

внесены изменения согласно:

- Приказ МГА СССР № 122 от 04.08.89
 - Приказ ДВТ МТ РФ № ДВ 87-105 от 02.12.91
 - Приказ ФАС России № 357 от 09.12.98
-

**МИНИСТР
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР**

ПРИКАЗ

29 января 1987 г.

№ 25

Москва

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ РУКОВОДСТВА ПО ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ
в гражданской авиации (Руководство по ОЛР ГА)**

В соответствии с решениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР о дальнейшем совершенствовании хозяйственного законодательства и упорядочении ведомственных нормативных актов, обеспечении четкости правового регулирования Центром ГА СЭВ и Академией ГА с участием специалистов летных подразделений и учебных заведений отрасли разработано Руководство по организации летной работы в гражданской авиации.

Руководство по ОЛР ГА обобщает и конкретизирует основные положения требований нормативных актов по организации летной работы с учетом стандартов и рекомендаций ИКАО.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Руководство по организации летной работы в гражданской авиации и ввести в действие с 1 июля 1987 г.
2. Издать Руководство по ОЛР ГА отдельной книгой. Приложения к Руководству по ОЛР ГА издавать в оперативном порядке отдельными брошюрами.
3. Начальникам управлений, предприятий, учреждений, организаций и учебных заведений ГА:
 - 3.1. обеспечить изучение и выполнение требований Руководства по ОЛР ГА руководящим, командно-летным составом, а также специалистами других служб, взаимодействующих с летными подразделениями по вопросам организации летной работы;
 - 3.2. обеспечить контроль за своевременным внесением изменений во все экземпляры Руководства по ОЛР ГА.
4. Вести контрольные экземпляры Руководства в УЛС, Главной инспекции МГА, в управлениях, летных подразделениях авиапредприятий и учебных заведений.
5. Изменения и дополнения в Руководство вносить на основании изменений и дополнений к НПП ГА, а также приказов и указаний ИГА.
6. Контроль за выполнением требований Руководства по ОЛР ГА возложить на Главную инспекцию МГА, инспекции управлений и на командно-руководящий состав предприятий, учреждений и организаций.

7. Указание МГА от 13.08.73 №25/1-2, Основные принципы комплектования и формирования экипажей ВС, утвержденные МГА 30.04.76. п.3.1, 3.2 и 3.3 (для подразделений, эксплуатирующих самолеты I, 2 и 3-го класса), инструкции МГА от 31.01.79 № 1/И, указание МГА от 07.09.79 №3.15-216, приказ МГА от 05.12.79 №164, инструкцию МГА от 21.07.81 №37/И, приказы МГА от 20.09.83 №186 и от 04.10.83 № 195 с вводом в действие Руководства по ОЛР ГА считать утратившими силу.

Б.П.Бугаев

РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ в гражданской авиации

(Руководство по ОЛР ГА)

ОГЛАВЛЕНИЕ

Лист учета поправок

Глава 1. Термины и определения

Глава 2. Общие положения

Глава 3. Планирование летной работы

3.1. Основные положения

3.2. Планирование летной работы в летно-штурманском (летном) отделе УГА

3.3. Планирование летной работы в авиапредприятии

3.4. Планирование летной работы в летном отряде (летно-методическом отделе)

3.5. Планирование летной работы в авиационной эскадрилье

3.6. Оперативное (суточное) планирование полетов в летных подразделениях

Глава 4. Профессиональная подготовка летного состава

4.1. Основные положения

4.2. Первоначальная подготовка

4.3. Переподготовка на другой тип ВС

4.4. Повышение квалификации

4.5. Подготовка в летных подразделениях

4.5.1. Общие положения

4.5.2. Подготовка летного состава к самостоятельной работе

4.5.3. Поддержание уровня профессиональной подготовленности

4.5.4. Сезонная подготовка

4.5.5. Продление срока действия свидетельства

Глава 5. Формирование экипажей воздушных судов

5.1. Основные требования

5.2. Порядок формирования экипажа ВС

5.3. Порядок замены членов экипажа и допуска их к полетам

Глава 6. Допуск летного состава к полетам

6.1. Основные требования

6.2. Проверка на допуск летного состава к полетам

6.3. Провозка на аэродромы, по трассам и МВЛ

6.4. Допуск после перерыва к летной работе

Глава 7. Предварительная подготовка экипажей

- 7.1. Общие положения
- 7.2. Организация предварительной подготовки
- 7.3. Содержание предварительной подготовки
- 7.4. Контроль готовности и учет предварительной подготовки

Глава 8. Полеты с проверяющим в составе экипажа

- 8.1. Основные требования
- 8.2. Требования к проверяющему
- 8.3. Порядок включения проверяющего в состав экипажа
- 8.4. Обязанности, права и ответственность проверяющего

Глава 9. Разбор полетов

- 9.1. Основные требования
- 9.2. Организация разборов полетов
- 9.3. Учет и контроль за качеством проведения разборов

Глава 10. Организация летной работы в экипаже

- 10.1. Основные требования
- 10.2. Планирование работы в экипаже
- 10.3. Организация предполетной подготовки
- 10.4. Организация работы экипажа в полете
- 10.5. Послеполетные работы экипажа
- 10.6. Послеполетный разбор в экипаже

Глава 11. Контроль и анализ организации летной работы

- 11.1. Основные требования
- 11.2. Контроль и анализ качества выполнения полетов по данным средств сбора полетной информации
- 11.3. Контроль летной работы
- 11.4. Проведение анализов организации летной работы

Глава 12. Летно-методическая работа

- 12.1. Основные требования
- 12.2. Планирование летно-методической работы
- 12.3. Порядок разработки нормативных документов и их внедрение
- 12.4. Органы, осуществляющие летно-методическую работу, их главные задачи
 - 12.4.1. Управление летной службы МГА
 - 12.4.2. Совет по безопасности полетов МГА
 - 12.4.3. Постоянно действующие группы ведущих специалистов ГА по каждому типу ВС
 - 12.4.4. Группа экспертов по основным направлениям летно-методической работы
 - 12.4.5. Летно-штурманский (летный) отдел управления ГА
 - 12.4.6. Летно-методический совет управления ГА
 - 12.4.7. Летно-тренировочный отряд (эскадрилья)
 - 12.4.8. Летно-методический кабинет
 - 12.4.9. Летно-методический совет предприятия ГА
 - 12.4.10. Летно-методический класс

- 12.5. Контроль состояния летно-методической работы
- 12.6. Организация и выполнение методических полетов
 - 12.6.1. Общие указания
 - 12.6.2. Подготовка к полетам
 - 12.6.3. Выполнение методических полетов
 - 12.6.4. Разбор методических полетов
- 12.7. Учебно-методическая база
 - 12.7.1. Общие указания
 - 12.7.2. Состав учебно-методической базы
 - 12.7.3. Контроль и ответственность за состояние учебно-методической базы
- 12.8. Организация летно-методической работы при внедрении (освоении) в гражданской авиации новой авиационной техники
 - 12.8.1. Летно-методическая работа до начала эксплуатационных испытаний
 - 12.8.2. Летно-методическая работа на стадии эксплуатационных испытаний

Глава 13. Организация методического взаимодействия летных подразделений со службами, обеспечивающими полеты

- 13.1. Общие требования
- 13.2. Взаимодействие со службой движения
 - 13.2.1. Планирование полетов
 - 13.2.2. Предполетная подготовка
 - 13.2.3. Запуск двигателей и руление
 - 13.2.4. Выполнение полетов
 - 13.2.5. Послеполетные работы
 - 13.2.6. Профессиональная подготовка
 - 13.2.7. Разборы полетов
- 13.3. Взаимодействие с инженерно-авиационной службой
 - 13.3.1. Профессиональная подготовка
 - 13.3.2. Предполетная подготовка
 - 13.3.3. Запуск двигателей, буксировка, выруливание
 - 13.3.4. Выполнение полетов
 - 13.3.5. Послеполетные работы
 - 13.3.6. Разборы полетов
 - 13.3.7. Использование средств сбора полетной информации
- 13.4. Взаимодействие с метеослужбой
 - 13.4.1. Профессиональная подготовка
 - 13.4.2. Предполетная подготовка
 - 13.4.3. Послеполетные работы
- 13.5. Взаимодействие со службой аэронавигационной информации
- 13.6. Взаимодействие с тренажерным подразделением
 - 13.6.1. Профессиональная подготовка
 - 13.6.2. Разбор полетов
- 13.7. Взаимодействие со службой организации перевозок
 - 13.7.1. Предполетная подготовка
 - 13.7.2. Послеполетные работы

Глава 14. Особенности организации летной работы в летных учебных заведениях (училищах) ГА

- 14.1. Общие положения

- 14.2. Планирование летной работы
- 14.3. Профессиональная подготовка летного состава
 - 14.3.1. Первоначальная подготовка для допуска к самостоятельной инструкторской работе (ввод в строй)
 - 14.3.2. Поддержание уровня и совершенствования профессиональной подготовленности командно-летного и инструкторского состава
 - 14.3.3. Стажировка на предприятиях ГА
- 14.4. Формирование учебных экипажей
 - 14.4.1. Учебные экипажи ВС
 - 14.4.2. Формирование учебно-летных групп
 - 14.4.3. Экипажи летно-методического отдела
- 14.5. Допуск к полетам
- 14.6. Предварительная и предполетная подготовка. Подготовка курсантов и слушателей
- 14.7. Проверка работы командно-летного и инструкторского состава
- 14.8. Разбор учебных полетов
- 14.9. Контроль подготовки и выполнения учебных полетов

Глава 15. Особенности организации летной работы при выполнении международных полетов

- 15.1.1. Профессиональная подготовка
- 15.1.2. Повышение квалификации
- 15.2. Особенности подготовки к полетам по международным трассам
- 15.3. Особенности подготовки к полетам по трекам через Северную Атлантику
- 15.4. Особенности подготовки к полетам над малоориентирной местностью и водным пространством Индийского океана
- 15.5. Подготовка к полетам над горной местностью

Глава 16. Особенности организации летной работы при проведении научно-исследовательских полетов

- 16.1. Общие положения
- 16.2. Планирование испытательных полетов
- 16.3. Состав испытательной бригады и допуск к испытательным полетам летного состава и участников испытаний
- 16.4. Организация профессиональной подготовки, допуск летного состава и участников испытаний к полетам
- 16.5. Подготовка экипажа к испытательным полетам
 - 16.5.1. Подготовка по программе испытаний
 - 16.5.2. Предварительная подготовка
 - 16.5.3. Предполетная подготовка
- 16.6. Проверка работы летного состава
- 16.7. Разбор полетов

Приложение 1 Методические рекомендации по отбору и программа подготовки кандидатов на должность командира воздушного судна

Приложение 2 Указание 548/у (О поддержании уровня летной подготовки командно-летного и инспекторского состава)

Приложение 3 ДВ-132/и (Временные изменения в порядок допуска летного состава к полетам)

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Авиационный персонал - работники гражданской авиации, деятельность которых непосредственно направлена на осуществление целей, в которых используется гражданская авиация.

Должностное лицо - лицо, занимающее должность, связанную с выполнением организационно-распорядительных или административно-хозяйственных обязанностей.

Командир воздушного судна (командир самолета, командир вертолета) - пилот, имеющий допуск к самостоятельным полетам на воздушном судне данного типа, в обязанности которого входит руководство деятельностью экипажа по организации и выполнению полетов.

Примечание. При оформлении документов, в которых указывается конкретный тип воздушного судна, следует применять соответствующий термин - "командир самолета", "командир вертолета".

Командно-летный состав - должностные лица авиационного персонала, имеющие действующее свидетельство летного состава и занимающие летную должность.

Командно-руководящий состав - должностные лица авиационного персонала гражданской авиации.

Летно-инструкторский состав - лица авиационного персонала, имеющие действующее свидетельство летного состава, допуск к инструкторской работе по специальности и занимающие должность инструктора.

Летная проверка - процесс определения уровня знаний и умений экипажа (членов экипажа) в целях и в сроки, предусмотренные НПП ГА.

Летная тренировка - процесс обучения летного состава в целях приобретения (восстановления) навыков летной работы.

Летная работа - работа, проводимая летным составом по выполнению задания на полет.

Летный состав экипажа - члены экипажа, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право летной эксплуатации воздушного судна данного типа и (или) его оборудования.

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

Планирование летной работы - выработка порядка, последовательности и эффективных путей выполнения перспективных, текущих и оперативных планов работы управлений, предприятий, подразделений и экипажей воздушных судов в установленные сроки.

Послеполетная работа - работа, выполняемая экипажем с момента выключения двигателя (двигателей) до завершения всех операций, связанных с выполнением задания на полет.

Предварительная подготовка - основной вид подготовки экипажа к полету (полетам), в процессе которого проводятся изучение материалов, подготовка документов, отработка действий и контроля готовности экипажа к выполнению задания на полет.

Предполетная подготовка - этап подготовки экипажа к выполнению данного полета, содержащий операции с момента явки в АДП (при авиационных работах - на рабочий аэродром) до момента запуска двигателя для полета.

Продолжительность выполнения задания на полет - время от начала предполетной подготовки до завершения послеполетных работ.

Профессиональная подготовка летного состава - процесс приобретения, сохранения и совершенствования летным составом знаний и умений, необходимых для выполнения летной работы.

Разбор полетов в экипаже - анализ командиром воздушного судна (проверяющим) качества выполнения задания на полет каждым членом экипажа в целях совершенствования профессиональной подготовки членов экипажа, устранения и предупреждения отклонений в работе экипажа.

Район авиационных работ - район, в границах которого выполняются авиационные работы экипажами одного летного подразделения, утвержденной руководителем авиапредприятия.

Район авиационных работ экипажа - территория, закрепленная за экипажем заданием на выполнение авиационных работ.

Формирование экипажа воздушного судна - процесс подбора и подготовки членов экипажа с учетом профессиональных, деловых и моральных качеств, выработки слаженности в работе и допуска к полетам в соответствии с установленными требованиями.

Член экипажа воздушного судна - лицо авиационного персонала, включенное в задание на полет, назначаемое для выполнения определенных служебных обязанностей по управлению и обслуживанию воздушного судна во время выполнения задания на полет.

Экипаж воздушного судна для выполнения авиационных работ - группа специалистов, включающая экипаж гражданского воздушного судна, а также специалистов "заказчика", имеющих действующие свидетельства летного состава.

Глава 2

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Руководство по организации летной работы в гражданской авиации. (Руководство по ОЛР ГА) разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР и НПП ГА. Руководство по ОЛР дополняет и конкретизирует положения НПП ГА, относящиеся к организации летной работы с учетом стандартов и рекомендаций ИКАО.

2.2. Руководство по ОЛР ГА является нормативным документом. Все другие документы по организации летной работы могут лишь развивать и конкретизировать требования настоящего Руководства. Документы, которые противоречат Руководству по ОЛР ГА, должны признаваться недействительными и подлежат отмене.

2.3. Требования Руководства по ОЛР ГА являются обязательными для всего командно-руководящего, командно-летного, летно-инструкторского и летного состава, а также для должностных лиц и работников других служб в части, их касающейся, и распро-

страняются на летные подразделения авиапредприятий, учебных заведений, ремзаводов, научно-исследовательских институтов.

2.4. Все изменения и дополнения к настоящему Руководству вносятся на основании дополнений и изменений к гл.3 НПП ГА, приказов и указаний Министра гражданской авиации, а также специальных указаний заместителя Министра.

2.5. Летная работа направлена на решение задач государственного плана использования гражданской авиации: перевозок воздушными судами (ВС) пассажиров, грузов и почты; выполнения авиационных работ в отраслях народного хозяйства; оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий; проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ, эксплуатационных испытаний новой авиационной техники, учебных, культурно-просветительных и спортивных мероприятий, поисково-спасательных работ и оказания помощи населению при стихийных бедствиях.

2.6. При организации летной работы, связанной со спасением жизни людей или стихийными бедствиями, начальники управлений, летных учебных заведений и командиры (начальники) предприятий ГА в случаях, не терпящих отлагательства, имеют право под личную ответственность допускать отступления от требований настоящего Руководства. Об этих действиях они обязаны немедленно информировать ЦПДУ ГА.

2.7. Организация летной работы включает:

- планирование летной работы;
- профессиональную подготовку летного состава;
- допуск летного состава к полетам;
- формирование экипажей ВС;
- предварительную и предполетную подготовку экипажей к полету;
- проверку работы летного состава;
- проверку и тренировку летного состава проверяющими в составе экипажа;
- разборы летной работы;
- контроль и анализ летной работы;
- летно-методическую работу.

2.8. Организация летной работы в гражданской авиации осуществляется:

- в МГА - заместителем Министра и Управлением летной службы;
- в УГА - заместителем начальника УГА по организации летной работы и летно-штурманским отделом;
- в Центрах ГА и летных учебных заведениях - заместителем начальника по летной подготовке, а также командирами учебно-летных и летно-методических подразделений;
- в авиапредприятиях ГА - заместителем командира по организации летной работы;
- в летных подразделениях - командиром летного подразделения, его заместителем и штабом подразделения.

2.9. Обязанности и права командно-руководящего, командно-летного, инструкторского состава и командиров ВС по вопросам организации летной работы устанавливаются Воздушным кодексом Союза ССР, НПП ГА, настоящим Руководством и должностными инструкциями.

Ответственность этих должностных лиц за те или иные действия (или бездействие) возникает как следствие неисполнения или ненадлежащего исполнения ими своих обязанностей или неприменения предоставленных прав.

Глава 3

ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

3.1. ОСНОВНЫЕ ПЛОЖЕНИЯ

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

3.1.2. Целью планирования летной работы является:

- выполнение задач Государственного плана с заданным уровнем экономических показателей;
- обеспечение высокого уровня безопасности и регулярности полетов;
- обеспечение требуемого уровня профессиональной подготовленности летного, командно-летного, инструкторского, инспекторского состава.

3.1.3. При составлении планов летной работы необходимо руководствоваться:

- задачами Государственного плана;
- требованиями НПП ГА и настоящего Руководства,
- анализом организации летной работы и состояния безопасности полетов;
- требованиями приказов, указаний и рекомендаций МГА и УГА.

3.2. ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ В ЛЕТНО-ШТУРМАНСКОМ (ЛЕТНОМ) ОТДЕЛЕ УГА

В летно-штурманском (летном) отделе управления разрабатываются:

- план основных мероприятий (годовой);
- план-график подготовки, тренировки и проверки (годовой);
- план работы летно-штурманского (летного), отдела (месячный);
- план маневрирования летным составом на авиационных работах.

Планы разрабатываются начальником летно-штурманского (летного) отдела с привлечением необходимых специалистов и утверждаются заместителем начальника управления по организации летной работы в установленные им сроки.

Проект плана основных мероприятий перед утверждением должен рассматриваться на летно-методическом совете управления ГА.

3.2.1. План основных мероприятий должен предусматривать организацию и проведение:

- инструктивно-методических совещаний командно-летного состава по подготовке летной службы к работе в осенне-зимний, весенне-летний периоды;
- методических совещаний командно-летного и инструкторского состава летных подразделений по вопросам совершенствования системы организации, летной работы с использованием вычислительной техники;
- методических совещаний инструкторов комплексных тренажеров по вопросам методики летного обучения;
- методических совещаний командно-летного состава по основам профилактической работы по предупреждению авиационных происшествий и их предпосылок, происходящих по вине летного состава;

- сборов различных категорий командно-летного состава по эффективному использованию учебно-методической базы авиапредприятия в системе профессиональной подготовки летного состава;
- конференций по особенностям управления ВС в ожидаемых условиях и особых ситуациях;
- деловых игр при работе с резервом на замещение командных должностей;
- других мероприятий в соответствии с положением о летно-штурманском отделе управления ГА.

3.2.2. План-график подготовки, тренировки и проверки должен оформляться в соответствии с требованиями инструкции по летно-штабной документации и учитывать сведения на:

- командиров ОАО (командиров отдельных АЭ);
- заместителей командиров ОАО по организации летной работы;
- командиров летных отрядов;
- инспекторов летно-штурманского (летного) отдела управления.

3.2.3. План работы летно-штурманского (летного) отдела на месяц, должен содержать основные мероприятия по организации летной и партийно-воспитательной работы, которые намечается осуществить в предстоящем месяце.

3.2.4. План маневрирования летным составом на авиационных работах составляется при необходимости и должен оформляться в соответствии с установленными требованиями.

3.2.5. Контроль выполнения планов осуществляет начальник летно-штурманского (летного) отдела или лицо, им назначенное.

3.3. ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ В АВИАПРЕДПРИЯТИИ

В авиапредприятии разрабатываются:

- план основных мероприятий (годовой);
- план-график проверки экипажей, работающих в отрыве от базы.

Планы разрабатываются заместителем командира ОАО по организации летной работы с привлечением необходимых специалистов и утверждаются командиром авиапредприятия в установленные им сроки.

3.3.1. План основных мероприятий должен предусматривать:

- формирование и совершенствование процесса организации летной работы;
- построение целевой профилактической работы по предупреждению авиационных происшествий и их предпосылок, происходящих по вине летного состава;
- развитие учебно-методической базы и повышение эффективности ее использования в системе профессиональной подготовки летного состава.

Примечание. Ежемесячно разрабатывается план работы заместителя командира ОАО по организации летной работы и утверждается командиром авиапредприятия.

3.3.2. План-график проверки экипажей, работающих в отрыве от базы, должен оформляться в соответствии с установленными требованиями и составляться на период выполнения авиационных работ.

3.3.3. Контроль выполнения планов осуществляет начальник штаба авиапредприятия.

3.4. ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ В ЛЕТНОМ ОТРЯДЕ (ЛЕТНО-МЕТОДИЧЕСКОМ ОТДЕЛЕ)

В летном отряде (летно-методическом отделе) разрабатываются:

- план основных мероприятий (годовой);
- план-график подготовки, тренировки и проверки (годовой);
- план работы летного отряда (месячный). Планы разрабатываются командиром летного отряда (начальником ЛМО) с привлечением необходимых специалистов и утверждаются заместителем командира ОАО по организации летной работы (заместителем начальника училища по летной подготовке) в установленные им сроки.

3.4.1. План основных мероприятий должен предусматривать:

- совершенствование процессов организации летной и партийно-политической работы;
- развитие летно-методической базы и ее использование в профессиональной подготовке летного состава;
- разработку направлений целевой профилактической работы по предупреждению авиационных происшествий и их предпосылок;
- организацию подготовки необходимого количества экипажей с требуемым уровнем профессиональной подготовленности к видам работ для выполнения государственного плана.

3.4.2. План-график подготовки, тренировки и проверки должен оформляться в соответствии с требованиями инструкции по летно-штабной документации и учитывать сведения на:

- заместителя командира летного отряда по летной службе (заместителя начальника ЛМО);
- старшего авиационного специалиста летного отряда (летно-методического отдела);
- командиров авиационных эскадрилий.

3.4.3. План работы летного отряда (месячный) должен содержать организационные, летно-методические и партийно-политические мероприятия,

3.4.4. Контроль выполнения планов осуществляет начальник штаба летного отряда.

3.5. ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ В АВИАЦИОННОЙ ЭСКАДРИЛЬЕ

В авиационной эскадрилье разрабатываются:

- план-график подготовки, тренировки и проверки (годовой);
- план работы авиационной эскадрильи (месячный);
- план-график работы и отдыха летного состава (месячный).

Планы разрабатываются командиром авиационной эскадрильи с привлечением необходимых специалистов и утверждаются командиром летного отряда в установленные им сроки.

3.5.1. План-график подготовки, тренировки и проверки должен оформляться в соответствии с требованиями инструкции по летно-штабной документации и учитывать сведения на:

- заместителя командира авиационной эскадрильи;
- командиров авиационных звеньев;
- пилотов-инструкторов;
- командиров и членов экипажей.

3.5.2. План работы авиационной эскадрильи на месяц должен содержать организационные, летно-методические и политико-воспитательные мероприятия.

3.5.3. План-график работы и отдыха летного состава разрабатывается и ведется в соответствии с требованиями инструкции по летно-штабной документации.

Перед утверждением план-график должен быть согласован с профкомом.

Контроль выполнения планов осуществляет помощник командира АЭ по штабной работе.

3.6. ОПЕРАТИВНОЕ (СУТОЧНОЕ) ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ В ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ

3.6.1. Оперативное планирование полетов осуществляется штабами летных подразделений на основании центрального и местного расписаний движения ВС, заданий по авиационным работам, заявок на выполнение спецрейсов, тренировочных и других полетов.

3.6.2. Планы полетов составляются в летных подразделениях и представляются в АДП для составления сводного оперативного плана.

3.6.3. Оперативное планирование полетов на авиационных работах осуществляется согласно заявке на работы на предстоящие сутки,

3.6.4. Суточный план полетов на выполнение авиационных работ составляется при условии готовности экипажей ВС, инженерно-технического персонала и других служб, обеспечивающих полеты на авиационных работах.

3.6.5. Лица командно-руководящего и командно-летного состава летного отряда, запланированные для проверки экипажей, работающих в отрыве от базы, вносятся в суточный план с указанием пунктов и сроков проверки в районе выполнения авиационных работ.

3.6.6. Утвержденный суточный план полетов является основанием для оформления документов по командировке в район проверки.

3.6.7. Оперативный план полетов согласовывается с руководителями служб, обеспечивающих полеты, и утверждается командиром авиапредприятия.

3.6.8. Контроль выполнения оперативного плана и организации взаимодействия служб осуществляет ПДСП (АДП) авиапредприятия.

Примечание. При наличии в авиапредприятии вычислительной техники целесообразна автоматизация процессов планирования и контроля на всех уровнях производства.

Глава 4

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА

4.1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1. Профессиональная подготовка летного состава проводится в целях получения, поддержания и повышения уровня профессиональных знаний и умений, необходимых для выполнения своевременных и правильных действий членов экипажа в ожидаемых условиях и особых ситуациях, обеспечивающих высокую безопасность, регулярность и экономическую эффективность полетов.

4.1.2. Профессиональная подготовка летного состава включает:

- первоначальную подготовку;
- переподготовку на другой тип ВС;
- повышение квалификации;
- подготовку в летных подразделениях.

Каждый из этих этапов должен содержать теоретическую подготовку, практические занятия на авиационной технике, тренажерную и летную подготовку.

4.1.3. Профессиональная подготовка проводится в соответствии с утвержденными нормативными документами (учебными планами и программами, инструкциями и курсами учебно-летной подготовки) и строится на принципах:

- сознательного и активного участия каждого обучаемого в учебном процессе;
- эксплуатационной направленности процесса подготовки, конечной целью которой является приобретение знаний и выработка практических умений членов экипажа действовать безошибочно и своевременно в ожидаемых условиях и особых ситуациях в полете;
- применения программированного обучения с использованием технических средств обучения (ТСО), что позволяет учитывать индивидуальные особенности обучаемых;
- систематической самостоятельной учебы членов экипажа в процессе летной деятельности в целях поддержания полученных профессиональных знаний и практических навыков на уровне, обеспечивающем высокую безопасность полетов.

4.1.4. Нормативные, методические и учебные документы, используемое в системе профессиональной подготовки летного состава, разрабатываются Центром ГА, научно-исследовательскими организациями, Академией ГА и учебными заведениями с участием методически подготовленных и опытных специалистов командно-летного и инспекторского состава производственных подразделений ГА по заданиям УЛС и УУЗ МГА и утверждаются заместителем Министра гражданской авиации по согласованию с начальниками УЛС, УУЗ, ГУЭРАТ и Главной инспекции МГА.

4.1.5. Методическое обеспечение профессиональной подготовки летного состава осуществляется УЛС МГА через Центр ГА, Академию ГА, учебные заведения, учебно-тренировочные центры, летно-штурманские отделы, летно-методические кабинеты УГА и летно-методические классы летных подразделений по заданиям УЛС и УУЗ МГА.

Методическое обеспечение включает:

- разработку перспективных направлений по повышению эффективности системы профессиональной подготовки;

- разработку документов, регламентирующих профессиональную подготовку, а также разработку средств обучения;

- координацию и контроль разработки документов по профессиональной подготовке;

- контроль за внедрением утвержденных документов и средств обучения.

4.1.6. Методическое руководство системой профессиональной подготовки осуществляется в целях организации эффективного учебного процесса и контроля за методами обучения, выполнения требований документов, определяющих профессиональную подготовку:

- в летных учебных заведениях и УТО - УУЗ МГА;

- летных подразделениях - УЛС МГА, ЛШО УГА,

4.1.7. Ответственность за профессиональную подготовку летного состава возлагается:

- за переподготовку на другой тип ВС и повышение квалификации - на УУЗ МГА ;

- за подготовку в летных подразделениях ГА - на УДС МГА, заместителей начальников управлений по организации летной работы, начальников ЛШО УГА, заместителей командиров авиапредприятий по организации летной работы и командиров летных подразделений.

4.1.8. Составной частью профессиональной подготовки является техническая подготовка, включающая изучение летным составом принципов функционирования систем ВС и его летной эксплуатации в различных условиях на земле и в полете.

Ответственность за техническую подготовку летного состава при всех видах подготовки возлагается:

- в МГА - на начальника ГУЭРАТ;

- в управлениях ГА - на заместителей начальников управлений по эксплуатации авиационной техники (главных инженеров);

- в авиапредприятиях и летных подразделениях - на начальников АТБ (главных инженеров) и старших инженеров летных подразделений.

Кроме того, на вышеуказанных должностных лиц возлагается ответственность за:

- обеспечение практических занятий и стажировки на авиационной технике летного и преподавательского состава;

- своевременную и качественную подготовку специалистов, назначаемых для проведения теоретических и практических занятий;

- оснащение учебной базы летных подразделений и учебно-тренировочных центров средствами обучения.

4.1.9. Для решения задач профессиональной подготовки в учебных заведениях, учебно-тренировочных центрах и авиапредприятиях создаются учебно-методические базы, которые представляют собой комплекс специализированных помещений, оборудования и средств обучения (тренажерные комплексы, учебно-методические классы, классы программированного обучения и т.д.).

Ответственность за оснащение, состояние и развитие учебно-методической базы возлагается на соответствующих командиров (начальников) учебных заведений, УТЦ, авиапредприятий.

4.1.10. Оценка уровня подготовленности обучаемого (проверяемого), оценка профессиональных знаний и умений дается по пятибалльной системе: "1" (единица), "2" (два), "3" (три), "4" (четыре), "5" (пять), соответствующей следующим критериям знаний и умений:

- "1" - общее понимание принципа;

- "2" - начальное знание предмета;

- "3" - знание предмета и способность применять знания на практике;

"4" - глубокое знание предмета, способность применять знания на практике быстро, точно и своевременно;

"5" - исчерпывающее знание вопроса и способность применять знания на практике быстро, точно и своевременно с учетом конкретных обстоятельств.

4.1.11. Критериями оценки уровня подготовленности членов экипажа (квалификации, практической работы) и их профессиональных навыков и умении являются также:

- своевременность выполнения операций;
- безошибочность их выполнения;
- последовательность выполнения операций;
- выдерживание параметров и режима полета с заданной точностью согласно установленным нормативам оценки практической работы;
- количество времени, затрачиваемое на выполнение операций;
- осознанность выполняемых операций;
- способность и умение действовать в особых ситуациях, возникающих в полете, когда данная ситуация не определена документами, определяющими правила, порядок выполнения полетов, летную эксплуатацию ВС.

4.1.12. Оценка знаний и умений, поддающихся количественным критериям, определяется исходя из величины обобщенного количественного критерия, который рассчитывается как отношение количества правильно выполненных операций (ответов) к общему количеству операций в задании (общему количеству вопросов). При этом оценка, выставляемая по пятибалльной системе, определяется значением обобщенного критерия:

- менее 0,5 - оценка "1";
- от 0,5 до 0,7 - оценка "2";
- от 0,7 до 0,8 - оценка "3";
- от 0,8 до 0,9 - оценка "4";
- от 0,9 до 1 - оценка "5".

Приоритетное значение имеют оценки, определяющие практическую подготовку обучаемого, его умение действовать своевременно и безошибочно.

4.1.13. При контроле знаний и умений (устно или письменно), не поддающихся количественным критериям:

- оценка "5" ставится в том случае, если обучаемый (проверяемый) безупречно ответил на все вопросы, показал глубокое знание предмета, грамотно излагал свои мысли и при этом применил свои знания при решении практических задач (заданий) в соответствии с требованиями нормативных документов;

- оценка "4" ставится при условии, если обучаемый (проверяемый) правильно ответил на большинство вопросов, допущенные незначительные ошибки исправил самостоятельно, показал глубокое знание предмета, грамотно излагал свои мысли и при этом применил свои знания при решении практических задач (заданий) в соответствии с требованиями нормативных документов;

- оценка "3" ставится в том случае, если обучаемый (проверяемый) неправильно ответил на один из вопросов или на два вопроса дал неполные ответы, но после дополнительных вопросов проверяющего (экзаменатора) своими ответами внес ясность по поставленным вопросам, показал достаточные знания предмета, но допускал неточности в терминологии;

- оценка "2" ставится в том случае, если обучаемый (проверяемый) на вопросы ответил неправильно, показал только начальные знания предмета, допустил грубые ошибки и после дополнительных вопросов их не исправил, свои знания не мог применить при решении практических задач;

- оценка "1" ставится в том случае, если обучаемый (проверяемый) наверно ответил на все вопросы или отказался отвечать на вопросы.

4.1.14. При контроле знаний, навыков и умений по системе "зачет, незачет" зачет ставится при значении обобщенного критерия 0,7 и более (70 % и более правильных операций и ответов с использованием объективных методов контроля) или оценке "3" при контроле знаний и умений, не поддающихся количественным критериям.

4.2. ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА.

4.2.1. Первоначальная подготовка проводится в целях получения и закрепления профессиональных знаний и умений, удовлетворяющих требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельств авиаспециалистам, и необходимых для выполнения функциональных обязанностей в качестве члена летного экипажа ГА.

4.2.2. Первоначальная подготовка проводится:

- пилотов - в высших и средних летных училищах ГА;
- штурманов - в высших летных училищах ГА;
- бортинженеров (бортмехаников) - в институтах ГА (авиатехнических училищах) с последующим прохождением переподготовки и ввода в строй;
- бортрадистов, летчиков-наблюдателей, бортоператоров, выполняющих специальные работы, - при прохождении подготовки по специальным программам. Учебная база для подготовки этих специалистов определяется МГА.

4.2.3. Обучение курсантов в летных учебных заведениях ГА организуется и проводится по очной форме обучения.

4.2.4. Зачисление кандидатов в летное учебное заведение осуществляет приемная комиссия на основании данных профессионального отбора, целью которого является прием наиболее пригодных для обучения летной специальности кандидатов по возрасту, знаниям, состоянию здоровья, психофизиологическим характеристикам.

4.2.5. Учебный процесс проводится на основании утвержденных учебных планов, программ и курсов учебно-летной подготовки.

4.2.6. После окончания летного учебного заведения курсанты сдают государственные экзамены и проходят проверку летной (практической) подготовки в целях определения знаний и квалификации согласно требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельств авиаспециалистов.

4.2.7. Проверка знаний предметов по теоретической и летной (практической) подготовке (технике пилотирования для пилотов и самолетовождения для штурманов) проводится Государственной квалификационной комиссией.

4.2.8. Курсантам, успешно сдавшим государственные экзамены по теоретической подготовке и прошедшим проверку летной (практической) подготовки, выдаются диплом об окончании летного учебного заведения и свидетельство авиаспециалиста (для пилотов и штурманов).

Бортинженерам (бортмеханикам) свидетельства выдаются после подготовки для полетов на ВС, ввода в строй и сдачи экзаменов местной квалификационной комиссии.

Бортрадистам, летчикам-наблюдателям, бортоператорам, выполняющим специальные работы, свидетельства выдаются после прохождения подготовки по специальным программам и сдачи экзаменов комиссии.

4.2.9. Свидетельство авиаспециалиста дает право его владельцу выполнять полеты согласно программам подготовки летного состава в подразделениях ГА в качестве члена летного экипажа (по специальности).

4.3. ПЕРЕПОДГОТОВКА НА ДРУГОЙ ТИП ВС

4.3.1. Переподготовка летного состава проводится в целях получения и закрепления профессиональных знаний и практических умений, необходимых для выполнения (функциональных обязанностей в качестве члена экипажа на другом (новом) типе ВС.

4.3.2. Переподготовка проводится в Центрах ГА, летных учебных заведениях, УТО и на авиационных заводах. Учебная база для переподготовки на конкретный тип ВС определяется приказом Министра гражданской авиации.

4.3.3. Переподготовка на другой (новый) тип ВС организуется и проводится по очной форме обучения. Организация переподготовки на другой тип ВС включает:

- подготовку учебно-методической документации;
- подготовку преподавательского и инструкторского состава;
- подготовку учебной базы;
- отбор кандидатов для переподготовки;
- организацию учебного процесса.

4.3.4. Планы переподготовки на следующий год разрабатываются ЛШО совместно с отделами кадров и плановыми отделами управлений ГА и представляются в Управление кадров и УУЗ МГА до 1 октября текущего года.

Управление кадров МГА на основании графика сборов, составленного УУЗ МГА, разрабатывает план-график комплектования сборов по переподготовке по управлениям, который утверждается заместителем министра гражданской авиации по кадрам, и не позднее 1 декабря текущего года рассылается по управлениям ГА.

4.3.5. Отбор осуществляется в соответствии с требованиями к возрасту, образованию, квалификации, стажу работы по специальности, состоянию здоровья, к профессиональным качествам, определяемым по данным психофизиологического обследования, проводимого для кандидатов, достигших 45 лет.

4.3.6. Отбор кандидатов на переподготовку включает следующие этапы:

- определение состава кандидатов;
- определение медицинской годности;
- оценка профессиональной и психологической подготовленности;
- рассмотрение выдвинутых кандидатур и принятие решения.

4.3.6.1. Определение состава кандидатов осуществляется на основании требований к возрасту, образованию, квалификации и опыту, определенных Инструкцией по отбору и подготовке летного состава для переучивания.

4.3.6.2. Медицинская годность кандидатов определяется Положением о медицинском освидетельствовании летного, курсантского, диспетчерского состава, бортпроводников и лиц, поступающих в учебные заведения гражданской авиации.

4.3.6.3. Оценка профессиональных знаний проводится по результатам проверки, осуществляемой в объеме проверки при продлении свидетельства авиаспециалиста.

Летная подготовка (техника пилотирования, самолетовождение, практическая работа в воздухе) оценивается лицами инструкторского и командно-летного состава подразделения.

4.3.6.4. Оценка общей психологической подготовленности кандидата и его личностных особенностей осуществляется психологом ВЛЭК в процессе ежегодного медицинского освидетельствования по совокупности психофизиологических свойств, определяющих успешность профессиональной деятельности кандидата.

4.3.7. Кандидаты, соответствующие требованиям при отборе, рассматриваются командиром летного отряда, который выносит соответствующее решение.

4.3.8. Кандидаты, отобранные для переподготовки, проходят собеседование в МКК авиапредприятий, а при переподготовке на самолеты 1 и 2-го класса и вертолеты 1-го класса - собеседование в МКК управлений. Кандидаты, направляемые на переподготовку на ВС, оговоренные в специальном списке МГА (например, Ил-8б, Ми-26), проходят собеседование в ВКК МГА.

4.3.9. На основании представлений командиров авиапредприятий (училищ) и протоколов МКК (ВКК) издается приказ начальника управления о направлении кандидатов на переучивание.

4.3.10. Зачисление кандидатов на переподготовку производится приказом начальника учебного заведения.

4.3.11. Учебный процесс переподготовки организуется на основании учебных планов, программ и курсов учебно-летной подготовки, которые разрабатываются УУЗ МГА, согласовываются с УЛС и утверждаются заместителем Министра гражданской авиации. При разработке учебных планов и программ на практические занятия необходимо отводить не менее 50 % от всего учебного времени по спецдисциплинам. Учебные планы и программы по форме и структурному построению должны соответствовать установленным МГА требованиям.

4.3.12. По окончании переподготовки на другой тип ВС авиаспециалист выдается свидетельство установленного образца, которое дает право его владельцу выполнять полеты согласно программам подготовки летного состава в подразделениях ГА в качестве члена летного экипажа на другом типе ВС (по специальности).

4.3.13. Слушатели, получившие оценку по одному из предметов теоретической подготовки "не зачет" или по практической работе "не умеет" к полетам на ВС, на которое проводится переподготовка, не допускаются. Решение о дальнейшей летной работе слушателя принимает МКК управления (производственного объединения), направившего его на переподготовку.

4.4. ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

4.4.1. Повышение квалификации летного состава проводится в целях совершенствования профессиональных знаний и практических умений, а для командно-летного и инспекторского состава - дополнительно в целях повышения уровня их знаний и умений в организации летной и летно-методической работы.

4.4.2. Основными формами повышения квалификации являются:

- периодическая учеба на курсах повышения квалификации;
- повышение классности;
- учеба в высших учебных заведениях.

4.4.3. Летный состав проходит курсы повышения квалификации в учебно-тренировочных подразделениях управлений ГА, Центрах ГА, летных училищах, Академии ГА.

Командно-летный состав и другие специалисты повышают квалификацию на факультетах и курсах при высших и средних учебных заведениях, учебно-тренировочных центрах, Центрах ГА.

4.4.4. Командно-летный, инструкторский состав, старшие летные специалисты, члены летных экипажей авиапредприятий, летных учебных заведений и заводов ГА раз в два года повышают квалификацию на курсах при учебно-тренировочных центрах (КПК при

УТЦ) и ежегодно (в период между прохождением КПК при УТЦ) проходят контроль знаний специальных дисциплин при местных квалификационных комиссиях (ВКК - для установления категорий авиаспециалистов) при продлении срока действия свидетельств.

Курсы повышения квалификации летного состава по фразеологии радиообмена на английском языке и разговорному английскому языку проводятся в сроки и объемах, определенных руководством объединений и предприятий воздушного транспорта, исходя из уровня подготовки авиаспециалистов. Специалистам, уверенно владеющим английским языком предоставляется право сдать экзамены на КПК экстерном.

От повышения квалификации на курсах при УТЦ освобождаются на 2 года лица:

- прошедшие обучение на курсах повышения квалификации при высших учебных и центрах ГА или переподготовку на другой тип ВС;
- окончившие в процессе летной работы заочные отделения высших учебных заведений (по специальности);
- повысившие классность.

4.4.5. Лица командно-летного состава, летно-инспекторского состава и другие летные специалисты региональных управлений, предприятий воздушного транспорта и учебных заведений ГА, начиная от командиров летных отрядов, повышают квалификацию на курсах при высших учебных заведениях и центрах ГА не реже одного раза в пять лет и ежегодно проходят контроль знаний и продлевают срок действия свидетельств при региональных квалификационных комиссиях (РКК для установленных категорий авиаспециалистов)

От повышения квалификации при высших учебных заведениях и центрах ГА освобождаются на пять лет лица командно-летного и инспекторского состава и старшие летные специалисты, закончившие в процессе летной деятельности заочное отделение высшего учебного заведения по летной специальности.

4.4.6. Лица командно-летного, инспекторского, инструкторского и летного состава, выполняющие полеты на нескольких типах ВС, проходят КПК при УТЦ по типу ВС высшего класса, а выполняющие полеты на различных типах ВС одного класса - по любому из них.

4.4.7. Летные специалисты, переведенные или поступившие на работу в гражданскую авиацию из других ведомств, до начала летной работы должны пройти курс переучивания на сборах по типу ВС, на котором планируется выполнять полеты, изучить руководящие документы МГА, регламентирующие летную работу и сдать зачеты в МКК авиапредприятия и управления (производственного объединения) ГА для подтверждения или присвоения класса квалификации.

В случаях, когда специалист выполнял полеты в другом ведомстве на том же типе ВС, на котором планируется его работа в гражданской авиации, он должен быть направлен после изучения руководящих, эксплуатационных и технологических документов в авиапредприятии, на курсы повышения квалификации в УТЦ и МКК управления для подтверждения или присвоения класса квалификации.

4.4.8. Лица летного состава, назначаемые на инструкторскую работу, должны пройти КПК при высших летных учебных заведениях или Центрах ГА и отвечать требованиям, предъявляемым к кандидатам на должность инструктора.

4.4.9. Летные специалисты, не прошедшие курса повышения квалификации в течение более 2 лет и 3 месяцев, к полетам не допускаются.

Примечание: (Телеграмма МГА от 20.03.96 №201140) Пункт 4.4.9. не распространяется на лиц командно-летного и инспекторского состава от КЛО и выше для данных категорий специалистов руководствуйтесь пунктом 4.4.5.

4.4.10. Планирование КПК осуществляют ЛШО управлений и соответствующие органы летных учебных заведений ГА. Планы КПК утверждаются начальниками управлений (летных учебных заведений, директорами заводов ГА) и рассылаются по авиапредприятиям не позднее одного месяца до начала учебного года.

4.4.11. Управления, заводы ГА, не имеющие УТЦ или не организующие КПК по данному типу ВС, обеспечивают прохождение КПК в УТЦ управлений, к которым они прикреплены приказом Министра гражданской авиации. Соответствующие заявки в УТЦ выносятся не позднее, чем за два месяца до начала учебного года.

4.4.12. Лица, закончившие КПК, получают свидетельства установленного образца.

Оценки знаний, полученные на КПК, действительны для продления срока действия свидетельства летного специалиста в течение одного года.

4.4.13. Ответственность за своевременное повышение квалификации командно-летного, инспекторского, инструкторского и летного состава возлагается:

- в аппарате МГА - на начальника УЛС;
- в управлениях - на заместителей начальников управлений по организации летной работы;
- в авиапредприятиях (летных учебных заведениях) - на заместителей командиров (начальников по организации летной работы (летной подготовке));
- в летных подразделениях - на командиров подразделений.

4.4.14. Ответственность за качество обучения на КПК возлагается на командиров УТЦ, начальников учебных заведений.

4.4.15. Повышение в классе организуется в соответствии с Положением о присвоении классов квалификации и выдаче свидетельств специалистам ГА.

Планирование повышения в классе проводится в ЛШО управлений, авиапредприятиях, летных подразделениях.

4.5. ПОДГОТОВКА В ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ

4.5.1. Общие положения.

Подготовка летного состава в подразделениях ГА имеет целью;

- подготовить специалиста для самостоятельной работы в производственных условиях в определенной летной должности;
- совершенствовать и поддерживать его профессиональную подготовленность.

Подготовка каждого специалиста летного состава, как правило, должна проводиться одним лицом, допущенным к инструкторской работе. Ответственность за качество подготовки, объективность и обоснованность заключения о готовности специалиста к самостоятельной работе несут конкретные лица командно-летного и инструкторского состава.

4.5.2. Подготовка летного состава к самостоятельной работе.

4.5.2.1. Подготовка летного состава к самостоятельной работе подразделяется на:

- подготовку после окончания учебного заведения (ввод в строй);
- подготовку к выполнению нового вида авиационных работ;
- подготовку к полетам в соответствующих метеоусловиях и времени суток, а также по использованию нового оборудования, установленного на ВС.

4.5.2.2. Все вышеназванные виды подготовки проводятся по программам, утвержденным МГА.

Учет прохождения программ ведется в задании на тренировку.

4.5.2.3. При неудовлетворительных результатах подготовки специалиста к самостоятельной работе после прохождения полной программы командир ЛО или вышестоящему лицу командно-летного состава предоставляется право увеличивать объем программы ввода в строй до 50 %. При неудовлетворительных результатах прохождения дополнительной программы заключение о целесообразности продолжения ввода в строй специалиста определяется соответствующей МКК или ВКК в зависимости от номенклатуры должности специалиста.

В случае неудовлетворительных результатов прохождения дополнительной программы других видов подготовки к самостоятельной работе заключение о целесообразности продолжения подготовки дает командир ЛО.

4.5.2.4. Ввод в строй командиров ВС и бортинженеров (бортмехаников) производится штатным инструктором или лицом командно-летного состава. Полеты по вводу в строй и первые 200 ч самостоятельного налета выполняются, как правило, в составе одного закрепленного экипажа. Вводить в строй штурманов, бортрадистов, бортоператоров, а также готовить специалистов летного состава к другим видам самостоятельной работы разрешается внештатным инструкторам.

4.5.2.5. Ответственность за организацию подготовки летного состава к самостоятельной работе при всех видах подготовки возлагается на командира авиаэскадрильи, контроль - на командира ЛО.

4.5.3. Поддержание уровня профессиональной подготовленности.

Поддержание уровня профессиональной подготовленности включает:

- теоретическую подготовку;
- практические занятия на авиационной технике;
- тренажерную подготовку;
- летную подготовку.

4.5.3.1. Теоретическая подготовка.

Теоретическая подготовка проводится в форме;

- самостоятельной подготовки;
- классно-групповых занятий.

4.5.3.1.1. Самостоятельная подготовка является основной. Формой теоретической подготовки летного состава. Она проводится в объеме контрольных вопросов для проверки знаний и уровня профессиональной подготовленности членов экипажа ВС.

4.5.3.1.2. В случаях выявления недостаточности знаний у лиц летного состава им могут быть выданы индивидуальные задания. Индивидуальное задание выдается в виде конкретных вопросов, по которым необходимо представить письменные ответы или пройти собеседование.

Право выдачи индивидуальных заданий предоставляется командно-летному, инспекторскому, инструкторскому составу и старшим специалистам летных подразделений.

Прием индивидуальных заданий и заключение по ним осуществляется лицом, выдавшим его. Отметка о выдаче и приеме индивидуального задания делается в журнале учета профессиональной учебы с указанием даты и подписи лица, выдавшего задание.

Лица летного состава, своевременно не сдавшие индивидуальное задание или получившие неудовлетворительную оценку, теряют право на выполнение полетов.

4.5.3.1.3. Классно-групповые занятия проводятся по планам профессиональной учебы.

4.5.3.1.4. Теоретическая подготовка включает вопросы летной эксплуатации и конструкции ВС, практической аэродинамики, авиационной метеорологии, самолетовождения и разрабатывается на основе:

- анализа состояния летной работы и безопасности полетов;

- временных изменений, дополнений к РЛЭ и других документов, определяющих правила выполнения полетов;
- анализа средств сбора полетной информации;
- введенных доработок и изменений конструкции ВС и их систем, вызывающих изменение правил летной эксплуатации;
- анализа характерных отказов и неисправностей авиатехники, методов их выявления и предупреждения;
- анализа особенностей полетов и эксплуатации авиатехники в различные периоды года;
- анализа характерных отклонений и ошибок, допущенных при тренировке на тренажере;
- оперативных указаний МГА и управлений ГА.

4.5.3.1.5. Тематика теоретической подготовки разрабатывается ЛШО управлений ГА, ЛМО учебных заведений на учебный год из расчета 8 ч согласовывается с инженерно-авиационной службой. В тематике также отражаются специальным разделом вопросы для подготовки к полетам в осенне-зимний и весенне-летний периоды.

4.5.3.1.6. В летных подразделениях на основании тематики, разработанной МО, составляются квартальные планы профессиональной учебы с учетом специфики работы, имеющейся учебной базы, эксплуатируемых типов ВС и предстоящего сезонного периода.

Планирование теоретической подготовки в летных подразделениях предусматривает:

- выдерживание рекомендованного объема занятий;
- исключение срывов занятий;
- периодическое чередование всего комплекса изучаемых дисциплин.

Началом учебного года является подготовка к полетам в осенне-зимний период. Завершается учебный год окончанием подготовки к полетам в весенне-летний период.

4.5.3.1.7. В летний период (май-август) теоретическая подготовка организуется и проводится (при необходимости) в объеме, необходимом для изучения с летным составом поступивших изменений и дополнений к РЛЭ, доработок конструкции ВС и их систем, вызывающих изменение в правилах летной эксплуатации, а также руководящих документах МГА и управлений ГА по вопросам обеспечения безопасности полетов и профилактики авиационных происшествий.

4.5.3.1.8. Расписание занятий составляется на каждый месяц с указанием даты, времени, места, изучаемой дисциплины, темы и ответственного лица. При необходимости указывается очередность проведения занятий в два и более потока. Расписания занятий согласуются с начальником АТБ и утверждаются командиром летного подразделения.

4.5.3.1.9. Специалисты для проведения занятий назначаются приказом командира авиапредприятия на весь учебный год. Для занятий разрешается привлекать преподавателей УТО, учебных заведений и специалистов НИИ ГА.

4.5.3.1.10. Из общего количества времени (8 ч), планируемого на профессиональную учебу летного состава ГА, на авиационно-техническую учебу отводится, как правило, 3 - 4 ч.

4.5.3.1.11. Занятия по авиационно-технической учебе летного состава в подразделениях проводят старшие бортинженеры (бортмеханики-инструкторы), старшие инженеры (инженеры) летных отрядов, инженеры АТБ.

Специалисты ИАС, привлекаемые к авиационно-технической учебе летного состава, должны иметь педагогические навыки, пройти курсы методической подготовки в Центре ГА, и быть допущены приказом командира ОАО к проведению такого вида учебы.

4.5.3.1.12. Специалисты, проводящие занятия с летным составом, перед началом занятий должны представить конспекты и планы занятий на согласование начальнику соответствующей службы, после чего эти планы и конспекты утверждаются командиром ЛО соответствующей службы. Факт согласования предусматривает выделение специалистов, допущенных приказом командира ОАО к преподавательской работе. После проведения занятий конспекты остаются в ЛМК подразделений.

4.5.3.1.13. В конце занятий преподаватели проверяют качество усвоения материала выборочным опросом обучаемых или с применением средств контроля программированного обучения.

4.5.3.1.14. Учет классно-групповых занятий ведется в журнале учета профессиональной учебы.

4.5.3.1.15. Командно-летный состав подразделения обязан довести до лиц, отсутствовавших на занятиях, содержание проведенной учебы, с контролем усвоения.

Для лиц летного состава, отсутствовавших на плановой авиационно-технической учебе, изученный на занятиях материал включается в их самостоятельную подготовку с последующей проверкой знаний.

4.5.3.1.16. Ответственность за организацию, методическое обеспечение и качество теоретической учебы летного состава возлагается на заместителя командира и старшего инженера летного подразделения. Ответственность за своевременное выделение и качественную подготовку специалистов, назначаемых для проведения занятий, возлагается на начальников соответствующих служб.

4.5.3.2. Практические занятия на авиационной технике.

4.5.3.2.1. Занятия проводятся по планам профессиональной учебы, а также по программам подготовки.

4.5.3.2.2. Учет прохождения занятий ведется в журнале учета профессиональной учебы.

4.5.3.2.3. Ответственность за организацию практических занятий возлагается на старшего инженера летного подразделения.

4.5.3.2.4. Ответственность за обеспечение занятий возлагается на начальника АТБ.

4.5.3.3. Тренажерная подготовка.

4.5.3.3.1. Тренировка летного состава на тренажерах проводится в целях приобретения, поддержания и совершенствования практических умений по действиям экипажа в различных условиях в особых случаях полета.

4.5.3.3.2. Тренажерная подготовка включает тренировку на следующих видах тренажеров:

- специализированных тренажерах функциональных систем (СТФС);
- специализированных тренажерах членов экипажа (СТЧЭ);
- тренажерах кабинных процедур (ТКП);
- комплексных пилотажных тренажерах (КТС);
- тренажерах аварийного покидания (ТАП).

Специализированный тренажер функциональных систем (СТФС) применяется при теоретической подготовке, изучении предметов узкой специализации, а также для:

- изучения работы систем ВС в различных эксплуатационных условиях;
- отработки навыков и умений предполетной проверки и летной эксплуатации систем ВС в различных эксплуатационных условиях.

Специализированный тренажер члена экипажа (СТЧЭ) применяется для закрепления полученных знаний и отработки навыков и умений эксплуатации систем ВС, а также взаимодействия в различных эксплуатационных условиях на рабочем месте члена экипажа,

Применяются следующие виды СТЧЭ:

- специализированный тренажер пилота (СТП);
- специализированный тренажер штурмана (СТШ);
- специализированный тренажер бортинженера (СТБ).

Специализированный тренажер пилота применяется для закрепления знаний и отработки практических навыков и умений выполнять необходимые процедуры и правила полета при взлете, полете по маршруту и заходе на посадку с использованием различных радиотехнических систем.

Специализированный тренажер штурмана применяется для закрепления знаний и отработки практических навыков и умений выполнять процедуры и правила самолетовождения (навигации) штурманами и пилотами.

Специализированный тренажер бортинженера (СТБ) применяется для закрепления знаний и отработки практических навыков и умений летной эксплуатации систем ВС в различных условиях эксплуатации бортинженерами, а также при подготовке пилотов (на случай потери работоспособности бортинженера). СТБ применяется при подготовке на ВС, имеющие пульт бортинженера.

Тренажер кабинных процедур (ТКП) применяется для:

- отработки элементов взаимодействия при предстартовой подготовке членов экипажа, подготовке и проверке систем ВС перед запуском двигателей;
- отработки элементов взаимодействия в экипаже при выполнении и контроле операций согласно контрольным листам и карте контрольной проверки ;
- отработки навыков и умений, элементов взаимодействия в экипаже при запуске двигателей, после запуска, выполнении работ перед вырубиванием, на предварительном и исполнительном стартах, после посадки, перед выключением двигателей и после их выключения.

Подготовка на тренажере аварийных процедур (ТАП) предназначена для закрепления знаний и отработки навыков и умений в эксплуатации аварийно-спасательного снаряжения, а также взаимодействия обучаемого с другими членами экипажа при вынужденной посадке и аварийном покидании ВС.

При подготовке на комплексном пилотажном тренажере (КТС) обучаемый закрепляет знания, отрабатывает навыки и умения по летной эксплуатации систем ВС, технике пилотирования (для пилотов), взаимодействию в составе экипажа в различных условиях полета.

4.5.3.3.3. Тренажерная подготовка осуществляется по программам ежеквартальной тренировки на тренажере в течение года. Все лица летного состава независимо от занимаемой должности и опыта летной работы обязаны систематически проходить тренировку на тренажерах ВС в объеме не менее 3 ч в квартал. Перерыв в тренировке не должен превышать четырех месяцев. В счет ежеквартальной тренировки на комплексном тренажере разрешается учитывать любой вид тренажерной подготовки, если она содержала элементы ежеквартальной тренировки.

4.5.3.3.4. Планирование тренажерной подготовки производится командирами летных подразделений в планах полетов на очередной месяц в соответствии с графиком работы тренажерного участка для данного подразделения.

4.5.3.3.5. При составлении суточного плана полетов в нем указываются экипажи, направляемые на тренажер. Кроме плановых тренировок и проверок на тренажере, могут назначаться внеплановые тренировки и проверки летного состава по приказам и указаниям МГА, управлений или распоряжениям командиров подразделений.

4.5.3.3.6. Тренировка на тренажере должна выполняться с имитацией сложных метеоусловий особых случаев в полете, с использованием различных систем и режимов захода на посадку.

4.5.3.3.7. Тренажерная подготовка включает следующие этапы:

- наземную подготовку;
- отработку элементов подготовки на тренажере;
- послеполетный разбор.

Запрещается подменять тренировку на тренажере экзаменом на тренажере.

4.5.3.3.8. Лица, не прошедшие тренировку на тренажере в установленные сроки и не выполнившие в полном объеме программу ежеквартальной тренировки, теряют право на дальнейшее выполнение полетов на данном типе ВС до прохождения соответствующей тренировки.

4.5.3.3.9. Лица, выполняющие полеты на двух типах ВС, проходят ежеквартальные тренировки на соответствующих типах тренажеров, последовательно чередуя их, из расчета не менее одного типа в течение 6 месяцев.

Лица, выполняющие полеты на трех (четырёх) типах ВС, проходят ежеквартальные тренировки на соответствующих типах тренажеров, чередуя их в следующем порядке:

- в 1 и 3 кварталах по высшему типу ВС в полном объеме;
- во 2 и 4 кварталах на других типах ВС на половину объема. В этом случае отрабатываются аварийные ситуации.

4.5.3.3.10. Все виды тренажерной подготовки проводит инструкторский состав тренажера в штатном составе. Тренировку и проверку летного состава на тренажерах разрешается выполнять также лицам командно-летного, инструкторского состава подразделений, управлений и МГА, имеющим допуск к полетам на данном типе ВС.

4.5.3.3.11. Перед тренировкой на комплексном тренажере каждый член экипажа обязан пройти контроль знаний по элементам предстоящих упражнений программы. Проверка проводится инструкторским составом тренажера по типовым вопросам.

4.5.3.3.12. При отсутствии в гражданской авиации комплексного тренажера соответствующего типа ВС или по разрешению начальника УЛС МГА тренажерная подготовка заменяется тренажем в кабине ВС по методике, утвержденной МГА.

4.5.3.3.13. По окончании тренировки экипажа под руководством инструктора тренажера проводится разбор. Задание на тренировку с оценками и выводом инструктора тренажера возвращается командиру подразделения.

4.5.3.3.14. Ответственность за качество тренировки на тренажерах возлагается на инструкторский состав тренажера, методическое руководство учебным процессом на тренажерах - на начальника ЛШО управления ГА и начальника ЛМО учебного заведения.

4.5.3.4. Летная подготовка.

4.5.3.4.1. Летная подготовка в подразделениях ГА выполняется в целях; поддержания и совершенствования навыков управления ВС в различных условиях полета.

4.5.3.4.2. Поддержание навыков управления ВС на уровне, необходимом для безопасного выполнения полетов в различных условиях, обеспечивается:

- систематической тренировкой летного состава на комплексных тренажерах в соответствии с подразд. 4.5.3.3. настоящего Руководства;
- регулярным выполнением командиром ВС не менее трех заходов в течение 3 месяцев самостоятельно или с инструктором на борту в сложных метеорологических условиях или с применением шторки. В летний период эти заходы разрешается заменять заходами в сложных метеорологических условиях на тренажере;

- выполнением командиром ВС не менее трех заходов (2-3 посадок) при метеоусловиях, соответствующих присвоенному минимуму, или с применением системы имитации видимости (СИВ) в течение 12 месяцев от даты присвоения минимума либо от даты контрольно-проверочного полета на восстановление (подтверждение) минимума. Из общего числа этих заходов на посадку один заход должен быть выполнен в автоматическом режиме (на ВС, оборудованных автоматическими системами). Подтверждение командиром ВС (экипажем) права выполнения посадки в условиях минимума 2 категории производится в соответствии с программой, утвержденной МГА;

- выполнением двух полетов по маршруту в течение 12 месяцев в объеме не менее 3 ч в реальных метеоусловиях, соответствующих минимуму командира ВС по видимости (на самолетах 4-го класса и вертолетах всех классов).

При полетах по ПВП и ОПВП подтверждение минимума учитывается только по видимости.

Командир ВС, имеющий минимум для взлета менее 500 м по видимости, должен для его подтверждения выполнить в течение 12 месяцев не менее одного взлета при видимости менее 500 м или с применением СИВ.

Для подготовки летного состава к полетам в производственных условиях при предельных минимумах погоды командно-летный и инструкторский состав проходит подготовку по специальной программе, допускается к полетам по тренировочному минимуму.

Командно-летному и инструкторскому составу засчитываются заходы в сложных метеорологических условиях, в том числе и по минимуму при выполнении полетов с правого пилотского сиденья.

Лицам командно-летного, инспекторского и инструкторского состава, допущенным к полетам на нескольких типах ВС, необходимо:

- выполнить установленные три захода в сложных метеорологических условиях или с применением шторки на каждом типе, чередуя через три месяца. Для самолетов 4-го класса и вертолетов учитываются заходы, выполненные на других типах ВС, оборудованных системами посадки;

- подтверждать право полетов по присвоенному минимуму на каждом типе ВС.

На самолетах 4-го класса и вертолетах для сохранения права полетов по приборам засчитываются заходы на посадку, выполненные на ВС, оборудованных системами посадки.

4.5.3.4.3. При отсутствии трех заходов в сложных метеоусловиях или с применением шторки выполняется тренировка в аэродромных или рейсовых условиях с инструктором в составе экипажа. При этом лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава выполняет полет в качестве командира ВС.

4.5.3.4.4. Командиры ВС, не выполнившие установленного количества заходов, лишаются права на выполнение полетов до прохождения недостающего количества заходов.

4.5.3.4.5. Командиры ВС, не подтвердившие права полетов по присвоенному минимуму, допускаются к полетам по минимуму, повышенному на одну ступень, но не выше минимума первоначального допуска.

Примечание. Соответствующие минимуму метеоусловия для подтверждения права полетов по присвоенному минимуму - это фактическая погода при высоте облачности или видимости, находящейся в пределах градаций между присвоенным минимумом командира ВС или минимумом, стоящим ступенью выше.

4.5.3.4.6. *Смотри Приложение 2. (Указание МГА от 29.07.87. №548/у, о поддержании уровня летной подготовки командно-летного и инспекторского состава)*

4.5.4.Сезонная подготовка.

4.5.4.1.Сезонная подготовка летного состава подразделяется на подготовку:

- на самолетах 1 - 3-го класса;
- на самолетах 4-го класса и вертолетах всех классов.

4.5.4.2. Срок подготовки определяется приказом начальника управления ГА (летного учебного заведения) в зависимости от климатических условий и географии полетов.

4.5.4.3. Сезонная подготовка включает следующие этапы:

- теоретическая подготовка;
- тренировка на тренажерах;
- предварительная подготовка;
- летная подготовка (на самолетах 4-го класса и вертолетах);
- летно-техническая конференция.

4.5.4.4. Теоретическая подготовка при сезонной подготовке к полетам совмещается с профессиональной учебой. Тематика теоретической подготовки разрабатывается ЛШО управлений (ЛМО учебных заведений) и включается в план профессиональной учебы специальным разделом. Теоретическая подготовка организуется в соответствии с требованиями разд.4.5.3.1.

4.5.4.5. Тренировка на тренажере проводится по программам ежеквартальной тренировки на нем применительно к условиям предстоящего сезонного периода.

4.5.4.6. После теоретической подготовки и тренировки на тренажере проводится предварительная подготовка, на которой уточняются вопросы эксплуатации ВС в осенне-зимний или весенне-летний период и особенности метеоусловий на конкретных аэродромах и воздушных трассах закрепленных за данным летным подразделением.

Контроль готовности членов экипажа к выполнению полетов в предстоящий период осуществляется в процессе розыгрыша полета. Отметка о готовности производится в журнале предварительной подготовки.

4.5.4.7. Летная подготовка осуществляется только в подразделениях, эксплуатирующих самолеты 4-го класса и вертолеты всех классов. Подготовка проводится согласно программам, утвержденным МГА.

4.5.4.8. Заключительным этапом сезонной подготовки экипажей является летно-техническая конференция, на которой делаются доклады по наиболее трудным вопросам, заслушиваются анализы организации летной работы и состояния безопасности полетов в прошедшие периоды, даются рекомендации по работе в предстоящий период.

4.5.4.9. Инструкторы тренажеров проходят сезонную подготовку в летных отрядах по типам ВС и обязательно присутствуют на летно-технической конференции.

4.5.4.10. Допуск к полетам в сезонный период оформляется в летной книжке. На основании записей о прохождении теоретической, предварительной подготовки и контроля готовности, тренажерной, летной подготовки и участия в ЛТК.

4.5.4.11. Ответственность за качество подготовки летного состава к полетам в сезонный период несут лица командно-летного и инструкторского состава, осуществляющие подготовку и контроль готовности членов экипажей.

4.5.5. Продление срока действия свидетельства.

4.5.5.1. Продление срока действия свидетельства является подтверждением квалификации по классности, и производится ежегодно.

4.5.5.2. Продление срока действия (подтверждение классности) проводится на основании результатов проверки знаний и практической работы.

Проверка теоретических знаний проводится по сборникам контрольных вопросов, утвержденных Департаментом воздушного транспорта и с применением автоматизированных систем контроля профессиональных знаний летного состава по типам ВС, прошедших экспертизу в Научном летно-методическом комплексе Академии ГА.

При проверке теоретических знаний у летного состава, допущенного к выполнению международных полетов в билеты по дисциплинам: "Наставление по производству полетов", "Самолетовождение", "Авиационная метеорология", дополнительно включаются вопросы по особенностям, связанным с полетами по МВЛ, а также производятся экзамены по фразеологии радиообмена на английском языке и знаниям лексического минимума для работы со сборниками АНИ иностранных фирм.

4.5.5.3. Проверки техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в воздухе могут быть совмещены с другими видами проверок.

4.5.5.4. Для лиц летного состава, имеющих 1-й класс и переученных на другой тип ВС, при продлении срока действия свидетельства (подтверждении класса) в течение первого года работы на данном типе ВС допускается оценка "четыре" по технике пилотирования, самолетовождению или практической работе в воздухе.

4.5.5.5. Ответственность за своевременность продления срока действия свидетельств несут лица командно-летного состава и старшие специалисты ЛО (по направлениям деятельности).

Контроль за продлением срока действия свидетельств летного состава возлагается на начальников ЛШО и инспекций управлений ГА. Ответственность за организацию и проведение мероприятий по продлению срока действия свидетельств возлагается на командиров летных подразделений.

Планирование и проведение мероприятий по продлению срока действия свидетельств летного состава осуществляется в соответствии с годовыми планами.

Результаты проверки знаний записываются в листе оценок, а результаты проверки техники пилотирования, самолетовождения или практической работы в воздухе в летной книжке.

Запись о продлении срока действия свидетельства оформляется в свидетельстве специалиста.

Глава 5

ФОРМИРОВАНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

5.1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

5.1.1. Формирование экипажей ВС осуществляется командирами авиаэскадрилий совместно с партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями.

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

5.1.3. При формировании экипажей необходимо обеспечить соответствие требованиям, предъявляемым к летному составу, и стремиться к наиболее целесообразному сочетанию индивидуальных качеств членов экипажа на основе их социально-психологической совместимости и с учетом их практического опыта работы.

При этом необходимо руководствоваться утвержденными МГА Рекомендациями по формированию летных экипажей и обеспечению оптимального морально-психологического климата.

5.1.4. Состав экипажей ВС закрепляется приказом командира ЛО на год (как правило, перед началом полетов в ОЗП).

Планируемые составы экипажей должны рассматриваться на совете командиров ВС, решение которого должно учитываться при подготовке проекта приказа.

5.1.5. Командир ВС считается главным и ответственным лицом за качество профессиональной подготовки, дисциплину и воспитание членов своего экипажа, обеспечивающим успешное завершение каждого полета.

5.2. ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ЭКИПАЖА ВС

5.2.1. Количественный состав экипажа должен соответствовать требованиям РЛЭ, а также Руководства по виду выполняемых полетов и авиационных работ.

5.2.2. При формировании экипажа в его состав можно включать только одного члена экипажа (кроме бортрадиста), имеющего самостоятельный налет менее 200 ч на данном типе ВС.

Примечание. В первый год освоения в летном подразделении новых типов ВС допускается отступление от указанного требования по налету часов.

5.2.3. При формировании экипажа вновь вводимому командиру ВС необходимо подбирать членов экипажа, имеющих опыт работы на данном типе ВС, способных оказать практическую помощь в принятии грамотного и правильного решения в создавшейся ситуации.

5.2.4. При формировании экипажа для выполнения авиационных работ сведения о специалистах, включаемых в состав экипажа, подготавливаются:

- по командно-летному и летному составу - командиром летного отряда;
- по инженерно-техническому составу - начальником АТБ и руководителями других служб, специалисты которых участвуют в выполнении предстоящих полетов на авиационных работах.

Эти сведения представляются начальнику штаба авиапредприятия.

Сведения о специалистах "заказчика", имеющих действующие летные свидетельства, включаемых в состав экипажа, представляет организация "заказчика" заместителю командира авиапредприятия по летной работе (КЛО). Сведения представляются не позднее 10 дней до начала проведения предварительной подготовки экипажа.

5.2.5. Заместитель командира авиапредприятия по летной работе (КЛО) обязан проверить наличие допуска у специалистов "заказчика" к данному виду авиационных работ и допустить их к прохождению предварительной подготовки.

5.2.6. После завершения предварительной подготовки издается приказ командира авиапредприятия о формировании экипажа с включением в экипаж специалистов "заказчика" для выполнения определенного вида авиационных работ.

5.2.7. При формировании сводных подразделений для выполнения авиационных работ на территории другого управления ЛШО (ЛОАР) управление ГА определяет их структуру, состав и осуществляет методическое руководство подготовкой командно-летного состава и экипажей с последующим представлением данных в отдел авиационных работ (ОАР) для подготовки и издания приказа. В авиапредприятиях обеспечение сводного подразделения осуществляется в соответствии с технологией взаимодействия служб, обеспечивающих организацию и выполнение авиационных работ.

5.3. ПОРЯДОК ЗАМЕНЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ДОПУСКА ИХ К ПОЛЕТАМ

5.3.1. Замена одного или нескольких членов экипажа производится с разрешения командира летного отряда.

5.3.2. допуск к полетам при замене членов экипажа осуществляется:

- при замене одного члена экипажа - после проведения с экипажем наземной подготовки и проверка знаний инструкции по взаимодействию и технологии работы;
- при замене двух и более членов экипажа, а также с вновь скомплектованным экипажем - дополнительно после контрольного полета на тренажере или на ВС. Допуск к полетам при изменении состава экипажа оформляется подписью командира ЛО в специальном журнале.

5.3.3. При невозможности использования запланированного для выполнения задания экипажа он должен быть заменен резервным.

При отсутствии резервного экипажа допускается временная замена одного из членов летного состава запланированного экипажа с разрешения командира летного подразделения или лица, его заменяющего (дежурного командира), с обязательным контролем подготовки экипажа лицом командно-летного состава, который должен сделать отметку о контроле на первой странице задания на полет. В этом случае заменяющий член экипажа должен иметь самостоятельный налет на данном типе ВС не менее 200 ч.

Замена членов экипажа в день вылета в экипаже, в котором командир ВС имеет самостоятельный налет на данном типе ВС менее 500 ч. **запрещается.**

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

Глава 6.

ДОПУСК ЛЕТНОГО СОСТАВА К ПОЛЕТАМ

6.1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

6.1.1. Допуск летного состава к самостоятельным полетам осуществляется в порядке, установленном НПП ГА, в соответствии с утвержденными МГА программами.

6.1.2. Первоначальный допуск лиц командно-летного и летного состава к самостоятельным полетам, а также к видам авиационных работ осуществляется после их тренировки и проверки согласно программам МГА.

Во всех случаях основанием для допуска являются выводы специалиста (тренирующего), а также заключение старшего командира, производившего контрольно-проверочный полет.

6.1.3. Тренировку командно-летного и летного состава осуществляют лица командно-летного состава, имеющие допуск к инструкторской работе и соответствующую методическую подготовку.

6.1.4. Лица командно-летного состава могут быть допущены к выполнению полетов на ВС:

- пилоты - не более трех типов;
- штурманы - не более четырех типов;
- бортинженеры, бортмеханики - не более двух типов;
- другие авиаспециалисты - не более трех типов, при этом на ВС 1-го класса - не более двух типов.

6.1.5. Члены экипажей ВС (летный состав) могут быть допущены к самостоятельному выполнению задания на полет при условии:

- наличия у них действующего летного свидетельства;
- соблюдения режима предполетного отдыха;
- соблюдения норм летного и рабочего времени;
- своевременной проверки по специальности;
- прохождения очередного медицинского освидетельствования;
- наличия допуска к видам авиационных работ;
- своевременного прохождения тренировок на КТС;
- соблюдения условий и сроков прохождения предварительной подготовки;
- провозки по трассам и аэродромам, осуществляемой в соответствии с требованиями настоящего Руководства (для пилотов и штурманов);
- изучения материалов и указаний на разборе, профессиональной учебе (в случае отсутствия на этих занятиях);
- изучения поступивших документов и информации по безопасности полетов;
- наличия у них трех заходов в сложных метеоусловиях или за шторкой в течение последних трех месяцев (для пилотов);
- наличия у них трех заходов (посадок) в условиях присвоенного минимума или с использованием СИВ в течение последних 12 месяцев (для пилотов).

Примечание. При несоблюдении этого условия командир ВС (экипаж) может быть допущен к самостоятельным полетам по минимуму на одну ступень выше.

6.1.6. Планирование допусков к самостоятельным полетам и видам авиационных работ осуществляется в плане-графике тренировок и проверок летного состава и учитывается при составлении месячных и суточных планов.

Для повышения эффективности работе командно-летного состава и улучшения качества контроля в авиапредприятиях может быть использована вычислительная техника.

6.1.7. При подготовке к первоначальному допуску к самостоятельным полетам, видам авиационных работ, ночным полетам, при понижении минимума погоды оформляется задание на тренировку, допуск производится приказом по ЛО (УГА, МГА) с записью в летную книжку.

При подтверждении квалификации согласно НПП ГА допуск оформляется записью в летную книжку специалиста.

Подтверждение допуска к полетам на данном типе ВС или виду авиационных работ оформляется в задании на тренировку.

6.1.8. допуск к полетам по времени суток и видам шасси на самолетах 4-го класса и вертолетах осуществляется в соответствии с программами МГА.

6.1.9. Допуск авиаспециалистов к инструкторской работе осуществляется по программам МГА после прохождения ими специальных курсов повышения квалификации при учебных заведениях ГА или Центрах ГА. Лица летного состава, окончившие командный факультет ОЛАГА и получившие квалификацию "инженер-пилот", "инженер-штурман", при первичном назначении на инструкторскую (командно-летную) должность на курсы повышения квалификации не направляются.

6.1.10. Ответственность за соблюдение условий допуска (согласно п.6.1.5) возлагается:

- на командира летного отряда - за командиров эскадрилий, их заместителей и старших специалистов летного отряда;
- на командиров авиаэскадрилий - за командиров звеньев и старших специалистов АЭ;
- на командиров звеньев - за командиров ВС;
- на командиров ВС - за членов экипажей.

Контроль за соблюдением условий допуска ведется авиаспециалистами, осуществляющими месячное и суточное планирование.

6.2. ПРОВЕРКА НА ДОПУСК ЛЕТНОГО СОСТАВА К ПОЛЕТАМ

6.2.1. Проверка на допуск летного состава к полетам производится в следующих случаях:

- перед первым полетом на ВС вновь освоенного типа;
- перед первым самостоятельным полетом (по видам авиационных работ);
- перед полетами в других более сложных метеоусловиях и времени суток;
- перед полетами с использованием установленного на ВС оборудования и систем;
- при присвоении (повышении) класса и продлении срока действия свидетельства;
- при подтверждении квалификации;
- перед допуском к международным полетам.

Проверки на допуск могут осуществляться также по отдельным указаниям МГА и УГА.

6.2.2. Проверка на допуск к полетам на ВС вновь освоенного типа, самостоятельным полетам, видам авиационных работ, на присвоение и подтверждение минимума производится в соответствии с программами подготовки летного состава, утвержденными МГА.

6.2.3. Проверка на присвоение класса и продление срока действия свидетельства производится в порядке, установленном Положением о присвоении класса квалификации и выдаче свидетельства специалистам ГА.

6.2.4. Проверка на подтверждение квалификации производится:

- специалистов I и 2-го класса - на реже 1 раза в год;

- специалистов 3 и 4-го класса - не реже 1 раза в 6 месяцев;
- независимо от класса в первый год работы на ВС данного типа - не реже 1 раза в 3 месяца.

Проверка специалистов для подтверждения к выполнению международных полетов производится не реже 1 раза в год на международной линии (района авиационных работ над территорией иностранного государства)

Данные проверки могут совмещаться с проверками на продление свидетельства.

6.2.5. Планирование летных проверок командно-летного и летного состава осуществляется:

- от начальника ЛШО и выше - заместителем начальника управления ГА по ОЛР и инспекторским составом МГА;
- от КЛО (начальника ЛМО) и выше - заместителем начальника управления ГА (учебного заведения) по ОЛР (летной подготовке);
- командно-летного состава подразделений - командиром ЛО;
- летного состава - командиром АЭ.

Планирование проверок командно-летного и летного состава осуществляется в месячных планах работы согласно годовому плану-графику подготовки, тренировки и проверки.

6.2.6. Летная проверка обеспечивается в соответствии с суточным планом полетов.

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

Проверка бортинженеров и бортмехаников производится инструкторским и командно-летным составом только данной специальности.

6.2.8. При полетах на ВС нескольких типов проверки на допуск к полетам на каждом из них производятся отдельно по каждому типу ВС.

6.3. ПРОВОЗКА НА АЭРОДРОМЫ, ПО ТРАССАМ И МВЛ

6.3.1. Допуск к самостоятельным полетам на аэродромы и по трассам, где командир ВС и (или) штурман ранее не выполняли полетов, осуществляется после провозки:

- в равнинной и холмистой местности не менее одного раза;
- в горной местности, районах Заполярья и на горные аэродромы, указанные в Перечне МГА, - не менее двух раз.

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

6.3.3. Если провозка необходима командиру ВС и штурману или только командиру, она производится пилотом-инструктором и выше. Если провозка необходима только штурману, она может производиться штурманом-инструктором и выше.

6.3.4. Если командир ВС и штурман ранее выполняли полеты на аэродромы и по трассам в равнинной и холмистой местности на ВС того же класса или в качестве стажера, решение о необходимости их провозки принимает командир подразделения в зависимости от уровня подготовленности экипажа.

6.3.5. Контроль за провозкой летного состава осуществляется по графику, специалистом, составляющим суточный план полетов или планирующим экипажи на авиационные работы.

6.3.6. Провозка специалиста летного состава учитывается в графике.

Запись о выполненной провозке делается в летной книжке специалиста лицом, выполнившим провозку.

6.3.7. Ответственность за планирование и учет провозок возлагается на штурмана летного подразделения.

6.4. ДОПУСК ПОСЛЕ ПЕРЕРЫВА В ЛЕТНОЙ РАБОТЕ

Допуск к полетам лиц командно-летного, инструкторского и инспекторского состава после перерыва в летной работе осуществляется при условии прохождения процедур, которые определяются в зависимости от длительности перерыва.

6.4.1. Допуск после перерыва в летной работе от 30 до 90 дней осуществляется после:

- проработки учебных материалов и разборов, а также поступивших за этот период документов и информации по безопасности полетов с контролем качества усвоения;
- предварительной подготовки согласно установленным срокам;
- тренировки на тренажере в объеме ежеквартальной тренировки;
- летной тренировки в производственных условиях в объеме не менее 3 ч или четырех заходов по схеме снижения и захода на посадку - для командиров ВС и лиц командно-летного состава (пилотов). Другие лица летного состава проходят летную тренировку по усмотрению командира летного подразделения.

Допуск оформляется в журнале предварительной подготовки, задании на тренировку и летной книжке.

6.4.2. При перерыве в летной работе от 90 дней до одного года проводится:

- самостоятельная подготовка по изучению аэродинамики и РЛЭ;
- предварительная подготовка;
- изучение изменений конструкции и эксплуатации данного типа ВС под руководством соответствующих специалистов;
- сезонная подготовка;
- тренировка на тренажере в объеме ежеквартальной тренировки;
- летная тренировка в производственных условиях в объеме 10 ч с четырьмя заходами на посадку в естественных сложных метеоусловиях (для ПВП и ОПВП полеты по маршруту). В случаях отсутствия сложных метеоусловий разрешается выполнять заходы с использованием шторки СИВ и ССПП, а при их отсутствии - заходы ночью за шторкой.

Оформление документации производится согласно п.6.4.1.

6.4.3. При перерыве в полетах от одного года до двух лет проводится:

- учеба на курсах повышения квалификации в УТЦ;
- тренировка на тренажере в объеме ежеквартальной подготовки
- летная тренировка по программе МГА в объеме не менее 50 процентов программы ввода в строй, с закрепленным инструктором, а для вторых пилотов - тренировка в аэродромных или производственных условиях в объеме не менее пяти полетов;
- проверка техники пилотирования и практической работы в воздухе

При перерыве в полетах два года и более проводится:

- учеба на курсах переподготовки на другой тип ВС (в т.ч. и тех специалистов, которые ранее летали на типе ВС, который изучается на курсах с сокращением программы тренажерной и летной подготовки до 50 процентов);

- летная тренировка по программе МГА и проверка техники пилотирования в объеме, указанном в первой части данного пункта.

После, окончания курсов повышения квалификации или переподготовки выдается свидетельство.

Тренировка на тренажере оформляется в задании на тренировку.

Летная тренировка оформляется в соответствии с программой МГА. Результаты проверки отмечаются в летной книжке.

6.4.4. Если специалист освобождается от летной работы приказом начальника управления, то независимо от срока перерыва оформляется:

- ходатайство командира летного подразделения;

- представление о назначении на должность;

- сдача зачетов МКК предприятия.

Материалы представляются в МКК управления ГА.

При положительном решении вопроса и издании приказа начальника управления ГА о восстановлении специалиста на летной работе допуск его осуществляется в соответствии с пп. 6.4.1, 6.4.2 и 6.4.3 в зависимости от перерыва в летной работе.

6.4.5. При перерыве в полетах более пяти лет специалист теряет право на восстановление допуска к полетам.

6.4.6. Командно-летному составу авиапредприятий, выполняющему полеты на нескольких типах ВС, при перерыве в полетах на ВС более высокого класса, если летная работа не прерывалась, допуск к полетам на этом типе ВС осуществляется в соответствии с пп. 6.4.1, 6.4.2, и 6.4.3 настоящего Руководства.

На других типах ВС разрешается перерыв в полетах до одного года. Для возобновления полетов необходимо выполнить подготовку в объеме п.6.4.1 настоящего Руководства.

6.4.7. Командно-летному (инспекторскому) составу аппарата управления ГА при перерыве в полетах на данном типе ВС до трех месяцев, если летная работа не прерывалась, перед продолжением полетов необходимо пройти самостоятельную подготовку по изучению дополнений и изменений в правилах летной эксплуатации.

При перерыве в полетах на данном типе ВС от трех месяцев до одного года допуск к полетам осуществляется в соответствии с п.6.4.1 настоящего Руководства.

6.4.8. При перерыве в полетах по видам авиационных работ более шести месяцев допуск летного состава к полетам осуществляется в соответствии с п.6.4.1 настоящего Руководства.

Глава 7

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖЕЙ

7.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

7.1.1. Каждому полету должна предшествовать тщательная подготовка экипажа. Все лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта работы, обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полету в соответствии с требованиями НПП ГА и настоящего Руководства.

7.1.2. Подготовка к полету подразделяется на предварительную и предполетную.

7.1.3. Предварительная подготовка - основной вид подготовки, в процессе которой проводятся изучение материалов, подготовка документов, отработка практических действий для предстоящего полета (полетов) и контроль готовности экипажа.

7.2. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ

7.2.1. Предварительная подготовка проводится:

- перед первым самостоятельным полетом командира ВС на данном типе ВС;
- перед первым полетом командира ВС по данной трассе, маршруту, району выполнения авиационных работ;
- перед полетом для выполнения специального задания,
- перед первым выполнением нового для экипажа вида авиационных работ;
- при систематических (не реже одного раза в 30 календарных дней) полетах по данной трассе или виду авиационных работ - в равнинной и холмистой местности 1 раз в 6 месяцев, в горной местности 1 раз в 3 месяца;
- после перерыва в полетах по данной трассе или виду авиационных работ более 30 календарных дней.

7.2.2. Предварительная подготовка проводится в полном составе экипажа накануне вылета с участием специалистов, назначаемых командиром летного подразделения.

В случае истечения срока действия предварительной подготовки у одного или двух членов экипажа предварительная подготовка проводится в индивидуальном порядке под контролем командира ВС с участием инструктора (по специальности).

Перед выполнением авиационных работ к участию в предварительной подготовке привлекаются в необходимых случаях представители "заказчика", имеющие действующие свидетельства летного специалиста.

7.2.3. Для обеспечения качественного и своевременного проведения предварительных подготовок экипажей к полетам в каждом подразделении учитывался сроки их действия.

На основе этих данных разрабатывается план предварительных подготовок на месяц, который является составной частью плана работы летного подразделения.

7.2.4. Информация о предварительных подготовках на предстоящие сутки с указанием времени и места их проведения помещается в плане полетов.

7.2.5. Планирование, организация, руководство и проведение предварительных подготовок осуществляется командиром летного подразделения или его заместителем.

7.2.6. Обеспечение предварительной подготовки осуществляется старшими инженерами по методической работе, старшими специалистами под руководством заместителя командира летного подразделения и включает:

- разработку методических и наглядных пособий (в том числе технических средств обучения);

- подбор необходимой документации, карт, учебной литературы, справочного материала, приказов МГА и оперативной информации МГА, УГА и авиапредприятий по безопасности полетов;

- разработку перечней вопросов для розыгрыша полета и контроля готовности экипажа к полету.

7.2.7. Предварительная подготовка проводится в полном объеме. При систематических полетах по данной трассе или виду авиационных работ такая подготовка может проводиться по решению командира подразделения не в полном объеме - учитываются только особенности полетов в предстоящий период, а также изменения в инструкциях по производству полетов и в документах аэронавигационной информации.

7.2.8. Перед началом авиационных работ на рабочем аэродроме командиром ВС проводится дополнительная предварительная подготовка в соответствии с требованиями руководства по видам работ.

7.2.9. Если на выполнение задания на полет требуется более одного рабочего дня, то подготовка проводится на всю глубину полета с соответственным увеличением ее объема.

7.2.10. Часть объема предварительной подготовки, связанной с изучением инструкций по производству полетов на основных и запасных аэродромах, определяется исходя из ограничений по количеству посадок, изложенных в Положении о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации, на один рабочий день.

7.3. СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ

7.3.1. Типовая предварительная подготовка экипажа включает уяснение задачи предстоящего полета (полетов), подбор и подготовку необходимой документации, а также изучение:

- маршрута (района) полета, его географических, климатических и орнитологических особенностей;

- аэронавигационной информации для аэродрома (аэродромов) назначения и запасных, в том числе аэродромов других ведомств;

- расположения навигационных средств по маршруту полета, порядка и особенностей их использования;

- зон диспетчерского руководства и порядка ведения радиосвязи;

- зон (районов) с особым режимом полетов и приграничной полосы (при полетах вблизи государственной границы СССР);

- особенностей пилотирования и эксплуатации бортовых систем применительно к ожидаемым условиям предстоящего полета (полетов);

- порядка совместных действий членов экипажа в особых случаях полета в соответствии с требованиями НПП ГА и РЛЭ ВС.

В предварительную подготовку входит выполнение предварительного штилевого расчета полета с заполнением штурманского бортового журнала (при необходимости такого расчета).

7.3.2. Особенности предварительной подготовки к полетам по международным трассам приведены в подразд. 15.2.

7.3.3. При подготовке к полетам в полярных районах и над водным пространством дополнительно предусматривается:

- подбор отрывных листов авиационного астрономического ежегодника;
- подбор соответствующих таблиц высот и, азимутов солнца, луны и планет, высот и азимутов звезд;
- подготовка вспомогательных таблиц и бланков (для расчета элементов астрономических линий положения);
- подбор таблиц и бланков для использования систем дальней навигации.

7.3.4. При подготовке к полетам над малоориентирной местностью дополнительно предусматривается:

- тщательное изучение характерных особенностей местности: отдельных балок, оврагов и высот, мелких населенных пунктов, колодцев, высохших озер, дорог и троп, а также удаленных боковых ориентиров (вершин гор, больших рек, озер, берегов морей, лесозащитных полос и др.), которые могут быть использованы для визуального пеленгования, уточнение на картах границ распространения песков, барканов, расположение русел рек и высохших озер, пригодных для ведения визуальной ориентировки к полетам по ПВП;
- изучение особенностей ведения радиолокационной ориентировки, выбор на карте возможных радиолокационных ориентиров, изучение методов ведения ориентировки с помощью астрономических средств и способов применения систем дальней навигации, определение точек коррекции счисленных координат ВС (для ВС с навигационно-пилотажными комплексами к полетам по ППП).

7.3.5. При подготовке к полетам над горной местностью дополнительно предусматривается:

- изучение рельефа местности (отдельных вершин, направлений, хребтов, ущелий, горных долин и их взаимного расположения) в полосе не менее чем по 50 км в обе стороны от маршрута полета;
- выделение на карте командных высот и нанесение ограничительных пеленгов, выбор обходных маршрутов на случай встречи с опасными метеорологическими явлениями;
- вычерчивание профиля местности по командным высотам по маршруту полета (для полетов на больших высотах - только для участков набора высоты и снижения);
- изучение и выделение на карте площадок, которые могут быть использованы для вынужденной посадки;
- изучение превышения горных аэродромов над уровнем моря, особенностей выполнения взлета, набора-высоты, снижения, захода на посадку и посадки на них, а также правил использования барометрических высотомеров.

7.3.6. При подготовке к полетам по спецзаданиям дополнительно предусматривается:

- изучение инструкции по организации и обеспечению полетов ВС литерными рейсами и других документов МГА, касающихся выполнения таких полетов;
- изучение порядка обеспечения безопасности в полете и на стоянках в аэропортах при выполнении полетов на внутренних воздушных линиях СССР.

7.4. КОНТРОЛЬ ГОТОВНОСТИ И УЧЕТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ

7.4.1. Предварительная подготовка завершается розыгрышем полета с контролем готовности экипажа к выполнению задания, проводимым руководителем подготовки или вышестоящим командиром с привлечением (по необходимости) старших авиационных специалистов.

Розыгрыш и контроль готовности экипажа к выполнению полета (полетов) по спецзаданию проводится под руководством командира ЛО или его заместителя.

7.4.2. В перечень контрольных вопросов для предварительной подготовки входят вопросы, отражающие порядок совместных действий членов экипажа в различных условиях полета и при отказе авиационной техники.

Перечень вопросов разрабатывается с учетом эксплуатируемых подразделением воздушных трасс, маршрутов, районов и вида авиационных работ.

В зависимости от цели предварительной подготовки, характера выполняемых полетов, авиационных работ ЛШО управлений ГА (ЛМО летных учебных заведений) разрабатывают варианты конкретных вопросов, обязательных для изучения экипажем, исходя из требований подразд.7.3.

7.4.3. Заключение о готовности экипажа к выполнению задания на полет дает командир летного подразделения (заместитель), руководивший подготовкой, или вышестоящий командир на основании проверки специалистами подготовленных документов, проведения розыгрыша полета и контроля готовности экипажа.

7.4.4. Учет предварительных подготовок осуществляется в специальных журналах установленной формы.

7.4.5. Лица командно-летного и инструкторского состава, принимавшие участие в организации и проведении предварительной подготовки, считаются получившими подготовку наравне с экипажем.

7.4.6. Лица командно-летного и инструкторского состава при повторной предварительной подготовке к полету или виду авиационных работ проходят такую подготовку в индивидуальном порядке под контролем вышестоящего летного командира (старшего авиаспециалиста подразделения). В содержание такой подготовки включаются также вопросы, связанные с особенностями полетов с проверяющим (инструктором).

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

Глава 8

ПОЛЕТЫ С ПРОВЕРЯЮЩИМ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖА

8.1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

8.1.1. Полеты с проверяющим в составе экипажа планируются и осуществляются в соответствии с планом работы летных подразделений и по заданиям вышестоящих командиров и начальников.

8.1.2. Лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава пилот, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего, является старшим на борту воздушного судна и определяет свое место в кабине экипажа в зависимости от целей проверки и программы подготовки летного состава.

В случае, когда проверяющий из лиц инспекторского состава Полномочного органа (Федеральной авиационной службы России или регионального управления ФАС России) без предварительного согласования с руководством авиакомпании включается в задание на полет в день вылета, ему **запрещается** занимать кресло пилота.

Проверяющий (пилот) несет ответственность за безопасность полета только в случае, когда занимает одно из кресел пилота, независимо от того, управляет ли он ВС лично или передал управление проверяемому пилоту.

При занятии проверяющим кресла пилота и в случае, когда его минимум ниже минимума командира, воздушного судна, полет выполняется по минимуму проверяющего (за исключением минимумов II и III категорий ИКАО).

В случае, когда минимум проверяющего выше минимума командира ВС и предполагается заход на посадку при метеоусловиях, к полетам в которых проверяющий не допущен, он не должен занимать кресло пилота.

Если проверяющий не занимает кресло пилота, он несет ответственность за обоснованность принимаемых им решений, а также за правильность и объективность определения соответствия квалификационным требованиям уровня профессиональной подготовки и навыков проверяемого специалиста.

Примечание: включение проверяющего не. лиц инспекторского состава Полномочного органа в задание на полет с правом занятия одного из кресел пилотов согласовывается с генеральным директором или с руководителем летной службы авиакомпании, либо с лицами, их замещающими.

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

8.1.4. При организации и проведении тренировочных полетов проверяющим (тренирующим) может быть назначено лицо командно-летного или инструкторского состава (по специальности "пилот"), занимающее должность ниже по отношению к тренируемому. В этом случае фамилия тренирующего с указанием занимаемой им должности вносится в задание на полет в графу "Командир воздушного судна", а тренируемого (тренируемых) - в графу "Второй пилот" без указания должности. К тренируемому предъявляются те же требования, что и к проверяющему, указанные в п.8.2 настоящей главы.

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

8.2. ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕРЯЮЩЕМУ

Лица командно-летного, инспекторского (инструкторского) состава для включения в состав экипажа в качестве проверяющего должны иметь:

- действующее свидетельство специалиста гражданской авиации;
- **допуск к инструкторской работе на ВС данного типа,**
- допуск к выполнению данного вида работ на ВС данного типа;
- класс специалиста не ниже класса проверяемого;
- личный минимум ниже или равный минимуму проверяемого командира ВС (если целью полета является проверка на присвоение минимума);
- предполетный отдых в соответствии с требованиями Положения о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации;
- подписанное соответствующим начальником (командиром) задание на полет (проведение проверки).

8.3. ПОРЯДОК ВКЛЮЧЕНИЯ ПРОВЕРЯЮЩЕГО В СОСТАВ ЭКИПАЖА

8.3.1. В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать не более одного проверяющего и одного стажера из лиц летного состава.

Лица командно-летного и инспекторского состава Госавианадзора СССР, Главной Инспекции и УЛС МГА включаются в состав экипажа независимо от наличия другого проверяющего, при этом общее число проверяющих из лиц летного состава в экипаже не должно быть более двух.

8.3.2. 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.**

8.3.3. Право самостоятельного включения в состав экипажа с соблюдением пп. 8.3.1, 8.3.2 настоящего Руководства предоставляется лицам:

- командно-летного, инспекторского состава и специалистам Госавианадзора СССР, Инспекции УЛС - 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 управления ГА - во все экипажи своего управления;
- командно-летного состава подразделений, выполняющих авиационные работы на оперативных точках, - в экипажи, находящиеся в прямом подчинении.

8.3.4. Для контроля за выполнением летным составом требований руководящих документов МГА, регламентирующих летную работу, могут включаться в задание на полет (вписываться на оборотной стороне задания) с правом нахождения в кабине экипажа должностные лица, не имеющие допуска к выполнению полетов на ВС данного типа; при наличии у них соответствующего задания и документов, удостоверяющих личность:

- командно-летного и инспекторского состава Госавианадзора СССР, Главной Инспекции, УЛС 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.

8.4. ОБЯЗАННОСТИ, ПРАВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРОВЕРЯЮЩЕГО

8.4.1. Проверяющий обязан:

- иметь высокий уровень профессиональной и специальной подготовки;
- участвовать в предполетной подготовке экипажа;
- поддерживать благоприятный психологический климат в экипаже при подготовке к полету и в процессе его выполнения, проявляя при этом педагогический такт, выдержку и самообладание;
- в процессе предполетной подготовки уточнить цель проверки, характер и маршрут полета, порядок взаимодействия с членами экипажа при выполнении учебных и тренировочных полетов;
- анализировать в полете выполнение функциональных обязанностей проверяемыми членами экипажа, своевременно исправлять допущенные ими отклонения и неправильные действия по эксплуатации систем ВС и двигателей, не допускать нарушений нормативных актов, определяющих летную работу,
- выполнять в полном объеме функции того члена экипажа, рабочее место которого он занимает;
- в процессе послеполетного разбора оценить качество предполетной подготовки, организацию работы экипажа, правильность эксплуатации систем ВС и двигателей, ведение осмотрительности, выполнение правил полета, качество управления ВС, ведение радиосвязи;
- информировать вышестоящего командира, проверяемых членов экипажа, а докладывать своему непосредственному начальнику о результатах проверки.

8.4.2. Проверяющий имеет право:

- записывать свои замечания по выявленным недостаткам работы членов экипажа на оборотной стороне задания на полет;
- давать рекомендации по проведению дополнительной тренировки (проверки) или других мероприятий по повышению уровня профессиональной подготовленности членов экипажа;
- требовать при необходимости расшифровки материалов средств полетной информации;
- использовать специальную шторку (для имитации сложных метеоусловий) окна пилотской кабины со стороны проверяемого в аэродромных (производственных) полетах, при этом проверяющий (пилот) занимает одно из сидений пилотов.

8.4.3. Проверяющий несет ответственность за:

- обеспечение безопасности полета исходя из требований п.8.1.2. настоящего Руководства;
- выполнение в полной объеме обязанностей члена экипажа в зависимости от занимаемого рабочего места;
- обоснованность принимаемых решений;

- объективность выставляемых оценок и представляемых выводов;
- соблюдение методики, проверки (тренировки) согласно утвержденным программам;
- правильность определения уровня профессиональной подготовленности и практических навыков прошедшего проверку члена экипажа;
- выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полета по своей специальности.

Глава 9

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

9.1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

9.1.1. Разбор полетов является одной из основных форм повышения уровня безопасности полетов, профессиональной подготовки летного состава, эффективности и качества летной работы предприятия, подразделения, экипажа гражданской авиации.

9.1.2. Разбор полетов проводится в целях:

- оценки состояния безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов;
- оценки работы каждого экипажа и летного подразделения в целом;
- оценки состояния взаимодействия со службами, обеспечивавшими полеты;
- совершенствования профессиональной подготовки летного и командно-летного состава;
- обобщения и распространения передового опыта летной работы экипажей и подразделений;
- разработки мероприятий по профилактике авиационных происшествий и их предпосылок;
- совершенствования организаторской, воспитательной и методической работы командно-летного состава.

9.1.3. На разборе полетов должны решаться только те вопросы, которые непосредственно связаны с организацией летной работы, выполнением и обеспечением безопасности полетов.

9.1.4. Разборы полетов в зависимости от назначения и состава участников подразделяются на:

- послеполетный разбор в экипаже;
- разбор полетов в подразделении: авиазвене, авиаэскадрилье, летном отряде (в летном отряде проводятся разбор с командно-летным и инструкторским составом и общий разбор с экипажами, работниками службы движения, АТБ и других служб, обеспечивающих полеты);
- разбор с командно-руководящим составом предприятия.

Кроме того, в подразделениях при необходимости проводятся внеплановые разборы с различными категориями работников подразделения и методические (показательные) разборы полетов.

Внеплановый разбор проводится, как правило, в целях оперативного изучения обстоятельств и причин авиационного происшествия (предпосылки авиационного происшествия) и выработки конкретных мероприятий, предупреждающих его повторение.

Методический (показательный) разбор проводится в целях повышения методической подготовки командно-летного состава подразделения.

9.2. ОРГАНИЗАЦИЯ РАЗБОРОВ ПОЛЕТОВ

9.2.1. Разборы полетов проводятся в сроки:

- послеполетный разбор в экипаже - после выполнения задания на полет, а для экипажей, выполняющих авиационные работы, - по окончании летного дня;
- в авиазвене и авиаэскадрилье - не реже 1 раза в месяц,
- в летном отряде: с командно-летным и инструкторским составом - не реже 1 раза в месяц, общий разбор - 1 раз в месяц;
- с командно-руководящим составом предприятия - еженедельно.

Внеплановые и методические (показательные) разборы проводятся по решению командира подразделения или по указанию вышестоящего начальника.

9.2.2. В целях повышения организованности в подготовке и проведении разборов приказом по летному отряду (авиапредприятию) устанавливается день и время проведения разборов полетов в отряде и подчиненных подразделениях.

9.2.3. Разбор полетов в подразделении проводится, как правило, в летно-методическом классе, оборудование и оформление которого должно способствовать качественному и эффективному проведению разбора.

Место проведения разбора в авиазвене в период выполнения авиационных работ, исходя из условий базирования экипажей, определяет командир авиазвена.

9.2.4. На разбор полетов привлекается весь командно-руководящий, командно-летный, инструкторский и летный состав подразделения, а при необходимости - авиационные специалисты других подразделений и служб.

В подразделениях, выполняющих авиационные работы, кроме того, при необходимости привлекаются специалисты "заказчика", а также лица, связанные с обеспечением этих работ (сигнальщики, бригадиры грузчиков и др.).

9.2.5. Организует подготовку и проводит разбор полетов командир подразделения в соответствии с методикой проведения разборов. Методический (показательный) разбор проводится только вышестоящим командиром (начальником).

9.2.6. Каждому разбору полетов в летном подразделении должна предшествовать тщательная и всесторонняя подготовка всего командно-летного и руководящего состава подразделения. Подготовка осуществляется в течение всего периода между разборами.

9.2.7. Разбор полетов, кроме внепланового и разбора с командно-руководящим составом предприятия, проводится по единой схеме, которая предусматривает: общую (информационную), методическую и установочную, части разбора.

Общая часть разбора является основной, на которой заслушиваются доклады командно-летного состава с анализом летной работы и состояния безопасности полетов за период, предшествовавший разбору.

Методическая часть включает детальный анализ наиболее характерных ошибок и нарушений, допущенных экипажами подразделения, намечаются меры по устранению и предупреждению этих нарушений. Здесь же заслушиваются доклады на специальные

темы и изучаются приказы и указания по летной работе и информация по безопасности полетов.

На установочной части подводится итог разбора, оценивается работа подчиненных подразделений (экипажей) и ставится задача по выполнению производственного плана и обеспечению регулярности и безопасности полетов с учетом особенностей предстоящего периода.

9.2.8. Содержание разбора полетов обязательно должно быть доведено до всего командно-четного, инструкторского и летного состава, отсутствовавшего на разборе. Для этих целей содержание разбора записывается в специальном журнале (бланке) или на магнитной ленте. Все материалы разбора должны быть сосредоточены в летно-методическом классе.

9.3. УЧЕТ И КОНТРОЛЬ ЗА КАЧЕСТВОМ ПРОВЕДЕНИЯ РАЗБОРОВ

9.3.1. Все разборы, проведенные в подразделении, должны учитываться в специальном журнале (бланке). Учет осуществляют начальники штабов авиапредприятия и летного отряда, помощники командиров авиаэскадрилий по штабной работе и командиры авиазвеньев соответственно.

9.3.2. Контроль за организацией и качеством проведения разборов полетов в подчиненных подразделениях должен систематически осуществляться командно-летным и руководящим составом:

- управления - не реже 1 раза в полгода в каждом летном отряде;
- объединенного авиаотряда - не реже 1 раза в полгода в каждом летном отряде и каждой авиаэскадрилье;
- летного отряда - не реже 1 раза в квартал в каждой авиаэскадрилье;
- авиаэскадрильи - не реже 1 раза в квартал в каждом авиазвене.

9.3.3. О результатах контроля должностное лицо докладывает своему непосредственному начальнику.

Глава 10

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ В ЭКИПАЖЕ

10.1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

10.1.1. Работа экипажа при выполнении задания на полет организуется командиром ВС в соответствии с требованиями КПП ГА, настоящего Руководства и других руководящих документов по обеспечению безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров,

10.1.2. Организация летной работы в экипаже включает:

- планирование работы;
- предполетную подготовку;
- организацию работы в процессе выполнения полета;
- послеполетные работы;
- послеполетные разборы.

10.1.3. В случае изменения задания на полет (полеты по новым трассам, маршрутам) вне мест базирования предварительная подготовка организуется и проводится командиром ВС под контролем дежурного командира (дежурного штурмана). При этом командир несет ответственность за качество предварительной подготовки.

10.1.4. Командиру ВС предоставляется право проверки уровня профессиональной подготовленности и практической работы второго пилота.

10.2. ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТЫ В ЭКИПАЖЕ

10.2.1. План работы экипажа на месяц разрабатывает командир ВС и оформляет его в соответствующем разделе рабочей книжки.

10.2.2. В плане работы экипажа указываются мероприятия из планов работы подразделения, в которых предстоит участвовать экипажу, командиру ВС или одному из членов экипажа, а также мероприятия, планируемые командиром ВС по воспитанию, обучению и руководству экипажем.

10.2.3. Исходными данными для составления плана работы экипажа являются:

- планы работы подразделения;
- план-график подготовки, тренировки и проверки летного состава;
- требования приказов и указаний МГА, УГА, ОАО, ЛО, а также информация по безопасности полетов;
- указания командиров на разборах полетов в подразделении;
- задания, выдаваемые экипажу или его членам проверяющими;
- анализ работы экипажа, проводимый лично командиром ВС.

10.2.4. План работы экипажа утверждается командиром подразделения.

10.2.5. Командир ВС контролирует выполнение запланированных мероприятий, а также заблаговременно информирует командно-летный состав и командира подразделения об истечении сроков подготовки, тренировок и проверок, необходимых для продления допуска экипажа (членов экипажа) к полетам.

10.3. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

10.3.1. Предполетная подготовка организуется командиром ВС согласно плану полетов в соответствии с требованиями НПП ГА, НШС ГА и РЛЭ ВС с учетом конкретной аэронавигационной обстановки и метеорологических условий полета.

10.3.2. В базовом аэропорту к предполетной подготовке экипаж должен приступить не позднее, чем за 1 ч до намеченного (планового) времени вылета (началом ее считать время явки экипажа в медпункт), а в промежуточных аэропортах при кратковременных стоянках - с момента явки экипажа в АДП. Заканчивается предполетная подготовка за 5 мин до отправления ВС и фиксируется запросом разрешения на запуск двигателей.

Командиру ВС разрешается при необходимости увеличить время, отводимой экипажу на предполетную подготовку, о чем он докладывает командиру подразделения (диспетчеру). При этом рабочее время экипажа во всех случаях не должно превышать нормативов, установленных Положением о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации.

10.3.3. Все члены экипажа обязаны не ранее чем за 2 ч до вылета пройти медицинский контроль и получить разрешение на выполнение полета по состоянию здоровья (в виде отметки работника медпункта в задании на полет).

10.3.4. Предполетная подготовка проводится в соответствии с типовыми технологическими графиками (таблица).

Технологические графики предполетной подготовки в начальном аэропорту

(Время указано в минутах)

Экипаж - 5 человек:

Состав экипажа	Ме д-пункт	АД П	АМСГ	Штур м. комн .	АМ СГ	Спе ц. комн н.	АД П	Пере-ход	Н а В С	Пред-стар-овая подготовка	За-пуск
Командир ВС	3	2	2	17	4	3	2	3	17	2	5
Второй пилот	5		2	17	4			3	22	2	5
Штурман	1	БАИ 4	2	17	4	3		3	19	2	5
Бортрадист	4	БАИ 5		15	4	3		3	19	2	5
Бортинженер (механик)	2	2	Пере-ход 3	На воздушном судне (ВС) 46						2	5

Экипаж - 4 человека:

Состав экипажа	Ме д-пункт	АД П	АМСГ	Штур м. комн .	АМ СГ	Спе ц. комн н.	АД П	Пере-ход	На ВС	Пред-стар-овая подготовка	За-пуск
Командир ВС	3	2	2	17	4	3	2	3	17	2	5
Второй пилот	5		2	17	4	3		3	19	2	5
Штур-	1	БА	2	17	4	3		3	19	2	5

ман		И 4									
Борт-инженер (механик)	2	2	Переход 3	На воздушном судне (ВС) 46					2	5	

Экипаж - 3 человека:

Состав экипажа	Медпункт	АДП	АМСГ	Штурман. комн.	АМСГ	Спец. комн.	АДП	Переход	На ВС	Предстартовая подготовка	Запуск
Командир ВС	3	2	2	17	4	3	2	3	17	2	5
Второй пилот	1	БАИ 4	2	17	4	3	Ком.с б. 2	3	17	2	5
Борт-инженер (механик)	2	2	Переход 3	На воздушном судне (ВС) 46					2	5	



10.3.5. В медпункте командир ВС должен убедиться в готовности экипажа выполнить задание на полет, наличии у них летных свидетельств и установленной формы одежды, после чего доложить диспетчеру о готовности экипажа к предполетной подготовке.

10.3.6. Командир ВС должен получить в АДП от диспетчера следующую информацию:

- номер ВС, масса его конструкции и центровка, а также информация о технической готовности;
- номер стоянки ВС;
- время вылета (в случае изменения плана полета);
- изменения в маршруте полета и на аэродромах посадки;
- запасные аэродромы, техническая готовность основных и запасных аэродромов;
- требуемое количество топлива, рассчитанное дежурным штурманом аэропорта;
- предельная и предполагаемая коммерческая загрузка;
- допустимая взлетная масса ВС, рассчитанная дежурным штурманом для конкретных условий взлета и аэродромов посадки;
- высота полета и имеющиеся указания по режиму полета.

Командир ВС получает от второго пилота задание на полет со штампом медпункта, сообщает экипажу сведения о предстоящем полете и дает указание о предполетной подготовке.

10.3.7. После получения в АДП информации по предстоящему полету бортинженер (бортмеханик) направляется на ВС для подготовки его к полету.

10.3.8. Командир ВС, второй пилот и штурман должна ознакомиться на АМСГ с метеорологическими условиями, ветровым режимом на трассе, фактической и прогнозируемой погодой в аэропорту вылета, в пунктах посадки и на запасных аэродромах на период, определенный требованиями НПП ГА и НМО ГА. В случае изменения запасного аэродрома командир ВС принимает решение о дополнительной заправке ВС топливом или согласует с АДП дополнительную промежуточную посадку.

10.3.9. В ЕЛИ бортрадист должен получить сверенные с контрольными экземплярами сборники и регламенты аэронавигационных данных, схемы связи, ключи от специзделия и аварийную радиостанцию. Штурман должен получить портфель с полетными картами, а при отсутствии в экипаже бортрадиста - выполнить его обязанности.

При отсутствии в экипаже штурмана и бортрадиста эти операции выполняет второй пилот. Командир ВС получает сигналы опознавания.

10.3.10. В штурманской комнате.

10.3.10.1. Командир ВС обязан:

- организовать и провести штурманскую подготовку экипажа ;
- принять доклады от членов экипажа о наличии полетных и информационных документов для предстоящего полета;
- уточнить вместе с членами экипажа аэронавигационную обстановку, схему руления, взлета, набора высоты, выхода из района аэродрома; ознакомиться по сборникам и регламентам аэронавигационных данных и листу предупреждений со всеми предупреждениями и ограничениями, связанными с выполнением полета;
- убедиться в правильности расчета максимальной взлетной массы ВС для конкретных условий взлета, скорости при взлете, длины взлетной дистанции;
- 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;
- представить на контроль дежурному штурману заполненный штурманский бортовой журнал. После прохождения контроля расписаться в журнале предполетной подготовки и получить штурманский бортовой журнал с подписью дежурного штурмана.

10.3.10.2. Второй пилот обязан:

- рассчитать максимальную взлетную массу ВС для конкретных условий взлета, предельную коммерческую загрузку, сверить допустимую массу с рассчитанной дежурным штурманом и об изменениях доложить в АДП;
- определить скорости на взлете, длину взлетной дистанции с учетом состояний ВПП и коэффициента сцепления и другие данные согласно РЛЭ. Полученные значения доложить командиру ВС и сообщить штурману для внесения в штурманский бортовой журнал;
- вместе с членами экипажа уточнить навигационную обстановку, ознакомиться со всеми предупреждениями и изменениями, связанными с выполнением полета;
- если в экипаже нет штурмана, получить у дежурного штурмана бортовой журнал, заполненный предварительными навигационными данными, или полный расчет на АСШР;
- рассчитать безопасные высоты по маршруту, рубежи ухода (возврата) и необходимое при этом количество топлива;

- вместе с командиром ВС заполнить штурманский бортовой журнал и при необходимости произвести навигационный расчет полета,

10.3.10.3. Штурман обязан:

- доложить командиру ВС о наличии необходимой полетной документации;
- ознакомиться вместе с экипажем с предупреждениями и ограничениями, связанными с выполнением полета;
- выполнить полный навигационный расчет полета (при отсутствии АСШР) или проконтролировать элементы полета, выполненные на АСШР, с заполнением штурманского бортового журнала;
- рассчитать безопасные высоты и нижние эшелоны полета в горной местности по участкам маршрута (для полетов по ППП, ОПВП, ПВП), а при полетах ниже нижнего эшелона дополнительно рассчитать безопасную высоту полета ниже нижнего эшелона и безопасную высоту полета в районе аэродрома;
- рассчитать рубежи ухода (возврата) и необходимое при этом количество топлива;
- сверить показания личных часов с показаниями контрольных часов и доложить командиру ВС об окончании навигационной подготовки.

10.3.10.4. Бортрадист докладывает командиру ВС о наличии необходимой документации для полета и внесенных в нее изменениях. Вместе с экипажем знакомится с ограничениями и предупреждениями, связанными с предстоящим полетом, с навигационной обстановкой, уточняет схему ведения радиосвязи.

10.3.11. В АМСГ (вторично) командир ВС, второй пилот, штурман и бортрадист уточняют информацию о прогнозах и фактической погоде в аэропортах вылета, посадки и запасных. Получают устную консультацию, включающую характеристику барических систем, фронтальных разделов, струйных течений, тропопаузы. Уточняют наличие опасных метеорологических явлений в районе аэродрома по данным метеорологического радиолокатора, оценивают возможность безопасного выхода на трассу. Командир ВС получает необходимые метеодокументы или расписывается на бланке прогнозов и предъявляет синоптику АМСГ задание на полет для отметки. После метеоподготовки командир ВС расписывается в получении метеодокументов, указывая время окончания консультации.

Примечание. Объем и содержание метеорологической подготовки экипажа должны соответствовать НПП ГА и НМО ГА.

10.3.12. В спецкомнате члены экипажа, предусмотренные в задании на полет, получают специзделие, проверяют соответствие номера и комплектность, расписываются в получении. Командир ВС убеждается в наличии штампа и отметки в задании на полет.

10.3.13. В АДП командир ВС предъявляет диспетчеру задание на полет с отметкой медпункта (с записью карандашом количества топлива, коммерческой загрузки, взлетной массы), штурманский бортовой журнал и метеодокументы. Оформляет решение на вылет в специальном журнале. Получает от диспетчера задание на полет с указанием высоты полета и его подписью, разрешающей вылет.

10.3.14. На воздушном судне.

10.3.14.1. Бортинженер (бортмеханик):

- получает от авиатехника, готовящего ВС к вылету, информацию о технической годности и выполненных на нем работах, судовые документы, оформленную техническую документацию с записями в бортовом журнале и карте-наряде, ключи от ВС;
- проводит предполетный осмотр и проверку ВС, предусмотренные РЛЭ, инструкцией по организации и технологии предполетной подготовки ВС данного типа;

- знакомится с содержанием бортового журнала, проверяет записи о техническом обслуживании ВС, об устранении отказов и неисправностей, выявленных в полете, знакомится с индивидуальными особенностями ВС;
- сверяет фактическую заправку ГСМ с расчетной;
- после доклада бортпроводника о приеме имущества пассажирских салонов и оборудования буфета расписывается в бортовом журнале о приемке ВС;
- по прибытии командира ВС докладывает ему о готовности ВС к полету;
- по окончании загрузки (груза, багажа, почты) проверяет закрытие аварийных и грузовых люков, подписывает карту-наряд на проведенные работы по обеспечению вылета;
- после посадки пассажиров убеждается, что штыри, заглушки, струбцины, заземления сняты и находятся на борту. Дает команду на уборку трапа (убирает бортовой трап), закрывает все двери фюзеляжа, дверь кабины экипажа закрывает на внутренний замок;
- докладывает командиру ВС о готовности к полету.

10.3.14.2. Командир ВС по прибытии на ВС:

- принимает от бортинженера (бортмеханика) доклад о готовности ВС к полету, количестве заправленного топлива, особенностях эксплуатации ВС, указанных в бортовом журнале, а также о неисправностях, выявленных в предыдущем полете или во время предполетного осмотра, и их устранении;
- принимает доклад от второго пилота, старшего бортпроводника (бортпроводника) о наличии центровочных графиков, перевозочных документов, о фактических взлетной массе и центровке ВС и фактическом количестве пассажиров и груза;
- производит осмотр ВС и подготавливает свое рабочее место в кабине согласно РЛЭ, знакомит членов экипажа с индивидуальными особенностями ВС;
- по окончании общей предполетной подготовки и после занятия членами экипажа рабочих мест проводит предстартовую подготовку согласно технологии работы членов экипажа ВС данного типа;
- после завершения предстартовой подготовки дает команду: "Запросить разрешение на запуск двигателей."

10.3.14.3. Второй пилот:

- производит осмотр ВС согласно РЛЭ;
- получает перевозочные документы и центровочный график;
- проверяет правильность расчета центровки;
- производит осмотр багажных помещений, проверяет фактическое размещение груза и его крепление;
- дает указание бортпроводникам о порядке размещения пассажиров на ВС согласно центровочному графику;
- подписывает перевозочные документы и центровочный график;
- производит осмотр салонов и подготавливает свое рабочее место;
- уточняет при необходимости расчет параметров взлета;
- докладывает командиру ВС о готовности к полету.

10.3.14.4. Штурман:

- производит осмотр ВС и подготавливает свое рабочее место в соответствии с РЛЭ;
- проверяет наличие графиков поправок и соответствие их установленному оборудованию;
- проверяет устранение дефектов навигационного и радиолокационного оборудования, указанных в бортовом журнале;

- проверяет оборудование на рабочем месте согласно РЛЭ и подготавливает его к работе;

- уточняет расчетные данные для взлета при изменении фактической массы и центровки ВС;

- докладывает командиру ВС о готовности к полету.

10.3.14.5. Бортрадист:

- производит осмотр ВС и подготавливает свое рабочее место согласно РАЭ;

- проверяет устранение дефектов радио- и электрооборудования ВС;

- подготавливает оборудование на рабочем месте к полету согласно РДЭ;

- докладывает командиру ВС о готовности к полету.

10.3.14.6. Бортпроводники:

- контролируют готовность пассажирских салонов к приему пассажиров и убеждаются, что посторонних предметов или забытых вещей нет;

- проверяют наличие и состояние бытового оборудования, кислородных приборов, огнетушителей, наличие воды, химжидкости в туалетах;

- проверяют работу СГУ, телефонной связи с экипажем, работу магнитофона;

- проверяют состояние багажно-грузовых отсеков и буфета-кухни;

- принимают бытовой сменный инвентарь, бортовое питание и другие средства обслуживания пассажиров, а также груз, почту, багаж;

- доукомплектовывают при необходимости салоны и туалет гигиеническими средствами, проверяют установку трапа.

Старший бортпроводник (бортпроводник) расписывается в бортовом журнале о приеме бытового оборудования и докладывает командиру ВС (бортинженеру) о готовности к приему пассажиров.

По окончании посадки пассажиров докладывает командиру ВС: "Бригада бортпроводников и пассажиры к полету готовы". Получает от командира ВС указание о порядке применения внутренней сигнализации.

10.3.15. Ответственность за полноту и качество предполетной подготовки несет командир ВС.

При выполнении командиром ВС первого самостоятельного полета на данном типе ВС 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 ВС.

10.3.16. При предполетной подготовке в промежуточном аэропорту экипаж руководствуется технологией, разработанной для начального аэропорта учитывая, что при этом:

- медицинский контроль членов экипажа не проводится;

- экипаж не получает специзделия;

- на ВС экипаж производит только внешний осмотр.

10.4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖА В ПОЛЕТЕ

10.4.1. Командир ВС руководит всей деятельностью экипажа, обеспечивает строгую дисциплину и порядок на судне, соблюдение правил полета и эксплуатации ВС.

10.4.2. Командир ВС организует работу всех членов экипажа в полете в соответствии с требованиями РЛЭ, инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа, а также других руководящих документов по обеспечению безопасности, регулярности по-

летов и культуры обслуживания пассажиров, обеспечивает установленные правила радиоосмотрительности, фразеологии радиообмена.

Командир ВС анализирует метеорологическую и навигационную обстановку по трассе, в аэропорту назначения и запасных.

10.4.3. Члены экипажа обязаны в процессе полета гласно предупреждать друг друга о случаях допускаемых отклонений в пилотировании ВС.

10.4.4. Командир ВС пресекает ведение посторонних разговоров на этапах от земли до высоты 3 000 м и высоты 3 000 м и ниже.

10.4.5. Командир ВС организует наблюдение за показаниями приборов на приборных панелях членов экипажа. В случае временного отсутствия одного из членов экипажа на рабочем месте периодический контроль за его приборным и иным оборудованием осуществляется с рабочих мест других членов экипажа по указанию командира. Командир ВС обеспечивает выполнение полета в соответствии с заданием на полет, планом полета, требованиями НПП ГА и РЛЭ соответствующего типа ВС.

10.4.6. Перед снижением командир ВС организует и проводит предпосадочную подготовку.

10.5. ПОСЛЕПОЛЕТНЫЕ РАБОТЫ ЭКИПАЖА

10.5.1. Послеполетная работа экипажа выполняется при смене экипажей в промежуточном аэропорту и по окончании рейса (полета) в конечном аэропорту. В промежуточном аэропорту на послеполетную работу отводится 30 мин, в конечном аэропорту - 1 ч.

10.5.2. В промежуточном аэропорту при смене экипажей командир ВС:

- принимает доклад от старшего бортпроводника (бортпроводника) об обслуживании пассажиров в полете;
- принимает доклады от членов экипажа о работе авиационной техники;
- проводит разбор полета;
- заполняет отчет о рейсе и проверяет заполнение полетной документации;
- докладывает диспетчеру АДП о прибытии экипажа и получает необходимые указания;
- сдает вместе с другими членами экипажа специзделие.

10.5.3. По окончании рейса в базовом аэропорту командир ВС, кроме операций, выполняемых в промежуточном аэропорту:

- заполняет отчет о рейсе в задании на полет и проверяет оформление полетной документации другими членами экипажа;
- докладывает дежурному командиру (диспетчеру АДП) о выполнении рейса и свои замечания, сдает вместе с другими членами экипажа специзделие;
- проводит послеполетный разбор в экипаже и отражает результаты разбора в задании на полет;
- получает информацию о следующем рейсе и сообщает об этом экипажу.

Остальные члены экипажа, кроме операций, выполняемых в промежуточном аэропорту, получают информацию от командира ВС о следующем рейсе и с его разрешения убывают на отдых.

10.5.4. Содержание послеполетной работы экипажа при выполнении авиаработ зависит от вида работ (технологии) и их организации. Но в любом случае послеполетная работа выполняется в тесном взаимодействии с техником АТБ, закрепленным за ВС, и представителями заказчика.

10.6. ПОСЛЕПОЛЕТНЫЙ РАЗБОР В ЭКИПАЖЕ

10.6.1. Основной задачей послеполетного разбора является анализ выполненного пакета (подготовки к полету, техника пилотирования, самолетовождения, эксплуатации ВС, взаимодействия между членами экипажа) и определение мер, предупреждающих отклонения и нарушения в последующих полетах.

10.6.2. Разбор полетов в экипаже проводит командир ВС или проверяющий (пилот).

Второй пилот:

- производит записи о неисправностях, обнаруженных в полете;
- передает работнику службы организации перевозок перевозочные документы;
- выполняет функции штурмана и бортрадиста при их отсутствии в составе экипажа.

Штурман:

- производит записи о неисправностях, обнаруженных в полете;
- сдает дежурному синоптику метеодокументы и информирует его о погоде по маршруту;
- сдает технику бюро аэронавигационной информации (БАИ) опломбированный портфель с полетными картами для хранения на время отдыха, а при отсутствии в экипаже бортрадиста - также и регламенты, сборники аэронавигационных данных, ключи от специзделия.

Бортрадист:

- производит записи о неисправностях, обнаруженных в полете;
- сдает технику БАИ регламенты, сборники аэронавигационных данных и ключи от специзделия.

Бортинженер (бортмеханик):

- производит записи о неисправностях, обнаруженных в полете;
- передает ВС экипажу, продолжающему рейс;
- передает техническую документацию ИАС АТБ, обслуживающей ВС.

10.6.3. Послеполетный разбор в экипаже, как правило, проводится в кабине ВС.

10.6.4. Разбор полета в экипаже проводится после выполнения задания на полет (по окончании летного дня на авиационных работах). В исключительных случаях послеполетный разбор может быть проведен позднее, но обязательно до начала следующего полета (летного дня).

10.6.5. Послеполетный разбор проводится в порядке и объеме, определенными технологией работы членов экипажа, и складывается из:

- анализа каждым членом экипажа своей работы при подготовке к полету и его выполнении;
- разбора командиром ВС ошибок и нарушений, допущенных членами экипажа;
- оценки командиром ВС работы каждого члена экипажа и выполненного полета в целом;
- указаний и рекомендаций командира ВС по предупреждению повторяемости ошибок и нарушений.

10.6.6. Замечания и указания, сделанные экипажу (члену экипажа) на послеполетном разборе, фиксируются командиром ВС (проверяющим) в задании на полет.

Кроме того, оценку работы экипажа и выводы по разбору командир ВС (проверяющий) докладывает непосредственному командиру или (при его отсутствии) дежурному командиру. В случае окончания полета в вечернее или ночное время и отсутствия серьезных замечаний по полету разрешаемся докладывать о выполнении полета на следующий день.

10.6.7. При выявлении у экипажа неоднократных и существенных отклонений в технике пилотирования, нарушений НПП ГА, РЛЭ или технологии работы командир авиаэскадрильи (авиазвена) или его заместитель должны провести с экипажем дополнительный разбор. При дополнительном разборе руководитель обязан проверить знание членами экипажа соответствующих положений НПП ГА, РЛЭ, технологии работы и требований нормативных документов.

10.6.8. Контроль за организацией и качеством послеполетных разборов в экипаже систематически осуществляют лица командно-летного, инспекторского и инструкторского состава после выполнения полетов в качестве проверяющих.

ГЛАВА 11

КОНТРОЛЬ И АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

11.1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

11.1.1. Основной задачей контроля состояния летной работы является своевременное выявление недостатков и отклонений в ее организации и обеспечении в экипажах, подразделениях, на предприятиях, в учебных заведениях и управлениях ГА.

Консоль состояния летной работы должен быть систематическим, объективным, целенаправленным и осуществляться:

- командно-летным составом подразделений и предприятий ГА;
- командно-летным и инспекторским составом учебных заведений, управлений ГА и МГА;
- специалистами Государственной комиссии по надзору за безопасностью полетов воздушных судов при Совете Министров СССР.

11.1.2. Целью анализа состояния летной работы является выявление причин, вызвавших или могущих вызвать отклонения в летной работе и снижение уровня безопасности полетов. Данные для ее анализа обеспечивают все виды контроля летной работы и материалы анализа полетной информации, осуществляемого лицами командно-летного состава подразделений.

11.1.3. Контролю и анализу подлежат:

- планирование летной работы;
- профессиональная подготовка летного состава;
- формирование экипажей ВС;
- допуск летного состава к полетам;
- предварительные и предполетные подготовки экипажей;
- проверка работы летного состава;
- полеты с проверяющими в составе экипажа;
- разборы полетов;
- летно-методическая работа;
- летно-штабная документация.

11.2. КОНТРОЛЬ И АНАЛИЗ КАЧЕСТВА ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ ПО ДАННЫМ СРЕДСТВ СБОРА ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ

11.2.1. Анализ выполненного полета с использованием данных средств сбора полетной информации проводится в целях выявления ошибок и отклонений в технике пилотирования и технологии работы экипажей на различных этапах полета, а также для установления причин, вызвавших эти ошибки или отклонения. Он направлен на повышение уровня профессиональной подготовки летного состава и предупреждения авиационных происшествий.

Материалы анализов хранятся до истечения срока действия летного свидетельства командира ВС, после его продления уничтожаются.

11.2.2. Контроль и анализ материалов полетной информации осуществляется систематически, при этом он проводится в обязательном порядке:

- не реже 1 раза в месяц;
- при выполнении литерных рейсов;
- при подтверждении квалификации и выполнении тренировочных полетов;
- при выполнении облетов ВС;
- по заявкам командно-летного состава подразделений и АТБ, а также по указаниям вышестоящих командиров (начальников);
- при выявлении нарушений в РЛЭ, правилах полетов и УВД,
- по требованию командиров ВС.

11.2.3. Исходными для анализа являются данные:

- полученные с помощью средств сбора полетной информации;
- из полетной документации (задание на полет, штурманский бортовой журнал и др.) ;
- о метеоусловиях по этапам полета;
- о состоянии ВПП в аэропортах взлета и посадки;
- об особенностях пилотирования данного типа ВС.

11.2.4. Анализ проводится по направлениям:

- качество техники пилотирования и самолетовождения (выдерживание рекомендуемых параметров полета);
- соблюдение технологии работы членов экипажа;
- качество эксплуатации систем ВС;
- соблюдение правил и установленной фразеологии радиообмена.

11.2.5. В результате анализа выявляются причины допущенных ошибок и отклонений, делаются выводы и заключения по выполненному полету и разрабатываются меры, направленные на их предотвращение.

11.2.6. В случае, когда анализ позволил выявить существенные отклонения от требований РЛЭ и других руководящих документов, а также грубые ошибки в выдерживании режимов полета, угрожающих безопасности полетов, необходимо провести комплексную проверку работы данного экипажа с использованием всех источников информации.

11.2.7. В качестве профилактических мер командир, выполнявший анализ летной работы экипажа, может использовать:

- индивидуальную беседу с членами экипажа, если ошибки при отклонении носили случайный характер и не могли привести к серьезным последствиям;
- заслушивание командира ВС (членов экипажа) на совете командиров ВС ;
- проведение в экипаже дополнительных тренировок для отработки элементов полета, в выполнении которых допущены отклонения;
- индивидуальные задания для самостоятельного изучения документов, по которым допущено нарушение.

11.2.8. Использование данных, полученных от средств сбора полетной информации, считается эффективным, когда выполнен обстоятельный, квалифицированный, объективный анализ ошибок и отклонений, а также их причин; вскрыты все недостатки в организации летной работы, выработаны профилактические меры, реализация которых обеспечила ликвидацию выявленных недостатков.

11.2.9. Результаты анализа летной работы экипажей с использованием данных средств сбора полетной информации необходимо доводить до летного состава подразделения на разборах летной работы. При этом дается краткое описание отклонений (ошибки, нарушения) с демонстрацией иллюстрационного материала и теоретическое обоснование причин ошибок и отклонений; указывается на последствия, которые могли бы возникнуть при развитии отклонений; дается оценка работы каждого члена экипажа в создавшейся ситуации и качества профессиональной подготовленности экипажа, а также сообщается о принятых профилактических мерах.

11.3. КОНТРОЛЬ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

11.3.1. При контроле летной работы комплексно используются:

- планы летной работы;
- летно-штабная документация;
- полетная и метеорологическая документация;
- материалы проверок летного состава;
- результаты полетов командно-летного состава;
- информация службы движения, ИАС и других служб, обеспечивающих полеты; результаты инспекторских и выборочных осмотров ВС и анализов эксплуатации авиационной техники;

материалы анализа полетной информации, бортовых и наземных средств регистрации параметров полета и речевого обмена;

- материалы проверок работы общественных инспекторов по безопасности полетов.

11.3.2. Контроль организации летной работы проводится в целях последующего анализа и выработки мероприятий по дальнейшему совершенствованию летной работы и осуществляется:

- комиссиями МГА при комплексных проверках управлений и летных учебных заведений ГА;

- Главной инспекцией МГА и инспекциями УГА;
- вышестоящими лицами командно-летного и командно-руководящего состава;
- комиссиями УГА при проверке готовности подразделений к сезонным периодам.

11.3.3. По результатам контроля организации летной работы необходимо:

- дать оценку организации летной работы в проверяемом подразделении, на предприятии, в учебном заведении, управлении;
- оценить уровень руководства подразделением, предприятием, учебным заведением, управлением ГА;
- проанализировать обнаруженные недостатки и положительные стороны в работе;
- составить справку (акт проверки), в случае необходимости дать письменные указания (предписания) по устранению вскрытых недостатков и срокам их выполнения.

11.4. ПРОВЕДЕНИЕ АНАЛИЗОВ ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

11.4.1. Анализ организации летной работы и состояния безопасности полетов составляется в соответствии с утвержденной методикой и структурой в следующие сроки:

- в летных отрядах и авиапредприятиях - ежеквартально и за год ;
- в управлениях ГА и летных учебных заведениях - за первое полугодие и год в целом;
- в МГА - за год.

11.4.2. В анализе излагаются:

- плановые показатели, зависящие от работы летной службы;
- организация профессиональной подготовки летного состава (теоретическая подготовка, ввод в строй, классность, подготовка к видам работ, качество разборов полетов, тренажерная подготовка, индивидуальные задания, использование полетной информация и т.д.);
- состояние техники пилотирования, соблюдение правил летно-технической эксплуатации ВС и его оборудования экипажами;
- организация полетов при выполнении авиационных работ;
- летно-штабная документация;
- наличие и анализ авиационных происшествий, их предпосылок, чрезвычайных происшествий и повреждений ВС на земле за анализируемый период, для которых одной из причин были указаны неудовлетворительные. организация летной работы, профессиональный уровень экипажа, уровень его дисциплины и другие факторы, связанные с деятельностью летного состава;
- оценка работы командно-летного и инструкторского состава;
- планируемые профилактические мероприятия по повышению безопасности полетов.

Примечание. Состояние дисциплины и дисциплинарной практики анализируется в соответствии с отдельной методикой, утвержденной Политуправлением МГА.

11.4.3. Копии анализов направляются в вышестоящие структурные подразделения (органы) для контроля и подготовки сводных анализов; кроме того, копии анализов организации летной работы и состояния безопасности полетов, разрабатываемые ЛШО УГА и УЛС МГА, представляются соответственно в Инспекцию УГА и Главную инспекцию МГА для составления сводного анализа по безопасности полетов.

11.4.4. Анализ должен быть изучен со всем командно-летным, инструкторским и летным составом в части, его касающейся.

11.4.5. Ответственность за составление анализа возлагается на заместителей командиров (начальников) по организации летной работы (летной подготовки).

Глава 12

ЛЕТНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ РАБОТА

12.1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

12.1.1. Летно-методическая работа представляет собой комплекс мероприятий, направленных на разработку документов, регламентирующих организацию летной работы

и выполнение полетов, а также на создание эффективной системы профессиональной подготовки командного и летного состава в целях достижения высокого уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов.

12.1.2. Основными задачами летно-методической работы являются:

- разработка и внедрение рациональных методов выполнения полетов, эффективных методов, средств и способов летного обучения членов экипажей ВС на основе требований инженерной психологии и авиационной эргономики;
- создание более совершенных форм и методов организации и проведения летной работы в гражданской авиации на основе достижений науки, техники и практического опыта работы предприятий;
- совершенствование теоретических знаний, практических навыков и методического мастерства командно-летного и инструкторского состава по обучению и воспитанию членов летных экипажей;
- установление единства в понимании и применении методов обучения и воспитания летного состава;
- совершенствование системы изучения и практического освоения эксплуатации новых типов ВС с учетом достижений и развития авиационной техники и практического опыта ее эксплуатации;
- создание, оснащение и эффективное использование учебно-методической базы управлений, учебных заведений, предприятий и летных подразделений ГА;
- изыскание и эффективное применение средств и методов оценки уровня профессиональной подготовленности летного состава;
- проведение летно-методических и летно-технических конференций по вопросу опыта эксплуатации ВС, обучения летного состава, подготовки к новым видам полетов, а также к полетам в сезонные периоды года;
- планирование летных экспериментов и подготовка к ним.

12.1.3. Летно-методическая работа в гражданской авиации обеспечивается:

- целенаправленной организаторской и методической работой командно-летного состава и общественных организаций с летным составом;
- персональной ответственностью командно-летного состава за уровень профессиональной подготовленности и состояние дисциплины закрепленного за ним летного состава;
- постоянным повышением квалификации и совершенствованием методической подготовки командно-летного, инспекторского, инструкторского и преподавательского состава путем самостоятельных занятий и прохождения курсов повышения квалификации;
- постоянным контролем за уровнем профессиональной подготовленности летного состава, выполнением требований настоящего Руководства и других документов, регламентирующих организацию, обеспечение и проведение летно-методической работы;
- научными исследованиями, опытной проверкой рекомендаций и обобщением опыта работы командно-летного состава;
- четкой координацией взаимодействия между научными, учебно-методическими организациями и управлениями ГА со стороны аппарата МГА ;
- организацией социалистического соревнования, направленного на эффективное и качественное проведение летно-методической работы, обобщение и внедрение передового опыта.

12.1.4. Летно-методическая работа в гражданской авиации во всех ее звеньях планируется, организуется и направляется УЛС МГА в соответствии с требованиями НПП ГА,

настоящего Руководства и других нормативных документов, регламентирующих летно-методическую работу в гражданской авиации.

12.1.5. Организация летно-методической работы возлагается:

- в МГА - на начальников и отделы УЛС и УУЗ МГА;
- 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.

12.2. ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНО- МЕТОДИЧЕСКОЙ РАБОТЫ

12.2.1. Планирование летно-методической работы в гражданской авиации является составной частью системы отраслевого планирования летной деятельности в гражданской авиации, а также важным фактором, посредством которого осуществляется координация деятельности организаций и предприятий ГА, занимающихся разработкой нормативных документов, технических средств обучения (ТОО) и учебных наглядных пособий.

Летно-методическая работа в гражданской авиации осуществляется в соответствии с перспективными и текущими планами.

12.2.2. Перспективные планы являются составной частью общих планов развития отрасли, управления, предприятия и содержат мероприятия по разработке основных нормативных и методических документов, научно-исследовательских, опытно-конструкторских и экспериментальных работ по созданию и внедрению специализированных ТОО, учебных и наглядных пособий.

12.2.3. Реализация перспективных планов достигается ежегодным планированием. Исполнители отдельных мероприятий годовых планов, кроме того, разрабатывают оперативные планы.

12.2.4. Проекты перспективных планов летно-методической работы составляются в установленные сроки на основании:

- постановлений Совета Министров СССР;
- приказов МГА и постановлений коллегии МГА;
- прогнозов развития гражданской авиации;
- анализа организации летной работы и состояния безопасности полетов в гражданской авиации;
- необходимости внедрения в эксплуатацию новых типов ВС, пилотажно-навигационных комплексов и новых методов выполнения полетов;
- последних достижений науки и техники;
- опыта работы передовых экипажей, подразделений, предприятий и учебных заведений;
- стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

12.2.5. Проекты перспективных планов утверждаются в установленном порядке.

12.3. ПОРЯДОК РАЗРАБОТКИ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ И ИХ ВНЕДРЕНИЕ

12.3.1. Разработка нормативных документов, регламентирующих летную деятельность в гражданской авиации, является одним из основных направлений летно-методической работы, проводимой командно-летным составом ГА на всех ее уровнях.

12.3.2. разработку нормативных документов планирует и организует УЛС МГА через организации и предприятия ГА, а также осуществляет контроль за их выполнением и внедрением.

12.3.3. Создание нормативных документов, регламентирующих летную деятельность в гражданской авиации, должно включать следующие этапы:

- разработка тематического задания;
- разработка проекта документа (предварительного материала) и рассылка его на отзыв;
- отработка отзывов, разработка проекта документа (обобщенного материала);
- согласование и утверждение документа;
- издание документа и его внедрение.

12.3.4. Руководитель организации, на которую возложена разработка проекта документа, должен назначать руководителя и ответственных исполнителей по каждой работе (теме), определять сроки разработки тематического задания и поэтапного выполнения работ.

12.3.5. Организация-разработчик является ответственной за своевременную разработку проекта документа в целом, а организация-соисполнитель - за своевременное выполнение возложенного на них объема (этапов) работ.

12.3.6. Проекты документов (обобщенный материал) должны рассматриваться на летно-методическом совете (секторе) организации-разработчика; проекты наиболее важных документов - на секции Совета по безопасности полетов МГА.

12.3.7. Согласование проекта документа и представление его на утверждение осуществляются в установленном МГА порядке.

12.3.8. Внедрение нормативных документов производится распорядительным актом МГА (приказом или указанием), в котором указываются цель внедрения данного документа, срок его действия, а также предписываются необходимые организационные мероприятия и назначается ответственный за внедрение.

12.3.9. В процессе внедрения документа в зависимости от его характера, объема и важности в учебном заведении, авиапредприятии, летном подразделении проводятся:

- изучение документа с командно-летным составом;
- изучение распорядительного документа, в котором назначаются лица, ответственные за организацию, правильность внедрения и контроль за исполнением документа;
- теоретическая подготовка, тренажерная и летная тренировка летного состава.

12.3.10. Для более качественного и эффективного изучения документов, в управлениях, учебных заведениях, на предприятиях и в подразделениях ГА разрабатываются методические материалы, используются технические средства.

12.4. ОРГАНЫ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИЕ ЛЕТНО-МЕТОДИЧЕСКУЮ РАБОТУ, ИХ ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ

12.4.1. Управление летной службы МГА.

Основными задачами УЛС МГА в области летно-методической работы являются:

- организация и руководство работой соответствующей секции Совета по безопасности полетов МГА;

- организация и методическое руководство учебно-методическими центрами, учебно-тренировочными отрядами, профессиональной учебной летной группой, а также деятельностью МКК и управлений.

В целях наиболее всестороннего и качественного планирования, обеспечения и проведения летно-методической работы при МГА создаются:

- Совет по безопасности полетов;
- постоянно действующие группы ведущих специалистов по каждому типу ВС;
- группа экспертов по основным направлениям летно-методической работы.

12.4.2. Совет по безопасности полетов МГА

Совет по безопасности полетов МГА является совещательным органом при Министре и создается в целях изучения и рассмотрения вопросов, направленных на обеспечение безопасности полетов и повышение эффективности производственной деятельности предприятий ГА.

Совет по безопасности полетов возглавляется заместителем Министра гражданской авиации по летной службе.

Главными задачами Совета по безопасности полетов МГА являются:

- определение главных направлений в профилактической работе по предотвращению авиационных происшествий;
- рассмотрение и всесторонняя оценка проектов наиболее важных документов Министерства, регламентирующих работу основных служб;
по организации и выполнению полетов в гражданской авиации: материалов по обобщению и распространению передового опыта работы предприятий, подразделений, служб гражданской авиации;
- рассмотрение предложений и рекомендаций по улучшению организации летной и летно-методической работы, управления воздушным движением, качества подготовки специалистов и повышению безопасности полетов;
- рассмотрение положений и рекомендаций ИКАО в целях возможного их применения в гражданской авиации, особенно для международных полетов;
- использование достижений научно-технического прогресса в целях обеспечения безопасности полетов и подготовки авиаспециалистов;
- координация работ по внедрению полетов ВС по сниженным минимумам.

12.4.3. Постоянно действующие группы ведущих специалистов ГА по каждому типу ВС.

Постоянно действующие группы ведущих специалистов по каждому типу ВС создаются в целях совершенствования организации научного сопровождения эксплуатации ВС в гражданской авиации, усиления контроля за выполнением мероприятий и решений, проводимых МГА и МАП по каждому типу ВС.

Основными задачами и функциями группы в области летно-методической работы являются:

- изучение и обобщение опыта летной эксплуатации, рассмотрение вопросов по совершенствованию методики выполнения полетов, возникающих в процессе эксплуатации и подготовки конкретных предложений по их решению в целях повышения уровня безопасности и эффективности эксплуатации данного типа ВС;
- контроль за внедрением результатов научно-исследовательских работ по вопросам методики летной эксплуатации ВС, проводимых научно-исследовательскими организациями ГА и МАП и связанных с обеспечением безопасности полетов;
- проверка работы предприятий ГА по вопросам методики освоения авиационной техники и ее летной эксплуатации и оказание им практической помощи;

- обеспечение контроля за научным сопровождением летной эксплуатации данного типа ВС.

12.4.4. Группа экспертов по основным направлениям летно-методической работы.

Группа экспертов в области летно-методической работы является постоянно действующим рабочим органом при начальнике УЛС и создается в целях объединения усилий наиболее подготовленных в методическом отношении специалистов по разработке нормативных документов, регламентирующих летно-методическую работу в гражданской авиации, совершенствованию существующих и разработке новых перспективных направлений в этой области.

Основная задача группы экспертов - выработать единое решение или мнение по предварительному материалу разрабатываемого документа, обсудить тематическое задание, принять единое решение по порученному вопросу.

12.4.5. Летно-штурманский (летный) отдел управления ГА.

Основными задачами ЛШО по организации и проведению летно-методической работы являются:

- организация летно-методической работы на предприятиях и в учебно-тренировочном отряде (УТО) управления в соответствии с требованиями МГА;
- совершенствование организации летно-методической работы, обобщение и внедрение передового опыта работы летных подразделений;
- организационно-методические мероприятия при освоении новой авиационной техники, поступающей в управление.

12.4.6. Летно-методический совет управления ГА.

Летно-методический совет управления ГА является совещательным органом при начальнике управления и создается для рассмотрения наиболее важных вопросов обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов, совершенствования организации летной работы на предприятиях и в подразделениях управления, повышения профессиональной подготовки летного состава.

Летно-методический совет возглавляет заместитель начальника управления ГА по организации летной работы.

Летно-методический совет управления ГА осуществляет свою деятельность путем проведения заседаний и совещаний, на которых рассматриваются следующие вопросы:

- рассмотрение перспективных планов работы ЛШО;
- рассмотрение мероприятий по внедрению в практику работы наиболее важных нормативных и руководящих документов, регламентирующих организацию и выполнение летной работы, разрабатываемых: в управлении;
- рассмотрение всех учебных, методических и наглядных пособий, разрабатываемых в ЛШО, на предприятиях и в УТО по вопросам организации и выполнения летной работы;
- совершенствование летно-методической работы, изучение, обобщение и распространение передового опыта работы предприятий, подразделений и экипажей;
- изучение и практическое освоение эксплуатации новых типов ВС с учетом достижений в развитии авиационной техники и опыта ее эксплуатации;
- использование материалов средств сбора полетной информации в вопросах совершенствования профессиональной подготовки летного состава;
- рассмотрение плана мероприятий по подготовке летной службы управления ГА к полетам в сезонные периоды;
- изучение причин авиационных происшествий по вине летного состава;
- разработка и внедрение новых форм и методов обучения и подготовки летного состава.

12.4.7. Учебно-тренировочный отряд (эскадрилья).

Учебно-тренировочный отряд (эскадрилья) является учебно-летным подразделением управления ГА и осуществляет обучение авиаспециалистов по типовым учебным программам и методическим указаниям, утвержденным МГА.

Учебно-тренировочный отряд (эскадрилья) решает следующие основные задачи в области летно-методической работы:

- оказание помощи предприятиям и подразделениям в организации и проведении летно-методической работы и профессиональной учебы;
- повышение квалификации авиаспециалистов, командиров звеньев, инструкторского и летного состава эксплуатационных предприятий своего и других, закрепленных за УТО, управлений;
- переучивание летного состава на новые типы ВС;
- первичная подготовка авиаспециалистов;
- разработка методических пособий.

12.4.8. Летно-методический кабинет.

Летно-методический кабинет является основным органом по практическому проведению летно-методической работы командно-летным и инструкторским составом. Летно-методический кабинет создается в управлениях ГА при учебно-тренировочном отряде.

Основной задачей летно-методического кабинета является подготовка командно-летного и инструкторского состава по организации и практике проведения летно-методической работы с членами экипажей ВС, обобщение и распространение передового опыта методической работы других летно-методических кабинетов и классов.

Работа летно-методического кабинета организуется в соответствии с требованиями Положения о летно-методических кабинетах управлений ГА, других документов МГА, регламентирующих летно-методическую работу.

12.4.9. Летно-методический совет предприятия ГА.

Летно-методический совет предприятия ГА возглавляет заместитель командира по организации летной работы.

Главными задачами летно-методического совета являются:

- рассмотрение предложений и рекомендаций по улучшению организации летной работы, управления воздушным движением, летно-технической эксплуатации авиационной техники, качества подготовки специалистов подразделений и служб предприятия и повышению безопасности полетов;
- утверждение инструкций по производству полетов;
- руководство работой летно-методических классов подразделений, технических классов АТБ;
- утверждение учебных планов и тематики профессиональной учебы, в том числе и авиационно-технической подготовки летного состава;
- выдача заключений по методикам, технологиям работ, инструкциям, разработанным в подразделениях;
- анализ состояния изучения нормативных документов и подготовка рекомендаций по улучшению летно-методической работы.

12.4.10. Летно-методический класс.

Летно-методический класс является учебно-методической базой летного подразделения.

Летно-методические классы создаются в каждом летном отряде.

Основной задачей летно-методического класса является методическое обеспечение всех форм занятий, проводимых с командно-летным и летным составом подразделения.

12.5. КОНТРОЛЬ СОСТОЯНИЯ ЛЕТНО-МЕТОДИЧЕСКОЙ РАБОТЫ

Основной задачей контроля состояния летно-методической работы является своевременное выявление недостатков и отклонений в организации, обеспечении и проведении профессиональной подготовки летного состава, в целях последующего анализа и выработки мероприятий по дальнейшему совершенствованию летной работы.

Контроль состояния летно-методической работы должен быть систематическим, объективным, целенаправленным и осуществляться при всех видах подготовки и проверки летного состава.

Контролю подлежат:

- уровень профессиональной подготовленности летного состава как основной показатель летно-методической работы командно-летного состава;
- работа летно-методических советов подразделений, учебных заведений и управлений ГА, их практическая помощь;
- работа летно-методических кабинетов и классов;
- эффективность принятых ранее мер в летно-методической работе, направленной на повышение качества выполнения полетов и их безопасности;
- данные комплексной расшифровки средств полетной информации;
- данные проверок командно-летным составом техники пилотирования и практической работы членов экипажей на ВС;
- данные проверок и тренировок летного состава на комплексном тренажере;
- качество проведения разборов;
- мероприятия, вытекающие из анализа летных происшествий, их предпосылок, и проведение таких мероприятий в целях предупреждения аварийности в гражданской авиации;
- техническая оснащенность учебных баз;
- разработка методических пособий, рекомендаций и их внедрение в практику;
- данные обобщения и внедрения передового опыта летно-методической работы в летных подразделениях учебных заведений и управлений ГА;
- состояние подготовки резерва на командные должности.

12.6. ОРГАНИЗАЦИЯ И ВЫПОЛНЕНИЕ МЕТОДИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ

12.6.1. Общие указания.

Методические полеты выполняются:

- в целях изыскания рациональных методов пилотирования ВС и разработки программ и методик обучения летного состава ГА;
- для внедрения передового опыта организации и выполнения полетов.

Методические полеты в целях изыскания рациональных методов пилотирования ВС и разработки программ и методик обучения летного состава организуются и проводятся в Центрах ГА в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, НПП ГА и инструкции по организации и выполнению методических полетов. Полеты выполняются летным (командно-летным) составом летно-методических отделов (ЛМО) этих организаций, допущенным к выполнению методических полетов, с привлечением специалистов ГосНИИ, НЭЦ АУВД и высших учебных заведений ГА.

Методические полеты для внедрения передового опыта организации и выполнения полетов производятся специалистами УЛС, УУЗ МГА, ГосНИИ ГА, летным (командно-летным) составом ЛМО Центров ГА.

12.6.2. Подготовка к полетам.

При подготовке к методическим полетам разрабатываются:

- программа методических полетов;
- методические указания на полет.

Программа методических полетов утверждается начальником Центра ГА, методические указания - его заместителем по летно-методической работе.

Подготовка к методическим полетам проводится в соответствии с требованиями НПП ГА, при этом дополнительно изучаются:

- программа и методические указания по выполнению методических полетов;
- последовательность выполнения задания и возможность его изменения в зависимости от конкретных условий;
- данные, полученные при выполнении аналогичных методических полетов (при необходимости);
- профиль полетов и характеристики выдерживаемых режимов;
- порядок взаимодействия членов экипажа в различных условиях полета;
- перечень вопросов, которые в ходе полета должны решать каждый член экипажа и участник полета;
- аппаратура, приборы, установки, дополнительно монтируемые на ВС для данного задания.

12.6.3. Выполнение методических полетов.

Методические полеты выполняются на основании задания установленного образца на такие полеты и приказа начальника Центра ГА в соответствии с программой методических полетов и методическими указаниями.

При выполнении методических полетов экипаж должен обеспечивать регистрацию необходимой информации.

Перед выполнением каждого элемента программы, подлежащего регистрации, командир ВС обязан предупредить всех участников о выполнении этого элемента в целях обеспечения своевременного включения контрольно - записывающей аппаратуры и сбора необходимой информации.

При возникновении в полете каких-либо ситуаций, не предусмотренных программой, командир ВС обязан немедленно прекратить выполнение данного элемента программы и восстановить нормальный режим полета.

При несоответствии метеоусловий требованиям программы по данному элементу полета командир ВС должен прекратить выполнение программы или изменить последовательность полетов, если это оговорено методическими указаниями.

12.6.4. Разбор методических полетов.

Разбор полетов проводится в экипаже после каждого полета или по окончании летного дня. В разборе принимают участие все члены экипажа и участники полета. По окончании программы методических полетов руководитель летно-методического подразделения проводит расширенный их разбор с привлечением представителей служб и отделов, обеспечивающих полеты и участвующих в них.

После выполнения методических полетов участниками составляется отчет с выводами и рекомендациями.

12.7. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ БАЗА

12.7.1. Общие указания.

Учебно-методическая база для профессиональной подготовки авиаспециалистов представляет собой комплекс специальных помещений, оснащенных ТСО, наглядными пособиями, методической и учебной документацией.

Учебно-методическая база организаций и подразделений ГА должна способствовать повышению уровня профессиональной подготовленности авиационного персонала.

Учебно-методическая база должна обеспечивать:

- изучение нормативных документов по авиационным происшествиям и характерным их предпосылкам с помощью ТСО;
- поддержание необходимого уровня профессиональной подготовленности авиаспециалистов;
- организацию учебно-летного процесса с применением ТСО.

12.7.2. Состав учебно-методической базы.

В целях обеспечения эффективного проведения учебно-летного процесса в Центре ГА летных училищах и учебно-тренировочных центрах при переучивании на новые типы ВС и повышения квалификации командно-летного состава МГА устанавливается типовая учебно-методическая база, определяющая перечень обязательных минимально необходимых средств.

Состав и оснащенность учебно-методических баз учебных заведений ГА определяется Положением об учебном процессе в высших и средних профессионально-технических учебных заведениях ГА, Положениями о Центре ГА.

Учебно-методическая база управления ГА состоит из:

- учебно-тренировочного отряда (авиаэскадрильи);
- летно-методического кабинета;
- учебно-методических баз предприятий ГА.

Состав и оснащенность учебно-методических баз управления ГА определяются Положением об учебном процессе учебно-тренировочных отрядов ГА и Положением о летно-методических кабинетах управлений ГА.

Учебно-методическую базу предприятий ГА составляют:

- летно-методические классы летных подразделений;
- технические классы АТБ;
- комплексные тренажеры;
- процедурные и системные тренажеры;
- технические библиотеки;
- дидактические материалы;
- авиационная техника.

12.7.3. Контроль и ответственность за состояние учебно-методической базы.

Организации-разработчики обязаны вести авторский надзор за выпуском и правильность применения ТОО и наглядных пособий в учебном процессе.

Ответственность за внедрение ТОО и наглядных пособий в учебный процесс возлагается на учебные заведения и учебные подразделения управлений ГА, применяющие их в обучении.

Ответственность за состояние, оснащение и развитие учебно-методической базы, совершенствование методики применения ТОО возлагается на руководителей организаций, предприятий и подразделений ГА.

12.8. ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНО-МЕТОДИЧЕСКОЙ РАБОТЫ ПРИ ВНЕДРЕНИИ (ОСВОЕНИИ) В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НОВОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

12.8.1. Летно-методическая работа до начала эксплуатационных испытаний.

12.8.1.1. Основным содержанием летно-методической работы до начала эксплуатационных испытаний является переподготовка командно-летного, инспекторского и инструкторского состава УЛС. МГА, Центров ГА и ведущего управления, а также разработка временных документов, необходимых для переучивания летного состава ведущего управления и выполнения полетов на стадии эксплуатационных испытаний.

12.8.1.2. Переподготовка ведущих специалистов летно-инспекторского, инженерно-технического и преподавательского состава ГА проводится на базе КБ, выпускающего новый тип (или модификацию) ВС, и ГосНИИ ГА.

Примечание. Ведущим управлением является управление, на базе которого планируются эксплуатационные испытания.

12.8.1.3. Основным разработчиком временных документов является ГосНИИ. ГА, который с участием специалистов Центров ГА и ведущего управления к началу эксплуатационных испытаний подготавливает:

- учебные планы и программы переучивания членов экипажа на новую авиационную технику;
- инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа;
- карты контрольной проверки и контрольные листы.

12.8.1.4. Временные документы согласуются с предприятием-разработчиком и утверждаются УЛС МГА.

По наиболее проблемным вопросам управления воздушным судном ГосНИИ ГА разрабатывает методические пособия и рекомендации летному составу.

12.8.2 Летно-методическая работа на стадии эксплуатационных испытаний.

12.8.2.1. Основной задачей летно-методической работы на стадии эксплуатационных испытаний является разработка комплекта нормативных и методических документов, необходимых для переучивания летного состава и выполнения производственных полетов в авиапредприятиях.

12.8.2.2. Разработчиком документов является рабочая группа из специалистов, перечисленных на данный тип ВС, в которую входят специалисты УЛС МГА, ГосНИИ ГА. Центров ГА и ведущего управления. Руководство группой осуществляет УЛС МГА.

12.8.2.3. На стадии эксплуатационных испытаний разрабатываются:

- учебные планы и программы переучивания летного состава в летных учебных заведениях;
- программы подготовки летного состава в подразделениях ГА;
- инструкция по взаимодействию и технология работы членов экипажа;
- карты контрольной проверки и контрольные листы;
- требования к кандидатам на переучивание;
- требования к уровню профессиональной подготовленности.

При необходимости дополнительно разрабатываются учебные пособия, технические средства обучения и наглядные пособия.

12.8.2.4. По окончании эксплуатационных испытаний МГА организует и проводит летно-техническую конференцию по внедрению нового типа ВС.

По мере выполнения производственных полетов и накопления опыта УЛС МГА организует корректировку и переработку документов.

Глава 13

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕТОДИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ СО СЛУЖБАМИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ ПОЛЕТЫ

13.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

13.1.1. Работа служб авиапредприятия (летного учебного заведения) должна строиться таким образом, чтобы обеспечить элективное и качественное выполнение летной работы. С этой целью между летными подразделениями и этими службами должно быть взаимодействие.

13.1.2. Летние подразделения в процессе организации летной работы взаимодействуют со следующими службами:

- службой движения;
- инженерно-авиационной;
- метеослужбой;
- службой аэронавигационной информации;
- тренажерными подразделениями;
- службой организации перевозок.

13.2. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СО СЛУЖБОЙ ДВИЖЕНИЯ

13.2.1. Планирование полетов

Служба движения в установленное время должна принять от летных подразделений суточные планы полетов и обеспечить их выполнение. При изменении планов она должна своевременно информировать об этом руководителей летных подразделений.

13.2.2. Предполетная подготовка.

При предполетной подготовке экипажа диспетчер АДП должен:

- выдать экипажу следующую информацию: номер ВС и стоянки, массу конструкции судна, минимальную коммерческую загрузку, расчетное количество топлива, время вылета (в случае вылета не по расписанию), запасные аэродромы, изменения в маршруте полета и промежуточных посадках, высоту полета;
- проверить и подписать задание на полет в соответствующей графе;
- организовать выделение экипажу автотранспорта для следования на стоянку ВС, если расстояние от АДП до стоянки 500 м и более.

13.2.3. Запуск двигателей и руление.

По запросу экипажа служба движения должна, исходя из условий обеспечения безопасности, разрешить запуск двигателей ВС на месте стоянки или указать место на перроне для выполнения запуска двигателей и обеспечить буксировку ВС на место запуска двигателей.

Служба движения должна также обеспечить экипаж необходимой информацией, указаниями и рекомендациями для безопасного руления ВС на исполнительный старт.

13.2.4. Выполнение полетов.

В процессе выполнения полета служба движения должна обеспечить экипаж необходимой информацией, указаниями и рекомендациями по безопасному выполнению полета.

13.2.5. Послеполетные работы.

Служба движения должна обеспечить экипаж необходимой информацией, указаниями и рекомендациями по безопасному рулению ВС на место стоянки.

Если расстояние от АДП до стоянки ВС 500 м и более, служба движения должна обеспечить экипаж автотранспортом.

Диспетчер АДП службы движения принимает доклад командира ВС о выполненном рейсе и замечаниях по его выполнению.

13.2.6. Профессиональная подготовка.

Служба движения должна выделять своих специалистов для занятий с летным составом по плану профессиональной учебы, а также в необходимых случаях по заявкам командиров летных подразделений. Руководитель службы движения должен контролировать качество подготовки специалистов, направляемых для проведения занятий с летным составом.

13.2.7. Разборы полетов.

Руководитель службы движения по заявкам командиров летных подразделений должен направлять своих специалистов для участия в разборах полетов в летных подразделениях. Для этих целей специалисты службы движения должны подготовить материал по нарушениям и отклонениям при заходе на посадку, нарушениям фразеологии и другим недостаткам, связанным с взаимодействием летной службы и службы движения.

По заявкам летных подразделений служба движения должна представлять материалы по фотозаходам ВС на посадку.

13.3. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБОЙ

13.3.1. Профессиональная подготовка.

Инженерно-авиационная служба совместно со специалистами летных подразделений должна организовывать и проводить авиационно-техническую подготовку летного состава в часы, отведенные для профессиональной учебы, с использованием учебной базы АТБ.

Тематика и расписание занятий, связанных с выделением авиационной техники, специалистов инженерно-авиационной службы для проведения учебы, использованием технического класса АТБ и авиационной техники, согласуются с начальником АТБ.

Для проверки технических знаний по вопросам подготовки летного состава к эксплуатации авиационной техники в осенне-зимний период в состав комиссий, создаваемых в авиапредприятиях, кроме других специалистов, необходимо включить также инженеров АТБ.

Контроль за организацией и качеством авиационно-технической подготовки летного состава осуществляют начальники АТБ и старшие инженеры летных подразделений.

13.3.2. Предполетная подготовка.

В процессе предполетной подготовки экипажа инженерно-авиационная служба должна:

- предъявить экипажу исправное, подготовленное для данного полета ВС, с оформленной документацией - записями в бортовом журнале и карте-наряде;

- информировать экипаж о техническом состоянии ВС и выполненных на нем работах, количестве заправленного топлива, особенностях его эксплуатации, записанных в бортовом журнале; имевших место неисправностях и наличии на борту аварийно-спасательных средств;

- доставить на борт ВС и передать бортпроводникам (экипажу) мягкий инвентарь, бортовую медицинскую аптечку и другие средства обслуживания пассажиров в полете;

- обеспечить экипажу необходимые условия для проверки систем и оборудования ВС с использованием технических средств наземного обслуживания.

13.3.3. Запуск двигателей, буксировка, выруливание.

По запросу экипажа инженерно-авиационная служба (в лице авиатехника) должна, исходя из условий обеспечения безопасности, дать разрешение на запуск двигателей ВС, обеспечить использование для их запуска необходимые технические средства наземного обслуживания и осуществлять внешний визуальный контроль за запуском двигателей.

Запуск осуществляется с обязательным использованием средств связи (СПУ, радио), а на судах, где нет таких средств, - визуально с применением команд и сигналов между запускающим и обеспечивающим запуск. При необходимости выполнения буксировки ВС инженерно-авиационная служба должна осуществлять ее в соответствии с установленными правилами.

При выруливании с места стоянки (запуска двигателей) инженерно-авиационная служба должна обеспечить безопасное его выполнение. Командиру ВС **запрещается** выруливать с места стоянки (запуска двигателей), когда на стоянке нет авиатехника, ответственного за выпуск воздушного судна.

13.3.4. Выполнение полетов.

При отказах (неисправностях) на борту ВС, которые вызвали опасную ситуацию в полете или могли бы привести к ней, командир ВС, при необходимости, через диспетчера службы движения запрашивает консультацию от специалистов инженерно-авиационной службы. Старшее должностное лицо ИАС в этом случае должно выделить подготовленных инженеров, способных дать рекомендации о действиях по локализации отказа, возможности использования резервных (аварийных) систем (приборов), по устранению неисправности в полете.

13.3.5. Послеполетные работы.

При выполнении экипажем послеполетных работ инженерно-авиационная служба должна:

- обеспечить безопасное заруливание ВС на место стоянки. Командиру ВС **запрещается** заруливать на место стоянки, когда на стоянке нет авиатехника, ответственного за встречу ВС ;

- принять от экипажа ВС и судовые документы.

13.3.6. Разборы полетов.

Инженерно-авиационная служба направляет по заявкам командиров летных подразделений своих специалистов для участия в разборах полетов в летных подразделениях, которые должны обобщить и проанализировать материалы по эксплуатации авиационной техники летным составом, а также подготовиться к выступлению на методической части разбора по запланированной теме.

Заместители начальников управлений ГА по эксплуатации авиационной техники - главные инженеры должны регулярно принимать участие в разборах, проводимых в летных подразделениях, и проверках учебного процесса в УТО для контроля выполнения требований нормативных документов по организации профессиональной подготовки летного состава.

13.3.7. Использование средств сбора полетной информации.

По заявкам летных подразделений инженерно-авиационная служба должна представлять им материалы расшифровок полетной информации по согласованной форме или специальной форме, оговоренной в заявке.

13.4. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С МЕТЕОСЛУЖБОЙ

13.4.1. Профессиональная подготовка.

Метеослужба в плановом порядке, а также в необходимых случаях по заявке командиров летных подразделений должна выделять своих специалистов для проведения занятий с летным составом в часы профессиональной учебы. Эти специалисты должны заранее подготовить конспекты, согласовать их и утвердить у командира летного отряда.

13.4.2. Предполетная подготовка.

В период предполетной подготовки метеослужба должна обеспечить экипаж:

- данными о фактической погоде и прогнозами погоды по аэропортам вылета, посадки и запасным;
- прогнозами и штормовыми предупреждениями по маршрутам и районам полетов;
- данными бортовой погоды;
- приземными и высотными картами, радиолокационными и спутниковыми данными;
- устной метеорологической консультацией (по требованию экипажа).

13.4.3. Послеполетные работы.

После выполнения полета в аэропорту, где имеется АМСГ с синоптической частью, командир ВС сдает метеорологическую документацию, в том числе бланк, заполненный данными о погоде на трассе полета.

Если бланк "Бортовая погода" в полете не заполняется, командир ВС после посадки обязан лично или через второго пилота (штурмана) сообщить дежурному инженеру-синоптику (технику АМСГ 4 разряда) о наблюдавшихся в полете метеоявлениях.

Полученные от экипажей устные сведения дежурный инженер-синоптик (техник) записывает в специальный журнал. Указанные данные используются АМСГ в оперативной работе.

13.5. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СО СЛУЖБОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

На предполетной подготовке аэронавигационная служба (БАИ) должна подготовить и выдать экипажу:

- регламенты и сборники аэронавигационных данных с внесенными изменениями и сверенные с контрольными экземплярами;
- портфель с полетными картами;
- код опознавания и ключи от специзделия.

По окончании полета аэронавигационная служба (БАИ) должна принять у экипажа эти материалы.

13.6. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ТРЕНАЖЕРНЫМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕМ

13.6.1. Профессиональная подготовка.

В части профессиональной подготовки летного состава тренажерное подразделение должно:

- обеспечить своевременное и качественное проведение тренировок летного состава штатным инструкторским экипажем согласно плану-графику в соответствии с РЛЭ ВС и с соблюдением установленных правил и фразеологии радиообмена между экипажами ВС и диспетчерами службы движения;

- провести с экипажем, прибывшим на тренировку, предполетную подготовку с целью проверки знаний по элементам предстоящих упражнений и допуска его к тренировке;

- провести разбор с экипажем по окончании тренировки с целью оценки качества выполненных полетов, оценки работы каждого члена экипажа, разбора допущенных ошибок, отклонений и нарушений,

- дать объективную оценку уровня профессиональной подготовленности командира ВС и членов экипажа по результатам выполненных полетов на тренажере с записью в задании на тренировку;

- обеспечить периодическое участие командно-летного состава летных подразделений в проведении тренировок летного состава на тренажере с целью анализа и оценки качества тренировок и уровня их организации.

13.6.2. Разбор полетов.

Специалисты тренажерных подразделений должны принимать участие в проведении общих разборов в летном подразделении.

Инструкторы тренажеров выступают на разборах с анализом организации тренировок, а также ошибок и нарушений, допускаемых летным составом при тренировках на тренажерах.

Участие специалистов тренажерных подразделений в разборах полетов должно быть учтено в журнале разборов полетов в летном подразделении.

13.7. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СО СЛУЖБОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК

13.7.1. Предполетная подготовка.

В период предполетной подготовки экипажа служба организации перевозок должна:

- доставить на борт ВС экипаж и представить ему центровочный график и сводную загрузочную ведомость;

- обеспечить загрузку и посадку пассажиров не позднее, чем за 10 мин до отправления.

13.7.2. Послеполетные работы.

По окончании полета служба организации перевозок должна принять 5т экипажа перевозочные документы.

Глава 14

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ В ЛЕТНЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ (УЧИЛИЩАХ) ГА

14.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

14.1.1. Организация летной и методической работы в учебных заведениях регламентируется НШ1 ГА, указаниями, инструкциями, приказами МГА, требованиями настоящего Руководства и осуществляется заместителями начальников учебных заведений по летной подготовке, летно-методической работе, летными подразделениями и их штабами.

14.1.2. Курсантам, успешно сдавшим государственные экзамены по теоретической и летной подготовке, выдаются диплом установленного образца об окончании училища и свидетельство специалиста соответствующего класса.

14.1.3. Курсант летного училища, получивший на государственных экзаменах по одной из теоретических дисциплин или практической работе оценку "2", к дальнейшей сдаче государственных экзаменов не допускается и отчисляется из училища. При получении курсантом на государственных экзаменах оценки "3" по практической работе или всем теоретическим дисциплинам ему выдается диплом установленного образца без присвоения летной квалификации, свидетельство специалиста ГА не выдается.

14.1.4. Слушателям, успешно закончившим обучение и получившим при этом оценки, соответствующие требованиям Положения о классификации, выдается свидетельство установленного образца, дающее право на допуск к летной работе в подразделениях ГА.

Слушатели-пилоты, получившие в экзаменационном полете по технике пилотирования "3" или удовлетворительные оценки по всем теоретическим дисциплинам, выносимым на экзамены, к летной работе на осваиваемом типе ВС не допускаются. Вопрос об их дальнейшем использовании на летной работе решается МКК управления, летного учебного заведения.

14.1.5. Документация по отчетности, планированию и контролю за ходом летного обучения ведется по формам, установленным МГА.

14.1.6. Летно-методические отделы Центров ГА выполняют полеты тренировочные, проверочные и методические, а также принимают участие в исследовательских полетах, организуемых научно-исследовательскими организациями ГА. Кроме того, летный (командно-летный) состав ЛМО может привлекаться к проведению испытательных полетов после прохождения специальной подготовки по программам, утвержденным МГА.

14.1.7. Полеты летного (командно-летного) состава ЛМО могут выполняться как в составе экипажей ЛМО, так и в экипажах авиапредприятий и летных учебных заведений ГА.

14.1.8. В случае производственной необходимости летный (командно-летный) состав ЛМО Центров ГА может привлекаться к выполнению учебных полетов.

14.2. ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

Основными исходными данными для планирования являются:

- план приема и выпуска курсантов (слушателей);
- учебные планы и программы теоретической, тренажерной и летной подготовки или КУЛПы по типам ВС;
- план повышения квалификации, прохождения стажировки в производственных предприятиях командно-летного и инструкторского состава;
- анализы организации летной работы и состояния безопасности полетов в училище, мероприятия по улучшению процесса летного обучения, разработанные на основании

заклучений Государственной экзаменационной комиссии и отзывов производственных предприятий на выпускников училища.

14.3. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА

В профессиональную подготовку командно-летного и инструкторского состава в летных и летно-технических училищах ГА входят:

- первоначальная подготовка для допуска к самостоятельной инструкторской работе (ввод в строй);
- поддержание уровня и совершенствование профессиональной подготовленности в соответствии с предъявляемыми требованиями настоящего Руководства;
- повышение квалификации.

14.3.1. Первоначальная подготовка для допуска к самостоятельной инструкторской работе (ввод в строй)

14.3.1.1. Кандидаты на инструкторскую работу в летные учебные заведения должны отвечать требованиям, установленным МГА.

14.3.1.2. Подготовка и ввод в строй штурманов, бортинженеров, бортмехаников, бортрадистов проводится в соответствии с программами МГА назначенным для этой цели инструктором. Тренировочные и проверочные полеты для всех этих специалистов разрешается совмещать с учебными, тренировочными полетами по вводу в строй пилотов-инструкторов и тренировочными полетами командно-летного и инструкторского состава.

14.3.1.3. Подготовку и ввод в строй пилотов, принятых на инструкторскую работу из производственных предприятий после окончания летного училища или оставленных для инструкторской работы, проводят по программам подготовки инструкторского состава, утвержденным МГА на соответствующих типах ВС с обязательным прохождением ими курсов подготовки пилотов-инструкторов.

14.3.1.4. Отбор кандидатов из числа курсантов летных училищ производить не менее, чем за три месяца до окончания училища, предварительно обсудив и утвердив их кандидатуры на педагогическом совете училища.

14.3.1.5. Проверку на допуск к самостоятельной работе в качестве пилота-инструктора проводит командно-летный состав летно-методического отдела или летного отряда.

Проверку на допуск к самостоятельной работе в качестве штурмана-инструктора, бортинженера (бортмеханика) - инструктора, бортрадиста-инструктора осуществляют соответствующие старшие специалисты.

14.3.1.6. К инструкторской работе специалисты допускаются приказом начальника учебного заведения на основании рапорта командира летного (авиационного) отряда.

14.3.1.7. При неудовлетворительных результатах ввода в строй заключение о целесообразности ввода в строй специалиста определяется решением МКК учебного заведения.

14.3.2. Поддержание уровня и совершенствование профессиональной подготовленности командно-летного и инструкторского состава.

14.3.2.1. Тренажерную подготовку на КТС, отсутствующих в учебных заведениях, летный состав проходит на предприятиях ГА.

14.3.2.2. Ответственность за планирование и проведение летной подготовки возлагается на заместителя начальника учебного заведения по летной подготовке.

14.3.2.3. Для поддержания летной квалификации командно-летный состав (от командира звена и выше) должен ежеквартально иметь самостоятельный налет, который определяется установленной месячной нормой оплачиваемого налета и должен составлять не менее:

- 15 % для командно-летного состава - от командира звена до командира авиаэскадрильи;
- 20 % для командно-летного состава - от заместителя командира летного отряда до начальника учебного заведения.

В счет самостоятельного налета командно-летному и летному составу ЛМО, а также командно-летному составу летных отрядов (пилотам) засчитываются поквартально:

- все виды полетов, в которых пилот участвует в качестве командира ВС;
- полеты с учебной целью, при которых пилот находится на одном из пилотских сидений, а на другом - слушатель;
- полеты в транспортных подразделениях, когда пилот, занимая одно из пилотских сидений, выполняет взлет и посадку (в этом случае время полета записывается на четвертой странице задания на полет и удостоверяется личной подписью) - для командно-летного и инспекторского состава ЛМО.

Остальные лица летного состава ЛМО и летных отрядов должны учитывать время самостоятельной работы на соответствующем рабочем месте и в течение каждого квартала. В этом случае за счет самостоятельной работы им засчитывается:

- время полетов, при которых специалист включен в задание на полет в графу по специальности;
- время нахождения специалиста на рабочем месте при полетах в транспортных подразделениях ГА (в этом случае он должен время полета записать на четвертой странице задания на полет и удостоверить личной подписью).

14.3.3. Стажировка на предприятиях ГА.

14.3.3.1. В целях дальнейшего совершенствования учебного процесса в летных учебных заведениях ГА, обмена опытом и повышения квалификации командно-летный и инструкторский состав учебного заведения, до командира летного отряда включительно, проходит стажировку на предприятиях ГА 1 раз в 5 лет.

Пятилетний и годовые планы стажировки составляются Управлением учебных заведений МГА. Пятилетний план утверждается заместителем Министра гражданской авиации по кадрам, а годовые - начальником УУЗ МГА по согласованию с УЛС МГА.

Проекты пятилетнего и годового планов летные учебные заведения представляют в УУЗ МГА к 1 октября текущего года.

14.3.3.2. Стажировка проводится в соответствии с заданием, утвержденным начальником учебного заведения. В задании должны быть предусмотрены основные вопросы, направленные на повышение летной квалификации и приобретение необходимых навыков, которые должны быть использованы в обучении и воспитании курсантов с учетом требований производства.

14.3.3.3. Задание на выполнение полетов по стажировке составляется командиром летного отряда и утверждается заместителем начальника (летного учебного заведения по летной подготовке).

14.3.3.4. Руководитель предприятия по окончании стажировки дает заключение о выполнении стажером задания с отражением результатов стажировки.

Итоги стажировки и предложения по совершенствованию учебного процесса должны обсуждаться на методических семинарах в учебных заведениях не реже 1 раза в год.

14.3.3.5. Ответственность за организацию стажировки возлагается на руководителей предприятий ГА, на базе которых проводится стажировка.

14.3.3.6. Ответственность за организацию, поддержание и повышение профессиональной и методической подготовки командно-летного и инструкторского состава в училище возлагается на командиров летных (авиационных) отрядов, а в летно-методическом отделе - на начальника.

14.4. ФОРМИРОВАНИЕ УЧЕБНЫХ ЭКИПАЖЕЙ

14.4.1. Учебные экипажи ВС.

14.4.1.1. Учебный экипаж ВС при выполнении вывозных и контрольных полетов состоит из пилотов-инструкторов, курсанта (слушателя) и других лиц летного состава, предусмотренных РЛЭ ВС.

14.4.1.2. Учебный экипаж ВС при выполнении самостоятельных полетов курсантами (слушателями) состоит из КВС-курсанта (слушателя), выполняющего задание на полет, второго пилота-курсанта (слушателя), назначенного пилотом-инструктором (проверяющим) из своей летной группы и подготовленного к полетам в качестве второго пилота, а членов инструкторского экипажа.

14.4.1.3. Команды, подаваемые КВС-курсантом (слушателем), обязательны для второго пилота-курсанта (слушателя) и всех членов инструкторского экипажа.

14.4.1.4. Пилот-инструктор при самостоятельных полетах курсантов (слушателей) должен находиться либо на пункте УВД, либо на старте (в квадрате), либо на борту ВС (при усложненной воздушной и метеорологической обстановке, не занимая рабочего места).

14.4.2. Формирование учебно-летных групп.

14.4.2.1. Учебно-летная группа не должна быть более чем из 10 курсантов или 6 слушателей по каждой специальности.

14.4.2.2. Формирование учебно-летных групп производится после окончания курсантами первого семестра. Формирование летной группы слушателей производится по окончании тренажерной подготовки.

Главной задачей при формировании является создание учебно-летных групп, примерно равноценных по своему составу.

14.4.2.3. При формировании необходимо учитывать данные:

- профессионального отбора (рекомендован, рекомендован условно, не рекомендован);

- учебного отдела (теоретическая успеваемость, вступительные экзамены, отношение к учебе);

- медико-санитарной части (рост, физическое развитие);

- отзывы классного руководителя, преподавателей, командира роты (дисциплина курсанта, ответственность за порученное дело, общественная работа, наличие или отсутствие способности влиять на других курсантов);

- из личного дела курсанта.

14.4.3. Экипажи летно-методического отдела.

14.4.3.1. В связи со спецификой деятельности летно-методического отдела полеты выполняются незакрепленным составом экипажа. Экипаж формируется непосредственно для выполнения каждого полетного задания командно-летным составом отдела.

14.4.3.2. Персональный состав членов экипажа для выполнения методических полетов утверждается после разработки программы полетов.

14.4.3.3. При выполнении методических полетов в целях изыскания оптимальных программ переучивания, ввода в строй, допуска к полетам по сниженным минимумам на

курсах повышения квалификации в состав экипажа включаются слушатели или летный состав предприятий, учебных заведений ГА. При выполнении методических полетов, в которых участие слушателей-пилотов не предусмотрено, в качестве командира ВС назначается пилот-инспектор по данному типу ВС, а в качестве проверяющего ведущий пилот-инспектор по данному типу ВС или лицо командно-летного состава ЛМО. В этом случае полеты выполняются без второго пилота. При выполнении методических полетов в задание на полет могут быть включены участники полета (специалисты кинофотолаборатории, лица инженерно-технического состава и т.д.), определенные приказом начальника учебного заведения.

14.5. ДОПУСК К ПОЛЕТАМ

14.5.1. Курсанты летных и летно-технических училищ, а также слушатели, не имеющие допуска к полетам на осваиваемом типе ВС, включаются в задание на полет в соответствии с программами курсов учебно-летной подготовки (КУЛП).

14.5.2. Право определять готовность курсантов (слушателей) к первому самостоятельному полету на данном типе самолета (вертолета) и давать разрешение на самостоятельный вылет предоставляется лицам командно-летного состава - от заместителя командира авиаэскадрильи и выше. Самостоятельные полеты выполняются на аэродромах, где разрешено выполнение учебных полетов.

14.5.3. Курсант (слушатель), не выполнивший первый самостоятельный полет в течение двух дней со дня проверки, должен пройти повторную проверку.

14.5.4. При неудовлетворительно выполненном самостоятельном полете дальнейшие самостоятельные полеты курсанта (слушателя) необходимо прекратить и предоставить ему дополнительную тренировку.

14.5.5. Запрещается допускать курсанта (слушателя) к самостоятельным полетам без прохождения контроля его подготовленности и при неудовлетворительных знаниях:

- порядка и техники выполнения задания на полет;
- метеорологической обстановки и прогноза погоды на время выполнения задания;
- порядка действий при особых случаях в полете;
- правил предотвращения и исправления ошибок и отклонений, допущенных в предыдущих полетах;
- технологии работы и взаимодействия в экипаже.

14.5.6. После длительного перерыва в полетах каждый курсант (слушатель) обязан пройти подготовку к предстоящим полетам согласно Положению об организации учебного процесса.

14.5.7. Допуск летного состава ЛМО к полетам на конкретном типе ВС осуществляется в порядке, установленном МГА.

14.5.8. При освоении новой авиационной техники в период государственных или эксплуатационных испытаний допуск лиц летного, командно-летного состава ЛМО к полетам на этих типах ВС осуществляется по специальным программам в ГосНИИ ГА или ОКБ.

14.5.9. Допуск лиц летного, командно-летного состава ЛМО и ЛО учебных заведений к полетам по воздушным трассам и на аэродромы производится без провозки.

Провозка летного состава ЛМО и ЛО учебных заведений на аэродромы, указанные в перечне МГА, производится только в том случае, если:

- полет на этот аэродром выполняется на ВС учебного заведения ;
- лицо летного состава выполняет полет в качестве рядового члена экипажа;

- лицо летного состава на этот аэродром ранее не выполнял) полеты.

В этом случае в состав экипажа включается лицо командно-летного состава ЛМО (ЛО) учебного заведения.

14.5.10. В случае, когда летный (командно-летный) состав ЛМО направляется в командировку для выполнения задания с использованием аэродромов, указанных в перечне МГА, то специальная провозка не производится.

14.6. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ И ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА. ПОДГОТОВКА КУРСАНТОВ И СЛУШАТЕЛЕЙ

14.6.1. Предварительная подготовка проводится накануне дня полетов или в день полетов (если полеты проводятся во вторую или ночную смену).

Примечание: Предварительная подготовка к полетам по программам проверки на повышение в классе специалиста ГА не проводится.

14.6.2. Курсанты (слушатели), не прошедшие предварительной подготовки, к полетам не допускаются.

14.6.3. В результате предварительной подготовки курсанты (слушатели) должны знать:

- задание на полет;
- порядок и последовательность его выполнения;
- особенности эксплуатации авиационной техники в предстоящем полете;
- порядок осмотрительности, действия при особых случаях в полете и меры безопасности при выполнении задания;
- возможные ошибки и наиболее вероятные отклонения, которые могут возникнуть в полете, их последствия, способы предотвращения и исправления;
- данные средств связи и радионавигационных средств обеспечения аэродрома назначения и запасных.

14.6.4. Контроль за организацией, методикой, качеством проведения и усвоения содержания занятий предварительной подготовки планируется и проводится командно-летным составом и должностными лицами летно-методического отдела.

14.6.5. В летных училищах предполетная подготовка состоит из двух этапов:

- предполетной подготовки командно-летного и инструкторского состава;
- предполетной подготовки курсантов (слушателей).

14.6.6. Предполетная подготовка командно-летного и инструкторского состава в летных училищах включает:

- изучение метеорологической обстановки и прогноза погоды в районе аэродрома, на маршрутах и запасных аэродромах, получение метеоданных для расчета полета по маршрутам и на запасной аэродром;
- уточнение воздушной обстановки в районе аэродрома и на маршрутах с учетом характера полетов на соседних аэродромах, в районах авиационных работ и МВД;
- уточнение данных о работе радиосветотехнических средств обеспечения полетов своего и запасных аэродромов;
- получение указаний от руководителя полетов (дежурного штурмана, дежурного командира), содержащих:
 - порядок выполнения задания на полет;
 - использование посадочных площадок на случай вынужденной посадки;
 - распределение пилотажных зон, зон полетов по приборам, площадок ограниченных размеров и др.;

- меры безопасности при выполнении полетов;
- очередность запуска, выруливания, взлета;
- особенности выполнения учебных полетов в данный летный день.

14.6.7. Предполетная подготовка курсантов (слушателей) складывается из методического часа и предполетной подготовки.

14.6.8. Методический час и предполетная подготовка курсантов (слушателей) к летному дню проводится пилотом-инструктором с летной группой. В подготовку входит изучение следующих вопросов:

- метеообстановка и прогноз погоды на летный день, выполнение заданий на полет в зависимости от условий;
- особенности разбивки старта и влияние их на выполнение заданий (круг полетов, построение маршрута, площадки на случай вынужденной посадки и т.д.);
- очередность выполнения полетов и порядка выполнения заданий;
- указания руководителя полетов, касающиеся курсантов (слушателей), по мерам безопасности полетов, использование РТС аэродрома назначения и запасных аэродромов, использование зон, порядок ухода на запасной аэродром и другие вопросы, связанные с проведением полетов;
- окончательные расчеты и оформление документации, необходимой для выполнения полетов;
- контроль за правильностью выполненных расчетов, заполнения полетной документации и готовностью курсантов (слушателей) к выполнению заданий на полет с учетом конкретных условий, сложившихся к началу полетов.

Предполетная подготовка с курсантами (слушателями) заканчивается отработкой действий экипажа при особых случаях в полете.

14.6.9. Предполетная подготовка при выполнении учебных, тренировочных и методических полетов в Центре ГА проводится в соответствии с Инструкцией по взаимодействию и технологии работы членов экипажа.

14.7. ПРОВЕРКА РАБОТЫ КОМАНДНО-ЛЕТНОГО И ИНСТРУКТОРСКОГО СОСТАВА

14.7.1. Методические навыки командно-летного и инструкторского состава определяются:

- путем проверки методики летного обучения непосредственно в полетах инструктора с курсантами (слушателями) согласно КУЛПу ;
- при выполнении специальных методических полетов командно-летным составом с инструкторами по программам МГА.

14.7.2. Проверку методики летного обучения осуществляют весь командно-летный, а также летный состав ЛМО и старшие специалисты ЛО.

14.7.3. Проверка методики летного обучения обязательна, если у инструктора или курсанта его группы систематически наблюдаются повторяющиеся ошибки.

14.7.4. Замечания и выводы после проверки проверяющий сообщает инструктору в личной беседе и докладывает на ближайшем разборе в авиаэскадрилье.

14.8. РАЗБОР УЧЕБНЫХ ПОЛЕТОВ

14.8.1. Разборы в летных училищах складываются из разбора с командно-летным и инструкторским составом и разбора полетов с курсантами (слушателями). Проводятся

они, как правило, отдельно, а в случаях необходимости могут проводиться и совместно. Разборы в Центрах ГА проводятся в соответствии с НПП ГА, в летных отрядах и ЛМО проводятся только разборы с инструкторским и командно-летным составом,

14.8.2. В летных училищах на ежедневном послеполетном разборе с командно-летным и инструкторским составом авиаэскадрильи должен присутствовать весь командно-летный и инструкторский состав, участвовавший в полетах, а при необходимости и руководители служб, обеспечивающих полеты, представители инженерно-авиационной службы.

14.8.3. В летных училищах после разбора полетов с командно-летным и инструкторским составом эскадрильи пилоты-инструкторы проводят разбор с курсантами (слушателями) в своих летных группах.

Разбор в летных группах могут проводить лица командно-летного состава, участвующие в летном обучении. Послеполетный разбор в летной группе может совмещаться с предварительной подготовкой.

14.8.4. В летных училищах не реже одного раза в месяц заместитель командира авиаэскадрильи проводит с курсантами (слушателями) разбор характерных ошибок в технике пилотирования, самолетовождения и эксплуатации авиационной техники.

14.8.5. Анализ методики летного обучения и качества полетов командно-летного и инструкторского состава, курсантов (слушателей) должен производиться по материалам ССПИ.

14.9. КОНТРОЛЬ ПОДГОТОВКИ И ВЫПОЛНЕНИЯ УЧЕБНЫХ ПОЛЕТОВ

14.9.1. Во время подготовки к учебным полетам с курсантами (слушателями) проверяется следующее:

- готовность ДО (АЭ) к выполнению учебных полетов,
- методика и качество проведения наземной, предварительной и предполетной подготовки, методического часа;
- организация и проведение тренировок на комплексных тренажерах (в кабине ВС).

14.9.2. В летных училищах для проверки готовности ЛО (АЭ) к проведению наземной подготовки и началу учебных полетов приказом начальника училища назначается комиссия, которая контролирует:

- учебно-методическую базу;
- авиационную и специальную технику;
- аэродромы и средства обеспечения полетов;
- команда отлетный и инструкторский состав.

14.9.3. У командно-летного и инструкторского состава проверяются:

- планы-конспекты для проведения наземной подготовки;
- учебно-наглядные пособия;
- наличие необходимой справочной литературы ;
- знания указаний по организации и проведению учебного процесса, КУЛПа, методики летного обучения, РЛЭ ВС и других вопросов.

14.9.4. Результаты проверки отражаются в приказе по училищу.

14.9.5. Организация, методика и качество проведения занятий по наземной и предварительной подготовке контролируется командно-летным составом и работниками летно-методического отдела при посещении ими занятий в летных группах. Посещение занятия проводится в соответствии с графиком проверок летных групп, наземной подготовки, открытых занятий (методических часов).

14.9.6. Устанавливается следующая периодичность посещения занятий;

- командир звена должен присутствовать на занятиях не менее чем в двух летных группах в неделю;

- командир авиаэскадрильи или его заместитель проверяет проведение занятий не менее чем в одной летной группе в неделю.

14.9.7. Устанавливается следующая периодичность выполнения контрольных полетов лицами командно-летного состава с курсантами:

- командир звена должен проверить каждого курсанта в период вывозной программы не менее двух раз, а по остальным задачам КУЛПа не менее одного раза по каждой задаче;

- командир авиаэскадрильи или его заместитель за время обучения должен проверить каждого курсанта авиаэскадрильи не менее двух раз (один раз в период вывозной программы);

- командир ЛО или его заместитель за время обучения должен проверить всех курсантов ЛО не менее одного раза.

Глава 15

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ

15.1. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

15.1.1. Первоначальная подготовка.

Первоначальная подготовка пилотов, штурманов, бортрадистов для международных полетов осуществляется в определенных учебно-тренировочных отрядах по утвержденным МГА программам, целью которых является:

- научить летный состав понимать на английском языке стандартную авиационную фразеологию, диспетчерские разрешения, принимать различную информацию с земли и борта ВС, правильно строить ответы и вопросы, а также читать и понимать картографическую и текстовую информацию;

- обучить членов летных экипажей умению пользоваться международными метеорологическими кодами и другими материалами, содержащими информацию о погоде;

- ознакомить членов экипажей с особенностями ведения радиосвязи при полетах по международным воздушным линиям;

- ознакомить членов экипажей с таможенными правилами и пограничным контролем.

15.1.2. Повышение квалификации.

Повышение квалификации членов летных экипажей ВС I и 2-го класса осуществляется по программам повышения квалификации для международных полетов, утверждаемым МГА.

Основной целью повышения квалификации является совершенствование знаний и навыков, позволяющих свободно вести радиотелефонную связь на английском языке, а также пользоваться картографической аэронавигационной информацией и при необходимости общаться с иностранными специалистами.

15.2. ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ К ПОЛЕТАМ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАССАМ

При подготовке к полетам по международным трассам дополнительно предусматривается изучение;

- правил полетов в воздушном пространстве иностранных государств, опубликованных в сборниках аэронавигационной информации и АИП для стран, через которые проходит трасса; АЭРАДы соответствующих районов, Саплементы и другие документы, издаваемые зарубежными фирмами ("Джеппесен" и т.д.);
- маршрута полетов по аэронавигационным картам издания ЦАИ ЦУЭРТОС ГА и зарубежных изданий (как правило, карты фирмы "Джеппесен");
- инструкции по производству полетов на международной воздушной линии ;
- соответствующих радионавигационных карт ИКАО;
- порядка использования иностранных радиосредств (систем) ;
- климатических особенностей государств, в воздушном пространстве которых производятся полеты;
- НОТАМов I и 2-го класса и снежных НОТАМов (СНОУТАМов);
- сигналов, подаваемых в случае перехвата ВС истребителями;
- условных обозначений, принятых на картах ИКАО, в сборниках "Джеппесен" и других полетных документах;
- буквенных обозначений (четырёхзначных) основных и запасных аэродромов;
- порядка оформления полетной документации в зарубежных аэропортах посадки;
- порядка принятия решения на вылет и составления флайт-плана;
- особенностей эшелонирования по трассе;
- правил ведения радиосвязи и использования сигналов опознавания ВС ("СКВОК", СРО), порядка получения информации АТИС;
- сигналов, подаваемых на перроне и стоянке ВС (сигналы "маршала", световые сигналы "АГНЕС" и др.);
- правил маркировки ВПП, МС, РД в зарубежных аэропортах;
- приграничной полосы, ограничительных пеленгов и расстояний при пролете государственной границы, действий экипажа при утере радиосвязи до и после пересечения (перелета) государственной границы СССР;
- правил полетов по трекам и способов применения систем дальней и ближней навигации;
- системы организации УВД;
- процедуры прохождения паспортного и таможенного досмотра.

15.3. ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ К ПОЛЕТАМ ПО ТРЕКАМ ЧЕРЕЗ СЕВЕРНУЮ АТЛАНТИКУ

К подготовке и выполнению полетов через Северную Атлантику допускается летный состав, имеющий достаточную теоретическую подготовку и опыт полетов по международным воздушным линиям, отличную технику пилотирования и самолетовождения:

- командиры ВС - пилоты 1-го класса, имеющие опыт самостоятельной работы в должности командира ВС, допущенные к полетам при минимуме 60x800 м и ниже;
- вторые пилоты, имеющие самостоятельный налет не менее 200 ч на ВС, эксплуатируемых в летном отряде;

- штурманы 1-го класса, имеющие самостоятельный налет не менее 500 ч на ВС, эксплуатируемых в ЛО, или 200 ч для ранее имевших допуск к полетам через Северную Атлантику на ВС другого типа;

- бортрадисты, имеющие самостоятельный налет не менее 500 ч на ВС, эксплуатируемых в ЛО, или 200 ч для ранее имевших допуск к полетам через Северную Атлантику на ВС другого типа.

Одновременная провозка командира ВС, штурмана и бортрадиста не допускается.

Разрешается совмещать провозку командира ВС и второго пилота.

Примечание. Вторые пилоты после прохождения задачи I (наземная подготовка) программы подготовки летного состава для полетов через Северную Атлантику могут быть допущены к полетам без провозки в составе экипажа, где командир ВС имеет опыт самостоятельных полетов через Северную Атлантику в течение одного года.

Провозка осуществляется командно-летным составом, исходя из условий, указанных в таблице.

Командир ВС	Второй пилот	Штурман	Бортрадист	КЛС, осуществляющий провозку
Не провезен	Не провезен	Провезен	Провезен	Пилот-инструктор или вышестоящее лицо КЛС
Провезен	Не провезен	Не провезен	Провезен	Штурман-инструктор или вышестоящее лицо штурманского состава
Провезен	Не провезен	Провезен	Не провезен	Бортрадист-инструктор или старший бортрадист

Провозка командира ВС, второго пилота, бортрадиста производится не менее чем в двух полетах (туда и обратно), штурмана - в четырех.

При перерывах в полетах более одного года провозка специалистов производится в обязательном порядке с переоформлением допуска.

Результаты провозок заносятся в летную книжку. Допуск к полетам оформляется приказом командира ЛО.

Перед каждым провозным полетом с экипажем проводится предварительная подготовка и контроль готовности в полном объеме с учетом особенностей полетов через Северную Атлантику. Основная цель указанной подготовки в том, чтобы изучить правила и особенности полетов по трекам через Северную Атлантику и отработать практические навыки подготовки и выполнения полетов.

В процессе предварительной подготовки необходимо изучить:

- Методические рекомендации экипажу при полетах по трекам;
- Инструкцию по производству полетов через Северную Атлантику;
- документы ИКАО (инструктивный и информационный материал для полетов по трекам T13/5M и док.7030);
- структуру системы организованных треков, периоды их смены;
- порядок запроса и получения разрешения на полет в системе треков;

- минимальные навигационные характеристики при полетах по треку, требования по точности бокового, продольного и вертикального эшелонирования,
- особенности работы навигационных РТС над океаном ("Омега", ШВРС, ОПРС, "VOR", "КОНСОЛ"), их расположение и время работы;
- обеспечение экипажей полетной, метеорологической, навигационной документацией ; условные обозначения, используемые в документации;
- действия экипажа при частичном и полном отказе навигационных средств, признаки отказа ДИСС-013, И-11, ОНС-7 и т.д.;
- действия экипажа при преднамеренных отклонениях на трассе при возникновении обстоятельств, не позволяющих продолжать полет в системе треков; постоянные маршруты, применяемые при частичной и полной потере навигационных возможностей;
- методику расчета параметров полета по треку для навигационного комплекса с использованием таблиц, способы проверки расчета (максимальное время расчета 10-15 мин);
- процедуры связи, передачу сообщений о местоположении; особенности ведения радиосвязи и фразеологии;
- аэронавигационные карты, используемые над Северной Атлантикой, величину погрешностей и порядок их учета при прокладках на картах, линии положения самолета, подготовку карт;
- причины отклонений ВС над Северной Атлантикой, меры по их предупреждению;
- технологию взаимодействия членов экипажа при предполетной подготовке и выполнении полета;
- действия экипажа при вынужденной посадке на воду.

15.4. ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ К ПОЛЕТАМ НАД МАЛООРИЕНТИРНОЙ МЕСТНОСТЬЮ И ВОДНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

Подготовка к полетам над малоориентирной местностью начинается с изучения Инструкции по производству полетов по трассам (указанные инструкции составлены для Западной, Центральной, Восточной Африки и Ближнего Востока), в которой подробно даны необходимые сведения для подготовки и выполнения полетов.

В процессе предварительной подготовки необходимо тщательно изучить и проанализировать:

- маршруты, разрешенные для полетов самолетов Аэрофлота в данном районе;
- особенности климатических характеристик района полетов;
- рельеф местности и особенности ведения радиолокационной ориентировки, выбор на карте возможных радиолокационных ориентиров;
- методы ведения ориентировки с помощью систем дальней навигации, определение точек коррекции численных координат ВС (для ВС с навигационно-пилотажными комплексами);
- рекомендации при обходе гроз, меры безопасности;
- районы пыльных и песчаных бурь, тропических циклонов и смерчей (район Индийского океана);
- особенности самолетовождения по маршрутам и в районах аэродромов;
- оптимальные варианты коммерческой загрузки и заправки самолета топливом;
- особенности схем инструментального и визуального заходов на посадку на аэродромах с нестандартным оборудованием;

- действия экипажа при внезапном ухудшении метеоусловий (гроза, смерч, штормовая болтанка, пыльная или песчаная буря, сильный сдвиг ветра и т.д.);
- особенности метеообеспечения по трассам Африканского и Азиатского континентов.

15.5. ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТАМ НАД ГОРНОЙ МЕСТНОСТЬЮ

При подготовке к полетам над горной местностью и на горные аэродромы необходимо:

- изучить рельеф местности (отдельных вершин, направлений хребтов, ущелий, горных долин и их взаимного расположения) в радиусе не менее чем по 50 км в обе стороны от маршрута полета;
- нанести на карту командные высоты, ограничительные пеленги и наметить обходные маршруты на случай встречи с опасными метеоявлениями;
- вычертить на полетной карте профиль местности для участков набора высоты и снижения;
- проанализировать метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, кучево-дождевых облаков к гроз, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки;
- изучить и отметить на карте места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки;
- изучить превышения горных аэродромов над уровнем моря, особенности выполнения взлета, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки на них, а также правила использования барометрических высотомеров, порядок расчета давления аэродрома (QFE), перевод миллибар в миллиметры рт.ст.; расчет прироста истинной воздушной скорости при заходе на посадку и посадке, скорость начала торможения и другие ограничения.

В процессе предварительной подготовки экипаж обязан повторно изучить причины характерных авиационных происшествий на горных аэродромах.

При первой провозке на горный аэродром и через два месяца при систематических полетах по данной трассе в горной местности с посадкой на горном аэродроме экипажу необходимо перед предварительной подготовкой пройти тренировку на тренажере по схеме захода на посадку на горном аэродроме.

Глава 16

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ ПОЛЕТОВ

16.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

16.1.1. Научно-исследовательские полеты проводятся по тематическим производственным планам и заданиям, утвержденным МГА.

Они относятся к особым, наиболее сложным и ответственным видам полетов, требующим от летного состава и участников:

- высоких моральных, политических качеств, дисциплины, чувства ответственности за выполнение своих служебных обязанностей;
- высокой летной квалификации, глубоких знаний испытываемой техники, аэродинамики и методики проведения летных испытаний;
- умения анализировать данные, получаемые в полете, давать технически грамотную, объективную оценку испытываемому объекту;
- умения быстро ориентироваться в сложной и аварийной обстановке в полете и принимать решения, обеспечивающие спасание экипажа и авиационной техники.

16.1.2. Основными руководящими документами при проведении испытаний являются НПП ГА и программа, одобренная летно-методическим советом (ЛМС) организации (предприятия) ГА и утвержденная в соответствии с Руководством по производству испытательных полетов в гражданской авиации (РПИП ГА).

Программа испытаний определяет содержание полетов, методику и условия их выполнения,

16.1.3. Полеты, связанные с испытаниями авиационной техники, подразделяются на:

- испытательные - выполняемые в целях проведения государственных, эксплуатационных, контрольных, периодических (контрольно-серийных), приемо-сдаточных, контрольно-приемных, ресурсных испытаний авиационной техники, испытаний ВС, прошедших ремонт на заводах ГА, и др.;
- исследовательские - выполняемые в целях изучения вопросов аэродинамики, устойчивости и управляемости, прочности, эксплуатационной надежности ВС и других научных исследований.

16.1.4. Испытательные полеты подразделяются по степени сложности, которые определяются летно-методическим советом организации (предприятия) ГА, проводящей испытания, на основании действующих нормативных документов и отражаются в программе испытаний с последующим утверждением в установленном порядке.

16.2. ПЛАНИРОВАНИЕ ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

16.2.1. Планирование летно-испытательных полетов подразделяется на годовое, квартальное, месячное, недельное и суточное.

16.2.2. Годовое, квартальное и месячное планирование осуществляется плановыми подразделениями на основании годового тематического или производственного планов, утвержденных МГА.

16.2.3. Недельное планирование испытательных полетов осуществляется летно-испытательным подразделением на основании письменных заявок начальников научно-исследовательских подразделений организации (предприятия) ГА.

16.2.4. Суточное планирование испытательных полетов осуществляется летно-испытательным подразделением в организациях (предприятиях) ГА на основании заявок научных отделов, а на заводах ГА - на основании заявок начальников производств.

Летному составу в течение рабочего дня разрешается выполнять испытательные полеты не более чем на трех типах ВС.

В день полетов летчикам-испытателям (экипажам) разрешается выполнять:

- не более четырех полетов I степени сложности;
- не более шести полетов остальных степеней сложности.

Примечание. Количество кратковременных полетов не регламентируется.

При задержке вылета ВС свыше 4 ч полеты I степени сложности **запрещаются**, а при задержке свыше 6 ч любой вылет отменяется.

16.2.5. Нормы рабочего времени, времени отдыха, а также нормы налета для летного состава испытателей устанавливаются в соответствии с Положением о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации.

16.2.6. При планировании испытательных полетов необходимо учитывать, что летный состав испытателей имеет право выполнять полеты на все аэродромы без провозных полетов.

16.2.7. Основанием для начала летных испытаний является наличие в летно-испытательном подразделении установленной документации:

- приказа руководителя организации (предприятия) ГА на проведение испытаний;
- утвержденной программы испытаний;
- утвержденной сметы на оплату за летные испытания.

Без вышеперечисленных документов приступать к проведению летных испытаний **запрещается**.

16.2.8. При проведении летных испытаний авиационной техники несколькими организациями различных ведомств совместно ответственной за полноту и качество испытаний и безопасность полетов является организация, выдавшая задание на испытательный полет.

Распределение обязанностей участвующих организаций и предприятий при проведении совместных испытаний определяется в специальном разделе программы испытаний или специальным решением руководителей организаций о порядке проведения испытаний.

16.3. СОСТАВ ИСПЫТАТЕЛЬНОЙ БРИГАДЫ И ДОПУСК К ИСПЫТАТЕЛЬНЫМ ПОЛЕТАМ ЛЕТНОГО СОСТАВА И УЧАСТНИКОВ ИСПЫТАНИЙ

16.3.1. Летные испытания проводятся бригадой, состоящей из летного состава и участников испытаний.

16.3.2. К участникам испытаний относятся лица инженерно-технического состава, которые подразделяются на:

- участников испытаний в полете, имеющих действующее свидетельство установленного образца о допуске к испытательным полетам;
- участников испытаний на земле, непосредственно обеспечивающих испытания.

16.3.3. В качестве специалистов по облету авиационной техники на борту ВС при выполнении испытательных полетов, кроме летного состава и участников испытаний в полете, по указанию МГА могут находиться лица инспекторского состава УЛС МГА, Главной инспекции МГА, Центра ГА и летного состава производственных подразделений, участие которых оформляется приказом руководителя организации (предприятия) ГА, проводящей испытания.

16.3.4. При проведении наиболее сложных испытаний для более полной и объективной оценки их результатов программой испытаний могут предусматриваться летчики, штурманы и бортинженеры облета подразделений ГА, которые назначаются для этой цели приказом начальника ЛИК ГосНИИ ГА.

16.3.5. До окончания испытаний по программе состав экипажа должен быть постоянным. Замена членов экипажа допускается в исключительных случаях и оформляется приказом начальника, утвердившего первоначальный состав.

С вновь назначенными членами экипажа по программе испытаний проводится необходимая подготовка в соответствии с требованиями НПП ГА и РПИП ГА.

16.3.6. В зависимости от характера и степени сложности испытательного полета состав экипажа может быть увеличен или сокращен, что определяется программой испытаний.

В случае сокращения состава экипажа обязанности отсутствующих членов экипажа возлагаются на других членов экипажа с указанием об этом в приказе руководителя организации (предприятия) ГА.

16.3.7. Командно-летный состав летно-испытательного подразделения может принимать участие в испытательных полетах в составе экипажа по выполняемым программам.

16.4. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ, ДОПУСК ЛЕТНОГО СОСТАВА И УЧАСТНИКОВ ИСПЫТАНИЙ К ПОЛЕТАМ

16.4.1. К проведению летных испытаний допускается летный состав, а также участники испытаний в полете, прошедшие в полном объеме подготовку в соответствии с РПИП ГА и имеющие действующее свидетельство испытателя.

16.4.2. Как исключение, до получения свидетельства испытателя к испытательным полетам допускаются пилоты ГА I и 2-го класса, другие специалисты летного состава I - 3-го класса, назначаемые приказом руководителя организации (предприятия) ГА на должность испытателя сдавшие зачеты в установленном порядке, прошедшие соответствующую проверку по специальности в полете и получившие допуск к выполнению испытательных полетов.

Лица летного состава, назначенные на должности испытателей, в течение первого года работы должны получить свидетельства испытателя.

В отдельных случаях к проведению испытаний ВС по программе облета после капитального ремонта допускался лица летного состава производственных подразделений ГА, прошедшие тренировку на тренажере или тренаж в кабине ВС, тренировку в полете по типовой программе с инструктором-испытателем ЛИС ремзавода ГА и получившие допуск к испытательным полетам. Допуск оформляется директором ремзавода.

16.4.3. Летный состав и участники испытаний допускаются к испытательным полетам после прохождения программы парашютно-спасательной подготовки в соответствии с требованиями Руководства по парашютно-спасательной подготовке ГА (РПСП ГА).

Это требование не распространяется на летный состав и участников испытаний в полете при эксплуатационных испытаниях и исследованиях, проводимых эксплуатационными подразделениями ГА.

16.4.4. Освоение летным составом испытателей ГосНИИ ГА и ремзаводов ГА новых типов ВС производится в ОКБ, на заводах-изготовителях, в учебных заведениях МАЛ и МГА по программам подготовки летного состава Миновиапрома и МГА, а также на базе ГосНИИ ГА по специальным программам, утвержденным МГА.

16.4.5. К выполнению испытательных полетов на любом типе ВС в качестве ведущего летчика-испытателя допускаются летчики-испытатели в зависимости от класса и степени сложности полета:

- к полетам I степени сложности - летчики-испытатели I и 2-го класса;
- к полетам II степени сложности - летчики-испытатели I и 4-го класса;
- к полетам III степени сложности - летчики-испытатели всех классов и летчики, не имеющие класса, но допущенные к работе летчика-испытателя.

16.4.6. Допуск летчиков-испытателей 3-го класса к полетам I степени сложности и летчиков-испытателей 5-го класса к полетам II степени сложности производится в соответствии со специальными программами.

Допуск оформляется приказом начальника ЛИК ГосНИИ ГА (директором завода).

16.4.7. Для полетов с целью испытаний опытного или модифицированного ВС при государственных испытаниях метеоминимум устанавливается совместным решением МГА и Минавиапрома.

16.4.8. После успешного проведения летных испытаний в целях снижения метеоминимума ниже установленного в гражданской авиации для конкретного типа ВС пониженный минимум погоды приказом начальника ГосНИИ ГА присваивается ведущему летчику-испытателю с правом тренировки и допуска к полетам по данному минимуму летного состава ГА.

16.4.9. К проведению государственных испытаний ВС в качестве ведущего летчика-испытателя допускаются летчики-испытатели I и 2-го класса имеющие опыт полетов на ВС, близких к данному типу.

16.4.10. На ВС не имеющих двойного управления, летчики-испытатели I и 2-го класса после соответствующей подготовки, изучения материалов в ОКБ рекомендаций по пилотированию и эксплуатации и проверки знаний в МКК ГосНИИ ГА допускаются к самостоятельным полетам без контрольных полетов. В этом случае за подготовку и выпуск летчика-испытателя несут ответственность ведущий летчик-испытатель, проводивший подготовку, и начальник, утвердивший задание на полет.

16.4.11. Подготовка летного состава ЛИК ГосНИИ ГА и ЛИС ремзаводов ГА. имеющего действующие свидетельства испытателей, проводится по спецпрограммам, утвержденным МГА.

Летный состав, не имеющий действующих свидетельств испытателей, проходит подготовку, и ввод в строй в соответствии с общими указаниями МГА.

16.4.12. Летчики-испытатели I и 2-го класса допускаются к полетам с правого пилотского сиденья (в качестве второго пилота) без летной тренировки, после сдачи зачетов по знанию авиационной техники, наземной и тренажерной подготовки.

В случае отсутствия тренажера соответствующего типа ВС тренировка на тренажере заменяется тренажем в кабине ВС, при этом время, указанное в программе, должно быть увеличено на 50 %.

16.4.13. Командно-летный и летный состав испытателей может выполнять полеты на ВС без ограничений количества освоенных типов.

16.4.14. Лица командно-четного и летного состава ЛИК ГосНИИ ГА и ЛИС ремзаводов, получившие первоначальный допуск к самостоятельным полетам в ОКБ, допускаются к работе в качестве инструкторов-испытателей.

16.4.15. В целях повышения уровня техники пилотирования летчикам-испытателям разрешается выполнять самостоятельные тренировочные заходы с применением шторки, которая должна быть открыта на высоте, равной присвоенному минимуму летчика-испытателя, находящегося в открытом полете.

Посадочные заходы должны подтверждаться подписью летчика-испытателя, находящегося в открытом полете, в задании на полет и засчитываться в счет обязательных ежемесячных заходов.

Выполнение самостоятельных тренировочных заходов на посадку с применением шторки разрешается при условии нахождения в составе экипажа летчика-испытателя, допущенного к инструкторской работе.

16.4.16. Летный состав испытательных организаций (предприятий) ГА проходит курсы повышения квалификации в сроки, предусмотренные разделом 4 настоящего Руковод-

дства, в Центре подготовки летного состава (ЦПЛС) Минавиапрома, чередуя их с курсами повышения квалификации в Центре ГА.

Если в этот период лица летного состава прошли ЦКК Минавиапрома, ВКК ГА для повышения в классе или переучены на другой тип ВС, то они освобождаются от прохождения курсов повышения квалификации.

16.5. ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА К ИСПЫТАТЕЛЬНЫМ ПОЛЕТАМ

Подготовка экипажа к испытательным полетам подразделяется на подготовку по программе испытаний, предварительную и предполетную подготовку.

16.5.1. Подготовка по программе испытаний.

16.5.1.1. Подготовка по программе испытаний проводится под руководством ведущего инженера по испытаниям (руководителя испытательной бригады) и ведущего летчика-испытателя.

16.5.1.2. В эту подготовку входит:

- изучение целей испытаний и задач, поставленных перед испытательной бригадой;
- изучение технических требований к испытательному объекту;
- изучение НЛГ, МОС, РИАТ и других действующих методик в объеме требований программы;
- изучение результатов испытаний объекта в ОКБ;
- изучение материалов, полученных при проведении аналогичных испытаний;
- изучение содержания и методики выполнения программы, последовательности выполнения;
- выполнение необходимых расчетов и изучение данных для выполнения программы испытаний;
- изучение литературы, приборов и экспериментального оборудования;
- изучение вопросов, безопасности и средств покидания ВС в аварийной ситуации.

16.5.1.3. Продолжительность подготовки по программе испытаний зависит от объема и степени сложности последней, подготовка должна заканчиваться не позднее, чем накануне дня начала полетов.

16.5.1.4. Все члены испытательной бригады допускаются к выполнению программы испытаний только после проверки их готовности.

Проверку готовности летного состава экипажа к выполнению программы испытаний проводят командир ЛО, заместитель начальника летно-испытательного подразделения по летной службе.

16.5.2. Предварительная подготовка.

16.5.2.1. Предварительная подготовка к полетам I и II степени сложности проводится накануне дня полетов в полном составе экипажа и участников испытаний (ведущего инженера по программе испытаний, специалистов по системам и т.д.) под руководством ведущего инженера и ведущего летчика-испытателя. Предварительная подготовка к менее сложным полетам может проводиться перед предполетной подготовкой в день вылета.

16.5.2.2. В предварительную подготовку входят:

- изучение содержания основного и резервного заданий, методики и последовательности их выполнения;
- проверка расчета взлетной массы, центровки ВС, заправки топливом, массы загрузки;

- отработка взаимодействия между членами экипажа при выполнении задания на полет;
- уточнение обязанностей каждого участника испытаний в полете, перечня вопросов, на которые должен дать ответы экипаж в отчете о выполнении задания;
- изучение порядка взаимодействия со службами обеспечения полета;
- уточнение порядка включения и выключения контрольно-записывающей аппаратуры;
- изучение ожидаемого характера поведения ВС, особенностей работы его систем, силовой установки, допустимых ограничений, рекомендаций по действиям экипажа в случаях возможных отклонений от рекомендуемых параметров;
- изучение возможных ошибок и способов их исправлений при выполнении предельных режимов полета;
- оформление полетной документации.

Перед выполнением испытательного полета I степени сложности ведущим летчиком-испытателем проводится розыгрыш полета.

16.5.2.3. Предварительная подготовка заканчивается контролем готовности экипажа к выполнению задания командиром отряда (начальником ЛИС завода).

16.5.2.4. Результаты проверки готовности летного состава к выполнению программы испытаний фиксируются в журнале подготовки и разбора по выполнению программы испытаний ведущего летчика-испытателя.

16.5.2.5. Задание на испытательный полет утверждается заместителем начальника летно-испытательного подразделения по летной службе, а на заводе ГА - директором завода.

16.5.3. Предполетная подготовка.

16.5.3.1. Каждому полету предшествует предполетная подготовка экипажа, которая проводится под руководством ведущего летчика-испытателя в день вылета не позднее, чем за 1,5 ч до запланированного времени вылета в объеме, определяемом требованиями РПИП ГА, и включает:

- изучение метеорологической обстановки на аэродроме вылета по маршруту (району) полетов, на основном и запасных аэродромах;
- уточнение условий взлета, посадки, состояния ВПП и других расчетных - данных;
- уточнение данных работы радиотехнических средств обеспечения полетов;
- окончательное оформление полетной документации и получение разрешения на вылет;
- проверку готовности ВС и его оборудования к выполнению испытательного полета в соответствии с заданием на полет.

16.5.3.2. При выполнении полетов в отрыве от базы ответственность за полноту и качество предварительной и предполетной подготовки несут ведущий инженер и ведущий летчик-испытатель.

16.5.3.3. Предполетная подготовка завершается оформлением задания на испытательный полет в двух экземплярах, один из которых остается у диспетчера АДП или в летном подразделении (штабе).

16.6. ПРОВЕРКА РАБОТЫ ЛЕТНОГО СОСТАВА

16.6.1. Проверка работы летного состава проводится в целях:

- допуска к самостоятельным испытательным полетам;
- допуска к проведению испытаний повышенной степени сложности;

- допуска к полетам в определенное время суток и при соответствующих метеорологических условиях;
- допуска к управлению ВС с использованием полуавтоматических и автоматических средств захода на посадку;
- определения или подтверждения класса по специальности;
- продления срока действия свидетельства;
- допуска к полетам после перерыва в летной работе.

Кроме того, проверка работы летного состава может проводиться по решению начальника летно-испытательного подразделения организации (предприятия) ГА.

16.6.2. Проверка работа летного состава ЛИК ГооНИИ ГА проводится в аэродромных или маршрутных полетах (в том числе испытательных):

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

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

5-го класса и не имеющих класса испытателя - не реже одного раза в три месяца.

Проверка по самолетовождению летчиков-испытателей всех классов производится один раз в год.

Проверку практической работы в полете бортинженеров (бортмехаников) - испытателей на ВС 3 и 4-го класса разрешается производить летчикам-испытателям.

Проверка по специальности в полете действительна на период, соответствующий установленному сроку проверки лётного состава по классам и может служить основанием для продления свидетельства, присвоения класса и т.д.

1.6.6.3. Проверка практической работы летного состава ЛИС ремзаводов ГА производится в аэродромных или маршрутных полетах в соответствии с НПП ГА и настоящим Руководством инспекторским составом ЛШО и Инспекции управления ГА.

Проверку по специальности в полете летного состава ЛИС ремзаводов ГА для допуска его к инструкторской работе производят ведущие летные специалисты-испытатели по типам ВС ГосНИИ ГА и Минавиапрома.

16.6.4. Проверку по специальности в полете и допуск к полетам командно-летного и летного состава ГосНИИ ГА производят командиры (начальники), ведущие специалисты-испытатели по типам ВС, имеющие допуск к инструкторской работе и класс не ниже, чем у проверяемого.

16.6.5. Проверка по специальности летного состава в полете, систематически выполняющего полеты на нескольких типах ВС, производится на одном из типов ВС по усмотрению командира (руководителя) летного подразделения.

16.6.6. При перерыве в полетах на данном типе ВС летный состав должен выполнить тренировочные полеты.

Летчики-испытатели:

1 и 3-го класса при перерыве более 1 года;

3 и 4-го класса - при перерыве более 6 месяцев;

5-го класса и не имеющие класса - при перерыве более 3 месяцев.

Штурманы-испытатели, бортинженеры (бортмеханики) - испытатели и бортрадисты-испытатели:

1 и 2-го класса - при перерыве более 1 года;

3-го класса и не имеющие класса испытатели - при перерыве более 6 месяцев.

Если за время указанных перерывов лица летного состава ГосНИИ ГА регулярно выполняли полеты на аналогичных типах ВС, они могут быть допущены к полетам на данном типе после проверки знаний РЛЭ и тренажа в кабине ВС.

16.6.7. Тренировка летного состава ГосНИИ ГА на тренажере проводится ежеквартально, в объеме, определенном специальными программами МГА, на одном из освоенных типов ВС с летчиком-испытателем-инструктором в составе экипажа.

Если в испытательных полетах применяются режимы, связанные с определением характеристик ВС в особых случаях, то они включаются в зачет тренажерной подготовки.

16.6.8. Продление срока действия свидетельства лицам летного состава испытателей производится в соответствии с настоящим Руководством и Положением о присвоении класса квалификации и выдачи свидетельства специалистам ГА.

16.6.9. Проверка уровня профессиональной подготовленности и продление свидетельств специалистов ГА командно-летному составу ГосНИИ ГА производится в ВКК МГА, а у летного состава ГосНИИ ГА в Центре ГА, Кременчугском УМЦ и УТЦ Северо-Кавказского управления ГА в зависимости от типа ВС, к полетам на котором допущен данный специалист.

16.7. РАЗБОР ПОЛЕТОВ

16.7.1. Разбор полетов является одной из основных форм повышения уровня профессиональной подготовленности летного состава, эффективности и качества летно-испытательной работы.

16.7.2. В летно-испытательных подразделениях проводятся следующие разборы полетов:

- разбор в экипаже с привлечением участников испытаний, который проводится после выполнения каждого полетного задания или по окончании летного, дня ведущим инженером по испытаниям и ведущим летчиком-испытателем. Результаты разбора записываются в отчете о выполнении задания и докладываются на очередном разборе:

- разбор в испытательной бригаде - по окончании программы испытаний ведущим инженером по испытаниям и ведущим летчиком-испытателем.

Результаты разбора записываются в журнале подготовки и проведения разбора по выполнению программы испытаний ведущего летчика-испытателя;

- разбор в летных отрядах и ЛИС предприятий ГА-1 раз в месяц командиром отряда (заместителем начальника ЛЖ по летной службе предприятия ГА);

- общий разбор в летно-испытательном подразделении с летным составом работниками ИАС и других служб - 1 раз в месяц начальником летно-испытательного подразделения организации (предприятия) ГА;

- разбор с командно-руководящим и командно-летным составом летно-испытательного подразделения - еженедельно начальником летно-испытательного подразделения организации (предприятия) ГА.

Кроме того, по решению начальника летно-испытательного подразделения или старших начальников могут проводиться внеплановые разборы.

16.7.3. Руководящий и командно-летный состав летных научных и производственных подразделений организации (предприятия) ГА обязан осуществлять постоянный контроль за регулярностью и качеством проводимых разборов.

Приложение 1

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель Министра
Гражданской авиации
И.Ф.Васин

"22" мая 1987года

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОТБОРУ И ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ КАНДИДАТОВ НА ДОЛЖНОСТЬ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Общие указания

Организация подготовки и ввода в строй командиров воздушных судов является одним из главных направлений летно-методической работы в летних подразделениях.

Высокое качество такой подготовки достигается систематической целенаправленной учебной и воспитательной работой командно-летного и летно-инструкторского состава с вторыми пилотами.

Отбору кандидатов на ввод в строй КВС предшествует создание в летных отрядах групп резерва из наиболее перспективных вторых пилотов, успешно осваивающих программу подготовки на воздушном судне (ППЛС) и обладающих правой взлета и посадки.

Руководство работой с группой резерва осуществляется заместителем командира летного отряда, который совместно со старшими специалистами летно-методической группы организует, планирует и осуществляет мероприятия по совершенствованию профессиональной подготовки вторых пилотов, входящих в состав резерва.

В целях предоставления более широких возможностей для совершенствования летной подготовки, лица из числа резерва включаются в состав экипажей командиров воздушных судов, имеющих допуск к инструкторской работе.

Предложение о готовности второго пилота к вводу в строй вносится командиром воздушного судна в форме докладной на имя командира АЭ (командира звена).

Кандидаты на должность КВС рассматриваются командованием АЭ, обсуждаются в партийных, комсомольских и профсоюзных организациях с изучением личного дела кандидата и его аттестации командиром экипажа.

Результаты обсуждений представляются командиру летного отряда, который принимает решение о направлении кандидата на Совет КВС ЛО.

После окончательного заключения Совета КВС командир ЛО издает приказ о допуске второго пилота к вводу в строй и направляет его на МКК ОАО для сдачи экзаменов по спецдисциплинам.

При положительном заключении МКК ОАО кандидат направляется на специально организованные курсы при ЛО. Программа курсов содержит тематику и вопросы общие для пилотов транспортник воздушных судов 1, 2, 3 классов, поэтому состав слушателей может формироваться пилотами различных типов ВС.

Если в течение 6 месяцев после окончания курсов второй пилот не приступил к вводу в строй, необходимо пройти такие курсы повторно.

Перед началом подготовки по программе ввода в строй приказом по ЛО кандидат назначается командиром воздушного судна - стажером, о чем делается соответствующая запись в свидетельство пилота.

После окончания программы ввода в строй, выполнения процедур оформления документов, изложенных в ППЛС конкретного типа ВС и утверждением в должности командира ВС, дальнейшие полеты в установленном количестве выполняются под контролем пилота-инструктора, проводившего подготовку по программе ввода в строй.

Предварительная подготовка перед первым самостоятельным полетом организуете и проводится командиром ЛО или его заместителем.

В течение первого года самостоятельных полетов командира ВС проводится повышенный контроль с использованием СОК.

Вопросы программы курсов для кандидатов на должность КВС составлены в соответствии с требованиями к уровню профессиональной подготовки членов экипажа ВС.

В качестве основного критерия уровня подготовки кандидата принять ТЗ (твердые знания) вопросов, касающихся функциональных обязанностей КВС конкретного ВС и профессиональные навыки позволяющие предполагать безусловное обеспечение безопасности полетов, а в остальном иметь достаточное понимание (ДП).

УЧЕБНЫЙ ПЛАН ПОДГОТОВКИ ВТОРЫХ ПИЛОТОВ НА ДОЛЖНОСТЬ КВС ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ (ТА)

1. Расчет дней

1.1. Календарных	- 7
1.2. Учебных	- 6
1.3. Выходных	- 1

2. Расчет часов на учебные дни (учебный час - 45 мин)

2.1. Продолжительность учебного дня	- 8 час
2.2. Продолжительность учебных занятий	- 6 час.
2.3. Самостоятельная подготовка	- 2 час.
2.4. Общее количество часов	- 32 час.
2.5. Экзамены (из расчета 15 мин. на человека, на подгруппу 6 человек)	- 4 час.

3. Распределение учебных часов

- 3.1. Основы организации летной работы в экипаже - 14 час.
- 3.2. Состояние безопасности полетов на эксплуатируемом ВС и причины характерных АП и предпосылок к ним по вине летного состава - 10 час.
- 3.3. Основы авиационной медицины и психологии - 2 час.
- 3.4. Режимные мероприятия при выполнении полетов - 2 час.
- 3.5. Экономика гражданской авиации - 4 час.

Итого: _____
- 32 час.

4. Экзамены

- 4.1. Основы организации работы в экипаже - 2 час.
- 4.2. Состояние безопасности полетов на эксплуатируемых ВС и причины характерных авиационных происшествий и предпосылок к ним по вине летного состава - 2 час.

Всего по курсу: - 36 час.

- 139 -

Программа подготовки вторых пилотов на должность КВС транспортной авиации

Время - 36 час.

1. Основы организации работы в экипаже

Время - 14 час.

- 1.1. Морально-политические и профессиональные требования к экипажам современных транспортных судов - 2 час.
- 1.2. Совершенствование общетеоретического, идейно-политического и профессионального уровня КВС: - 2 час.
 - самовоспитание (сущность, мотивы, методы и средства);
 - организация и методы самостоятельной работы по повышению своего общего развития и профессионального мастерства (ДП)
- 1.3. Формы и методы работы КВС: - 6 час.
 - планирование работы;
 - изучение морально-политических и деловых качеств членов экипажа;
 - приведение занятий, предварительной и предполетной подготовки, осуществление руководства совершенствованием профессионального

- мастерства членов экипажа;
- ведение и оформление первичной полетной документации;
- проведение предполетного контрольного осмотра и проверки (согласно карты контрольной проверки и листов контрольного осмотра членами экипажа);
- нормативы оценок по подготовке и выполнению полетов на ВС, а также нормативов оценки захода ВС на посадку в автоматическом и директорном режимах управления.

1.4. Работа КВС с экипажем: - 2 час.

- использование материалов СОК для качественной оценки выполнения полета;
- проведение послеполетного разбора с анализом оценкой работы каждого члена экипажа и рекомендации по ее улучшению (ПН);
- подготовка к вводу в строй второго пилота, обеспечение совершенствования профессионального мастерства членов экипажа;
- применение прав, предоставленных КВС "Уставом о дисциплине работников ГА";
- составление служебных характеристик на членов экипажа (ПН).

1.5. Права, обязанности и ответственность КВС - 2 час.

2. Состояние безопасности полетов на эксплуатируемом ВС
и причины характерных авиационных происшествий
и предпосылок к ним по вине летного состава

Время - 10 час.

2.1. Заход на посадку в сложных метеоусловиях согласно "Инструкции по взаимодействию и технологии работ членов экипажа ВС" - 2 час.

2.2. Изучение методических материалов: - 4 час.

- принятие решения на вылет командиром ВС с ГТД (с анализом метеообстановки и выбором запасных аэродромов);
- предстартовая и предпосадочная подготовка экипажа транспортной авиации.

2.3. История состояния безопасности полетов на эксплуатируемом типе ВС - 2 час.

2.4. Обстоятельства и причины характерных авиационных происшествий и предпосылок к ним по вине летного состава транспорта авиации - 2 час.

ТРЕНАЖЕР

Время - 1.30 мин.

Во время прохождения курсов по данной Программе кандидат обязан пройти проверку техники пилотирования на тренажере в объеме не менее половины ежеквартальной тренировки.

Содержание проверки устанавливается командиром АЭ или его заместителем.

Проверка выполняется командиром экипажа, в котором запланирована летная и иные виды подготовки по вводу кандидате в строй командиром воздушного судна.

Начальник УЛС МГА

В.Я.Потемкин

Министерство
Гражданской Авиации

УКАЗАНИЕ

29 июля 1987г. № 548/у

О поддержании уровня летной
подготовки командно-летного
и инспекторского состава ГА

В целях поддержания уровня летной подготовки командно- летного, инспекторского состава предприятий гражданской авиации и центрального аппарата МГА

ПРЕДЛАГАЮ:

1. В пределах оплачиваемой нормы установить следующий обязательный минимальный ежемесячный налет часов:

1.1. Для всех категорий командно-летного, инспекторского состава управлений, производственных объединений, Отдельного авиаотряда №235, предприятий, учебных заведений ГА и центрального аппарата МГА - не менее 15 часов, при этом общее количество самостоятельных полетов должно быть не менее четырех (в аэродромных или рейсовых полетах);

1.2. Командно-летному, инспекторскому составу всех категорий, выполняющих полеты на дальнемагистральных самолетах, установить минимальный налет не менее 15 часов, при этом общее количество самостоятельных полетов должно быть не менее двух (в аэродромных или рейсовых полетах).

2. Учет самостоятельных полетов производить согласно отметкам в графе "Примечания" задания на полет, заверенным личной подписью выполняющего эти полеты с последующей записью в летную книжку.

Самостоятельные полеты выполняются:

- лицами командно-летного, инспекторского состава, включенными установленным порядком в задание на полет в качестве проверяющих, в том числе на отдельных этапах маршрута полета;

- командно-летным, инспекторским составом (пилотами) в качестве командира воздушного судна с левого пилотского сидения;

- другими специалистами в качестве членов экипажа на своих рабочих местах.

3. Полеты на двух-трех типах воздушных судов производить с периодичностью не более двух месяцев на каждом, при этом должно быть выполнено установленное количество самостоятельных полетов.

4. При невыполнении установленных норм ежемесячных самостоятельных полетов командно-летный и инспекторский состав всех категорий обязан пройти тренировку на воздушном судне с проверяющим в соответствии с п.3.5.7 НПП ГА-85.

5. Подпункт 4.5.3.4.6 Руководства по организации летной работы в ГА, утвержденного приказом МГА от 29.01.87 № 25, отменить.

6. Контроль за выполнением указания возложить на начальника ГлавУЛС МГА.

Министр

А.Н.Волков

ДЕПАРТАМЕНТ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

от 01.11.1995г. № ДВ-132/и

Временные изменения
в порядок допуска летного
состава к полетам

В связи с сокращением объемов летной работы в ряде авиапредприятий и авиакомпаний возникают сложности в сохранении квалификации пилотов, ее соответствии присвоенным метеоминимумам.

Складывающиеся обстоятельства обусловлены не только отсутствием возможности удовлетворять требованиям РОЛР п.4.5.3.4.2., но и зачастую отсутствием необходимой практики полетов.

В целях обеспечения безопасности полетов при планировании и выполнении летной работы.

ПРЕДЛАГАЮ:

1. Установить минимальный годовой налет часов в качестве командира ВС (пилота), позволяющий в полной мере применять требования РОЛР-87 при принятии решения о допуске к полетам в 180 часов, не менее 30 часов за предшествующие 3 месяца и, не менее 90 часов за предшествующие 6 месяцев.

Годовое количество полетов не учитывать. За предшествующие 3 месяца должно быть выполнено не менее 3-х полетов.

2. Для пилотов, не допущенных к полетам ППП и налетавших за предшествующие 6 месяцев менее 90 часов требования п.4.5.3.4.2. РОЛР-87 применять для 6-ти месячного периода.

3. В случае не соблюдения условий, изложенных в п.п.1 и 2, требования п. 4.5.3.4.3 РОЛР-87 в отношении возможности проведение соответствующей тренировки в рейсовых условиях с пилотом-инструктором не применять.

4. Для пилотов, допущенных к полетам ППП, и не имеющих 3-х заходов на посадку по неточным системам за предшествующие 3 месяца в СМУ или "под шторкой", метеоминимум для таких заходов увеличить в 1,5 раза по вертикальной и горизонтальной видимости. Данное требование применять независимо от состояния категорированного минимума экипажа.

4.1. Минимум для заходов по неточным системам восстанавливается после получения 2-х таких заходов в реальных условиях установленного минимума с проверяющим (пилотом-инструктором на борту).

4.2. При отсутствии реальных условий минимум восстанавливается путем тренировки экипажа на комплексном тренажере. Объем тренировки 6 полетов по ОСП по ступенчатым изменением направления и скорости ветра величиной 5-10 м/сек. в интервале высот 350-400 м.

5. При несоблюдении требований по установленному налету 180 часов за 12 месяцев или 90 часов за предшествующие 6 месяцев допуск к полетам осуществлять по следующим правилам:

5.1. При налете более чем 60 и менее 90 часов за предшествующие 6 месяцев применять п.6.4.2 РОЛР-87 в полном объеме.

При налете менее 60 часов за предшествующие 6 месяцев объем летной тренировки по п.б.4.2 увеличить в два раза.

5.2. При налете за 12 месяцев менее 180 часов, но более 120 при соблюдении остальных условий п.1. допуск к полетам осуществлять в соответствии с РОЛР-87 и настоящими требованиями.

В иных случаях применять правила, изложенные в п.5.1.

6. Заместителям начальников Региональных управлений ГА, руководителям летных служб авиапредприятий и авиакомпаний подведомственных непосредственно ДВТ:

6.1. До 15.11.95 принять необходимые меры по соблюдению настоящих правил по допуску пилотов к полетам в подведомственных летных службах и подразделениях.

6.2. До 20.11.95 потребовать от руководителей, служб разработанную в соответствии с п.4.2. методику тренировок по неточным системам для утверждения и включения в Руководство по производству полетов Свидетельства эксплуатанта.

6.3. О случаях применения мероприятий и процедур по п.п. 1-5 доложить в ОЛЭИС ДВТ.

Директор Департамента

В.В.Замотин

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

от 15 мая 1989г. № 14.1.24-489

О разъяснении положений НПП ГА-85
и Руководства по ОЛР в ГА
в части проверки вторых пилотов
командирами ВС

Анализ замечаний и предложений летных служб управлений и производственных объединений в процессе совершенствования Руководства по организации летной работы в гражданской авиации показывает, что командно-летный состав ряда подразделений не использует в полной мере возможности командиров воздушных судов в оценке профессиональной подготовки вторых пилотов.

Разъясняю, что пункт 10.1.4 Руководства по ОЛР предоставляет командиру ВС право проверки уровня профессиональной подготовки и практической работы второго пилота.

Так как командир ВС по отношению к второму пилоту является вышестоящим командиром, это не противоречит пункту 3.7.5 НПП ГА-85.

Ограничение прав командира ВО вводится НПП ГА-85 в части проверки техники самолетовождения (п.3.7.6 устанавливает, что такую тренировку делает штурманский или командно-летный состав), а также Положением о присвоении классов квалификации. (пр.МГА от 30.03.82 № 47) в части проверки техники пилотирования при повышении вторых пилотов в классе. В этих случаях проверка техники пилотирования производится командно-летным составом. В ряде случаев уровень проверки второго пилота устанавливается ППЛС. Во всех других случаях проверка может быть поручена командиру ВС решением командира летного отряда, подписавшего задание, с указанием в нем соответствующей учебной цели.

Другие формы контроля профессиональной подготовленности командиром ВС могут быть реализованы при разовых проверках знаний по специальности и в других случаях, когда не требуется заключение члена МКК, а также в случаях, когда потребность в проверке знаний второго пилота в той или иной области выявлена самим КВС при подготовке или выполнении полетов.

В своем решении поручить проверку второго пилота командиру ВС командир летного отряда должен исходить из опыта летной работы как командира ВС, так и второго пилота. Нецелесообразно, например, давать такое задание КВС в течение первого года его самостоятельных полетов на данном типе ВС, а также, когда второй пилот не допущен к выполнению взлета, посадки и в других случаях, когда командир летного подразделения считает необходимым повысить уровень проверяющего.

ГлавУЛС МГА принимает меры по разработке детализирующих дополнений в Руководство по ОЛР по данному вопросу. До их выхода следует планировать проверки вторых пилотов с учетом настоящих разъяснений.

И. о. начальника ГлавУЛС МГА

В.Я.Потемкин