.8. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения, взлет должен быть немедленно прекращен. Повторный взлет на воздушном судне до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета, **запрещается**.
7.3.9. Взлет воздушного судна ночью производится, как правило, с включенными фарами. После взлета фары выключаются на высоте не менее 50 м. Если при включении фар создается световой экран, ухудшающий видимость, взлет по решению командира воздушного судна может производиться с выключенными фарами.
7.3.10. С момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м экипажу и диспетчеру службы движения **запрещается** вступать в радиосвязь, за исключением случаев, когда возникает угроза безопасности полета.
Если полет выполняется на высоте менее 200 м, радиосвязь устанавливается после набора заданной высоты.

7.4. Набор высоты

7.4.1. Набор высоты после взлета производится по прямой до высоты не менее:
— 50 м — на воздушных судах при выполнении авиационных работ, если руководством по данному виду работ установлена рабочая высота 50 м и менее;
— 100 м — на воздушных судах со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее;
— 200 м — на воздушных судах со скоростью полета по кругу более 300 км/ч.
7.4.2. По достижении высоты 200 м или заданной высоты полета экипаж воздушного судна докладывает о выполнении взлета. При разрешении бесступенчатого набора

эшелона доклад диспетчеру круга о взлете может не производиться.

7.4.3. При пересечении высоты перехода экипаж обязан перевести шкалы давления барометрических высотомеров на отсчет 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) и сличить показания высотомеров.

7.4.4. Набор заданного эшелона (высоты) полета производится по указанию диспетчера службы движения в соответствии с установленной схемой выхода и по маршруту полета на режимах, определенных РЛЭ.

7.4.5. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному диспетчером службы движения рубежу экипаж обязан своевременно информировать об этом диспетчера службы движения.

7.4.6. По окончании набора заданного эшелона экипаж должен сверить показания высотомеров в соответствии с установленными правилами.

7.5. Полет по маршруту

7.5.1. Экипаж обязан выполнять полет в пределах установленной ширины воздушной трассы (района работ), выдерживать заданный эшелон (высоту) полета и постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

7.5.2. Изменение маршрута, эшелона (высоты) и времени пролета контрольных ориентиров производится с разрешения диспетчера службы движения, под непосредственным управлением которого осуществляется полет.

7.5.3. Полеты ниже безопасной высоты и самовольное спрямление заданных маршрутов **запрещаются**.

7.5.4. Отклонения от заданного маршрута разрешаются только в случаях обхода зон опасных метеоявлений, посадки на запасном аэродроме или вынужденной посадки. Отклонения от заданного маршрута в этих случаях производятся по согласованию с диспетчером службы движения, под непосредственным управлением которого выполняется полет.

7.5.5. При невозможности обхода зоны опасных метеоявлений командир обязан немедленно вывести воздушное судно из опасного для полета района, возвратиться в пункт вылета или произвести посадку на ближайшем аэродроме (площадке).

О принятом решении и своих действиях командир воздушного судна должен сообщить диспетчеру службы движения, который обязан принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу и обеспечению дальнейшего полета.

7.5.6. Своевременный возврат на аэродром вылета или посадка на запасном аэродроме по причинам, не позволяющим продолжить полет до аэродрома назначения, должны расцениваться как правильное решение командира воздушного судна.

7.5.7. Полет на запасной аэродром обеспечивается органами ЕС УВД с оптимальным профилем, а при необходимости и по кратчайшему расстоянию вне воздушных трасс.

7.5.8. В полете экипаж должен постоянно анализировать аэронавигационную и метеорологическую обстановку по маршруту полета (в районе работы), на аэродроме назначения, промежуточных и запасных аэродромах.

7.5.9. При получении информации об ухудшении метеоусловий или прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) диспетчер службы движения, под управлением которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу.

7.5.10. Если посадка на аэродроме назначения оказалась невозможной из-за ухудшения метеоусловий или по другим причинам, командиру воздушного судна по согласованию с диспетчером службы движения разрешается посадка на другом аэродроме, где фактическая погода не ниже минимума, при наличии АНЗ для полета с ВПР этого аэродрома до запасного.

7.5.11. На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки командиру воздушного судна по согласованию с диспетчером службы движения предоставляется право выбора запасных аэродромов в полете.

7.5.12. Если количество топлива на борту воздушного судна, аэронавигационная и метеорологическая обстановка не обеспечивают уход на запасной аэродром с ВПР аэродрома назначения, командиру воздушного судна предоставляется право:

— произвести посадку на ближайшем промежуточном или запасном аэродроме для дозаправки топливом;

— следовать до рубежа ухода на запасной аэродром.

7.5.13. При входе в район УВД, где находится рубеж ухода на запасной аэродром, экипаж обязан информировать диспетчера службы движения о расчетном времени пролета рубежа ухода.

В этом случае диспетчер обязан запросить данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической готовности аэродрома назначения к приему воздушного судна и передать эти сведения экипажу до пролета воздушным судном рубежа ухода.

7.5.14. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода может быть принято, если:

— фактическая погода на аэродроме назначения не ниже минимума;

— прогнозом погоды ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для запасного аэродрома (п. 5.5.11.4 настоящего Наставления);

— получено подтверждение технической готовности аэродрома назначения к приему воздушного судна.

7.5.15. До пролета рубежа ухода экипаж обязан информировать диспетчера службы движения о принятом решении на продолжение полета до аэродрома назначения или уходе на запасной аэродром.

7.5.16. При входе в район УВД, в котором расположен аэродром посадки, командир воздушного судна информирует диспетчера службы движения о выбранном запасном аэродроме, а при сложных метеоусловиях на аэродроме назначения дополнительно сообщает свой минимум и остаток топлива на ВПР аэродрома назначения.

7.6. Подход к аэродрому и посадка

7.6.1. Перед началом снижения с эшелона (высоты) полета или до входа воздушного судна в район аэродрома посадки (при полетах ниже нижнего эшелона) экипаж под руководством командира воздушного судна проводит предпосадочную подготовку, объем которой определяется командиром, исходя из конкретных условий предстоящей посадки.

При продолжительности полета менее 1 ч часть предпосадочной подготовки по решению командира воздуш-

ного судна может быть проведена перед вылетом.

7.6.2. При смене ВПП (курса посадки) или возникновении условий, требующих изменения (уточнения) ранее принятых решений, экипажем должна быть проведена дополнительная подготовка и повторная проверка выполненных операций по карте контрольной проверки.

7.6.3. Снижение воздушного судна с заданного эшелона (высоты) полета выполняется по разрешению диспетчера службы движения с докладом экипажа о начале снижения.

Снижение производится по маршруту полета и установленной схеме подхода на режимах, определенных РЛЭ. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному диспетчером службы движения рубежу экипаж обязан своевременно информировать об этом диспетчера.

7.6.4. При входе в район аэродрома командир воздушного судна обязан сообщить диспетчеру службы движения свое местонахождение, высоту полета и получить от него условия снижения для входа в зону взлета и посадки.

7.6.5. В районах аэродромов (аэроузлов) с интенсивным воздушным движением устанавливаются стандартные ограничения поступательных и вертикальных скоростей снижения воздушных судов.

Сведения о введении ограничений публикуются в документах аэронавигационной информации.

В целях регулирования интервалов между воздушными судами диспетчеру службы движения разрешается задавать режимы поступательных и (или) вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

7.6.6. Воздушному судну, нуждающемуся в немедленной посадке, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

7.6.7. Воздушные суда, имеющие ограниченный остаток топлива, имеют преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед другими воздушными судами после указанных в п. 7.6.6 настоящего Наставления.

7.6.8. При одновременном визуальном заходе на посадку двух однотипных воздушных судов преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее

впереди, слева или ниже. Экипаж более легкого воздушного судна обязан предоставить возможность более тяжелому воздушному судну совершить посадку первым.

7.6.9. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан:

— сообщить диспетчеру службы движения о выбранной системе захода;

— установить на эшелоне перехода шкалы давлений барометрических высотомеров на значение давления аэродрома;

— сверить показания всех высотомеров и доложить диспетчеру службы движения об установке значения давления аэродрома;

— установить на высоте круга сигнализатор радиовысотомера согласно РЛЭ.

7.6.10. При полетах на посадочные площадки, где отсутствует орган УВД, перед заходом на посадку командир воздушного судна обязан:

— выполнить контрольный заход в целях осмотра площадки и определения с воздуха ее состояния и пригодности;

— передать на частоте связи диспетчерского пункта, в районе которого он находится, место и магнитный курс посадки.

После приземления сообщить органу УВД ближайшего аэродрома (при наличии с ним связи) о посадке.

7.6.11. Снижение воздушного судна с эшелона перехода и заход на посадку разрешается, если на аэродроме посадки:

— скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления не превышают установленных ограничений;

— видимость на ВПП (видимость) не менее минимума;

— высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) не ниже минимума;

— состояние ВПП соответствует установленным требованиям.

7.6.12. Снижение воздушных судов 1 и 2-го класса с эшелона перехода и заход на посадку по минимуму I категории разрешается при высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) не менее 3/4 высоты принятия ре-

шения, а по минимуму II и III категорий — независимо от высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) при соответствии других требований п. 7.6.11 настоящего Наставления.

7.6.13. Экипаж до пролета ДПРМ обязан доложить диспетчеру о готовности к посадке и до пролета ВПР, но на удалении не менее 1000 м от порога ВПП, получить разрешение на посадку.

7.6.14. При полете воздушного судна от ТВГ до посадки указания и информация диспетчера службы движения по выдерживанию заданной траектории могут приниматься без подтверждения.

Указания о разрешении (запрещении) снижения и посадки подтверждаются обязательно.

7.6.15. При полете на предпосадочной прямой командир воздушного судна обязан прекратить снижение и уйти на второй круг, если:

— наблюдаются опасные метеоявления или скопления птиц, представляющие угрозу для выполнения посадки;

— для выдерживания глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального;

— экипаж получил сообщение о фактических условиях посадки, которые ниже предельных значений, приведенных в п. 7.6.11 (7.6.12) настоящего Наставления, даже если установлен надежный визуальный контакт с наземными ориентирами;

— до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация ВПР и (или) опасного сближения с землей;

— после пролета ДПРМ отклонения по курсу (глиссаде) и (или) вертикальной скорости превышают допустимые;

— до ВПР не установлен необходимый визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

— к моменту достижения ВПР положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

— потерян визуальный контакт с огнями приближения огнями ВПП) или наземными ориентирами при снижении с ВПР до минимально допустимой согласно РЛЭ высоты ухода;

— в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;
— расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.
Уход на второй круг должен расцениваться как грамотное решение командира воздушного судна.
7.6.16. В случае, если при снижении на предпосадочной прямой экипаж получил информацию диспетчера службы движения о скоплении птиц, угрожающих безопасности полета, и обнаружил их визуально, он должен принять все меры для предотвращения столкновения с птицами вплоть до ухода на второй круг.
7.6.17. Командиру воздушного судна предоставляется право выполнения повторных заходов на посадку, если:
— аэронавигационный запас топлива после повторного захода обеспечивает уход на запасной аэродром с ВПР;
— фактические условия посадки соответствуют требованиям, установленным п. 7.6.11 (7.6.12) настоящего Наставления.
7.6.18. Посадка воздушных судов ночью выполняется, как правило, с включенными посадочными фарами.
При посадке в тумане и других метеоявлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются командиром воздушного судна.
7.6.19. Посадка воздушных судов при попутном ветре разрешается, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.
7.6.20. Посадку воздушного судна экипаж обязан производить в зоне приземления в пределах установленных нормативов.

7.7. Полеты на вертолетах

7.7.1. Полеты на вертолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками на аэродромы (посадочные площадки). При перевозке почты, грузов, а также выполнении авиационных работ (в том числе с перевозкой служебных пассажиров и пассажиров заказчика) разрешается производить посадки на площадки, подобранные с воздуха.

Полеты с посадочных площадок, расположенных на вершинах гор, седловинах, террасах, оборудованных на крышах зданий, приподнятых платформах, палубах морских (речных) судов, плавучих буровых установках, производятся в соответствии с правилами, установленными настоящим Наставлением, требованиями РЛЭ и инструкциями по производству полетов на площадки каждого типа.

7.7.2. На аэродромах, используемых одновременно самолетами и вертолетами, оборудуются специальные площадки с отдельным стартом для вертолетов.

Организация совместных полетов самолетов и вертолетов регулируется инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

7.7.3. При принятии решения на вылет по ПВП командиру вертолета, допущенному к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, разрешается использовать в качестве запасных посадочные площадки заказчика, имеющие инструкции по производству полетов.

7.7.4. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, должны быть удалены от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

7.7.5. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить только командиру вертолета при полном составе экипажа. На площадках, специально оборудованных швартовочным креплением, а также на палубах морских (речных) судов при обеспечении надежной швартовки запускать и опробовать двигатель (двигатели) с включением несущей системы разрешается командиру вертолета, а также бортмеханику и лицам ИАС, прошедшим специальную подготовку.

7.7.6. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта вертолета, находящегося на палубе морского (речного) судна, приподнятой платформе и других специальных площадках, регулируется инструкциями по производству полетов с площадок каждого типа и должно обеспечиваться конструкцией этих площадок.

7.7.7. Перед каждым взлетом командир вертолета обязан выполнить контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления. Высоту контрольного висения определяет командир вертолета в зависимости от выбранного метода взлета и вида выполняемых работ. При полетах на АХР, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом. Приземление вертолета после контрольного висения не обязательно.

7.7.8. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

— до воздушных судов — двух диаметров несущего винта;

— до других препятствий — половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

— до препятствий над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками — согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

7.7.9. Перемещение на высоте до 10 м выполняется, если состояние грунта или конструкция вертолета не позволяет производить руление

7.7.10. Висение и перемещение на высоте до 10 м разрешается при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума командира вертолета.

7.7.11. Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее разрешаются при условии, если:

— вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;

— обеспечиваются требования п. 7.7.8 настоящего Наставления;

— несущие винты не создают вихря, приводящего к потере необходимого визуального контакта с наземными ориентирами.

7.7.12. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находя-

щимися на земле,— на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

7.7.13. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного осмотра одним из членов экипажа или специально подготовленным работником ИАС, по сигналам которого командир приземляет вертолет. Высадка одного из членов экипажа (работника ИАС) производится в режиме висения. При невозможности приземления разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения под руководством одного из членов экипажа или специально подготовленного работника ИАС.

7.7.14. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, выбранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного (пыльного) вихря, должны выполняться с полетной массой, позволяющей маневрировать в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

7.7.15. При наличии на посадочной площадке снега (пыли) должны быть приняты меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря.

7.7.16. В случае образования снежного (пыльного) вихря перед зависанием на взлете экипаж обязан раздуть снег (пыль) струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров.

При посадке на заснеженную (пыльную) площадку зависание выполняется вне зоны влияния воздушной подушки. Продолжить снижение и производить посадку разрешается при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

7.7.17. В случае потери видимости ориентиров при висении экипаж обязан вывести вертолет из зоны вихря вверх. Висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров **запрещаются**.

7.7.18. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта. Высота определяется по радиовысотомеру и визуально по плавающим на воде предметам.

При оказании помощи людям, находящимся на воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и относа плавсредств зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально.

7.7.19. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеоявлениями командиру вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при фактической погоде, соответствующей минимуму командира вертолета. О своих действиях командир вертолета обязан информировать орган УВД.

7.7.20. При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, командиру вертолета по согласованию с диспетчером службы движения разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму.

Ответственность за безопасность полета в указанных условиях несет командир вертолета.

7.8. Полеты на гидросамолетах

7.8.1. Полеты на гидросамолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками на гидроаэродромы. При перевозке почты, грузов, а также выполнении авиационных работ (в том числе с перевозкой служебных пассажиров и пассажиров заказчика) разрешаются полеты с посадками на акватории, подобранные с воздуха.

7.8.2. Организация полетов на гидроаэродроме и порядок движения плавсредств определяются инструкцией по производству полетов.

7.8.3. Перечень снаряжения и аварийно-спасательных средств для гидросамолетов каждого типа определяется РЛЭ в зависимости от цели выполняемого задания на полет. Количество спасательных жилетов (плавсредств) должно соответствовать количеству лиц, находящихся на борту.

7.8.4. В случае вынужденной посадки на воду командир гидросамолета обязан:

— дрейфовать в защищенное от ветра место и там поставить гидросамолет на якорь;

— держать наготове спасательные средства;

— эвакуировать при возможности пассажиров на сушу;
— принять меры к сохранению плавучести гидросамолета, используя подручные средства.

7.9. Учебные и тренировочные полеты

7.9.1. Учебные и тренировочные полеты выполняются в районе аэродрома, на маршруте, а также в специально установленных зонах в соответствии с требованиями настоящего Наставления, курсов учебно-летной подготовки, программ подготовки летного состава, а также других нормативных документов МГА.

7.9.2. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту воздушного судна может находиться не более двух тренируемых (обучаемых) экипажей или четырех пилотов.

При выполнении полетов с выключением двигателя (двигателей) или на предельных режимах на борту воздушного судна должен находиться один тренируемый (обучаемый) экипаж.

7.9.3. Самостоятельные полеты обучаемых курсантов и слушателей-пилотов должны проводиться в экипаже, все члены которого (штурман, бортмеханик, бортрадист) допущены к инструкторской работе.

Пилот-инструктор при самостоятельных полетах курсантов (слушателей) должен находиться на пункте УВД или на борту воздушного судна, не занимая рабочего места.

7.9.4. Состав экипажа при тренировочных полетах определяется, исходя из цели задания на полет. Тренирующий (тренируемый) выполняет обязанности того из пилотов, рабочее место которого он занимает.

7.9.5. При перелетах с базового аэродрома количество экипажей на борту воздушного судна, необходимых для производства работы вне базы, определяется командиром подразделения.

7.9.6. При перелетах учебных воздушных судов на аэродромы, используемые в качестве учебных, и обратно разрешается брать на борт лиц, обслуживающих полеты, и служебных пассажиров. Оформление перевозки производится в порядке, определяемом МГА.

7.9.7. Зоны учебных полетов устанавливаются над характерным ориентиром или над радионавигационной точкой. Они должны быть удалены от гор, воздушных трасс, воздушных коридоров, зон взлета и посадки на расстояния, обеспечивающие безопасность полетов. Полеты в зоне должны обеспечиваться, как правило, радиолокационным (радиопеленгационным) контролем.

7.9.8. Пролет через зону на высотах, отведенных для выполнения учебного полета, без разрешения диспетчера службы движения **запрещается**.

7.9.9. При перелете воздушного судна на аэродром для выполнения тренировочных (учебных) полетов экипажу разрешается выполнять задание, а диспетчеру — давать разрешение на полеты по радио, если:

— подготовка к выполнению задания проведена в установленном настоящим Наставлением порядке;

— на аэродроме тренировки и запасных аэродромах не произошло изменений, препятствующих полетам;

— срок действия прогнозов обеспечивает выполнение задания (прогноз может быть получен по радио);

— запас топлива на борту соответствует требованиям настоящего Наставления и позволяет продолжать полеты.

7.9.10. Пилот-инструктор обязан доложить диспетчеру службы движения характер и объем предстоящего задания, а при наличии сложных метеоусловий — расчетное время ухода на запасной аэродром.

7.9.11. Минимумы для учебных и тренировочных полетов разрабатываются в порядке, определяемом МГА, и устанавливаются инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

7.9.12. Допуск лиц командно-летного, инспекторского и инструкторского состава к полетам по тренировочным минимумам производится в порядке, устанавливаемом МГА.

7.9.13. Выполнение взлетов и посадок в аэродромных полетах разрешается при фактических метеоусловиях не ниже соответствующих тренировочных минимумов аэродрома, пилота-инструктора и наличии запасного аэродрома, отвечающего требованиям п. 5.5.11.4 настоящего Наставления.

При метеоусловиях ниже тренировочного минимума разрешается выполнение заходов на посадку с уходом на вто-

рой круг с высот, не меньших ВПР, установленной для тренировочных полетов.

Если при заходе на посадку до пролета ДПРМ экипаж получил информацию о фактической погоде на аэродроме, соответствующей установленному тренировочному минимуму, ему предоставляется право произвести посадку.

7.9.14. Воздушные суда, выполняющие учебные и тренировочные полеты, обслуживаются наравне с рейсовыми, а для присвоения (подтверждения) минимума в сложных метеоусловиях на аэродроме — в первую очередь.

7.10. Полеты по перегонке воздушных судов

7.10.1. Полеты по перегонке воздушных судов в ремонт, из ремонта и в целях перебазирования производятся днем или ночью в соответствии с требованиями настоящего Наставления.

7.10.2. Для полетов по перегонке воздушных судов назначаются наиболее опытные экипажи. Перед перегонкой с экипажами проводится предварительная подготовка.

7.10.3. Перегонка воздушных судов, состояние которых не отвечает установленным техническим требованиям, производится только днем:

— воздушных судов 1 и 2-го класса с разрешения МГА;

— воздушных судов 3 и 4-го класса с разрешения начальника управления гражданской авиации по принадлежности воздушного судна.

7.10.4. Организация и выполнение перелетов групп воздушных судов осуществляются в соответствии со специальной инструкцией.

7.10.5. При групповых перелетах назначается старший группы, который несет ответственность за организацию перелета группы, принятие решения на вылет и своевременный возврат на аэродром вылета или следование на запасной аэродром при ухудшении метеоусловий в полете.

Каждый экипаж должен быть готов при необходимости самостоятельно продолжить полет по маршруту или на запасной аэродром.

7.10.6. В состав группы при перегонке должно входить не более 10 воздушных судов. Между ними в полете должна поддерживаться устойчивая двусторонняя радиосвязь.

Дистанции и интервалы между воздушными судами группы должны быть не менее 200 м. При необходимости может выделяться самолет-разведчик, который следует впереди группы с интервалом в 10 мин.

7.10.7. Перегонка группы самолетов 4-го класса и вертолетов выполняется по ПВП:

— в равнинной и холмистой местности при видимости не менее 4 км и высоте нижней границы облаков не ниже 250 м;

— в горной местности — в соответствии с табл. 2 настоящего Наставления.

7.10.8. Полеты по перегонке воздушных судов обслуживаются наравне с рейсовыми.

7.11. Испытательные, исследовательские и контрольные полеты (облеты)

7.11.1. Испытательные полеты выполняются в целях испытаний воздушных судов, силовых установок и других систем (оборудования) воздушных судов, в том числе после капитального ремонта на заводах гражданской авиации.

7.11.2. Исследовательские полеты выполняются в целях изучения вопросов аэродинамики, прочности воздушных судов и проведения других научных исследований.

7.11.3. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушных судов к эксплуатации в соответствии с НТЭРАТ ГА, после ремонта, замены двигателей и оборудования, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

7.11.4. Испытательные полеты (ГосНИИ ГА, ЛИС заводов) выполняются с соблюдением требований настоящего Наставления и Руководства по производству испытательных полетов (РПИП ГА).

7.11.5. К испытательным полетам в целях проведения государственных испытаний, исследовательским полетам, а также к полетам, связанным с испытанием воздушного судна после капитального ремонта на заводах (за исключением эксплуатационных и ресурсных испытаний), допускается только летный состав, прошедший специальную

подготовку и имеющий свидетельства испытателей установленного образца. В отдельных случаях разрешается привлекать к таким полетам летный состав предприятий гражданской авиации, прошедший специальную подготовку в соответствии с установленными требованиями.

7.11.6. Контрольные полеты (облеты) воздушных судов на предприятиях (в учебных заведениях) ГА выполняются экипажами по принадлежности судов.

7.11.7. Воздушные суда, прошедшие ремонт и летные испытания на заводах, при приемке их представителями авиапредприятий облетываются экипажами этих предприятий, если облеты предусмотрены нормативными документами МГА.

7.11.8. Контрольные полеты (облеты) производятся:

— для облета воздушных судов днем, а в полярных широтах (севернее 60-й параллели) и в сумерках, при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, но не ниже минимума, установленного инструкцией по производству полетов на данном аэродроме;

— для проверки работы радиосветотехнических средств в любое время суток при минимуме, обеспечивающем летную проверку этих средств согласно методическим указаниям по ее выполнению, но не ниже минимума, установленного для данного аэродрома;

— для облета схем снижения и захода на посадку — только днем, при метеоусловиях, обеспечивающих визуальный полет на высоте круга.

7.11.9. Минимум при испытательных и исследовательских полетах устанавливается в соответствии с программой летных испытаний.

7.11.10. В зависимости от программы испытательного, исследовательского или контрольного полета в задание на полет могут быть включены также работники научно-исследовательских учреждений, лица инженерно-технического состава и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается:

— для испытательных и исследовательских полетов — МГА;

— для контрольных полетов — начальником (командиром) авиапредприятия;

— для испытательных полетов после капитального ремонта (в составе экипажа ЛИС) — директором завода.

7.11.11. Испытательные полеты выполняются на аэродромах базирования ГосНИИ ГА, ЛИС заводов, а также на аэродромах авиапредприятий по указанию МГА. При этом должен обеспечиваться беспрепятственный прием, выпуск и техническое обслуживание воздушных судов, выполняющих полеты под литером «ИС» (испытательный).

7.11.12. При необходимости проведения испытательных полетов воздушных судов других ведомств на аэродромах гражданской авиации разрешение на выполнение полетов выдается МГА по ходатайству соответствующих ведомств.

Глава 8

ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ И ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ

8.1. Полеты в особых условиях

8.1.1. Основные требования.

8.1.1.1. К полетам в особых условиях относятся:

— полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури;

— полеты в горной и малоориентирной местности, пустынях и над водной поверхностью;

— полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий;

— полеты в сложной орнитологической обстановке.

8.1.1.2. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации командир воздушного судна обязан принять меры для обхода опасной зоны, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ

8.1.1.3. Изменение маршрута или эшелона (высоты) полета для обхода зоны опасных метеорологических явлений разрешается только по согласованию с органом УВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет, за исключением случаев, предусмотренных п. 5.11.5 настоящего Наставления

8.1.1.4. При выполнении полетов в глубь Арктического бассейна и в Антарктике, в малоориентирной местности, в пустынях и над водной поверхностью на борту воздушных судов должны быть:

— аварийная радиостанция;

— запас продуктов питания и питьевой воды;

— индивидуальные и групповые плавсредства (при полетах над водной поверхностью);

— сигнальные средства;
— оружие и спасательное снаряжение, предусматриваемые соответствующими инструкциями.

8.1.2. Полеты в зоне обледенения.

8.1.2.1. Полеты в условиях обледенения на воздушных судах, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, **запрещаются**.

8.1.2.2. На всех этапах полета противообледенительная система должна быть включена до входа в зону возможного обледенения, если РЛЭ не предусматривает другого порядка использования системы.

8.1.2.3. Если принятые экипажем меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, командир воздушного судна обязан, применив сигнал срочности, по согласованию с органом УВД, изменить высоту (маршрут) полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета, или принять решение об уходе на запасной аэродром.

8.1.3. Полеты в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков.

8.1.3.1. При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир воздушного судна обязан учитывать:
— характер гроз (внутримассовые, фронтальные);
— расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;
— необходимость дополнительной заправки топливом.

При наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту полета, проходящему в горной местности, командиру воздушного судна принимать решение на вылет по ПВП и ОПВП ниже нижнего эшелона **запрещается**.

8.1.3.2. Полеты по ППП в зоне грозовой деятельности без бортовых РТС обнаружения грозовых очагов при отсутствии наземного радиолокационного контроля **запрещаются**.

8.1.3.3. При наличии в районе аэродрома вылета мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности экипаж обязан с помощью бортовой РЛС осмотреть зону взлета и выхода из района аэродрома, оценить возможность взлета и определить порядок обхода мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и зон сильных ливневых осадков.

8.1.3.4. При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности (сильных ливневых осадков) командир обязан оценить возможность продолжения полета, принять решение на обход зоны, согласовав свои действия с органом УВД.

8.1.3.5. Диспетчер, используя радиолокаторы, метеоинформацию и сообщения с воздушных судов, обязан информировать экипажи о характере облачности, расположении грозовых очагов, направлении их смещения и давать рекомендации о маршруте обхода грозовых очагов. При отсутствии на экранах наземных радиолокаторов отображения мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков диспетчер сообщает об этом экипажам и, используя данные АМСГ и сообщения с бортов воздушных судов, информирует экипажи о метеорологической обстановке в контролируемом пространстве. В этом случае обход очагов мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков производится по бортовым РЛС или визуально.

8.1.3.6. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозовым очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 10 км. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками или выше их.

Полет под облаками разрешается только днем, вне зоны ливневых осадков, если:

— высота полета воздушного судна над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200 м в равнинной и холмистой местности и не менее 600 м в горной местности;

— вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200 м.

Полет над верхней границей мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается выполнять с превышением над ними не менее 500 м.

8.1.3.7. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами

засветок на экране бортового радиолокатора не менее 50 км.

8.1.3.8. При взлете и заходе на посадку в условиях ливневых осадков экипаж обязан учитывать возможность ухудшения летных и аэродинамических характеристик воздушного судна.

8.1.3.9. Экипажам воздушных судов преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака и зоны сильных ливневых осадков **запрещается**.

8.1.4. Полеты в зоне сильной болтанки.

8.1.4.1. Перед входом в зону возможной болтанки и при внезапном попадании в нее пассажиры должны быть пристегнуты к креслам привязными ремнями.

8.1.4.2. При попадании воздушного судна в сильную болтанку командир обязан принять меры для немедленного выхода из опасной зоны, в том числе с разрешения диспетчера изменить высоту полета.

8.1.4.3. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м и попадании воздушного судна в зону сильной болтанки командир с разрешения диспетчера должен вывести из этой зоны воздушное судно с набором высоты, возвратиться на аэродром вылета или следовать на запасной аэродром.

8.1.4.4. При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир имеет право изменить высоту полета в соответствии с п. 5.11.5 настоящего Наставления.

8.1.4.5. Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, экипаж обязан обходить стороной.

Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, экипаж обязан обходить на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

8.1.5. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы.

8.1.5.1. Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

— шумы и треск в наушниках;

— беспорядочные колебания стрелок радиокомпасов;

— искрение на остеклении кабины экипажа и свечение концов крыльев в темное время суток.

Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в интервале температур от +5 до —10° С.

8.1.5.2. Командир воздушного судна при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу УВД и выполняет рекомендации диспетчера о выходе из опасной зоны.

При этом необходимо выключить одну УКВ радиостанцию, ночью, кроме того, включить освещение кабины экипажа.

8.1.5.3. Измененение высот полета в зонах повышенной электризации необходимо выполнять с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с требованиями РЛЭ.

После выхода из слоя облаков (до входа в другой слой) следует сделать горизонтальную площадку продолжительностью 5—10 с.

8.1.5.4. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне командир воздушного судна имеет право действовать в соответствии с п. 5.11.5 настоящего Наставления.

8.1.5.5. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу необходимо:

— доложить диспетчеру УВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения воздушного судна разрядом;

— проконтролировать параметры работы двигателей;

— проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;

— осмотреть воздушное судно в целях обнаружения повреждений;

— при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

8.1.6. Полеты в условиях сдвига ветра.

8.1.6.1. При взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра необходимо:

— увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ;

— осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;

— при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной

глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета ДПРМ вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной.

8.1.6.2. Взлет и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра **запрещаются**.

8.1.7. Полеты в условиях пыльной бури.

8.1.7.1. При встрече с пыльной бурей на маршруте экипаж обязан обходить ее визуально или проходить над ней.

8.1.7.2. Изменение высоты или маршрута полета воздушного судна в целях обхода пыльной бури экипажу разрешается только по согласованию с диспетчером, за исключением случаев, предусмотренных п. 5.11.5 настоящего Наставления.

8.1.7.3. Заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при сильной болтанке **запрещаются**.

8.1.8. Полеты в горной местности.

8.1.8.1. При подготовке к полету в горной местности экипаж дополнительно обязан:

— изучить рельеф местности в полосе маршрута не менее чем по 50 км в обе стороны от трассы, нанести на карту командные высоты, ограничительные пеленги и наметить обходные маршруты на случай встречи с опасными метеоявлениями;

— вычертить на полетной карте профиль местности по командным высотам и отметить их (для полетов на больших высотах профиль вычерчивается для участков набора высоты и снижения);

— проанализировать метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки;

— изучить направление ущелий и горных долин;

— изучить и отметить на карте места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки;

— знать высоты аэродромов, расположенных в горах, особенности взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при взлете и посадке на горных аэродромах;

— проверить наличие необходимого запаса кислорода и убедиться в исправности кислородного оборудования.

8.1.8.2. Набор эшелона (высоты) полета в горной местности разрешается по маршруту следования только при условии обеспечения набора безопасного эшелона до установленного рубежа. В остальных случаях набор высоты производится по установленной схеме.

8.1.8.3. При пересечении горного хребта по ПВП командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателя (двигателей) до номинального, пересекать горный хребет на высотах менее 900 м над рельефом местности **запрещается**.

8.1.8.4. При полетах по ППП на горных аэродромах снижение с нижнего безопасного эшелона и заход на посадку по установленной схеме разрешается выполнять после пролета установленного инструкцией по производству полетов маркированного рубежа при непрерывном радиолокационном контроле, устойчивой работе бортового навигационного оборудования, знании экипажем и диспетчером местоположения воздушного судна.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) воздушное судно выводится на ДПРМ (ОПРС) аэродрома на эшелоне не ниже безопасного для определения местоположения судна с последующим снижением для захода на посадку.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового навигационного оборудования снижение с нижнего безопасного эшелона **запрещается**. В этом случае воздушное судно должно следовать на запасной аэродром.

8.1.8.5. На горных аэродромах полеты по траекториям, задаваемым диспетчером, **запрещаются**.

8.1.9. Полеты в малоориентирной местности и пустынях.

8.1.9.1. При подготовке к полету в малоориентирной местности и пустыне экипаж воздушного судна дополнительно обязан:

— отметить на карте характерные ориентиры, имеющиеся по маршруту (караванные тропы, русла рек, озера, колодцы), а также удаленные ориентиры, которые могут быть использованы для общей ориентировки;

— проконсультироваться по вопросам ведения ориентировки с другими экипажами, имеющими опыт полетов по данному маршруту;
— проверить наличие запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств.

8.1.10. Полеты над водной поверхностью.

8.1.10.1. Полеты над водной поверхностью разрешается выполнять:
— на воздушных судах, имеющих два двигателя и более, и на всех воздушных судах, приспособленных для посадки на воду;
— на сухопутных воздушных судах, имеющих один двигатель, при удалении от береговой черты не более дальности снижения с отказавшим двигателем.

8.1.10.2. При полетах над водной поверхностью, когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры должны быть обеспечены спасательными жилетами.

Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 мин, на воздушных судах (независимо от типа) кроме индивидуальных средств спасания должны быть и групповые плавсредства (надувные спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту со средствами жизнеобеспечения в соответствии с РЛЭ, а также специальное снаряжение, предусмотренное п. 8.1.1.4 настоящего Наставления.

8.1.10.3. При подготовке к полету над водной поверхностью экипаж дополнительно обязан:
— подробно изучить береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности на случай вынужденной посадки,
— проверить наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, запаса продуктов питания и питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;
— изучить правила вынужденной посадки на воду и пользования плавсредствами;
— проинструктировать пассажиров о правилах пользо-

вания индивидуальными и групповыми средствами и поведения при аварийной посадке.

8.1.10.4. Полеты по ПВП вблизи береговой линии материка и островов выполняются на безопасных высотах с учетом максимальных превышений рельефа местности в полосе по 5 км в обе стороны от оси маршрута.

8.1.10.5. Полеты воздушных судов на высотах ниже 4000 м над береговыми лежбищами морского зверя в зонах, указанных в Правилах охраны и промысла морских млекопитающих, без согласования с органами Министерства рыбного хозяйства СССР **запрещаются.**

8.1.11. Полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий.

8.1.11.1. Полеты в полярных районах организуются и выполняются с учетом физико-географических и метеорологических условий этих районов, а также особенностей самолетовождения в них из-за:

— неустойчивости работы магнитных компасов;

— недостаточности естественных и искусственных ориентиров;

— частых изменений метеоусловий;

— продолжительности полярного дня (ночи);

— низких температур воздуха.

8.1.11.2. При выполнении полета в полярных районах Южного полушария экипаж должен дополнительно учитывать:

— обратное (видимое) суточное движение небесных светил (справа налево);

— то обстоятельство, что верхняя кульминация светил наблюдается не в южной, а в северной части неба;

— обратный знак вертикальной составляющей магнитного поля земли;

— поглощение радиоволн средневолнового диапазона при полетах над ледовым щитом;

— несоответствие времен года Южного и Северного полушарий.

8.1.11.3. Полеты в полярных районах (выше 60-й параллели и приравненных к ним районах по разрешению МГА) выполняются по ПВП днем и ППП днем и ночью. Специально подготовленным экипажам разрешаются полеты по ОПВП в ночное время.

8.1.11.4. Воздушные суда, предназначенные для работы в Арктике и Антарктике, должны иметь специальную окраску и быть снабжены специальным снаряжением обеспечивающим возможность производить работы при автономном базировании.

8.1.11.5. Для обеспечения полетов в глубь полярных районов на воздушных судах должно находиться специальное оборудование и снаряжение, определенное п. 8.1.1.4 настоящего Наставления.

8.1.11.6. Каждое воздушное судно, предназначенное для выполнения полетов в Арктике и Антарктике, должно быть оснащено оборудованием, обеспечивающим надежное самолетовождение в этих условиях, радиостанцией для связи на средних волнах и аварийными УКВ и КВ радиостанциями. Полеты вертолетов с базированием на морских судах по разрешению МГА могут выполняться с неполным составом оборудования, перечисленного в данном пункте.

8.1.11.7. К выполнению полетов в Арктике и Антарктике допускаются экипажи, прошедшие специальную подготовку по программам МГА. Личный состав подбирается с расчетом включения в экипажи части летного состава, ранее выполнявшего аналогичные работы.

8.1.11.8. При полетах в полярных районах Северного и Южного полушарий экипаж воздушного судна обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических навигационных средств, учитывать частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим работы средств связи и РТО, дальность их действия, а также постоянно контролировать и знать свое местонахождение и остаток топлива.

8.1.11.9. В полетах могут участвовать отдельные специалисты, обеспечивающие сбор необходимых сведений по программе, согласованной с УГА.

8.1.11.10. При подготовке к полету в полярных районах экипаж дополнительно обязан:

— проверить наличие и исправность средств самолетовождения в соответствии с заданием на полет;

— убедиться в комплектности и исправности снаряжения, специального обмундирования и оборудования;

— сверить карты и лоции по имеющимся справочным материалам;
— проверить наличие неприкосновенного запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийной радиостанции, сигнальных средств и специального снаряжения, предусмотренных п. 8.1.1.4 настоящего Наставления;
— проконсультироваться по вопросам самолетовождения с другими экипажами, имеющими опыт полетов в данном районе;
— составить штурманский (навигационный) план полета с учетом использования ортодромических и астрономических методов навигации.

8.1.11.11. При работах на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в Арктике и на материке Антарктиды полеты воздушных судов выполняются только в паре. При выполнении транспортных перевозок на удаленные материковые базы в Антарктиде, дрейфующие научные станции и ледовые базы в Арктике полеты могут производиться с очередностью вылета по времени.

8.1.11.12. Для временных аэродромов (площадок) в полярных районах направление полос указывается от истинного меридиана.

8.1.11.13. Первичные посадки на площадки, подобранные с воздуха на льду, разрешается выполнять на самолетах 3 и 4-го класса с лыжным шасси и на вертолетах всех классов.

8.1.11.14. На материке Антарктиды разрешается подбирать площадки, расположенные на высотах до 2000 м над уровнем моря.

8.1.11.15. Подбор площадок для посадки на дрейфующие, припайные и шельфовые льды производится днем при погоде:
— видимость не менее 10 000 м;
— высота нижней границы облаков — не менее 300 м при количестве облаков не более пяти баллов с прямым солнечным освещением.

8.1.11.16. Для полетов воздушных судов в Антарктиде устанавливаются следующие минимумы:
— при полетах по дальним маршрутам между базовыми научными станциями видимость — не менее 5000 м, высота нижней границы облаков — не менее 600 м;

— при полетах в глубь материка видимость — не менее 10 000 м, высота нижней границы облаков — не менее 700 м;
— при полетах к санно-тракторным поездам и другим объектам со сбросом грузов с воздуха видимость — не менее 5000 м при отсутствии низовой метели и стоковых ветров, высота нижней границы облаков — не менее 150 м при количестве облаков не более пяти баллов.

8.1.11.17. Для полетов воздушных судов в арктических условиях и при производстве ледовой разведки устанавливаются следующие минимумы:
— в открытом море видимость — не менее 2000 м, высота нижней границы облаков — не менее 150 м;
— вблизи береговой линии материка, островов и архипелагов видимость — не менее 5000 м при отсутствии стоковых ветров, высота нижней границы облаков — не менее 200 м.

При производстве ледовой разведки вблизи береговой линии материка и островов безопасная высота полета должна быть занята на удалении не менее чем 5 км до наивысшего препятствия.

8.1.11.18. При невозможности передачи на корабль карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре разрешается сбрасывать их с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м.

8.1.11.19. Сброс вымпела на береговые и внутриматериковые пункты производится в соответствии с утвержденными инструкциями по сбросу.

Запрещается производить сброс:
— с увеличенной (против нормальной) полетной массой воздушного судна;
— в холмистой и горной местности при стоковых ветрах со скоростью более 10 м/с;
— на расстоянии менее 300 м от склонов гор.

8.1.11.20. При выполнении полетов в высокие широты Арктики и Антарктики командир воздушного судна независимо от запроса диспетчера обязан каждые 30 мин сообщать свои координаты.

8.1.11.21. В особо охраняемых районах Антарктиды полеты выполняются с учетом согласованных мер по охране фауны и флоры этого континента.

8.1.12. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки.

8.1.12.1. Сложная орнитологическая обстановка может возникнуть в районе аэродрома и на траектории полета воздушного судна в периоды массового появления птиц, связанного с их суточными или сезонными миграциями и скоплениями.

В сложной орнитологической обстановке возможно возникновение особых случаев в результате опасных столкновений воздушных судов с птицами.

8.1.12.2. Перед принятием решения на вылет командир воздушного судна обязан учитывать информацию диспетчера АДП об орнитологической обстановке в районе аэродрома.

8.1.12.3. На исполнительном старте после получения информации от диспетчера СДП об усложнении орнитологической обстановки командир воздушного судна обязан оценить возможность выполнения взлета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

8.1.12.4. При полете по маршруту, в случае обнаружения на траектории полета воздушного судна птиц, экипаж должен обходить их стороной или пролетать над ними.

8.1.12.5. При подходе к аэродрому посадки, после получения информации от органов УВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц, экипажу необходимо:

— повысить осмотрительность;

— включить фары и обогрев стекол кабины (если они не были включены ранее);

— повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

— при необходимости уйти на второй круг.

8.2. Особые случаи в полете

8.2.1. Основные требования.

8.2.1.1. К особым случаям в полете относятся:

— попадание воздушного судна в опасное метеорологическое явление;

— отказ двигателя (двигателей);

— отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке;

— пожар на воздушном судне;

— потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности;
— потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи);
— потеря ориентировки;
— нападение на экипаж (пассажиров);
— ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа (пассажиров);
— вынужденная посадка вне аэродрома;
— отказ радиолокационных средств УВД и РТО на аэродроме посадки;
— применение парашютов в аварийных случаях.

8.2.1.2. О возникновении особых случаев в полете командир (экипаж) воздушного судна обязан немедленно сообщить органу УВД. При затруднении ведения связи по основному каналу необходимо перейти на аварийную частоту 121,5 МГц.

Сигнал бедствия включается в случаях:
— отказа двигателя (двигателей);
— пожара на воздушном судне;
— потери устойчивости, управляемости, нарушения прочности;
— потери радиосвязи;
— потери ориентировки;
— нападения на экипаж (пассажиров);
— вынужденной посадки вне аэродрома;
— применения парашютов в аварийных случаях.

8.2.1.3. Пилотирование и управление системами воздушного судна при возникновении особых случаев в полете должно соответствовать требованиям РЛЭ.

Члены экипажа при выполнении операций в соответствии с РЛЭ в особых случаях полета обязаны докладывать о своих действиях командиру воздушного судна.

8.2.1.4. В случаях, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома или покидание воздушного судна, если экипаж и пассажиры обеспечены парашютами.

8.2.2. Попадание воздушного судна в опасные метеорологические явления.

8.2.2.1. К опасным для полетов метеоявлениям относятся:

— на аэродроме вылета и посадки — гроза, град, сильная болтанка, сильный сдвиг ветра, гололед, сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная буря, сильные ливневые осадки;
— по маршруту полета — гроза, град, сильное обледенение, сильная болтанка.

8.2.2.2. При встрече с опасными метеоявлениями по маршруту полета командир воздушного судна обязан принять меры для их обхода. При невозможности их обхода путем изменения маршрута или высоты полета экипаж (пилот) обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. Командиру вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха.

8.2.3. Отказ двигателя (двигателей).

8.2.3.1. При отказе двигателя на воздушном судне с одним двигателем на высотах до 100 м (в том числе — на взлете) командир воздушного судна обязан немедленно произвести вынужденную посадку перед собой, избегая столкновения с препятствиями.

Если отказ двигателя произошел на высотах более 100 м, командиру воздушного судна разрешается выбрать площадку, более пригодную для вынужденной посадки.

8.2.3.2. При отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне с несколькими двигателями командир имеет право:
— произвести посадку вне аэродрома вылета;
— слить часть топлива или сбросить груз для улучшения условий полета;
— использовать любой режим работающих двигателей;
— в маршрутном полете продолжить полет до ближайшего аэродрома (независимо от его ведомственной принадлежности) и произвести на нем посадку.

На воздушных судах с тремя или более двигателями в случае выключения в полете экипажем одного двигателя по признакам отказа (кроме пожара) командиру воздушного судна предоставляется право продолжить полет до аэродрома назначения.

Если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, командир воздушного судна обязан:

— выполнить необходимые действия в соответствии с требованиями РЛЭ;
— включить сигнал бедствия;
— произвести посадку на любом аэродроме, в том числе на аэродроме вылета или вне аэродрома, если в конкретно сложившейся обстановке такая посадка представляет меньшую угрозу безопасности, чем полет до ближайшего аэродрома.

8.2.4. Отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке.

8.2.4.1. При обесточивании воздушного судна в полете экипаж обязан действовать в соответствии с требованиями РЛЭ.

При отсутствии или невозможности использовать резервные источники электропитания командир воздушного судна обязан:
— при полете по ПВП или по ОПВП произвести посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;
— при полете по ППП принять меры к переходу на визуальный полет;
— при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасности перехода на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следовать в район, где возможен переход на визуальный полет, или выполнять полет с левым (правым) прямоугольным маршрутом на своем эшелоне (высоте) полета.

Диспетчер службы движения, установив, что связь с воздушным судном прекратилась, и определив с помощью радиолокационных средств его прямоугольный маршрут, обязан:
— обеспечить УВД таким образом, чтобы исключить возможность сближения воздушного судна, терпящего бедствие, с другими воздушными судами;
— использовать возможность организации лидирования воздушного судна, потерявшего радиосвязь, для оказания помощи в заходе на посадку.

8.2.4.2. При разгерметизации кабины, требующей выполнения экстренного снижения, экипаж обязан:
— применить кислородные маски;
— приступить к экстренному снижению до высоты 4200 м или менее, но во всех случаях не ниже высоты нижнего

безопасного эшелона в районе полета, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ;
— включить сигнал бедствия;
— проверить состояние здоровья пассажиров и при необходимости оказать им помощь;
— принять решение о следовании на аэродром назначения или на ближайший пригодный для посадки аэродром.

8.2.5. Пожар на воздушном судне.

8.2.5.1. При возникновении пожара на воздушном судне экипаж обязан:
— приступить к экстренному снижению и одновременно применить все доступные средства для ликвидации пожара;
— включить сигнал бедствия;
— в зависимости от сложившейся обстановки продолжить полет до ближайшего аэродрома либо произвести посадку вне аэродрома, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ.

8.2.5.2. При возникновении пожара на воздушном судне на этапе взлета (набора высоты после взлета) и невозможности его ликвидировать командир имеет право:
— выполнить заход по кратчайшему маршруту для посадки на аэродроме взлета, в том числе при погоде ниже минимума;
— произвести экстренную посадку на площадку, предусмотренную инструкцией по производству полетов в районе аэродрома;
— произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха.

8.2.6. Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности.

8.2.6.1. При потере устойчивости, управляемости, нарушении прочности командир воздушного судна обязан:
— включить сигнал бедствия;
— действовать в соответствии с требованиями РЛЭ.

8.2.7. Потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи).

8.2.7.1. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин при использовании имеющихся каналов радиосвязи

на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж (диспетчер) не отвечает.

8.2.7.2. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан:

— включить сигнал бедствия;

— принять меры к восстановлению связи с диспетчером через другие воздушные суда либо другие пункты службы движения;

— использовать аварийную частоту 121,5 МГц;

— передавать по сигналу срочности информацию о принятом решении, местонахождении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее диспетчером;

— прослушивать по каналам связи и на частоте ДПРМ указания и информацию диспетчера.

8.2.7.3. При потере радиосвязи после взлета командир воздушного судна должен выполнить полет по аэродромному кругу и произвести посадку на аэродроме вылета. В этом случае командир воздушного судна имеет право произвести посадку при метеоусловиях ниже минимума.

8.2.7.4. Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, то после ухода на второй круг командир воздушного судна имеет право:

— следовать на аэродром назначения с набором по схеме выхода заданной диспетчером АДП высоты (эшелона);

— следовать на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленной для полета без связи высоте (4200, 4500 или 7200, 7500 м).

8.2.7.5. В случае потери радиосвязи при полете по ППП командир воздушного судна обязан:

— оценить возможность перехода на полет с ПВП;

— принять решение о следовании на аэродром назначения, запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) или о возвращении на аэродром вылета.

В случае принятия решения о полете по ППП на аэродром назначения следовать на заданном при вылете эшелоне; снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ не ранее расчетного времени прибытия, по схеме внеочередного захода на посадку, при этом

посадка должна быть произведена не позднее чем через 30 мин после расчетного времени прибытия.
Полет на запасной аэродром выполнять на заданном при вылете эшелоне или установленной для полета без связи высоте (4200, 4500 или 7200, 7500 м).
Если принято решение возвращаться на аэродром вылета или на запасной аэродром, расположенный в направлении, обратном пути следования, полет необходимо выполнять на ближайшем к заданному попутном нижнем эшелоне, высота которого должна быть не ниже безопасной высоты полета, или высоте для полетов без связи (4200, 4500 или 7200, 7500 м).

8.2.7.6. Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме назначения оказалось невозможным, после ухода на второй круг командир воздушного судна должен следовать на запасной аэродром с набором по схеме выхода нижнего безопасного эшелона или специально установленной высоты (4200, 4500 или 7200, 7500 м).
Снижение для захода на посадку на запасном аэродроме разрешается начинать после пролета ДПРМ по схеме внеочередного захода на посадку.

8.2.7.7. Если к моменту прибытия воздушного судна, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку в этих условиях.

8.2.7.8. В случае потери радиосвязи при полете по ПВП и ОПВП командир воздушного судна обязан:
— следовать на аэродром назначения по ПВП (ОПВП) на заданной высоте (эшелоне);
— если невозможно продолжать полет по ПВП или ОПВП на аэродром назначения, следовать на запасной аэродром, где погода позволяет произвести посадку по ПВП (ОПВП).

8.2.7.9. При потере радиосвязи с экипажем воздушного судна диспетчер службы движения обязан:
— задействовать все имеющиеся РТС:
— известить смежные диспетчерские пункты, органы ПВО, а также органы УВД аэродрома назначения и запасных аэродромов о потере радиосвязи с воздушным судном;

— управлять движением других воздушных судов таким образом, чтобы исключить возможность их сближения с воздушным судном, потерявшим связь;
— используя все имеющиеся каналы связи, в том числе частоту ДПРМ и аварийную частоту 121,5 МГц, передавать информацию об условиях полета и погоде на аэродроме назначения и запасных аэродромах;
— определить характер потери связи путем подачи команд об изменении курса или включения (выключения) сигнала бедствия;
— к расчетному времени прибытия воздушного судна на аэродром назначения освободить в районе аэродрома воздушное пространство от высоты круга до заданного эшелона.

8.2.7.10. Если через 30 мин после расчетного времени прибытия воздушное судно не произвело посадку, не установило связь и не наблюдается на экране радиолокатора, диспетчер должен возобновить обычное воздушное движение в районе аэродрома.

При наличии средств вторичной радиолокации допускается обеспечение безопасных интервалов полета без освобождения всего воздушного пространства после точного определения фактического эшелона полета воздушного судна, следующего без связи.

8.2.7.11. Для обеспечения УВД в случаях, предусмотренных разд. 8.2.7 настоящего Наставления, а также при управлении движением воздушного судна, терпящего бедствие, диспетчер в пределах своей зоны ответственности может ввести режим радиомолчания.

В этом случае по команде диспетчера экипажи воздушных судов обязаны:

— прекратить все передачи по радио, кроме случаев возникновения особой ситуации в полете, и работать по командной связи только на прием:

— выполнять команды диспетчера без подтверждения;

— выходить на связь только по запросу диспетчера;

— закончить вертикальный маневр, заняв высоту согласно последнему указанию диспетчера.

Диспетчер обязан предупредить смежные пункты УВД о введении режима радиомолчания, чтобы экипажи

воздушных судов, входящие в зону его ответственности, соблюдали этот режим.

8.2.7.12. При отказе наземных средств связи диспетчер обязан в соответствии с технологией работы принять меры к восстановлению связи с использованием резервных средств и каналов или передать управление другому органу УВД.

8.2.8. Потеря ориентировки.

8.2.8.1. Ориентировка считается полностью потерянной, если экипаж по этой причине произвел вынужденную посадку не на аэродроме назначения.

8.2.8.2. Ориентировка считается временно потерянной, если воздушное судно выведено экипажем самостоятельно или с помощью наземных РТС на заданный маршрут с последующей посадкой на аэродроме назначения.

8.2.8.3. При потере ориентировки экипаж обязан:

— включить сигнал бедствия;

— доложить органу УВД о потере ориентировки, остатке топлива и условиях полета;

— с разрешения органа УВД занять наивыгоднейший эшелон или высоту полета для обнаружения воздушного судна радиотехническими средствами;

— применить наиболее рациональные в данных условиях способы восстановления ориентировки;

— если невозможно восстановить ориентировку, то заблаговременно, до полной выработки топлива или до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

8.2.8.4. При потере ориентировки в районе государственной границы экипаж обязан немедленно взять курс в глубь территории СССР. Производить маневры для восстановления ориентировки вблизи государственной границы **запрещается.**

8.2.9. Нападение на экипаж (пассажиров).

8.2.9.1. При нападении или угрозе нападения на экипаж (пассажиров) командир воздушного судна и члены экипажа обязаны по возможности передать сигналы бедствия, сообщить о нападении, свой позывной, местонахождение (координаты), высоту, курс полета и действовать в соответствии со специальной инструкцией.

8.2.10. Ранение или внезапное ухудшение состояния здоровья членов экипажа (пассажиров).

8.2.10.1. В случае ранения или внезапного ухудшения состояния здоровья члена экипажа или пассажира командир воздушного судна обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи, принять решение в зависимости от обстановки о продолжении или прекращении полета и доложить об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением. Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию командира воздушного судна выполняет другой член экипажа.

8.2.10.2. При ранении или внезапном ухудшении состояния здоровья командира воздушного судна, когда он не может продолжить выполнение своих функций, его обязанности выполняет второй пилот.

8.2.10.3. Орган УВД, получив доклад о ранении или ухудшении состояния здоровья члена экипажа (пассажира), обязан в зависимости от принятого командиром воздушного судна решения обеспечить экипаж необходимой информацией и дать соответствующие рекомендации, обеспечить работу средств навигации, УВД и посадки, оказать экипажу максимальную помощь для благополучного завершения полета.

8.2.11. Вынужденная посадка вне аэродрома.

8.2.11.1. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и экипажа, командир воздушного судна имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Приняв такое решение, он обязан сообщить (по возможности) диспетчеру о месте и времени предполагаемой посадки и включить сигнал бедствия.

Вынужденная посадка вне аэродрома выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ.

8.2.11.2. О предстоящей вынужденной посадке вне аэродрома командир воздушного судна предупреждает всех членов экипажа и информирует пассажиров.

Штурман (второй пилот) обязан сообщить всем членам экипажа местонахождение воздушного судна, направление ветра, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над водной поверхностью — направление и расстояние до берега.

8.2.11.3. После посадки вне аэродрома командир воздушного судна и другие члены экипажа обязаны оказать необходимую помощь пассажирам и, пользуясь средствами связи, сообщить на ближайший аэродром или местным органам власти о времени, месте вынужденной посадки, состоянии экипажа, пассажиров, воздушного судна и о необходимой помощи.

8.2.11.4. Вылет с места вынужденной посадки разрешается командиром предприятия ГА после устранения неисправностей на воздушном судне. При отсутствии связи с ближайшим аэропортом и в случаях, не терпящих отлагательства, командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно принимать решение на вылет.

8.2.11.5. Перед вылетом с места вынужденной посадки командир воздушного судна обязан лично осмотреть местность (акваторию) и определить ее пригодность для безопасного взлета. При необходимости принимаются меры для устранения препятствий, снимается загрузка или сливается часть топлива.

8.2.12. Отказ радиолокационных средств в зоне УВД и РТО на аэродроме посадки.

8.2.12.1. При получении сообщения диспетчера об отказе радиолокационных средств в зоне УВД командир воздушного судна, выполняющий полет в данной зоне, обязан:

— продолжить полет, соблюдая заданные эшелон и скорость;

— потребовать от членов экипажа соблюдать максимальную осмотрительность (радиоосмотрительность).

8.2.12.2. Диспетчер в этих случаях обязан:

— при необходимости ввести режим радиомолчания;

— применять интервалы эшелонирования, предусмотренные правилами полетов при отсутствии радиолокационного контроля;

— сообщить экипажам воздушных судов, находящихся в зоне УВД, воздушную обстановку;

— сообщить всем смежным диспетчерским пунктам об отказе радиолокационных средств.

8.2.12.3. При отказе РТО на аэродроме посадки и невозможности по метеорологическим условиям произвести визуальную посадку на данном аэродроме командир

воздушного судна обязан уйти на второй круг и следовать на запасной аэродром.

При невозможности ухода на запасной аэродром (недостаток топлива, неисправность авиационной техники) командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку при погоде ниже минимума.

8.2.13. Применение парашютов в аварийных случаях.

8.2.13.1. При выполнении полетов на десантирование парашютистов, сброс грузов на парашютах, а также, если это предусмотрено соответствующей инструкцией для учебных полетов, все члены экипажа и другие лица, участвующие в полете, должны иметь парашюты с установленными страхующими приборами. Подвесные системы парашютов должны быть надеты в течение всего полета. Снимать в полете парашют разрешается только в тех случаях, когда выполнять работу с надетым парашютом невозможно.

Порядок обеспечения и использования парашютов при проведении испытательных и исследовательских полетов определяется Руководством по производству испытательных полетов в гражданской авиации (РПИП ГА) и программами испытаний.

8.2.13.2. Правила вынужденного покидания каждого типа воздушного судна устанавливается соответствующей инструкцией.

8.2.13.3. Перед покиданием воздушного судна на парашютах экипаж по возможности должен проинформировать об этом диспетчера, сообщить свое местонахождение и передать сигнал бедствия. Покидая воздушное судно, необходимо (когда это возможно) включить автопилот, установить курс в направлении малонаселенного района со снижением по пологой глиссаде, уничтожить кодовое устройство аппаратуры опознавания.

8.2.13.4. Члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают воздушное судно на парашютах по приказанию командира воздушного судна. Командир покидает воздушное судно последним.

Глава 9

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ

9.1. Основные требования

9.1.1. Международным полетом признается всякий полет, связанный с пересечением воздушным судном государственной границы СССР и другого государства или выполняемый в воздушном пространстве другого государства (государств).

Международные полеты подразделяются на:

— регулярные, выполняемые по расписанию, и дополнительные к расписанию;

— эпизодические (разовые): чартерные и специальные.

9.1.2. Международные полеты гражданских воздушных судов СССР осуществляются на основании и в соответствии с условиями:

— международных договоров СССР о воздушном сообщении;

— специальных разрешений на выполнение регулярных и разовых полетов, выдаваемых компетентными органами иностранных государств.

Указанные полеты выполняются с разрешения МГА, выдаваемого в установленном порядке.

9.1.3. В международном воздушном сообщении Аэрофлот выступает как единое и самостоятельное авиационное предприятие, являющееся юридическим лицом.

Международные полеты гражданских воздушных судов СССР совершаются под Государственным флагом Союза Советских Социалистических Республик.

9.1.4. Международные полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР выполняются по установленным международным воздушным трассам и на аэродромы, выделенные для обслуживания указанных полетов, если не установлен иной порядок.

Перечни международных воздушных трасс и аэропортов (аэродромов), открытых для международных полетов, ут-

верждаются Советом Министров СССР. Перечни таких трасс и аэропортов (аэродромов), а также данные, необходимые для их использования при выполнении полетов, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации (АИП СССР).

Международные полеты гражданских воздушных судов СССР выполняются по установленным международным воздушным трассам, определенным разрешением соответствующих органов иностранных государств.

9.1.5. Каждое воздушное судно, выполняющее международный полет, должно иметь на борту соответствующие судовые документы, установленные Воздушным кодексом Союза ССР. Для хранения судовых документов воздушное судно должно быть оборудовано сейфами (металлическими ящиками).

9.1.6. Вылет советских и иностранных воздушных судов, выполняющих международные полеты из СССР, а также их посадка после входа в воздушное пространство СССР производятся в аэропортах (аэродромах), открытых для международных полетов, где имеются контрольно-пропускные пункты пограничных войск и таможенные учреждения. Иной порядок вылета и посадки воздушных судов допускается только по разрешению советских компетентных органов.

9.1.7. На воздушные суда, их экипажи и пассажиров, прибывающих и отбывающих из СССР, а также на имущество, ввозимое или вывозимое из СССР на воздушных судах, распространяется действие соответственно паспортных, таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил о въезде и выезде, а также ввозе и вывозе имущества и транзита через территорию СССР.

9.1.8. Перед вылетом и после завершения международного полета члены экипажа воздушных судов СССР должны пройти таможенный досмотр, паспортный контроль и другие процедуры, установленные соответствующими государственными органами, в международных аэропортах (аэродромах) на территории СССР и в иностранных государствах.

9.1.9. Каждый международный полет должен производиться при наличии полученного в установленном порядке от ГЦ ЕС УВД разрешения на вылет и в соответствии

с представленным органам управления воздушным движением планом полета (флайт-планом).

9.1.10. Воздушные суда, выполняющие международные полеты, должны пересекать государственную границу СССР по установленным воздушным коридорам перелета государственной границы СССР. Пересечение государственной границы вне воздушных коридоров, вылет воздушных судов в воздушное пространство над открытым морем осуществляются в порядке, определенном Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства СССР.

9.1.11. При выполнении международных полетов экипажи воздушных судов СССР руководствуются:

а) в воздушном пространстве СССР:

— Воздушным кодексом Союза ССР, Положением об использовании воздушного пространства СССР, Инструкцией по применению этого Положения, Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР, настоящим Наставлением и сборниками аэронавигационной информации по международным воздушным трассам;

б) в воздушном пространстве иностранных государств:

— Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагской конвенцией 1944 г.), соответствующими международными стандартами, рекомендациями и процедурами ИКАО, а также правилами полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых выполняется полет;

— международными договорами СССР о воздушном сообщении и соответствующими разрешениями на полеты со стороны полномочных органов иностранных государств;

— Воздушным кодексом Союза ССР, Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР, настоящим Наставлением, если их положения не противоречат правилам, установленным в иностранном государстве, сборниками аэронавигационной информации по международным воздушным трассам (издаваемым ЦАИ ЦУЭРТОС и иностранными фирмами), а также НОТАМ I и II класса, СНОУТАМ и циркулярами аэронавигационной информации.

9.1.12. Аэрофлот осуществляет свою деятельность за границей через представительства Аэрофлота, учреждаемые

на основании международных договоров СССР или специальных разрешений иностранных государств. Права и обязанности представителей Аэрофлота определяются соответствующим Положением.

9.1.13. Представитель Аэрофлота за границей обязан не позднее чем за 1 ч до посадки воздушного судна, а при вылете — за 2 ч прибыть в аэропорт для организации его приема и выпуска.

9.1.14. Предполетная подготовка в иностранных аэропортах и прохождение экипажами воздушных судов Аэрофлота иммиграционного и таможенного контроля осуществляются в присутствии представителя Аэрофлота.

9.1.15. Техническое обслуживание воздушных судов в иностранных аэропортах осуществляет инженер (помощник представителя — инженер) представительства Аэрофлота, а там, где он не предусмотрен,— бортинженер (бортмеханик) самолета.

9.1.16. Расчет заправки авиатопливом, коммерческой загрузки и центровки воздушного судна, выполняющего международный рейс из зарубежного аэропорта, выполняется экипажем.

9.1.17. Представители Аэрофлота обязаны организовать своевременное обеспечение экипажей метеорологической информацией и полетной документацией в установленном объеме.

9.1.18. На представителя Аэрофлота возлагается обязанность организации подъезда транспорта к воздушному судну, погрузочно-разгрузочных работ и обеспечение своевременной заправки ГСМ.

9.2. Организация, планирование и обеспечение международных полетов

9.2.1. Центральное управление международных воздушных сообщений Аэрофлота (ЦУМВС) является головным предприятием гражданской авиации, осуществляющим международные полеты, а также коммерческую деятельность на международных воздушных линиях.

Деятельность управлений ГА на международных воздушных линиях координируется ЦУМВС.

9.2.2. Планы полетов на выполнение международных рейсов составляются ПДС УГА на основании расписаний

движения и соответствующих распоряжений руководителей авиапредприятий, воздушные суда которых выполняют полеты.

9.2.3. На международные полеты, выполняемые вне расписания, ПДС УГА представляет предварительные планы (заявки) в ЦПДУ ГА, а также в адреса, определенные табелем сообщений о движении воздушных судов гражданской авиации, в сроки, установленные иностранными государствами, в воздушном пространстве которых будут выполняться полеты Аэрофлота.

9.2.4. Полеты вне расписания, не требующие оформления запроса для получения разрешения по дипломатическим каналам через МИД СССР, обеспечиваются ПДС ЦУМВС на основании представления ПДС УГА предварительных планов (заявок).

ПДС ЦУМВС подтверждает обеспечение полета по предварительному плану (заявке) и может внести в него необходимые изменения.

Международные полеты вне расписания, требующие оформления запроса по дипломатическим каналам через МИД СССР, обеспечиваются ЦПДУ ГА на основании представленных руководством УГА предварительных планов (заявок), согласованных с ЦУМВС.

ЦПДУ ГА подтверждает обеспечение полета по предварительному плану (заявке) и может внести в него необходимые изменения.

9.2.5. ЦПДУ ГА ежедневно составляет суточный план международных полетов самолетов Аэрофлота и иностранных авиакомпаний на основании расписаний движения и планов, поступающих от ПДС УГА и служб, планирующих полеты иностранных воздушных судов.

9.2.6. В иностранных аэропортах планирование и обеспечение полетов воздушных судов осуществляется представительствами Аэрофлота через ЦУМВС в соответствии с Положениями о работе представительств.

9.2.7. План полета (флайт-план), составляемый командиром воздушного судна или, по его указанию, другим членом экипажа, представляется командиром воздушного судна или представителем Аэрофлота диспетчеру аэропорта вылета не позднее чем за 30 мин до вылета.

9.2.8. Флайт-планы не составляются при выполнении регулярных рейсов, для которых предусмотрены повторяющиеся планы полетов. В случае разового изменения расписания, установленной трассы полетов и типа воздушного судна составление и подача флайт-плана обязательны.

9.2.9. Учет и определение регулярности международных полетов самолетов Аэрофлота в иностранных аэропортах осуществляется представителем Аэрофлота в соответствии с инструкцией.

9.2.10. Управления ГА, выполняющие международные полеты, обеспечиваются необходимой аэронавигационной информацией через ЦАИ ЦУЭРТОС ГА.

9.2.11. Непосредственное обеспечение экипажей воздушных судов аэронавигационной информацией осуществляется штурманской службой аэропорта ГА.

9.3. Особенности подготовки экипажей к выполнению международных полетов

9.3.1. К выполнению международных полетов допускаются экипажи воздушных судов СССР, прошедшие специальную подготовку.

Члены экипажа, допущенные к выполнению международных полетов, обязаны знать:

— основные положения международных договоров СССР о воздушном сообщении;

— Конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагскую конвенцию 1944 г.), соответствующие международные стандарты, рекомендации и процедуры ИКАО, а также правила полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых будет выполняться полет;

— порядок использования сборников аэронавигационной информации ЦАИ ЦУЭРТОС, сборников аэронавигационной информации зарубежных изданий (Джеппсен и др.), а также радионавигационных карт и справочного материала зарубежных изданий;

— организацию обслуживания воздушного движения (ОВД) в воздушном пространстве иностранных государств;

— процедуры таможенного и паспортного контроля;

— организацию и оформление вылета;

— правила заполнения и представления плана полета (флайт-плана) и получения предполетной аэронавигационной информации;
— порядок поисково-спасательного обеспечения;
— порядок метеорологического обеспечения полетов в иностранных государствах;
— порядок информации при обнаружении в воздушном пространстве неопознанных объектов по типу применяемого сигнала «САРВИС» в США и Канаде;
— организацию технического обслуживания воздушных судов;
— правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, установленные Воздушным кодексом Союза ССР;
— правила и порядок использования наземных РТС в иностранных государствах;
— схемы построения маневров при снижении и заходе на посадку и после взлета;
— сигналы вторичной радиолокации;
— международные сигналы и процедуры при перехвате гражданских воздушных судов истребителями;
— командир воздушного судна, второй пилот, штурман и бортрадист — радиотелефонную фразеологию на английском языке, бортинженер (бортмеханик) и бортоператор — английский язык в объеме, необходимом для обеспечения технического обслуживания воздушного судна.

9.3.2. Экипаж воздушного судна СССР допускается к самостоятельным полетам по новой для него международной воздушной трассе в соответствии с правилами настоящего Наставления. Для командиров, штурманов и бортрадистов, впервые выполняющих международный полет по данной трассе, провозка обязательна независимо от классности.

9.4. Права и обязанности командира воздушного судна, выполняющего международные полеты

9.4.1. В иностранных аэропортах командир воздушного судна подчиняется в специальном отношении представителю Аэрофлота, а там, где не организовано представи-

тельство,— консулу СССР или лицу, выполняющему его обязанности. Взаимоотношения командира воздушного судна и других членов экипажа с консулами СССР за границей регулируются Консульским уставом СССР.

9.4.2. При выполнении международных полетов командир воздушного судна СССР имеет право в зависимости от обстановки принимать решение о прекращении полета по маршруту и возвращении в пункт вылета или полете на запасной аэродром. В случаях явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасения жизни людей, находящихся на борту воздушного судна, такое решение может быть принято с отступлением от представленного плана полета (флайт-плана) и указаний органа ОВД. О принятом решении командир воздушного судна обязан немедленно сообщить органу ОВД, под непосредственным контролем которого находится судно.

9.4.3. Командиру воздушного судна, выполняющему международные рейсы, разрешается принимать самостоятельное решение на продолжение рейса в случаях задержек в иностранных аэропортах с учетом того, чтобы общее рабочее время не превышало установленного времени; требовать от представителя Аэрофлота принятия своевременных мер по сокращению задержек для продолжения полета.

9.4.4. В иностранных аэропортах представитель Аэрофлота и командир воздушного судна принимают необходимые меры по предотвращению и пресечению действий, угрожающих безопасности полета, используя предоставленные им права, не противоречащие законам и правилам государства пребывания.

9.4.5. Если воздушному судну, выполняющему международный полет, грозит опасность или если судно терпит либо потерпело бедствие, командир обязан принять все меры для сохранения жизни и здоровья людей, а также судна и находящегося на нем имущества.

Все члены экипажа, а в необходимых случаях и пассажиры, обязаны принять участие в спасении людей, находящихся на борту воздушного судна.

В случае бедствия никто из членов экипажа не имеет права покинуть воздушное судно без разрешения его командира. Командир покидает воздушное судно последним.

В целях обеспечения сохранности воздушного судна, потерпевшего бедствие, и находящегося на нем имущества командир обязан принять соответствующие меры по охране воздушного судна, багажа, груза и почты в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР.

9.4.6. Командир воздушного судна, выполняющий международный полет, несет ответственность за:

— выполнение законов и правил поведения членами экипажа на территории иностранного государства;

— знание и выполнение правил полетов государства, в воздушном пространстве которого выполняется полет;

— знание и выполнение иммиграционных, таможенных и карантинных правил, установленных государством пребывания;

— наличие и правильное оформление судовых, грузовых, таможенных, карантинных и иммиграционных документов;

— организацию предполетного отдыха членов экипажа;

— обеспечение вылета из иностранного аэропорта любого члена экипажа, оказавшегося неспособным выполнять свои обязанности в связи с заболеванием или по другим обстоятельствам.

9.4.7. Каждый член экипажа при нахождении за рубежом несет персональную ответственность за соблюдение норм поведения, законов и правил страны пребывания.

9.4.8. При выполнении международных полетов по договору чартера (фрахтования) командир воздушного судна должен знать и строго выполнять задание на полет по условиям договора чартера в соответствии с Воздушным кодексом Союза ССР.

9.4.9. В аэропортах, где введены ограничения по шумам, командир воздушного судна обязан принимать необходимые меры по соблюдению требований по шумовым ограничениям в той мере, в какой это допускается РЛЭ.

9.4.10. При принятии решения на вылет в зарубежном аэропорту, если прогнозируемая и фактическая погода на аэродроме назначения, расположенном на территории СССР, ниже установленного минимума, командир воздушного судна может по согласованию с ЦПДУ ГА или ПДС УГА произвести вылет на запасной аэродром на территории СССР, соответствующий требованиям настоящего Наставления.

9.4.11. Командир воздушного судна при принятии решения на вылет с зарубежного аэродрома имеет право вылетать на аэродром назначения при отсутствии данных о фактической и прогнозируемой погоде на нем, если имеется запасной аэродром, соответствующий требованиям настоящего Наставления.

9.4.12. Связь с ЦПДУ и ПДС обеспечивается представителем Аэрофлота. При отсутствии связи с ЦПДУ и ПДС УГА (ЦУМВС) решение о вылете принимает командир воздушного судна.

9.4.13. При принятии решения на вылет с зарубежного аэродрома на один из аэродромов Московского аэроузла разрешается выбирать в качестве запасного другой аэродром этого аэроузла, если ко времени прилета на запасной аэродром прогнозируются:

— высота нижней границы облаков на 50 м и видимость на 500 м выше минимума, скорость ветра в пределах минимума;

— высота нижней границы облаков не менее 90 м и видимость не менее 1000 м, скорость ветра в пределах минимума в случае, когда выбранный запасной аэродром допущен к эксплуатации по минимуму I, II или III категории, а командир и воздушное судно допущены к полетам по соответствующей категории.

9.4.14. Экипажу воздушного судна разрешается производить визуальный заход на посадку при погоде не ниже минимума, установленного для визуального захода.

9.5. Пересечение государственной границы СССР и выполнение полетов в воздушном пространстве иностранного государства

9.5.1. Метеорологические условия выполнения международных полетов определяются установленными категориями минимума погоды для взлета и посадки воздушных судов на аэродромах и данными о фактической или прогнозируемой погоде.

9.5.2. Эшелонирование воздушных судов при полете в воздушном пространстве иностранного государства осуществляется в соответствии с правилами этого государства.

9.5.3. При различиях в системах эшелонирования СССР и другого государства смена эшелонов производится за 30 км или по указанию диспетчера до пересечения государственной границы СССР с другим государством (границы зоны УВД над открытым морем — границы ФИР).
9.5.4. Экипажи воздушных судов Аэрофлота, выполняющие международные полеты, осуществляют радиосвязь в соответствии с международными стандартами на английском языке, используя установленную фразеологию радиообмена между экипажами и диспетчерами.
9.5.5. За 150—200 км до пересечения государственной границы СССР командир воздушного судна обязан запросить у диспетчера, в районе УВД которого находится коридор государственной границы, разрешение на ее пересечение, сообщив номер рейса, эшелон полета и расчетное время пролета государственной границы СССР.
9.5.6. Командир воздушного судна в случае неуверенности в правильности полученной информации о разрешении пересечения государственной границы СССР обязан запросить ее уточнение.
9.5.7. При пересечении государственной границы СССР экипаж воздушного судна сообщает диспетчеру фактическое время пересечения и эшелон (высоту) полета.
9.5.8. В случае отсутствия разрешения на пересечение государственной границы СССР командир воздушного судна не менее чем за 50 км до установленного воздушного коридора должен выполнить левый или правый вираж в зависимости от воздушной обстановки и расположения государственной границы до получения соответствующих указаний.
9.5.9. Пересечение государственной границы СССР без связи **запрещается**, за исключением случаев, когда в полете произошел отказ радиосвязи в период нахождения воздушного судна под непосредственным управлением диспетчера службы движения СССР или после получения от него разрешения на пересечение государственной границы СССР.
9.5.10. Если воздушное судно пересекло государственную границу СССР и по условиям безопасности полетов вынуждено вернуться в воздушное пространство СССР, то экипаж обязан сообщить «Возвращаюсь вынужденно»

и доложить диспетчеру расчетное время пересечения государственной границы и эшелон (высоту) полета.

9.5.11. При потере радиосвязи в воздушном пространстве иностранного государства экипаж воздушного судна СССР обязан выполнять требования правил полетов в воздушном пространстве данного государства, предусмотренных для подобного случая.

9.5.12. Воздушное судно, пересекшее государственную границу СССР без соответствующего разрешения или совершившее иные нарушения правил перелета через государственную границу СССР и порядка использования воздушного пространства СССР, признается воздушным судном-нарушителем и принуждается к посадке, если оно не подчинится требованиям органов, контролирующих полет.

Воздушное судно-нарушитель, получившее распоряжение о посадке, должно произвести посадку в указанном ему месте.

После посадки и выяснения причин нарушения разрешение на дальнейшее выполнение полета воздушному судну-нарушителю выдается в установленном порядке органом УВД.

9.5.13. Перед вылетом экипаж воздушного судна обязан установить на шкалах давления барометрических высотомеров значение атмосферного давления аэродрома, а на футомерах — давление, приведенное к среднему уровню моря.

9.5.14. *Для набора эшелона* перевод шкалы давления барометрического высотомера на атмосферное давление 760 мм рт. ст., а футомера — на давление 1013,2 гПа производится при пересечении высоты перехода.

9.5.15. При снижении перевод шкалы давления барометрического высотомера на значение давления аэродрома, а футомера — на давление, приведенное к среднему уровню моря, производится при пересечении эшелона перехода.

После эшелона перехода высота выдерживается по футомеру до точки входа в глиссаду с обязательным контролем по высотомеру.

Глава 10

ПОЛЕТЫ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

10.1. Основные требования

10.1.1. Выполнение авиационных работ в отраслях народного хозяйства (использование авиации в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны лесов, обслуживания экспедиций и т. п.), а также использование воздушных судов для оказания медицинской помощи населению, проведения санитарных мероприятий и для экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляется Министерством гражданской авиации по договорам с заинтересованными организациями.

10.1.2. Полеты для выполнения авиационных работ в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии подразделяются на следующие виды:
— авиационно-химические работы;
— воздушные съемки;
— лесоавиационные работы;
— строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
— транспортно-связные работы;
— в Арктике, Антарктике, на островах открытых морей и океанов;
— с морских судов и морских буровых установок;
— для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;
— для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ.

10.1.3. Организация и выполнение полетов по различным видам авиационных работ осуществляются в соответствии с настоящим Наставлением, РЛЭ, руководствами, технологиями или инструкциями по видам работ.

10.1.4. На каждом предприятии ГА, на территории которых выполняются авиационные работы, разрабатывается общая инструкция по организации, управлению полетами и их обеспечению с учетом выполнения видов работ. При выполнении работ в районах других управлений (предприятий) полеты выполняются по инструкциям управлений этих районов, а при отсутствии их — по инструкциям, разработанным руководителем (командиром) подразделения, которому подчинен экипаж, согласованным с руководителями управлений (предприятий), на территории которых выполняются полеты.

10.1.5. В случаях, предусмотренных технологией работ, в состав экипажа воздушного судна могут включаться специалисты «заказчика» (летчики-наблюдатели, штурманы, бортоператоры и т. п.), имеющие действующие летные свидетельства.

К предполетной подготовке специалисты «заказчика», включенные в задание на полет, приступают не позднее чем за 1 ч до намеченного времени вылета.

10.1.6. В случаях производственной необходимости (для организации работ, контроля, оказания технической помощи и т. п.) с разрешения командира летного подразделения на борт воздушного судна могут быть взяты специалисты гражданской авиации без включения их в состав экипажа. Указанные специалисты должны иметь служебный билет и должны быть записаны в задании на полет.

10.1.7. Летный состав и другие специалисты, направляемые для выполнения авиационных работ, должны обладать высокими моральными и деловыми качествами, иметь соответствующую подготовку согласно существующим программам.

10.1.8. Полеты по авиационным работам выполняются по ПВП, ОПВП и ППП в условиях погоды, установленных для данного вида работ.

10.1.9. Перед началом работ, а также при задержке воздушного судна в пункте назначения на время, превышающее срок действия прогноза погоды, командир воздушного судна обязан получить прогноз, определить фактическую погоду и принять решение на выполнение полета. При невозможности получения прогноза погоды по наземным каналам командиру воздушного судна, имеющему самостоятельный налет более 1000 ч и допуск к внетрас-

совым полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, разрешается произвести взлет при фактической погоде не ниже минимума командира воздушного судна для получения прогноза погоды по радио. Полеты без прогноза погоды **запрещаются**.

10.1.10. При полетах по выполнению авиационных работ командир воздушного судна обязан поддерживать радиосвязь с диспетчером, в зоне управления которого он находится, не реже чем через 1 ч.

10.1.11. Высоты, занятые воздушными судами, выполняющими авиационные работы в заданном районе, должны быть свободны от других воздушных судов. Диспетчер обязан информировать смежные аэропорты и экипажи о воздушной обстановке в районе работ.

10.1.12. В районах предстоящих работ должно быть подготовлено необходимое количество рабочих аэродромов (акваторий) и посадочных площадок, оборудование которых осуществляется на договорных началах представителями хозяйственных организаций под контролем авиаспециалистов.

На каждый аэродром (посадочную площадку) составляются кроки и инструкция по производству полетов.

10.1.13. Посадочные площадки (рабочие аэродромы), как правило, выбираются путем наземных изысканий. В отдельных случаях разрешается их подбор с воздуха лицом командно-летного состава, имеющим на это право.

Кроме того, на отдельных видах работ полеты с подбором посадочных площадок с воздуха на самолетах 4-го класса и вертолетах разрешается выполнять командирам воздушных судов, имеющим допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха..

10.1.14. К полетам с подбором посадочных площадок с воздуха относятся:

— полеты, в процессе которых производится посадка воздушного судна на неподготовленные заранее участки местности, а также операции, выполняемые на вертолете в режиме висения вне аэродрома;

— полеты на самолетах (кроме АХР) с посадками на временные аэродромы и посадочные площадки, подготовленные «заказчиком», где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется руководство полетами;

— первичные (в течение дня) полеты на вертолетах на временные вертодромы и посадочные площадки, подготовленные «заказчиком», где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется руководство полетами.

10.1.15. При работе в отрыве от базового авиапредприятия задание на полет выдается на весь период работы.

10.1.16. Командир воздушного судна по заявке представителя «заказчика» в целях производственной необходимости имеет право изменять маршрут полета и место посадки в пределах района работ с предварительным информированием об этом диспетчера.

10.1.17. Командиру воздушного судна выполнять указания представителя «заказчика», которые противоречат требованиям настоящего Наставления и задания на полет, **запрещается**.

10.1.18. При производстве строительно-монтажных работ, погрузочно-разгрузочных операций, при перевозке грузов на вертолетах с применением внешней подвески на «заказчика» возлагается ответственность за соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности. «Заказчик» обязан приказом начальника назначить ответственного руководителя работ.

Командир вертолета имеет право отказаться от выполнения задания на полет, если эти требования не соблюдены, о чем делается соответствующая запись на обратной стороне заявки на полет.

10.1.19. Пассажиры и грузы, перевозимые на воздушных судах по заявкам «заказчика», оформляются в соответствии с правилами, установленными в гражданской авиации. Ответственность за соблюдение предельной загрузки, взлетной и посадочной массы воздушного судна несет его командир.

10.1.20. Одиночные самостоятельные перелеты с базового аэродрома к месту работ и обратно, а также с одного рабочего аэродрома (площадки) на другой в районе работ разрешается выполнять пилотам, допущенным к внетрассовым полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.

10.1.21. При выполнении авиационных работ после посадки на промежуточном, а при повторных вылетах и на аэро-

дроме базирования командиру воздушного судна разрешается принимать решение, а диспетчеру давать разрешение на вылет по радио при соблюдении следующих условий:
— подготовка к предстоящему полету проведена в полном объеме перед началом работы (по докладу командира воздушного судна);
— на маршруте, основных и запасных аэродромах (площадках) не произошло изменений, препятствующих выполнению полета;
— срок действия прогноза погоды обеспечивает выполнение задания на полет или прогноз погоды получен по радио;
— время стоянки воздушного судна не превышает 1 ч.
В этом случае ответственность за обоснованность принятия решения на вылет несет командир воздушного судна.

10.1.22. При выполнении преднамеренной посадки вне аэродрома командир воздушного судна перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его размеров, уклонов и состояния поверхности. Осмотр должен начинаться с высоты не менее 100 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

10.1.23. Полеты на авиационных работах выполняются в строгом соответствии с заданием и заявкой на полет, выдаваемой «заказчиком». Командиру воздушного судна выполнять полеты, не связанные с производственными целями, **запрещается**.

10.1.24. Заявки на выполнение работ, связанных с охотой и отстрелом диких животных, с использованием воздушных судов, принимаются подразделениями ГА только от предприятий при наличии разрешения, которое выдается управлением охотничье-промыслового хозяйства или Госохотинспекцией при облисполкомах, Советах Министров АССР.

10.2. Полеты по выполнению авиационно-химических работ (АХР)

10.2.1. На предприятиях ГА на период выполнения АХР организуются диспетчерские пункты (ДП АХР), опорные базы для технического обеспечения, организации работ,

оперативного руководства, контроля и оказания практической помощи экипажам.

10.2.2. Каждое воздушное судно перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете с полной полетной массой и установленной сельскохозяйственной аппаратурой. Результаты облета записываются в формуляр и бортовой журнал воздушного судна.

10.2.3. Полеты с базового аэродрома к месту АХР и обратно, а также с одного аэродрома (посадочной площадки) на другой выполняются по ПВП.

10.2.4. АХР разрешается выполнять при видимости не менее 3000 м (на вертолетах — 2000 м) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м в равнинной и холмистой местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении крайней точки полета от склонов не менее 5 км; в горной местности — при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м.

10.2.5. Командир воздушного судна принимает решение на выполнение АХР, если:

— отсутствуют опасные метеоявления;

— фактическая погода и прогноз погоды по видимости и высоте нижней границы облаков не ниже минимума для выполнения АХР;

— в районе работ нет запрета полетов.

10.2.6. Порядок выполнения полетов в случаях, когда прогноз погоды не соответствует минимуму для АХР.

10.2.6.1. Командно-летному составу, находящемуся в районе работ, предоставляется право давать разрешение подчиненным ему экипажам на выполнение полетов при фактической погоде не ниже установленного минимума. Лицо командно-летного состава, давшее разрешение на выполнение полетов, обязано в течение всего периода полетов следить за изменением погоды и в случае ее ухудшения запрещать полеты.

10.2.6.2. Командирам воздушных судов, имеющим класс не ниже 3-го, самостоятельный налет на АХР не менее 500 ч, допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха и соответствующее разрешение в задании на полет, предоставляется право принимать

решение на вылет и выполнять полеты по фактической погоде при следующих условиях:
— видимость 5000 м и более;
— высота нижней границы облаков на 100 м выше установленного минимума;
— прогнозом погоды не предусматривается усиление скорости ветра более допустимой для воздушного судна данного типа;
— время полета до обрабатываемого участка не более 20 мин.
В случае ухудшения погоды ниже указанных значений командир воздушного судна обязан прекратить полеты.
10.2.7. Командир воздушного судна обязан докладывать диспетчеру о начале, условиях выполнения полетов (не реже чем через 1 ч) и об окончании работ.
10.2.8. До начала обработки участков командир воздушного судна обязан с земли или с воздуха определить расположение препятствий и характерных ориентиров, выполняя полет по прямоугольному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.
10.2.9. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т. п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над верхушками деревьев леса — не ниже 10 м.

10.2.10. Полеты для обработки участков разрешается начинать не ранее чем за 30 мин до восхода солнца, а в горной местности — с восходом солнца. Полеты после захода солнца **запрещаются.**
10.2.11. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по кратчайшему безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

10.2.12. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах с кренами, установленными Руководством по АХР ГА и РЛЭ воздушного судна. Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над высоковольтными ЛЭП — не менее 20 м.

10.2.13. Порядок и условия выполнения полетов по обработке участков со сложным рельефом местности, а также

пересеченных высоковольтными ЛЭП определяются инструкцией, утверждаемой лицом командно-летного состава.

10.2.14. Полеты вдоль проводов над участками, пересеченными воздушными линиями связи и электропередач, разрешается выполнять:
— с подветренной стороны на расстоянии от проводов не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;
— с наветренной стороны на расстоянии от них не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с;

10.2.15. Для обработки участков на склонах гор маршруты заходов должны быть построены, как правило, вдоль горизонталей. Развороты для последующих заходов должны выполняться в сторону понижения местности. Заходы вверх по склону разрешается производить, если обеспечивается сохранение рабочей высоты и скорости, не менее установленной РЛЭ.

10.2.16. При выполнении АХР загрузку вертолета с вращающимися винтами разрешается производить только под руководством лиц инженерно-технического состава.

10.2.17. При выполнении полетов на АХР экипажу воздушного судна **запрещается**:
— оглядываться назад для наблюдения за выходом распыливаемого материала;
— обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, когда высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;
— выполнять эволюции в целях устранения задержки при выбрасывании распыливаемого материала;
— совершать полеты над населенными пунктами;
— брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания;
— выполнять полеты без включенных средств сбора полетной информации;
— покидать рабочее место до завершения полета.

10.3. Полеты по выполнению воздушных съемок

10.3.1. К полетам по воздушным съемкам относятся:
— аэрофотосъемочные;

— поисково-съемочные;
— аэросъемочные;
— аэровизуальные.

10.3.2. Перед началом полетов по воздушным съемкам «заказчик» и командиры подразделений ГА согласовывают районы работ и маршруты полетов с заинтересованными ведомствами и органами УВД.

10.3.3. Разрешается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. Воздушные съемки, выполняемые группой воздушных судов, регулируются инструкциями, утверждаемыми УГА. При этом командиры воздушных судов должны информировать друг друга о своем местонахождении.

10.3.4. Перед началом работ командир воздушного судна обязан произвести рекогносцировочный полет над районом съемок на высоте не менее безопасной.

10.3.5. При выполнении съемочных полетов на истинной высоте менее 50 м развороты производятся на высоте не менее 50 м с углом крена не более 30°, а с выпускными устройствами — не более 20°.

10.3.6. Полеты по выполнению воздушных съемок в условиях Арктики, Антарктиды, на островах открытых морей и океанов осуществляются в соответствии с требованиями настоящего Наставления, Инструкции по организации и производству полетов в данных регионах и руководств по видам съемок.

10.3.7. Аэрофотосъемочные полеты.

10.3.7.1. Аэрофотосъемочные полеты производятся в целях фотографирования местности с воздушных судов, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой.

10.3.7.2. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013, 2 мбар).

10.3.7.3. Перелеты с участка на участок, а также изменение высоты фотографирования производятся с разрешения диспетчера службы движения.

10.3.7.4. При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом командир воздушного судна имеет право передавать управление автопилотом штурману-аэрофотосъемщику, обеспечивая при этом постоянный контроль за выдерживанием режима полета.

10.3.8. Поисково-съемочные полеты.

10.3.8.1. Поисково-съемочные полеты выполняются в целях проведения различных видов аэрогеофизических съемок.

10.3.8.2. Поисково-съемочные полеты выполняются на предельно малых высотах. При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или съемочной аппаратуры.

10.3.8.3. Полеты воздушных судов с выпускными устройствами при отсутствии автоматического тросоруба мгновенного действия **запрещаются**.

10.3.8.4. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны. Производить съемку у вершин гор на подветренных склонах при болтанке **запрещается**.

10.3.8.5. Выполнение съемочных полетов против солнца в равнинной и холмистой местности на истинных высотах менее 100 м, а в горной — менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30° **запрещается**.

10.3.8.6. Полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20° для воздушного судна данного типа, **запрещаются**.

10.3.9. Аэросъемочные полеты.

10.3.9.1. Аэросъемочные полеты выполняются в целях геологического картирования, дистанционного зондирования Земли, а также контроля за состоянием окружающей среды.

Полеты выполняются на малых, средних и больших высотах, с выдерживанием постоянной высоты по барометрическому высотомеру.

10.3.9.2. Аэросъемочные полеты выполняются по маршрутам в заданных районах. Протяженность съемочных маршрутов, высота полета, величина расстояния между маршрутами и другие параметры полета задаются «заказчиком».

10.3.10. Аэровизуальные полеты.

10.3.10.1. Аэровизуальные полеты выполняются с наблюдателем «заказчика» на борту воздушного судна в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование ЛЭП, линий связи, газо- и нефтепроводов, продуктоводов, рек, каналов, автомагистралей; ледовая разведка; разведка запасов рыбы и зверя; инвентаризация диких животных и т. п.). Полеты выполняются на малых, средних и больших высотах.

10.3.10.2. Аэровизуальные полеты выполняются по ПВП и ОПВП в заданных районах на высотах над препятствиями не менее 50 м днем и 250 м ночью.

10.3.10.3. Аэровизуальные полеты в равнинной и холмистой местности выполняются:

а) днем:

— при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 150 м;

— в горной местности (до 2000 м) — при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков не менее 400 м;

— в горной местности (выше 2000 м) — при видимости не менее 10 000 м и высоте нижней границы облаков не менее 700 м;

б) ночью:

— в равнинной и холмистой местности — при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м.

Аэровизуальные полеты ночью в горной местности **запрещаются**.

10.3.10.4. Снижение воздушного судна для детального наблюдения объектов разрешается выполнять до высоты не менее 10 м над препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередач — до высоты не менее 20 м над опорами.

10.3.10.5. Ледовая разведка выполняется на воздушных судах с двумя и более двигателями на истинных высотах полета не менее 100 м. В целях уточнения ледовой обстановки допускается снижение воздушного судна до 50 м над препятствиями. При невозможности передачи на корабль карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре разрешается сбра-

сывать их с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м.

10.3.10.6. Полеты над местом скопления рыбы или морского зверя разрешается выполнять на высоте не менее 100 м.

10.4. Полеты на лесоавиационных работах

10.4.1. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях:

— авиационной охраны лесов;

— обследования и учета лесов;

— обслуживания организаций лесной промышленности (лесозаготовок, лесосплава и других ведомств).

10.4.2. Полеты по авиационной охране и обследованию лесов выполняются по ПВП в заданных районах. При обнаружении пожаров разрешается по заданию летчика-наблюдателя выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информацией диспетчера службы движения.

10.4.3. Снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

10.4.4. Полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной по ПВП **запрещаются.**

10.4.5. Сброс вымпела в пунктах приема донесений производится с высоты над препятствиями не менее:

— в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м — 50 м;

— в горной местности — 100 м.

10.4.6. При сбрасывании вымпелов **запрещается:**

— производить заходы и развороты вверх по склону;

— приближение при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;

— производить сброс вымпела лично командиру воздушного судна;

— выполнять эволюции над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

10.4.7. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания

осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с Руководством по лесоавиационным работам.

10.4.8. Выполнение полетов по обслуживанию организаций лесной промышленности, лесозаготовок, лесосплава и других ведомств производится в соответствии с п. 10.3.10 настоящего Наставления и Руководством по лесоавиационным работам.

10.4.9. Выполнение полетов по аэросеву леса, борьбе с вредителями и болезнями леса производится в соответствии с п. 10.2 настоящего Наставления.

10.5. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах

10.5.1. К полетам на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах относятся: монтаж и демонтаж строительных конструкций, ЛЭП, трубопроводов; перевозка грузов на внешней подвеске; проведение погрузочно-разгрузочных операций и других видов работ, связанных с висением и перемещением вертолета.

10.5.2. Полеты в целях выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся в соответствии с п. 7.7 настоящего Наставления, РЛЭ и инструкцией по конкретным видам работ.

10.5.3. Инструкция по производству полетов для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ в конкретных условиях разрабатывается лицом командно-летного состава, допущенным к данному виду работ.

10.5.4. Перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ необходимо произвести контрольный облет и висение над монтажной (разгрузочной) площадкой для определения наивыгоднейших направлений подхода и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы экипажа вертолета данного типа.

10.5.5. Для определения наиболее целесообразного способа выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся (при необходимости)

тренировочные полеты в специально отведенном месте в условиях, максимально приближенных к реальным по данному виду работ.

10.5.6. Для взаимодействия экипажа с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и визуальная сигнализация. В необходимых случаях назначается руководитель работ.

10.5.7. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 2000 м.

10.5.8. Если прогноз погоды не соответствует минимуму для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ, лицам командно-летного состава, находящимся в районе работ, предоставляется право давать разрешение на начало полетов экипажам, а командирам воздушных судов, имеющим класс не ниже 2-го, самостоятельно принимать решение на полеты при условиях, если фактическая видимость не менее 2000 м, а высота нижней границы облаков — 200 м и более.

10.5.9. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 2 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с АНЗ по усмотрению командира воздушного судна, но не менее чем на 20 мин полета.

10.6. Полеты на транспортно-связных работах

10.6.1. Транспортно-связные полеты выполняются в целях обслуживания различных экспедиций, научных и хозяйственных организаций, использующих воздушные суда для связи, перевозки пассажиров, груза и оборудования заказчика.

10.6.2. Транспортно-связные полеты выполняются в соответствии с требованиями настоящего Наставления днем и ночью по ПВП, ОПВП и ППП по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам.

10.6.3. Перевозка грузов осуществляется в фюзеляже воздушного судна и с использованием внешней подвески. Разгрузка может осуществляться после посадки воздуш-

ного судна, в полете — методом сброса, а также в режиме висения вертолета.

10.6.4. Сброс грузов производится с парашютами и без парашютов. Сброс грузов с парашютами — с высоты не менее 150 м. Сброс грузов без парашюта разрешается:
— в равнинной местности с высоты не ниже 25 м;
— в холмистой местности не ниже 50 м;
— в горной местности не ниже 100 м.

10.6.5. Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске выполняются с обходом населенных пунктов.

10.6.6. Полеты с грузом на внешней подвеске выполняются:
— в равнинной и холмистой местности днем и в сумерках при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м; ночью — при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м;
— в горной местности днем и в сумерках по ПВП при метеоусловиях, соответствующих п. 5.2.3 и табл. 2 настоящего Наставления.

10.6.7. Груз, транспортируемый на внешней подвеске, должен быть сброшен в следующих случаях:
— на висении, если использована максимальная мощность двигателя (двигателей), а вертолет самопроизвольно снижается;
— при потере экипажем визуального контакта с землей в условиях снежного (пыльного) вихря;
— при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения вертолета;
— при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;
— при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;
— при отказе двигателя (двигателей);
— в других случаях по решению командира вертолета.

10.7. Полеты по выполнению работ в Арктике, Антарктиде, на островах открытых морей и океанов

10.7.1. Полеты в Арктике, Антарктиде, на островах открытых морей и океанов производятся в целях обслуживания высокоширотных и других экспедиций, научных исследований и выполнения транспортных работ.

10.7.2. Полеты на острова и между островами в акватории открытых морей и океанов в Арктике, Антарктиде относятся к полетам в особых условиях.
10.7.3. К выполнению полетов в Арктике и Антарктиде допускаются специально подготовленные экипажи, прошедшие теоретическую и летную подготовку согласно программам для данного вида работ.
10.7.4. Состав экипажа определяется в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также целей и условий полета.
10.7.5. Организация обеспечения полетов осуществляется с учетом необходимых средств связи, навигации и радиолокации, принадлежащих предприятиям ГА, а также РТС других ведомств при обеспечении четкого и оперативного взаимодействия с ними.

10.8. Полеты с морских судов и морских буровых установок (МБУ)

10.8.1. При базировании вертолета на борту морского судна экипаж выполняет положение Устава службы на судах морского флота СССР в части, его касающейся.
10.8.2. Полеты вертолета, базирующегося на борту морского судна, выполняются по заданию капитана судна. Командир вертолета принимает решение на вылет и несет ответственность за безопасность полета.
10.8.3. При выполнении полетов с морских судов командир воздушного судна, имеющий класс не ниже 2-го, самостоятельный налет на вертолетах не менее 2000 ч и соответствующее разрешение, записанное в задании на полет, имеет право принимать решение и выполнять полет по фактической погоде при следующих условиях:
— видимость не менее 5000 м, высота нижней границы облаков на 100 м выше минимума для данного вида работ;
— в прогнозе погоды не предусматривается усиление скорости ветра более допустимой для данного вида работ и ограничений РЛЭ для данного типа воздушного судна.
При этом командир вертолета обязан в течение всего полета следить за изменением погоды и в случае ее ухудшения ниже указанных значений прекратить выполнение задания.

10.8.4. Полеты вертолета с морского судна разрешаются на удалении, обеспечивающем устойчивую двустороннюю радиосвязь и контроль по направлению с использованием радиотехнических средств, установленных на морском судне.
10.8.5. Полеты на МБУ выполняются по установленным маршрутам на вертолетах с двумя двигателями. Полеты на МБУ, установленные на удалении более 30 км от береговой черты и не оборудованные РТС, **запрещаются.**
10.8.6. При двух и более МБУ в районе с радиусом 2 км и менее полеты организуются таким образом, чтобы в этом радиусе находился один вертолет.
10.8.7. Экипаж воздушного судна в период предполетной подготовки обеспечивается сведениями о фактической погоде, параметрах качки морского судна, состоянии морской поверхности по маршруту и в районе МБУ. Предельные значения скорости ветра и параметров качки устанавливаются инструкцией по производству полетов на МБУ.
10.8.8. Полеты с морских судов и МБУ выполняются днем и ночью по ПВП и ОПВП при условиях погоды:
— днем: видимость не менее 2000 м и высота нижней границы облаков не менее 450 м;
— ночью: не менее 4000 м и высота нижней границы облаков не менее 450 м.

10.9. Полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий

10.9.1. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения подразделяются:
— на срочные, выполняемые для оказания экстренной медицинской помощи;
— на полеты, связанные с доставкой медицинского персонала для плановых консультаций, медицинских грузов и выполнением других санитарных мероприятий.
10.9.2. Полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий производятся на основании заявок организаций здравоохранения.
10.9.3. Степень срочности полета в оба направления указывается в задании на полет командиром подразделения (дежурным командиром) на основании заявок органи-

заций здравоохранения, которые несут ответственность за их обоснованность.

10.9.4. В отдельных случаях, связанных со спасанием жизни людей, начальникам (командирам) предприятий, подразделений ГА, независимо от подчиненности экипажа, разрешается давать задание на выполнение полетов для оказания экстренной медицинской помощи без письменных заявок, с последующим оформлением документации. При этом должна учитываться подготовленность экипажа для выполнения данного задания на полет.

10.9.5. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются по воздушным трассам, МВЛ и по установленным кратчайшим маршрутам по согласованию с органами УВД.

10.9.6. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются днем и ночью по ПВП, ОПВП и ППП при условиях, соответствующих указанным правилам.

В случаях крайней необходимости командир предприятия (подразделения) при согласии командира воздушного судна может организовать полет в соответствии с п. 2.1.9 настоящего Наставления.

При этом командир воздушного судна должен иметь опыт полетов в данном районе, допуск к полетам по приборам, а для ночных срочных заданий — также и допуск к полетам ночью.

10.9.7. Срочные вылеты с аэродромов и площадок, не оборудованных для ночных полетов в равнинной и холмистой местности, разрешается начинать с рассветом и заканчивать за 30 мин до наступления темноты, а в горной местности начинать не ранее восхода и заканчивать не позднее захода солнца.

10.9.8. Посадки воздушных судов при выполнении срочных полетов ночью разрешаются только на аэродромах и посадочных площадках, имеющих оборудование для ночных полетов или световое обозначение (костры, жаровни и т. п.).

10.9.9. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае крайней необходимости, связанной с оказанием экстренной медицинской помощи. В этом случае командир воздушного судна обязан при-

нять меры по оборудованию площадки световой маркировкой и подготовке ее для безопасного взлета.

10.9.10. К срочным полетам днем и ночью допускаются специально подготовленные экипажи (пилоты), допущенные к полетам по ППП.

10.9.11. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, во всех аэропортах (аэродромах) гражданской авиации производится в первую очередь.

10.9.12. При срочных полетах вылет воздушных судов разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды по маршруту и в пункте посадки.

10.9.13. В случае вынужденной посадки экипаж обязан принять меры по доставке больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.

10.10. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ

10.10.1. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляются авиационными предприятиями по договорам с заинтересованными организациями.

10.10.2. Программа полетов для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ должна быть согласована с авиапредприятием и утверждена руководителем научной (научно-производственной) организации.

10.10.3. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются днем и ночью по ПВП, ОПВП и ППП.

10.10.4. К данному виду работ допускаются наиболее подготовленные экипажи, имеющие необходимый опыт на авиационных работах.

10.10.5. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются производственными предприятиями, если технология и правила выполнения полетов не противоречат требованиям настоящего Наставления, РЛЭ и других документов, регулирующих летную работу в гражданской авиации.

10.11. Особенности обеспечения авиационных работ и контроль за выполнением полетов

10.11.1. Командно-руководящий состав и специалисты служб, отделов и подразделений предприятия (управления ГА), организующие полеты по авиационным работам в отрыве от базы, обязаны обеспечить:
— организацию работы в соответствии с требованиями настоящего Наставления, РЛЭ, руководств и инструкций по видам работ;
— нормальные бытовые условия и отдых экипажей;
— высокую дисциплину личного состава;
— систематический контроль за работой экипажей.
10.11.2. Службы (отделы) предприятия обеспечивают полеты на авиационных работах согласно своим функциональным обязанностям и технологии взаимодействия.
10.11.3. Командно-руководящий состав и специалисты служб, отделов и инспекции предприятия (управления ГА) должны обеспечивать постоянный и систематический контроль за:
— состоянием политико-воспитательной работы и дисциплины личного состава на оперативных точках;
— выполнением правил полетов и своевременностью доведения оперативной информации и указаний до экипажей воздушных судов;
— выполнением оперативного плана полетов;
— соблюдением технологии выполнения работ и эффективностью использования воздушных судов;
— исправностью и укомплектованностью воздушных судов в соответствии с установленными нормативами;
— состоянием и пригодностью к полетам аэродромов, посадочных площадок и их оборудования.
Целью контроля является устранение недостатков и приведение организации, обеспечения и выполнения работ в соответствие с требованиями настоящего Наставления, инструкцией и технологией по видам авиационных работ.

Глава 11

ПРОВЕДЕНИЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

11.1. Основные требования

11.1.1. Поисково-спасательные и аварийно-спасательные работы включают:
— поиск и спасание пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие;
— оказание помощи населению при стихийных бедствиях.
Организация и проведение поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ возлагается на аварийно-спасательную службу гражданской авиации (АСС ГА), входящую в состав Единой государственной поисково-спасательной службы СССР и выполняющую эти работы во взаимодействии с другими ведомствами.
11.1.2. Полеты воздушных судов, не обеспеченные в поисково-спасательном отношении, **запрещаются**.
11.1.3. Руководство аварийно-спасательной службой осуществляется:
— общее руководство и координация совместных действий с другими ведомствами страны и международной службой поиска и спасания — заместителем Министра гражданской авиации через Управление аварийно-спасательных работ и охраны аэропортов;
— на территории управления — начальником управления ГА;
— в районе поисково-спасательного обеспечения — командиром (начальником) предприятия ГА.
Непосредственное проведение поисково-спасательных работ в районе поисково-спасательного обеспечения полетов возлагается на должностное лицо, назначенное приказом командира (начальника) предприятия ГА.
11.1.4. Руководитель поисково-спасательных работ несет ответственность за своевременное принятие мер по организации поиска и спасания воздушных судов, терпящих

или потерпевших бедствие, и проведение поисково-спасательных работ в районе поисково-спасательного обеспечения, а также за постоянную готовность сил и средств, выделенных для выполнения указанных работ.

11.1.5. Для организации поисково-спасательных работ территория управления ГА по согласованию с командованием ВВС военного округа делится на районы ответственности поисково-спасательного обеспечения ОАО.

11.1.6. Каждое управление ГА совместно с объединением ВВС и другими ведомствами разрабатывает инструкцию и план взаимодействия по организации и проведению поисково-спасательных работ, которые утверждаются командующим войсками военного округа.

11.1.7. В состав аварийно-спасательной службы входят:

— поисковые летные экипажи;

— аварийно-спасательные команды аэропортов;

— самолеты и вертолеты, наземный транспорт высокой проходимости, а также спасательные катера.

Состав сил и средств аварийно-спасательной службы определяется начальником управления ГА в соответствии с требованиями НГЭА СССР в зависимости от размеров районов ответственности, условий базирования и выполняемых задач.

11.1.8. Спасание воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, осуществляется немедленно и безвозмездно, независимо от их ведомственной и государственной принадлежности.

11.2. Организация и проведение поисково-спасательных работ

11.2.1. Организация и проведение поисково-спасательных работ осуществляется в соответствии с Руководством по организации и проведению аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродромов гражданской авиации.

11.2.2. Поисково-спасательные работы организуются командиром (начальником) предприятия ГА, а при отсутствии — руководителем поисково-спасательных работ и выполняются в случаях:

— получения сигнала бедствия с борта воздушного судна;

— получения сообщения о бедствии морского судна;

— если в течение 10 мин после расчетного времени воздушное судно не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;
— если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
— если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние воздушного судна или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета;
— получения сообщения о предполагаемой посадке космического корабля в районе ответственности;
— если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем воздушного судна и его местонахождение в течение 20 мин установить не удалось;
— указания командира (начальника) предприятия ГА или вышестоящего начальника.

11.2.3. Для проведения поисково-спасательных работ в районе ответственности предприятия ГА организуется дежурство подготовленных к поиску экипажей, поисковых воздушных судов и аварийно-спасательных команд.

Выделяемые на дежурство поисково-спасательные воздушные суда должны быть оборудованы поисковой аппаратурой и иметь на борту комплекты спасательного имущества и снаряжения.

Вертолеты, кроме этого, должны быть оборудованы поисковыми фарами и грузоподъемными лебедками, обеспечивающими одновременный подъем спасаемого и спасателя.

При вылете на поиск на борту воздушного судна должна находиться парашютно-десантная группа (группа спасателей) в составе двух-трех человек, в том числе медицинский работник.

Для проведения поисково-спасательных работ, кроме специально выделенных, могут использоваться самолеты и вертолеты, не имеющие поисково-спасательного оборудования — для выполнения визуального поиска и эвакуационных работ, а также резервные, санитарные, патрульные и находящиеся в воздухе воздушные суда, которые могут быть направлены в район поиска.

11.2.4. Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного или морского судна

внутреннего плавания или обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, либо находящихся в опасности людей, обязан оказать им помощь постольку, поскольку он может это сделать без опасности для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место бедствия и сообщить о бедствии органу УВД.

11.2.5. Для воздушных судов, привлекаемых к поисково-спасательным работам, сроки вылета с момента получения сигнала бедствия не должны превышать: летом — 30 мин, зимой — 45 мин.

11.2.6. Выделенные на дежурство поисково-спасательные воздушные суда и экипажи разрешается использовать для тренировочных полетов или полетов в производственных целях в районе ответственности данного аэропорта только при условии соблюдения установленных сроков вылета на поиск.

11.2.7. В аэропортах решением командира предприятия ГА определяются стоянки дежурных воздушных судов и местопребывание их экипажей, обеспечивающие установленную готовность к вылету.

Воздушные суда и экипажи, участвующие в аварийно-спасательных (эвакуационных) работах, пользуются правом внеочередного и безвозмездного обслуживания во всех аэропортах гражданской авиации.

11.2.8. В аэропортах, где взлет и заход на посадку воздушных судов производятся над морем (крупным водоемом), необходимо иметь водные спасательные станции, на которых должны быть в постоянной готовности 1—2 спасательных катера, укомплектованных необходимым количеством надувных плавательных средств. В этих же аэропортах должно быть предусмотрено необходимое количество надувных спасательных средств и обеспечена доставка их к месту бедствия на воде поисковыми воздушными судами.

11.2.9. Диспетчер органа УВД, получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедствии воздушного судна, обязан немедленно сообщить об этом руководителю полетов (старшему диспетчеру), объявить тревогу воздушным и наземным поисково-спасательным расчетам, определить местонахождение воздушного судна, терпящего бедствие, находящимися в его распоряжении средствами

и оказать экипажу воздушного судна помощь в соответствии со сложившейся обстановкой.

11.2.10. Для выполнения поисково-спасательных полетов назначаются экипажи воздушных судов, прошедшие специальную наземную и летную подготовку и имеющие допуск к этим полетам.

Специальная подготовка экипажей производится в соответствии с программами МГА.

11.2.11. В ходе выполнения полетов на поиск экипажи воздушных судов обязаны:

— выполнять поисковый полет в установленном районе;

— иметь по возможности непрерывную связь с соответствующими органами УВД и другими поисковыми экипажами;

— соблюдать установленные правила безопасности полетов;

— использовать, сообразуясь с конкретной обстановкой, различные методы поиска и бортовые РТС.

11.2.12. При обнаружении воздушного судна, терпящего (потерпевшего) бедствие, командир поискового воздушного судна обязан определить и отметить на карте его местонахождение, установить с ним связь, уточнить состояние здоровья экипажа, пассажиров, выяснить, какая необходима помощь, возможна ли посадка в районе бедствия воздушного судна, и доложить эти данные органу УВД.

11.2.13. Наведение корабля (катера) в район терпящих бедствие осуществляется экипажем поискового воздушного судна по радио, а при отсутствии радиосвязи — посредством установленных сигналов или периодических полетов над кораблем (катером) в направлении потерпевших бедствие.

11.2.14. В тех случаях, когда принятые для поиска воздушного судна меры не дали результата, решение о прекращении поиска принимается руководителем министерства, государственного комитета или ведомства, в ведении которого находится судно, а в отношении судна, находящегося в собственности кооперативной или иной общественной организации,— руководителем этой организации.

Решение о прекращении поиска в пределах СССР иностранного воздушного судна принимается МГА.

11.2.15. Воздушное судно, поиск которого официально прекращен, если не установлено местонахождение судна или его обломков, считается пропавшим без вести.

11.3. Действия экипажа воздушного судна, терпящего бедствие

11.3.1. Если воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность или если судно терпит либо потерпело бедствие, командир воздушного судна обязан принять меры к сохранению жизни и здоровья людей, а также судна и находящегося на нем имущества.

11.3.2. Во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полета, экипаж воздушного судна обязан подать сигнал бедствия в соответствии с приложением 2 к настоящему Наставлению. Одновременно включается сигнал бедствия аппаратуры опознавания.

11.3.3. Сигнал бедствия устанавливается единый для всей авиации СССР и передается по радиотелеграфу буквами «СОС», по радиотелефону — открытым текстом «Терплю бедствие» (при международных полетах — словом «Мэйдей»)*. Все сигналы передаются только по указанию командира воздушного судна.

11.3.4. Сигналы бедствия передаются на рабочей частоте канала УВД, находящегося в использовании во время бедствия, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц в радиотелефонном режиме; при запросе помощи у морских служб на частотах 2182 кГц или 4125 кГц в радиотелефонном режиме.

11.3.5. В целях своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, терпящих бедствие, в аэропортах гражданской авиации 1, 2 и 3-го класса организуется круглосуточное прослушивание диспетчерами УВД частоты 121,5 МГц.

11.3.6. Экипаж любого воздушного судна, услышав сигналы бедствия, должен сообщить об этом органу УВД и продолжать следить за передачей информации на этой частоте.

---

* Сигнал срочности передается по радиотелеграфу буквами «ЬЬЬ», а по радиотелефону — словом «ПАН», сигнал предупреждения об опасности передается по радиотелеграфу буквами «ТТТ», по радиотелефону — словом «СИКЬЮРИТИ».

Передача сообщений с других воздушных судов на этой же частоте, не вызываемых крайней необходимостью, до особого указания диспетчера может быть временно запрещена.

11.3.7. Если в результате мер, принятых экипажем по предотвращению бедствия, у него возникла уверенность в безопасности дальнейшего полета до аэродрома, он обязан немедленно сообщить органу УВД, что опасность миновала (приложение 2).

11.3.8. Приняв решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома, командир воздушного судна предупреждает об этом всех членов экипажа и дает указания о порядке их дальнейших действий.

При вынужденной посадке экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном состоянии (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, должны быть постоянно включенными.

В случае бедствия командир покидает воздушное судно последним.

11.3.9. Экипаж воздушного судна, совершившего вынужденную посадку вне аэродрома, обязан:

— немедленно эвакуировать пассажиров из воздушного судна в безопасное место;

— организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;

— определить или уточнить свое местонахождение;

— принять меры по установлению связи с ближайшим аэродромом, наземной или самолетной радиостанцией.

11.3.10. При возникновении пожара на воздушном судне после вынужденной посадки экипаж обязан:

— немедленно эвакуировать пассажиров из воздушного судна и отвести их на безопасное расстояние не менее 100 м;

— по возможности извлечь аварийную радиостанцию, медикаменты, продукты и принять меры по тушению пожара.

11.3.11. Экипаж должен знать, что для его спасения принимаются все необходимые меры, и своими действиями

должен способствовать облегчению своего поиска и обнаружения.

11.3.12. Решение оставаться на месте или уходить из района вынужденной посадки принимает командир воздушного судна.

11.3.13. Оставаться на месте вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:
— сигнал бедствия или сообщение о месте происшествия переданы экипажем с воздуха либо после приземления (независимо от того, получено или не получено подтверждение о приеме сигнала или сообщения);
— местонахождение точно не определено, местность незнакома и труднопроходима (горы, лес, глубокий снег, болота и др.), направление на ближайший населенный пункт и его удаление неизвестно;
— часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных ранений самостоятельно передвигаться не могут, а здоровых людей для их транспортирования недостаточно;
— местность открытая, и потерпевшие бедствие могут быть легко обнаружены с воздуха.

11.3.14. Приняв решение оставаться на месте, командир воздушного судна обязан:
— подготовить к немедленному использованию все имеющиеся средства связи и сигнализации;
— установить круглосуточное наблюдение за воздухом и окружающей местностью для обеспечения своевременной подачи сигналов поисковым экипажам и наземным группам;
— произвести разведку близлежащей местности для изыскания площадки, пригодной для посадки поискового воздушного судна;
— организовать уход за ранеными и больными;
— взять на учет имеющееся имущество, снаряжение, запас продуктов и воды и установить норму их расходования;
— организовать сооружение убежищ для людей;
— организовать добычу пищи и воды, используя местные возможности (охота, рыбная ловля, сбор растений, ягод, грибов и др.);
— провести профилактические мероприятия, предупреждающие заболевания и отравления.

11.3.15. Уходить с места вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:
— местонахождение известно и имеется возможность свободно дойти до ближайшего населенного пункта;
— люди способны идти и транспортировать раненых;
— воздушное судно и находящиеся на нем люди не могут быть обнаружены из-за густой растительности, а средства сигнализации отсутствуют;
— имеется непосредственная угроза здоровью пассажиров и экипажа в результате стихийного бедствия (пожара, наводнения).
11.3.16. Приняв решение об уходе с места вынужденной посадки, командир воздушного судна обязан:
— определить маршрут движения, нанести его на карту, рассчитать время по этапам перехода;
— отобрать и подготовить имущество и снаряжение, необходимые для обеспечения автономного существования в условиях безлюдной местности;
— подготовить раненых к транспортировке или самостоятельному передвижению;
— распределить продукты и воду, установив суточную норму питания и потребления воды из расчета на максимальное количество дней перехода;
— оставить на месте происшествия сведения о маршруте движения и состоянии здоровья людей. На месте происшествия обозначить направление движения (выложить стрелку).
11.3.17. В случае вынужденной посадки на воду покидать воздушное судно можно только после его остановки по команде командира воздушного судна. При покидании воздушного судна на воде необходимо:
— членам экипажа и пассажирам надеть спасательные жилеты и при выходе из воздушного судна включить систему газонаполнения;
— опустить на воду групповые спасательные плавсредства;
— переправить всех из воздушного судна на плоты; раненые и дети переправляются в первую очередь;
— загрузить на плавсредства имеющиеся запасы продуктов, воды и снаряжения;
— отплыть от воздушного судна на безопасное расстояние (не менее 100 м), пока оно не начало погружаться в воду;

— членам экипажа, находящимся на отдельных плотах, подплыть ближе друг к другу и связать плоты (по два-три плота вместе) фалами длиной 8—10 м.

11.3.18. После перехода на плавсредства командир воздушного судна обязан:

— проверить наличие членов экипажа и пассажиров и, если окажутся отсутствующие, организовать их поиск;

— определить свое местонахождение и отметить на карте место погружения воздушного судна;

— подготовить к работе аварийные радиосредства и средства сигнализации;

— организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;

— учесть запасы воды, продуктов и установить суточную норму их расходования;

— установить круглосуточное дежурство на плоту для наблюдения за водным и воздушным пространством и за состоянием плота (плотов).

11.4. Организация и проведение аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома

11.4.1. Аварийно-спасательные работы организуются и выполняются в случаях:

— получения сообщения о предстоящей посадке воздушного судна, терпящего бедствие;

— авиационных происшествий;

— предпосылок авиационных происшествий, если требуется эвакуация воздушного судна;

— оказания помощи населению при стихийных бедствиях;

— по требованию других организаций и ведомств в соответствии с планом взаимодействия;

— по указанию командира (начальника) предприятия ГА или вышестоящего начальника.

Непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома возлагается на сменного заместителя начальника аэропорта или другое должностное лицо, назначенное приказом командира (начальника) предприятия ГА.

Руководитель аварийно-спасательных работ несет ответственность за своевременное принятие мер по спасанию

пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, проведение аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродромов, а также за постоянную готовность сил и средств, выделенных для этих целей.

11.4.2. В зависимости от обстановки расчетам аварийно-спасательной команды подаются следующие сигналы оповещения:

— «Тревога» — когда авиационное происшествие произошло внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 мин;

— «Готовность» — когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается 30 мин и более.

11.4.3. Для выполнения аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома в каждой смене аэропорта создается аварийно-спасательная команда, действия которой определяются специальной инструкцией.

Приложение 1

Расчет безопасных высот полета

1. Расчет безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм. рт. ст. (1013,2 мбар) производится по формулам:

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

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

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

$H_{\text{рел}}$ — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней в пределах установленной ширины полосы, м;

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

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке, м, или по формуле

$$\Delta H_t=\frac{t_0-15^0}{300}H_{\text{испр}},$$

где $H_{\text{испр}}=H_{\text{без. ист}}+H_{\text{рел}}$;

t_0 — минимальная температура по маршруту (участку) полета.

2. Расчет безопасной высоты полета в районе подхода для включения в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и сборники аэронавигационной информации производится по формулам:

$$H_{\text{без. подх}}=H_{\text{без. ист}}+H_{\text{рел}}-\Delta H_t+(760-p_{\text{прив. аэр}})\cdot 11;$$

$$H_{\text{без. подх}}=H_{\text{без. ист}}+H_{\text{рел}}-\Delta H_t+(1013,2-p_{\text{прив. аэр}})\cdot 8,25,$$

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

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая для минимальной температуры на аэродроме по многолетним наблюдениям, м;

$p_{\text{прив. аэр}}$ — минимальное атмосферное давление на аэродроме по многолетним данным, приведенное к уровню моря. Рассчитывается по формуле

$$p_{\text{прив. аэр}} = \frac{H_{\text{аэр.}}}{11\,(8{,}25)} + p_{\text{аэр.}},$$

где $H_{\text{аэр}}$ — превышение аэродрома относительно уровня моря;

$p_{\text{аэр}}$ — минимальное атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома по многолетним наблюдениям.

3. Расчет высоты полета по аэродромному кругу (высоты круга) для включения в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и сборники аэронавигационной информации производится по формуле

$$H_{\text{кр}} = H_{\text{без. ист}} + \Delta H_{\text{рел}} - \Delta H_t,$$

где $H_{\text{без. ист}}$ — установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки, м;

$\Delta H_{\text{рел}}$ — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий относительно уровня аэродрома в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая для минимальной температуры на аэродроме по многолетним наблюдениям с помощью навигационной линейки, м, или по формуле

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15^0}{300} H_{\text{испр.}},$$

где t_0 — минимальная температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град;

$$H_{\text{испр}} = H_{\text{без. ист}} + \Delta H_{\text{рел}}$$

4. Расчет минимальной безопасной высоты в районе аэродрома (МБВ) для включения в Инструкцию по про-

изводству полетов в районе аэродрома и сборники аэронавигационной информации производится по формуле

$$МБВ=300+\Delta H_{рел}-\Delta H_t,$$

где $\Delta H_{рел}$ — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий относительно уровня порога ВПП по направлению захода на посадку, м;

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая для минимальной температуры на аэродроме по многолетним наблюдениям с помощью навигационной линейки, м, или по формуле

$$\Delta H_t=\frac{t_0-15^0}{300}H_{испр},$$

где t_0 — минимальная температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град;

$$H_{испр}=300+\Delta H_{рел}$$

5. Расчет безопасной высоты в районе аэродрома при полете ниже нижнего эшелона производится по формуле

$$H_{без\ аэр}=H_{без.\ ист}+\Delta H_{преп}-\Delta H_t,$$

где $H_{без.\ ист}$ — установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки, м;

$\Delta H_{преп}$ — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней относительно уровня аэродрома. Высота искусственных препятствий учитывается в $\Delta H_{преп}$ при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности — во всех случаях независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке, м, или по формуле

$$\Delta H_t=\frac{t_0-15^0}{300}H_{испр},$$

где t_0 — фактическая температура на аэродроме, град;

$$H_{\text{испр}} = H_{\text{без. ист}} + \Delta H_{\text{преп}}$$

6. Расчет безопасной высоты полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона производится по формуле

$$H_{\text{без. прив}} = H_{\text{без. ист}} + H_{\text{преп}} - \Delta H_t,$$

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

$H_{\text{преп}}$ — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней. Высота искусственных препятствий учитывается в $H_{\text{преп}}$ при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности — во всех случаях независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке, м, или по формуле

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15^0}{300} H_{\text{испр}},$$

где t_0 — фактическая температура на аэродроме взлета или посадки (меньшая из них), град;

$$H_{\text{испр}} = H_{\text{без ист}} + H_{\text{преп}}.$$

7. Расчет высоты нижнего эшелона зоны ожидания производится по формулам:

$$H_{760\ \text{ниж}} \geqslant H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_t + (760 - p_{\text{аэр}}) \cdot 11;$$
$$H_{1013{,}2\ \text{ниж}} \geqslant H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_t + (1013{,}2 - p_{\text{аэр}}) \cdot 8{,}25,$$

где $H_{\text{кр}}$ — высота круга, м;

$p_{\text{аэр}}$ — фактическое давление на аэродроме, мм рт. ст. (мбар);

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке, м, или по формуле

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15^0}{300} H_{испр},$$

где t_0 — фактическая температура на аэродроме, град;

$$H_{испр} = H_{кр} + 300.$$

Приложение 2

Порядок передачи сигнала и сообщения о бедствии

1. Сигнал бедствия передается следующим образом:

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
«Терплю бедствие» — 3 раза («Мэйдей» при международных полетах)	«СОС» ····· — 3 раза
«Я» — 1 раз	Сочетание «ДЕ» — 1 раз
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие — 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие — 3 раза

Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме.

2. Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия должно быть передано сообщение о бедствии. Сообщение о бедствии передается следующим образом:

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
«Терплю бедствие» — 3 раза («Мэйдей» — при международных полетах)	«СОС» ····· — 3 раза
«Я» — 1 раз («ИСИ» — при международных полетах)	Сочетание «ДЕ» — 1 раз
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие — 2 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие — 2 раза
Широта места — 2 раза	Широта места — 2 раза
Долгота места — 2 раза	Долгота места — 2 раза
Время московское (по Гринвичу — при международных полетах) — 2 раза	Время московское (по Гринвичу — при международных полетах) — 2 раза
Вид повреждения и требуемая помощь — 1 раз	Вид повреждения и требуемая помощь — 1 раз

Радиотелефоном		Радиотелеграфом	
Принятое командиром экипажа решение и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасению	— 1 раз	Принятое командиром экипажа решение и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасению	— 1 раз
Слово «Прием»	— 1 раз	Слово «Прием»	— 1 раз

После каждой передачи сообщения о бедствии необходимо на 1—2 мин переходить на прием. Получив подтверждение о приеме сообщения о бедствии, командир воздушного судна действует с учетом сложившейся обстановки и полученных указаний.

3. Если опасность миновала, сообщение передается следующим образом:

Радиотелефоном		Радиотелеграфом	
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие	— 2 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие	— 2 раза
Позывной радиостанции, с которой ведется связь	— 2 раза	Позывной радиостанции, с которой ведется связь	— 2 раза
Слова «Опасность миновала»	— 2 раза	Слова «Опасность миновала»	— 2 раза
Слово «Прием»	— 1 раз	Слово «Прием»	— 1 раз

4. Совершив вынужденное приземление (приводнение), экипаж сразу же и в течение 10—12 мин в начале каждого часа первых суток производит трехкратную передачу сообщения о бедствии, переходя после каждой передачи в режим приема на 3 мин.

В последующие сутки в начале каждого часа передавать сообщение о бедствии трехкратно, переходя на прием после каждой передачи на 5 мин, затем радиостанцию выключить.

Приложение 3

Сигналы, применяемые при поисково-спасательных работах

1. Визуальные международные сигналы, подаваемые с земли экипажам поисковых воздушных судов

№	Значение сигнала	Сигнал
1	Требуется помощь	
2	Требуется медицинская помощь	
3	Нет или отрицательно	
4	Да или положительно	
5	Двигаемся в этом направлении	
6	Операции закончены	
7	Мы нашли всех людей	
8	Мы нашли только несколько человек	
9	Мы не в состоянии продолжать поиск. Возвращаемся на базу	
10	Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	

№	Значение сигнала	Сигнал
11	Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	
12	Ничего не обнаружили. Продолжаем поиск	N N

Размер сигналов по возможности должен быть не менее 2,5 м в длину, и их следует делать в максимальной степени заметными.

В качестве визуальных сигналов могут выкладываться на видном месте сделанные из полосы ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней, чехлов, флюорита (плавикового шпата), золы и других материалов (предметов). Привлекать внимание к вышеупомянутым сигналам можно с помощью радио, светосигнальных ракет, отраженного света, дыма и т. д.

2. Визуальные сигналы, подаваемые с воздуха экипажами поисковых воздушных судов

Сигналы, подаваемые экипажем воздушного судна, означающие, что понят сигнал, подаваемый с земли:

днем — покачивание воздушного судна с крыла на крыло;

ночью — дважды включенные посадочные фары или, если воздушное судно ими не оборудовано, то дважды выключение АНО.

Если воздушное судно таких сигналов не подает, это значит, что экипаж не понял сигнал, подаваемый с земли.

3. Сигналы, подаваемые надводным судам экипажами поисковых воздушных судов

Экипаж поискового воздушного судна, направляя надводное судно к воздушному или морскому (речному) судну, терпящему бедствие, выполняет следующие маневры:

делает, по крайней мере, один круг над надводным судном;

пересекает на малой высоте курс следования надводного судна, покачиваясь с крыла на крыло;
выходит на курс, по которому за ним должно следовать надводное судно.
Если поисковое воздушное судно повторяет эти маневры, их значение не меняется.
Маневр поискового воздушного судна означает, что помощь надводного судна, для которого предназначался сигнал, больше не требуется:
— пролет вблизи кормовой части надводного судна с пересечением его линии следования на малой высоте, покачивая с крыла на крыло.

4. В ответ на сигналы, указанные в п. 3, следующие сигналы надводных судов могут быть даны для подтверждения приема сигналов:

— поднят кодовый вымпел (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца;
— передача сигнальным фонарем по коду Морзе несколько раз буквы «Т»;
— изменен курс и следование за воздушным судном.
О невозможности выполнения переданных указаний:
— поднятие международного флага «N» (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);
— передача сигнальным фонарем по коду Морзе несколько раз буквы «N».

Приложение 4

Сокращения слов и словосочетаний, применяемые в НПП ГА—85

АДП	Аэродромный диспетчерский пункт
АДЦ	Аэродромный диспетчерский центр
АИП	Сборник аэронавигационной информации
АМСГ	Авиационная метеорологическая станция (гражданская)
АМЦ	Авиационный метеорологический центр
АНЗ	Аэронавигационный запас топлива
АСК	Аварийно-спасательная команда
АСР	Аварийно-спасательные работы
АСС	Аварийно-спасательная станция
АС УВД	Автоматизированная система УВД
АТБ	Авиационно-техническая база
АУЗ	Аэродромный узел
АХР	Авиационно-химические работы
АЦ УВД	Аэродромный центр УВД
БАИ	Бюро аэронавигационной информации
БПБ	Боковая полоса безопасности
БПРМ	Ближняя приводная радиостанция с радиомаркером
ВВС	Военно-воздушные силы
ВДПП	Вспомогательный диспетчерский пункт подхода
ВЗЦ ЕС УВД	Вспомогательный зональный центр ЕС УВД
ВКК	Высшая квалификационная комиссия МГА
ВЛЭК	Врачебно-летная экспертная комиссия
ВМДП	Вспомогательный местный диспетчерский пункт
ВНГО	Высота нижней границы облаков
ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ВПР	Высота принятия решения
ВРЛ	Вторичный радиолокатор

ВРЦ ЕС УВД (ВРЦ УВД)	Вспомогательный районный центр ЕС УВД с правом самостоятельного УВД или информации РЦ и (или) экипажей воздушных судов
ВС	Воздушное судно
ВСДП	Вспомогательный стартовый диспетчерский пункт
ВС РЦ ЕС УВД	Военный сектор районного центра ЕС УВД
ГА	Гражданская авиация
ГВПП	Грунтовая ВПП
ГДПП	Главный диспетчерский пункт подхода
ГосНИИ ГА	Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации
ГСМ	Горюче-смазочные материалы
ГС ГЦ ЕС УВД	Гражданский сектор главного центра ЕС УВД
ГС РЦ ЕС УВД	Гражданский сектор районного центра ЕС УВД
ГЦ ЕС УВД	Главный центр ЕС УВД
ГУЭРАТ	Главное управление эксплуатации и ремонта авиационной техники
ГлавУРЭО	Главное управление радиоэлектронного оборудования
ДПК	Диспетчерский пункт круга
ДПК МВЛ	Диспетчерский пункт круга МВЛ
ДПП	Диспетчерский пункт подхода
ДПР	Диспетчерский пункт руления
ДПРМ	Дальняя приводная радиостанция с маркером
ДПСП	Диспетчерский пункт системы посадки (в аэропортах, где ПДП и ДПК совмещены)
ЕС УВД	Единая система управления воздушным движением
ЗЦ ЕС УВД	Зональный центр ЕС УВД
ИАС	Инженерно-авиационная служба
ИВПП	ВПП с искусственным покрытием
КВ	Короткие волны
КДП	Командно-диспетчерский пункт

КДП МВЛ	Командно-диспетчерский пункт местных воздушных линий
КПБ	Концевая полоса безопасности
КТА	Контрольная точка аэродрома
ЛШО	Летно-штурманский отдел
ЛИС	Летно-испытательная станция
ЛЭП	Линия электропередачи
МБВ	Минимальная безопасная высота
МБУ	Морская буровая установка
МВК ЕС УВД	Межведомственная комиссия ЕС УВД
МВЛ	Местная воздушная линия
МГА	Министерство гражданской авиации
МДП	Местный диспетчерский пункт
МЕТАР, РОФОР, СПЕСИ, ТАФ	Международные метеорологические коды
МСС	Медико-санитарная служба
НАИ ГА	Наставление по аэронавигационной информации в гражданской авиации
НАС ГА	Наставление по аэродромной службе в гражданской авиации
НГЭА СССР	Нормы годности эксплуатации аэродромов СССР
НМО ГА	Наставление по метеорологическому обеспечению гражданской авиации
НОТАМ	Извещение пилотам о состоянии аэродромов, радиотехнических средствах, системах посадки и т. д.
НПП ГА	Наставление по производству полетов в гражданской авиации
НСД ГА	Наставление по службе движения гражданской авиации
НТЭРАТ ГА	Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации
НШС ГА	Наставление по штурманской службе гражданской авиации
НЭЦ АУВД	Научно-экспериментальный центр автоматизации УВД
ОАО	Объединенный авиаотряд
ОВИ	Огни высокой интенсивности

ОМИ	Огни малой интенсивности
ОПРС	Отдельная приводная радиостанция
ОСП	Оборудование системы посадки
«ПАН»	Сигнал срочности
ПВО	Противовоздушная оборона
ПВП	Правила визуальных полетов
ПДО	Производственно-диспетчерский отдел
ПДП	Пункт диспетчера посадки
ПДСП	Производственно-диспетчерская служба предприятия
ПДС УГА	Производственно-диспетчерская служба управления гражданской авиации
ППЛС	Программа подготовки летного состава
ППП	Правила полетов по приборам
ПРЛ	Посадочный радиолокатор
РВЦ УВД	Район вспомогательного центра УВД
РД	Рулежная дорожка
РДЦ	Районный диспетчерский центр
РЛЭ	Руководство по летной эксплуатации воздушного судна
РМДП	Район местного диспетчерского пункта
РМС	Радиомаячная система посадки
РНТ	Радионавигационная точка
РПА	Руководитель полетов на аэродроме
РП АДЦ	Руководитель полетов аэродромного диспетчерского центра
РПИП ГА	Руководство по производству испытательных полетов в гражданской авиации
РПР	Руководитель полетов в районе УВД
РСБН	Радиотехническая система ближней навигации
РСДН	Радиотехническая система дальней навигации
РСП	Радиолокационная система посадки
РТО	Радиотехническое оборудование
РТС	Радиотехнические средства
РУВД	Район управления воздушным движением

РЦ	Районный центр УВД
РЦ ЕС УВД	Районный центр ЕС УВД
САИ	Служба аэронавигационной информации
СДП	Стартовый диспетчерский пункт
«СОС» «МЭЙДЕЙ»	Международные сигналы бедствия
СОПГП	Служба организации почтово-грузовых перевозок
СОПП	Служба организации пассажирских перевозок
СПУ	Самолетное переговорное устройство
ТВГ	Точка входа в глиссаду
УВД	Управление воздушным движением
УГА	Управление гражданской авиации
УКВ	Ультракоротковолновый
УЛС	Управление летной службы МГА
УТО	Учебно-тренировочный отряд
УУЗ	Управление учебных заведений МГА
ЦАИ	Центр аэронавигационной информации
ЦПДУ ГА	Центральное производственно-диспетчерское управление гражданской авиации
ЦУВД ГА	Центральное управление воздушным движением гражданской авиации
ЦУЭРТОС ГА	Центральное управление эксплуатации радиотехнического оборудования и связи гражданской авиации
ЬЬЬ	Международный сигнал срочности
ЭРТОС	Эксплуатация радиотехнического оборудования и связи

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ НПП ГА—85

Редакторы **В. Н. Рудский, М. И. Эпштейн**
Художественный редактор **Т. А. Савицкая**
Технический редактор **Т. Г. Родина**
Корректор-вычитчик **И. И. Поршнева**
Корректоры **А. Н. Горбунова, О. А. Мясникова**

Сдано в набор 05.05.85. Подписано в печать 17.06.85.
Формат 84×108/32. Бумага писчая. Гарнитура литературная.
Офсет. Усл. печ. л. 13.44. Усл. кр-от. 13.44. Уч.-изд. л. 13.71.
Тираж 150 000. I завод 1 — 39 000. Заказ 4579. Изд. № 303. Бесплатно.
Издательство «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5.
Диапозитивы изготовлены в 12 ЦТ МО.
Отпечатано в московской тип. № 11. Зак. 1239.

gost.e-ecolog.ru