

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

«Основные правила полетов в воздушном пространстве РФ (ОПП), Наставление по производству полетов авиации ВС РФ (НПП), Руководство по организации и проведению теоретического и летного обучения в авиационных организациях РОСТО (Руководство), Основы организации объективного контроля (ОК)»

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (ОПП)

1. Основные правила полетов в воздушном пространстве РФ, в дальнейшем именуемые сокращенно Основными правилами полетов, разработаны в соответствии с Воздушным кодексом Союза ССР, Положением об использовании воздушного пространства РФ, Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства РФ и определяют общий порядок организации, выполнения, обеспечения полетов и управления воздушным движением, гарантирующий безопасность полетов.

2. Основные правила полетов обязательны для выполнения всеми министерствами, государственными комитетами, ведомствами, учреждениями, предприятиями и организациями РФ (в дальнейшем, если это специально не оговорено, - ведомствами), которые имеют воздушные суда.

3. Наставления, инструкции, руководства и другие документы, издаваемые ведомствами по организации, выполнению, обеспечению полетов и управлению воздушным движением, должны соответствовать требованиям Основных правил полетов и согласовываться с главнокомандующим ВВС или командующими ВВС военных округов в соответствии с Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства РФ.

4. Командиры (начальники), летный состав и другие лица, деятельность которых связана с организацией, выполнением, обеспечением полетов, управлением воздушным движением и контролем за порядком использования воздушного пространства РФ, обязаны знать и выполнять требования Основных правил полетов.

5. В случае установления факта нарушения Основных правил полетов (уклонения от их выполнения) должностные лица обязаны немедленно принять меры к пресечению нарушения и доложить о нем своему непосредственному начальнику.

(Выписка из ОПП)

Глава 1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аэродром - участок земной или водной поверхности, специально оборудованный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Аэродром горный - аэродром, расположенный на высоте 1000 м и более над уровнем моря.

Аэродром в горной местности - аэродром, расположенный в местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома.

Аэродром запасный - аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование основного аэродрома невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета.

Аэродром основной - аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена заданием на полет.

Боковая полоса безопасности (БПБ) - специально подготовленный участок аэродрома, примыкающий к боковой стороне ВПП и предназначенный для обеспечения безопасности при взлете и посадке воздушных судов

Болтанка - беспорядочные колебания воздушного судна, возникающие при полете в условиях турбулентности атмосферы.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) - часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов.

Видимость - максимальное расстояние, с которого видны и опознаются объекты.

Видимость на ВПП (взлетная) - видимость в направлении взлета воздушного судна из определенной точки, расположенной над ВПП на высоте, соответствующей уровню глаз командира воздушного судна в момент взлета.

Видимость на ВПП (посадочная) - видимость порога ВПП с высоты полета воздушного судна на предпосадочной прямой.

Видимость полетная - видимость объектов в воздушном пространстве и на земной (водной) поверхности из кабины воздушного судна в полете.

Видимость метеорологическая - видимость, определяемая органами метеорологической службы.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

Воздушная обстановка - одновременное взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства.

Воздушная трасса СССР - коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине, предназначенный для выполнения полетов воздушных судов и оборудованный средствами управления, контроля и радионавигации.

Время полета воздушного судна - период с момента начала движения воздушного судна при взлете или отрыва от земной (водной) поверхности (палубы корабля) при вертикальном взлете до момента окончания его пробега при посадке или касания земной (водной) поверхности (палубы корабля) при вертикальной посадке,

Высота полета - общий термин, означающий расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна.

Высота полета абсолютная - высота полета от уровня моря.

Высота полета истинная - высота полета от уровня точки на земной (водной) поверхности, находящейся непосредственно под воздушным судном.

Высота полета относительная - высота полета от уровня условно выбранной точки.

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

Высота нижней границы облаков - расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков.

Высота перехода - установленная высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе заданного эшелона.

Высота принятия решения - установленная высота, на которой командир воздушного судна должен принять решение о посадке или уходе на второй круг.

Давление на аэродроме - атмосферное давление на уровне порога ВПП.

Давление стандартное - атмосферное давление на среднем уровне моря в соответствии с параметрами стандартной атмосферы. Согласно ГОСТ 4401-81 числовое значение стандартного давления равно 1013,25 гПа, что соответствует 760 мм рт. ст. или 1013,25 мбар.

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

Заявка на полет - документ установленного образца, содержащий необходимые данные для обеспечения полета.

Зона аэродромная (пилотажная) - воздушное пространство установленных размеров для отработки техники пилотирования и других полетных заданий.

Зона запретная - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены.

Зона ограничения - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями.

Зона опасная - воздушное пространство над открытым морем установленных размеров, в пределах которого в определенный период может осуществляться деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов воздушных судов.

Зона ожидания - воздушное пространство установленных размеров, расположенное, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла), предназначенное для ожидания воздушными судами своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому.

Зона (коридор) специальная - воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для выполнения испытательных полетов, дозаправки топливом в воздухе, полетов на малых и предельно малых высотах, пусков ракет, воздушных стрельб и других специальных полетов.

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

Командир воздушного судна - летчик (пилот), являющийся старшим в экипаже и несущий ответственность за выполнение и безопасность полета воздушного судна.

Контрольная точка аэродрома (КТА) - точка, определяемая геодезическими координатами, как правило, центра ВПП аэродрома.

Концевая полоса безопасности (КПБ) - специально подготовленный участок аэродрома, примыкающий к торцу ВПП и предназначенный для обеспечения безопасности при взлете и посадке воздушных судов

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

Круг полетов (схема полета по кругу) - маршрут, установленный в районе аэродрома, по которому или по части которого выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома.

Летная полоса - определенная площадь, которая включает взлетно-посадочную полосу, боковые и концевые полосы безопасности.

Летный состав - лица, имеющие специальную подготовку и выполняющие свои функциональные обязанности в полете в составе экипажа по пилотированию, самолетовождению, эксплуатации воздушного судна, его систем и оборудования.

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

Местность горная - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с превышением над уровнем моря 1000 м и более.

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

Местность равнинная - местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км.

Метеорологическая информация - сведения, сообщения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы и экипажей воздушных судов.

Минимум командира воздушного судна - минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет, посадку или визуальный полет по маршруту на данном типе воздушного судна.

Минимум воздушного судна - минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости, при которых летно-технические характеристики воздушного судна и его оборудование в сочетании с наземной посадочной системой аэродрома позволяют безопасно производить взлет и посадку.

Минимум аэродрома - минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости, при которых в зависимости от рельефа местности, препятствий на ней, наземных посадочных систем обеспечивается безопасность взлета, захода на посадку и посадки воздушных судов на данном аэродроме.

Опасное сближение - не предусмотренное полетным заданием схождение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных настоящими Основными правилами полетов, в результате которого возникает опасность их столкновения.

Орган УВД - общий термин, означающий в соответствующих случаях центр Единой системы управления воздушным движением СССР, ведомственный командный, диспетчерский или другой пункт, выполняющий в пределах своей компетенции функции планирования и координирования использования воздушного пространства, непосредственного управления полетами (воздушным движением), контроля за соблюдением порядка использования воздушного пространства и режима полетов в установленных для них зонах и районах.

Переходный слой воздушное пространство между высотой перехода и эшелонам перехода.

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

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

Полоса воздушных подходов - воздушное пространство в установленных границах, примыкающее к торцу ВПП и расположенное в направлении продолжения ее оси, в котором воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку.

Порог ВПП - начало участка ВПП, предназначенного для приземления воздушных судов.

Посадочная площадка - земельный (водный) участок, пригодный для взлета и посадки воздушных судов.

Потеря ориентировки - обстановка, при которой экипаж воздушного судна не знает и не может определить своего местонахождения с точностью, необходимой для продолжения дальнейшего полета в целях выполнения полетного задания.

Превышение аэродрома - абсолютная высота наивысшей точки ВПП.

Пункт обязательного донесения (ПОД) - определенная географическая точка, относительно которой экипаж должен сообщить органу УВД местоположение воздушного судна.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

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

Район ответственности за поисково-спасательное обеспечение - участок местности и воздушное пространство над ним, в границах которого ответственность за поисково-спасательное обеспечение возложена на соответствующее должностное лицо.

Район поисково-спасательных работ - участок местности и воздушное пространство над ним, в границах которого осуществляются поиск и спасание экипажа и пассажиров воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие.

Режим полета - параметры полета воздушного судна.

Рубеж ухода на запасный аэродром - рубеж, установленный на линии пути воздушного судна, удаленный от запасного аэродрома на расстояние, с которого данное воздушное судно может выполнить полет и произвести посадку на этом запасном аэродроме с остатком топлива не менее минимально установленного.

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

Управление воздушным движением (УВД) - планирование, координирование и непосредственное управление движением воздушных судов, а также контроль за соблюдением порядка использования воздушного пространства и режима полетов.

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

Эшелонирование вертикальное - рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы.

Эшелонирование продольное - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути.

Эшелонирование боковое - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути.

Эшелон полета - установленная высота полета воздушного судна относительно изобарической поверхности, соответствующей стандартному давлению.

Эшелон минимальный безопасный - ближайший к безопасной высоте расчетный эшелон полета, но не ниже безопасной высоты.

Эшелон перехода - установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давлений на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря. Эшелон переходя является нижний эшелон района аэродрома (аэроузла).

(Выписка из ОПП)

Глава 6 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Классификация полетов

45. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве РФ подразделяются:

1) по правилам выполнения:

- полеты по правилам визуальных полетов (ПВП);

- полеты по правилам приборных полетов (ППП);

2) по месту выполнения:

- аэродромные - полеты, выполняемые в районе аэродрома (аэроузла), а при необходимости - в дополнительно выделенном воздушном пространстве под непосредственным управлением органа УВД аэродрома;

- трассовые - полеты по воздушным трассам РФ и МВЛ;

- маршрутные - полеты по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ;

- маршрутно - трассовые полеты по воздушным трассам РФ (МВЛ) и по маршрутам вне их (в одном полете);

- другие полеты, выполняемые в специально установленных районах и зонах;

3) по условиям пилотирования и самолетовождения:

- визуальные полеты;

- полеты по приборам;

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

- 4) по метеорологическим условиям в соответствии с наставлениями по производству полетов:
- полеты в простых метеорологических условиях (ПМУ);
 - полеты в сложных метеорологических условиях (СМУ);
- 5) по времени суток:
- дневные - выполняемые в период между восходом и заходом солнца;
 - ночные - выполняемые в период между заходом и восходом солнца;
 - смешанные - при выполнении которых в период от взлета до посадки происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот;
- 6) по физико-географическим условиям:
- над равнинной и холмистой местностью;
 - над горной местностью;
 - над пустынной местностью;
 - над водной поверхностью;
 - в полярных районах Северного и Южного полушарий;
- 7) по высоте выполнения:
- на предельно малых высотах - от 0 до 200 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;
 - на малых высотах - от 200 до 1000 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;
 - на средних высотах - от 1000 до 4000 м включительно;
 - на больших высотах - от 4000 до 12000 м (до тропопаузы) включительно;
 - на полеты в стратосфере - выше 12 000 м (выше тропопаузы);
- 8) по количеству пролетаемых районов и зон УВД:
- районные - полеты в пределах воздушного пространства одного района УВД районного центра ЕС УВД;
 - зональные - полеты в пределах воздушного пространства двух и более районов РЦ ЕС УВД одной зоны УВД;
 - межзональные - полеты в пределах воздушного пространства двух зон УВД и более.
- 46.** Классификация полетов воздушных судов по назначению, а также иная классификация полетов устанавливается наставлениями по производству полетов.

Правила визуальных полетов (ПВП)

- 47.** Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами, а также между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности путем визуального наблюдения экипажами воздушных судов за воздушной обстановкой и кратковременного изменения режима полета.
- Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всего экипажа воздушного судна и разрешаются в условиях, которые определяются наставлениями по производству полетов.
- 48.** Полеты по ПВП выполняются на высоте не менее чем на 50 м ниже нижней границы облаков в равнинной и холмистой местности и не менее чем на 100 м - в горной местности.
- 49.** При встрече воздушных судов на пересекающихся курсах на одной высоте командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно справа от себя, должен увеличить высоту полета, а командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно слева от себя, уменьшить высоту полета таким образом, чтобы разность высот обеспечивала их безопасное расхождение. Командиры воздушных судов при выполнении маневра расхождения обязаны не терять друг друга из виду.
- 50.** Обгон впереди летящего воздушного судна на одной высоте выполняется справа, а при полете по кругу - с внешней стороны с соблюдением интервалов бокового эшелонирования.
- 51.** Расхождение воздушных судов, выполняющих полет на встречных курсах на одной высоте, производится левыми бортами с соблюдением интервалов бокового эшелонирования.
- 52.** Обход наземных препятствий, наблюдаемых впереди по курсу воздушного судна и превышающих высоту его полета, производится, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м.
- 53.** В случаях, когда при выполнении полетного задания метеорологические условия становятся ниже установленного минимума, командир воздушного судна должен с разрешения органа УВД, под

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

непосредственным управлением которого он находится, перейти на полет по ППП, согласовав с этим органом УВД высоту (эшелон) полета.

Командир воздушного судна, не имеющий допуска к полетам по ППП, обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

54. Ответственность за выполнение правил визуального полета, выдерживание заданного режима полета, своевременность доклада органу УВД о необходимости перехода к выполнению полета по ППП несет командир воздушного судна, а за назначение временных интервалов и высоты (эшелона) при вылете воздушного судна - орган УВД аэродрома вылета; за назначение высоты (эшелона) при выполнении полета и своевременную информацию экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке - орган УВД, осуществляющий непосредственное управление полетом этого воздушного судна; за назначение эшелона (высоты) при переходе к полету по ППП - орган УВД, который будет осуществлять непосредственное управление воздушным судном по ППП.

Правила полетов по приборам (ППП)

55. Правила полетов по приборам предусматривают выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам при обязательном постоянном контроле органов УВД за полетами воздушных судов.

56. Полеты по ППП выполняются:

- 1) ночью - в простых и сложных метеорологических условиях на всех высотах;
- 2) днем - при отсутствии условий для полетов по ПВП и в других случаях, установленных наставлениями по производству полетов.

57. На воздушных судах, не оборудованных для полетов по приборам, выполнять полеты по ППП **запрещается**.

58. Переход от полета по ППП к полету по ПВП допускается только по разрешению органа УВД, осуществляющего непосредственное управление данным полетом.

При наличии в районе полета воздушного судна других воздушных судов, которые могут создать угрозу опасного сближения, разрешение на полет по ПВП орган УВД дает только после получения доклада командира воздушного судна о визуальном наблюдении этих воздушных судов.

Органу УВД принуждать командира воздушного судна к выполнению полета по ПВП **запрещается**.

59. Ответственность за выдерживание заданного режима полета, информирование органа УВД о фактическом местонахождении воздушного судна, режиме полета и метеорологических условиях полета при полетах по ППП несет командир воздушного судна, а за эшелонирование воздушных судов и контроль за режимом их полета - орган УВД, осуществляющий непосредственное управление их полетом.

Правила эшелонирования

60. Для обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве РФ устанавливаются минимально допустимые интервалы вертикального, продольного и бокового эшелонирования воздушных судов.

61. Правила эшелонирования воздушных судов авиации Вооруженных Сил внутри боевых порядков (групп) определяются наставлением по производству полетов военной авиации.

62. Эшелонирование воздушных судов, выполняющих международные полеты в воздушном пространстве РФ, осуществляется в соответствии с требованиями настоящих Основных правил полетов.

При различии в системах эшелонирования, принятых в РФ и в сопредельном с РФ государстве, смена эшелонов производится в пределах 30 км до пересечения государственной границы РФ (границы районов УВД РФ над открытым морем) при обязательном обеспечении интервалов вертикального эшелонирования между встречными воздушными судами, установленных ст. 63 и 65.

Правила вертикального эшелонирования

63. Минимальные интервалы вертикального эшелонирования устанавливаются:

- 1) 300 м - от эшелона 900 м до эшелона 8100 м;
- 2) 500 м - от эшелона 8100 м до эшелона 12 100 м;
- 3) 1000 м - выше эшелона 12 100 м. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой или дозвуковой скорости, должен быть 1000 м.

64. Нижний эшелон (эшелон перехода) района аэродрома (аэроузла) устанавливается старшим авиационным начальником аэродрома (аэроузла). В инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) указываются нижние эшелоны (эшелоны перехода) района этого аэродрома (аэроузла) для определенных диапазонов давления на аэродроме (аэроузле).

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

Порядок определения нижнего эшелона (эшелона перехода) указан в приложении 3.

65. Минимальные интервалы между высотами полетов воздушных судов ниже нижнего эшелона устанавливаются:

- 1) 150 м - при полетах по ПВП воздушных судов со скоростями полета 300 км/ч и менее;
- 2) 300 м - при выполнении других полетов.

66. Минимальный интервал между нижним эшелонном и высотой полета по маршруту ниже нижнего эшелона должен быть не менее 300 м.

67. Эшелоны полета при организации и управлении полетами передаются на борт воздушного судна и в органы УВД в метрах.

68. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве РФ осуществляется по полукруговой системе:

1) при направлении воздушных трасс РФ, МВЛ и маршрутов вне их с истинными путевыми углами от 0 до 179° (включительно) устанавливаются эшелоны полетов 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м, 4500 м, 5100 м, 5700 м, 6300 м, 6900 м, 7500 м, 8100 м, 9100 м, 10100 м, 11100 м, 12100 м, 14100 м и т. д.;

2) при направлении воздушных трасс РФ, МВЛ и маршрутов вне их с истинными путевыми углами от 180 до 359° (включительно) устанавливаются эшелоны полетов 1200 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м, 3600 м, 4200 м, 4800 м, 5400 м, 6000 м, 6600 м, 7200 м, 7800 м, 8600 м, 9600 м, 10600 м, 11600 м, 13100 м, 15100 м и т. д.

Схема вертикального эшелонирования в воздушном пространстве РФ указана в приложении 4.

Отсчет истинных путевых углов производится от географического меридиана исходного (поворотного) пункта воздушной трассы РФ, МВЛ или маршрута вне их.

В случаях, когда истинные путевые углы наибольших по длине участков воздушной трассы РФ, МВЛ или маршрута вне их находятся в пределах одного полукруга, а остальные небольшие участки в пределах другого полукруга, орган УВД в зависимости от воздушной обстановки и при условии соблюдения требований безопасности может устанавливать единый эшелон полета, исходя, как правило, из общего направления наибольших по длине участков.

69. В пилотажных зонах районов аэродромов (аэроузлов), в коридорах входа (выхода) в район аэродрома (аэроузла) и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование производится в соответствии с требованиями ст. 63 и 65 независимо от истинных путевых углов полета.

Правила продольного эшелонирования

70. Интервалы продольного эшелонирования при полетах по ПВП устанавливаются:

- 1) между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одной высоте, - не менее 2 км;
- 2) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одной высоте, в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна - не менее 2 км для воздушных судов со скоростями полета 300 км/ч и менее и не менее 5 км для воздушных судов со скоростями полета более 300 км/ч.

71. Интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП с непрерывным радиолокационным контролем устанавливаются:

- 1) между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):
 - на воздушных трассах РФ, МВЛ первой категории и маршрутах вне их - не менее 30 км;
 - в районе аэродрома (в зоне подхода) - не менее 20 км;
 - при выполнении маневра по схеме захода на посадку - не менее 5 км в зависимости от типа воздушного судна и наземной посадочной системы;

2) между воздушными судами при пересечении воздушным судном встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном:

- не менее 30 км в момент пересечения при вертикальной скорости набора (снижения) 10 м/с и более;
- не менее 60 км в момент пересечения при вертикальной скорости набора (снижения) до 10 м/с;

3) между воздушными судами при пересечении воздушным судном попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - не менее 20 км в момент пересечения;

4) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте), - не менее 40 км в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна.

72. При полетах по ППП без радиолокационного контроля устанавливаются временные интервалы между воздушными судами:

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

- 1) следующими на одном эшелоне (высоте) по воздушной трассе РФ, МВЛ или по одному и тому же маршруту вне их, а также в районе аэродрома (в зоне подхода) - не менее 10 мин;
- 2) выполняющими маневр по схеме захода на посадку - не менее 3 мин в зависимости от типа воздушного судна;
- 3) при пересечении воздушным судном в наборе или на снижении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - не менее 10 мин в момент пересечения;
- 4) следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте) - не менее 15 мин в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна.

Правила бокового эшелонирования

73. Интервалы бокового эшелонирования воздушных судов устанавливаются:

- 1) при полетах по ПВП:
 - при обгоне впереди летящего воздушного судна на одной высоте - не менее 500 м;
 - при полете воздушных судов на встречных курсах - не менее 2 км;
- 2) при полетах по ППП с радиолокационным контролем на маршрутах вне воздушных трасс и МВЛ при обгоне впереди летящего воздушного судна или расхождении со встречным воздушным судном на одной высоте - не менее 10 км в момент расхождения.

74. Боковое эшелонирование при выполнении полетов по ППП без непрерывного радиолокационного контроля **запрещается**.

75. Расстояние между осями параллельных воздушных трасс РФ при наличии радиолокационного контроля должно быть не менее 30 км, без радиолокационного контроля - не менее 60 км, а над безориентирной местностью и океаном - не менее 150 км.

Минимальная безопасная высота (эшелон) полета

76. Полеты в воздушном пространстве РФ выполняются на высотах (эшелонах) не менее минимальных безопасных.

Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов определяются:

- 1) минимальная безопасная высота полета в районе радиусом 50 км от контрольной точки аэродрома ($H_{МБ\ аэр}$);
- 2) минимальная безопасная высота полета по кругу над аэродромом ($H_{МБ\ кр}$);
- 3) минимальная безопасная высота полета по маршруту (МВЛ второй категории) ниже нижнего эшелона ($H_{МБ\ марш}$);
- 4) минимальный безопасный эшелон полета ($H_{МБ\ ЭШ}$).

Расчет минимальной безопасной высоты (эшелона) производится в порядке, указанном в приложении 3.

77. Минимальная безопасная высота полета в районе радиусом 50 км от контрольной точки аэродрома (КТА) определяется с таким расчетом, чтобы истинная безопасная высота полета воздушного судна над высшей точкой рельефа местности и препятствиями на ней была не менее 300 м.

Если разница в высотах рельефа, местности с учетом искусственных препятствий на ней в указанном районе не более 100 м, устанавливается единая минимальная безопасная высота. При большей разнице определяются секторы, и минимальная безопасная высота устанавливается для каждого сектора.

Высоты высших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней определяются относительно порога ВПП, имеющего меньшее превышение, и округляются в сторону увеличения до значений, кратных 10 м.

78. Минимальная безопасная высота полета воздушного судна по кругу над аэродромом определяется с таким расчетом, чтобы истинная безопасная высота полета воздушного судна над высшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий на ней в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) составляла:

- 1) при полетах по ПВП - не менее 100 м;
- 2) при полетах по ППП - не менее 200 м.

79. При полете ниже нижнего эшелона истинная безопасная высота полета воздушного судна по ПВП и ППП устанавливается наставлениями по производству полетов и руководствами по летной эксплуатации (инструкциями экипажу) воздушных судов,

80. Минимальный безопасный эшелон полета определяется с таким расчетом, чтобы истинная безопасная высота полета воздушного судна над высшей точкой рельефа местности и искусственными препятствиями на ней в полосе шириной 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута) составляла:

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

- 1) при полетах над равнинной, холмистой местностью и над водной поверхностью - не менее 600 м;
- 2) при полётах над горной местностью - не менее 900 м.

При трассовых полетах по ПВП минимальный безопасный эшелон может определяться с учетом наивысших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней в пределах ширины воздушной трассы РФ (МВД).

81. Полеты воздушных судов над населенными пунктами могут выполняться лишь на высоте, дающей возможность в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этих пунктов или на ближайшем аэродроме. Отступление от указанного положения допускается только в случае, когда расположение ВПП аэродрома не позволяет воздушному судну произвести взлет или заход на посадку без пролета над населенным пунктом.

В случаях когда метеорологические условия не позволяют выдержать соответствующую высоту полета, командир воздушного судна обязан обойти населенный пункт, как правило, с правой стороны от оси маршрута.

82. Полет воздушного судна на сверхзвуковой скорости разрешается на эшелоне не менее 11 100 м, а на меньших эшелонах (высотах) - в специальных зонах, устанавливаемых главнокомандующим ВВС. В горных районах в зависимости от местных условий, типов воздушных судов и характера выполняемых задач устанавливаются большие эшелоны полетов, которые определяются инструкциями по производству полетов в районах аэродромов. При выполнении боевых задач по охране государственной границы и обороне РФ указанные ограничения не применяются.

83. Полеты воздушных судов, кабины которых не герметизированы или не имеют кислородного оборудования с необходимым запасом кислорода, должны выполняться на высотах не более 4000 м.

Правила выдерживания и изменения высоты полета

84. Высота полета назначается с учетом уровня подготовки экипажа, летно-технических характеристик и оборудования воздушного судна, рельефа местности и искусственных препятствий на ней, а также воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки.

85. Высота полета выдерживается экипажем по барометрическому высотомеру с учетом суммарной поправки (аэродинамической, волновой и инструментальной).

Суммарная поправка определяется в соответствии с Единой методикой ввода поправок при измерении высоты на самолетах и вертолетах всех министерств и ведомств.

86. В воздушном пространстве РФ определение и выдерживание высоты полета воздушного судна производятся:

- 1) по давлению аэродрома - при наборе высоты от взлета до высоты перехода и при снижении для посадки от эшелона перехода до приземления, а также при полете воздушных судов по кругу;
- 2) по единому для района аэродрома (аэроузла) минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, - при полете воздушных судов по маршруту ниже нижнего эшелона, в том числе при полете транзитом через район аэродрома;
- 3) по стандартному давлению - при полете воздушных судов на нижнем эшелоне (эшелоне перехода) и выше.

В заявках на полет, в указаниях органов УВД экипажам и докладах экипажей органам УВД указывается (сообщается) высота, определяемая (выдерживаемая) в соответствии с требованиями настоящей статьи.

87. Изменение назначенного эшелона (высоты) при выполнении полета допускается с разрешения органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетом воздушного судна. В этом случае командир воздушного судна должен указать свое местонахождение и причину необходимости смены эшелона (высоты) полета.

88. Перед взлетом экипаж воздушного судна обязан установить стрелки барометрических высотомеров на «нуль» высоты путем изменения значения давления на шкале прибора, которое должно совпасть со значением давления на аэродроме с учетом установленных допусков.

89. В ходе набора высоты для полета на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на стандартное давление производится при пересечении высоты перехода.

Высота перехода в районе аэродрома устанавливается старшим авиационным начальником этого аэродрома не ниже высоты полета по кругу и указывается в инструкции по производству полетов в районе данного аэродрома.

90. На воздушных судах, имеющих два высотомера и более, при наборе высоты перевод шкалы барометрического высотомера на стандартное давление разрешается производить сначала на высотомере

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

второго летчика (штурмана), а после выхода воздушного судна на курс следования - на высоте командира воздушного судна.

91. В ходе снижения для захода на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление на аэродроме производится в горизонтальном полете на эшелоне перехода после получения разрешения от органа УВД аэродрома на снижение до высоты полета по кругу.

92. Полеты воздушных судов в переходном слое в режиме горизонтального полета **запрещаются**. Для уменьшения переходного слоя высота перехода должна располагаться возможно ближе к эшелону перехода, но не менее 300 м.

93. Перед взлетом с горного аэродрома, когда давление на аэродроме ниже наименьшего давления, которое можно установить по шкале давлений барометрического высотомера, необходимо установить стандартное давление для выполнения полета на эшелоне или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря, для полета ниже нижнего эшелона, принять показание высотомера за условный «нуль» и после взлета произвести набор заданного эшелона (высоты) полета.

При посадке на такой горный аэродром орган УВД аэродрома сообщает на борт воздушного судна давление на аэродроме и барометрическую высоту порога ВПП, определяемую органом УВД по барометрическому высотомеру со шкалой давления, установленной на стандартное давление, или с помощью таблиц стандартной атмосферы по фактическому давлению на аэродроме. Полученную барометрическую высоту порога ВПП экипаж устанавливает на высотомерах с помощью подвижных индексов, вращая кремальеру по ходу часовой стрелки. В этом случае после посадки воздушного судна бортовые высотомеры должны показать «нуль» высоты.

94. Для полета по маршруту ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря, производится при выходе воздушного судна из круга полетов над аэродромом на курс следования.

При подходе к аэродрому посадки на высоте ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального атмосферного давления, приведенного к уровню моря, на давление на аэродроме производится перед входом воздушного судна в круг полета над аэродромом по указанию органа УВД аэродрома.

95. При наборе заданного эшелона воздушным судном, выполнявшим полет по маршруту ниже нижнего эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального атмосферного давления, приведенного к уровню моря, на стандартное, давление производится на высоте перехода, сообщаемой экипажу органом УВД, осуществляющим непосредственное управление его полетом.

Высотой перехода в таком случае, как правило, является наибольшая высота полета по маршруту ниже нижнего эшелона (в данном районе).

При снижении воздушного судна с эшелона до высоты полета по маршруту ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря, производится при пересечении нижнего эшелона, сообщаемого экипажу органом УВД, осуществляющим непосредственное управление его полетом.

96. На воздушных судах с одним барометрическим высотомером:

1) при полете на эшелоне с посадкой на аэродроме вылета заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на нулевое положение перед взлетом (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, соответствующая заданному эшелону полета, рассчитывается старшим штурманом части (дежурным штурманом) по методике, изложенной в приложении 3, и доводится до органа УВД и экипажей воздушных судов;

2) при полете на высоте ниже нижнего эшелона заданная высота полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному перед взлетом на нулевое положение (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, соответствующая высоте полета по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, рассчитывается старшим штурманом части (дежурным штурманом) по методике, изложенной в приложении 3, и доводится до органа УВД и экипажей воздушных судов;

3) при полете на эшелоне по маршруту с посадкой на другом аэродроме заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на стандартное давление. В этом случае перевод шкалы давления барометрического высотомера производится по указанию органа УВД аэродрома в соответствии с наставлениями по производству полетов.

97. Воздушное судно, летящее на заданной высоте, при прочих равных условиях имеет преимущество перед воздушным судном, командир которого просит разрешение занять эту высоту. Когда несколько воздушных судов занимают одну и ту же высоту, то преимущество в сохранении данной высоты, как правило, имеет воздушное судно, летящее впереди.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

98. Для обгона впереди летящего воздушного судна, выполняющего полет по ППП на воздушной трассе РФ или МВЛ первой категории, воздушному судну выделяется органом УВД ближайший свободный попутный эшелон.

99. При возникновении угрозы безопасности полета на заданной высоте (встреча с опасными метеорологическими явлениями, отказ авиационной техники и т. п.) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять высоту с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление его полетом.

В этом случае командир воздушного судна, выполняющего полет по воздушной трассе РФ или МВЛ первой категории, обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от оси воздушной трассы РФ или МВЛ, сообщить об этом органу УВД и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс, одновременно изменяя эшелон до выбранного эшелона (высоты) .

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота

Заняв новый эшелон (высоту), командир воздушного судна по согласованию с органом УВД выводит воздушное судно на воздушную трассу РФ или МВЛ.

Правила полетов в районе аэродрома (аэроузла)

100. Полеты в районе аэродрома выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома, требования которой обязаны твердо знать и точно выполнять экипажи воздушных судов, базирующихся на данном аэродроме, должностные лица, организующие и обеспечивающие полеты и управляющие воздушным движением в районе аэродрома

101. Инструкция по производству полетов в районе аэродрома разрабатывается старшим авиационным начальником аэродрома по согласованию с предприятиями, учреждениями и организациями, воздушные суда которых базируются на этом аэродроме, и утверждается командующим ВВС военного округа, в зоне ответственности которого расположен аэродром.

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

102. Инструкции по производству полетов в районе аэродромов и посадочных площадок, находящихся в ведении Министерства гражданской авиации, на которых воздушные суда не базируются, согласовываются со штабом ВВС военного округа и утверждаются начальником соответствующего управления гражданской авиации

103. Для каждого военного корабля и невоенного судна, имеющего на борту воздушные суда, разрабатывается инструкция по производству полетов с палубы корабля (судна). Инструкция разрабатывается старшим авиационным начальником на военном корабле (невоенном судне) и утверждается командующим флотом (начальником управления гражданской авиации) по месту базирования (приписки) этого корабля (судна). Порядок организации использования воздушного пространства и управления воздушным движением с палубы военного корабля (невоенного судна) согласовывается с командующим ВВС военного округа, в зоне ответственности которого планируется выполнение полетов.

Общий порядок организации и выполнения полетов с палубы военного корабля и невоенного судна определяется наставлениями по производству полетов.

104. Структурная схема инструкции по производству полетов в районе, аэродрома приведена в приложении 5.

105. Для экипажей перелетающих воздушных судов необходимые сведения об установленном инструкциями по производству полетов в районах аэродромов порядке выполнения подхода к аэродрому, снижения, захода на посадку и руления публикуются в документах аэронавигационной информации. Перелеты на аэродромы, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, **запрещаются.**

106. Старший авиационный начальник аэродрома обязан контролировать соответствие сведений, указанных в инструкции по производству полетов в районе аэродрома и документах аэронавигационной информации, нормам, определяющим порядок использования воздушного пространства, фактическому состоянию аэродрома, режиму работы средств связи и РТО полетов, порядку выполнения полетов и т. п., а также своевременное извещение органов службы аэронавигационной информации о предстоящих (происшедших) изменениях в этих сведениях.

107. Производить изменения в состоянии аэродрома, работе средств связи и РТО полетов, порядке выполнения полетов и т. п. до внесения в инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и в документы аэронавигационной информации соответствующих поправок **запрещается.**

108. Порядок организации и проведения полетов в районе аэроузла определяется инструкцией по производству полетов в районе аэроузла, которая разрабатывается старшим авиационным начальником аэроузла, согласовывается со старшими авиационными начальниками аэродромов, входящих в аэроузел, и утверждается командующим ВВС военного округа, в зоне ответственности которого расположен этот

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

аэроузел. Полеты на аэродромах аэроузла без утвержденной инструкции по производству полетов в районе аэроузла **запрещаются**.

Структурная схема инструкции по производству полетов в районе аэроузла приведена в приложении 6.

109. Очередность полетов авиационных частей (подразделений), базирующихся на аэродромах аэроузла, график распределения летных дней и ночей (смен) согласовываются с командирами (начальниками) всех авиационных частей (подразделений) и утверждаются старшим авиационным начальником аэроузла, после чего представляются в штаб ВВС военного округа.

110. Для взлета и посадки воздушных судов на ВПП аэродрома устанавливается, как правило, единое направление.

При определении направления взлета и посадки должны учитываться типы воздушных судов, скорость и направление ветра относительно ВПП, длина ВПП, схема полетов воздушных судов над аэродромом и наличие средств связи и РТО полетов.

111. Взлет и посадка воздушных судов без разрешения органа УВД аэродрома **запрещаются**, за исключением случая, когда на аэродроме (посадочной площадке) орган УВД не предусмотрен.

112. Минимальные интервалы между взлетающим и выполняющим заход на посадку воздушными судами, между взлетающими воздушными судами, а также воздушными судами, выполняющими заход на посадку, в зависимости от их типа устанавливаются инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома.

113. В зависимости от рельефа местности, искусственных препятствий на ней, наличия населенных пунктов в районе аэродрома, а также структуры воздушного пространства устанавливается круг полетов.

114. Высота полета по кругу должна быть кратной 100 м, но не ниже минимальной безопасной в соответствии со ст. 78.

115. При выполнении полетов по кругу обгонять однотипные воздушные суда **запрещается**. Более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные до третьего разворота на интервалах, указанных в ст. 73.

Срезание пути на разворотах и обгон с внутренней стороны круга могут быть разрешены органом УВД только воздушным судам, выполняющим внеочередную посадку.

116. В районе аэродрома в зависимости от задач, решаемых авиацией, при необходимости устанавливаются аэродромные зоны (пилотажа, групповых полетов, полетов по приборам и др.), размеры которых определяются в соответствии с типами воздушных судов, выполняемыми в них полетными заданиями и местными условиями.

Аэродромные зоны, схемы набора высоты, снижения и захода на посадку должны располагаться на удалении друг от друга и от границ воздушных трасс РФ (МВЛ первой категории) в горизонтальной плоскости при радиолокационном контроле не менее 10 км, а без радиолокационного контроля - не менее 20 км.

В районах, аэродромов (аэроузлов) с ограниченным воздушным пространством разрешается устанавливать удаления менее указанных. В этих случаях при одновременном использовании таких зон, схем набора высоты, снижения и захода на посадку расстояние между ними и до границ воздушных трасс РФ (МВЛ первой категории) по вертикали должно быть не менее 600 м.

В отдельных случаях, при выполнении в зонах полетов по ПВП воздушных судов со скоростью полета 300 км/ч и менее, решением командующего ВВС военного округа могут устанавливаться меньшие удаления, но не менее:

- 1) в вертикальной плоскости-300 м;
- 2) в горизонтальной плоскости - 5 км.

117. Полеты воздушных судов в районе аэродрома независимо от метеорологических условий должны выполняться при радиолокационном контроле.

При отсутствии на аэродроме радиолокационного контроля за полетами воздушных судов по кругу и в зонах пилотажа должен устанавливаться визуальный контроль при устойчивой двусторонней радиосвязи органа УВД с воздушными судами.

118. Одновременные полеты в зоне пилотажа нескольких воздушных судов (групп) допускаются при условии эшелонирования их по высоте на интервалы, обеспечивающие безопасность полетов.

На одной высоте должно находиться одно воздушное судно или группа воздушных судов под одним командованием в группе.

119. Командир воздушного судна до выхода из района аэродрома вылета обязан установить радиосвязь с органом УВД, который будет осуществлять непосредственное управление его дальнейшим полетом, получить от него разрешение на вход в район УВД и условия полета.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

120. При подходе к аэродрому посадки командир воздушного судна за 150-80 км, а при полетах ниже нижнего эшелона - за 80- 30 км до выхода на аэродром обязан установить связь с органом УВД аэродрома, доложить высоту полета, курс следования и расчетное время прибытия.

121. Вход воздушного судна в район аэродрома посадки без разрешения органа УВД данного аэродрома **запрещается**, за исключением случаев потери радиосвязи, когда экипаж действует в соответствии с требованиями ст. 251, а также случаев, предусмотренных ст. 19.

122. Экипаж воздушного судна, имеющего скорость полета по кругу более 300 км/ч, заход на посадку независимо от метеорологических условий обязан выполнять с применением средств связи и РТО полетов, за исключением случаев, когда заход на посадку без применения радиотехнических средств предусмотрен полетным заданием.

123. Посадка воздушных судов в метеорологических условиях ниже установленного минимума командира воздушного судна (аэродрома) **запрещается**, за исключением случаев, указанных в ст. 19 и 236.

124. Командир воздушного судна после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом органу УВД аэродрома.

Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле, указаны в приложении 8.

125. Светотехническое оборудование аэродрома должно быть включено:

- 1) при полетах ночью;
- 2) при полетах днем в метеорологических условиях, определяемых наставлениями по производству полетов;
- 3) при отсутствии полетов на аэродроме за 30 мин до расчетного времени прибытия воздушного судна и условиях, указанных в п.п. 1 и 2 настоящей статьи;
- 4) по требованию командира воздушного судна, выполняющего заход на посадку.

Кроме того, за 30 мин до прибытия (пролета) воздушного судна на аэродром должны быть включены необходимые средства связи и РТО полетов.

Правила полетов в зоне ожидания

126. Зона ожидания, как правило, устанавливается над радионавигационной точкой аэродрома (коридора).

Схема полетов воздушных судов в зонах ожидания указана в приложении 9.

127. Высота, направление и время полета по участкам маршрута в зоне ожидания устанавливаются в зависимости от рельефа местности, искусственных препятствий на ней, удаления зон ожидания от соседних аэродромов, запретных зон, государственной границы РФ, воздушных трасс РФ и МВЛ, а также от типа воздушных судов, выполняющих полеты в зоне ожидания.

128. Изменение высоты в зоне ожидания производится по команде органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетом воздушного судна. Разрешение на занятие высоты при снижении воздушного судна дается только после получения доклада о ее освобождении от командира воздушного судна, ранее занимавшего эту высоту.

129. Если воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир воздушного судна сообщает об этом органу УВД, который, сообразуясь с воздушной обстановкой, должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку, указав командиру воздушного судна порядок снижения и захода на посадку. Требуется внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

Правила полетов по воздушным трассам РФ, МВЛ и маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ

130. Полеты по воздушным трассам РФ, МВЛ и маршрутам вне их в зависимости от метеорологических условий, типов воздушных судов и их оборудования выполняются по ПВП или ППП.

Назначать одновременно одну и ту же высоту для полетов воздушных судов по ПВП и ППП **запрещается**.

131. Место, высота и время входа в воздушную трассу РФ (МВЛ) для продолжения полета по ней даются командиру воздушного судна перед вылетом.

132. Командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин до входа в воздушную трассу РФ (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия входа у органа УВД, осуществляющего управление воздушным движением на воздушной трассе РФ (МВЛ).

Разрешение и уточненные условия на вход в воздушную трассу РФ (МВЛ) при взлете воздушного судна с аэродрома, близко расположенного от нее, командир воздушного судна должен запросить сразу после взлета.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

133. Командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин до выхода из воздушной трассы РФ (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия выхода от органа УВД, который будет осуществлять управление полетом этого воздушного судна после выхода из воздушной трассы РФ (МВЛ).

134. Вход в воздушную трассу РФ (МВЛ) и выход за ее пределы (пересечение воздушной трассы РФ, местной воздушной линии) производятся воздушными судами в режиме горизонтального полета на эшелонах (высотах), определенных для их полета соответственно гражданским или военным сектором РЦ ЕС УВД.

Эшелон (высота) входа или пересечения воздушной трассы РФ (МВЛ) должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км до ее границы. После пересечения или ухода из воздушной трассы РФ (МВЛ) изменение эшелона (высоты) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы воздушной трассы РФ (МВЛ).

135. Командир воздушного судна обязан не позднее чем за 5 мин до подхода к рубежу передачи управления установить радиосвязь с органом УВД, который будет осуществлять непосредственное управление его дальнейшим полетом, доложить ему высоту полета, расчетное время и место выхода на рубеж передачи управления, получить разрешение на вход в район УВД и условия полета. О полученном разрешении командир воздушного судна докладывает органу УВД, осуществляющему непосредственное управление полетом воздушного судна.

136. При пролете района аэродрома в необходимых случаях по указанию органа УВД, осуществляющего непосредственное управление полетом воздушного судна, экипаж обязан установить радиосвязь с органом УВД этого аэродрома, доложить высоту, курс и расчетное время пролета аэродрома.

137. Аэродромные и маршрутные полеты должны выполняться на удалении от границ воздушных трасс РФ и МВЛ:

1) в вертикальной плоскости - в соответствии с правилами вертикального эшелонирования, указанными в ст. 63 и 65;

2) в горизонтальной плоскости не менее 10 км при радиолокационном контроле и не менее 20 км без радиолокационного контроля.

В отдельных случаях, при выполнении визуальных полетов воздушных судов со скоростью полета 300 км/ч и менее, решением командующего ВВС военного округа могут устанавливаться меньшие удаления в горизонтальной плоскости, но не менее 5 км.

138. Маршруты полетов вне воздушных трасс и МВЛ не должны пересекать траектории набора высоты и снижения на аэродромах, а также директрис стрельб и направлений заходов на цель в районах полигонов.

При выборе маршрута необходимо учитывать допустимые нормы отклонения, предусмотренные Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства РФ.

Запрещается осуществлять учебные перехваты гражданских воздушных судов, а также других воздушных судов, не предусмотренных для этих целей в задании на полет.

Особенности выполнения полетов в приграничной полосе

139. В воздушном пространстве РФ установлена приграничная полоса с особым режимом использования воздушного пространства в соответствии с Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства РФ.

140. К выполнению полетных заданий в приграничной полосе допускаются экипажи воздушных судов после изучения ими особенностей полетов в данном районе, проверки знания этих особенностей и ознакомительного облета района с инструктором.

141. Экипажи, выполняющие полеты в приграничной полосе, должны иметь на борту карту масштаба, установленного наставлениями по штурманской службе, с четко обозначенными на ней линией государственной границы РФ и приграничной полосой и с указанием ограничительных пеленгов.

142. Вынужденные отклонения от воздушной трассы РФ, МВЛ или маршрута вне их (обход кучево-дождевой (грозовой), мощно-кучевой облачности, пыльной бури и т. п.) при полете в приграничной полосе разрешается производить только в глубь территории РФ с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление полетом воздушного судна,

В случае когда вынужденное отклонение от воздушной трассы РФ, МВЛ или маршрута вне их может привести к нарушению государственной границы РФ, командир воздушного судна обязан прекратить выполнение задания, принять решение о возвращении на аэродром вылета или производстве посадки на ближайшем запасном аэродроме с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление полетом воздушного судна.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

Полеты в особых условиях

143. К полетам в особых условиях относятся:

- 1) полеты в горной, пустынной местности и над водным пространством;
- 2) полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий (далее - в полярных районах);
- 3) полеты на предельно малых высотах и в стратосфере;
- 4) другие полеты, определяемые наставлениями по производству полетов.

144. Полеты в горной и пустынной местности, в полярных районах и над водным пространством должны выполняться при наличии на борту воздушного судна специального снаряжения и неприкосновенного запаса продуктов. Состав бортового снаряжения и неприкосновенного запаса продуктов устанавливается в зависимости от типа воздушного судна, характера выполняемого полетного задания и определяется соответствующими ведомственными документами. При выполнении таких полетов у членов экипажа воздушного судна должно быть личное оружие.

145. При полетах в горной местности командир воздушного судна обязан знать направление ущелий и горных долин, места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки, и правила пользования барометрическим высотомером при посадке на горных аэродромах, а также особенности взлета и посадки с горного аэродрома и расчета максимальной взлетной (посадочной) массы воздушного судна.

146. При полете по ПВП во время пересечения горного хребта командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются значительные нисходящие потоки воздуха, на воздушных судах со скоростями полета 300 км/ч и менее пересекать горный хребет на истинной высоте менее 900 м **запрещается**.

147. Выполнение визуального полета в ущельях и горных долинах разрешается при условии, что они не имеют крутых поворотов и не прерываются горами выше заданной высоты полета, а их ширина позволяет воздушному судну в необходимых случаях безопасно выполнить разворот для выхода из ущелья (долины)

148. Набор высоты полета в горной местности разрешается производить по маршруту следования только при условии обеспечения набора минимального безопасного эшелона (высоты) полета до установленного рубежа.

В других случаях устанавливается минимальный допустимый эшелон (высота) отхода от аэродрома, набор которого производится над аэродромом по установленной схеме.

149. Снижение воздушного судна, выполняющего полет по ППП в горной местности, разрешается только после пролета установленного рубежа начала снижения при радиолокационном контроле и устойчивой двусторонней радиосвязи

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой двусторонней радиосвязи снижение ниже минимального безопасного эшелона (высоты) разрешается по схеме снижения и захода на посадку только после пролета приводной радиостанции аэродрома.

150. При полетах над пустынной местностью командир воздушного судна обязан знать расположение характерных ориентиров, высохших озер и русл рек, пригодных для вынужденной посадки, а также учитывать влияние высоких температур воздуха на летно-технические характеристики воздушного судна (увеличение длины пробега и разбега, уменьшение скороподъемности и максимально допустимой взлетной массы, перегрев двигателей и т. п.).

151. При полетах над водным пространством командир воздушного судна обязан знать береговую черту, расположение и режим работы береговых и островных свето и радиомаяков, порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, правила приводнения с парашютом и вынужденной посадки воздушного судна на воду, а также правила пользования бортовыми индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами.

152. Порядок обеспечения экипажей и пассажиров воздушных судов индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами определяется наставлениями по производству полетов.

153. На аэродромах, где посадка воздушных судов производится со стороны моря или взлет в сторону моря, выделяются поисковые и спасательные силы и средства (катера, спасательные команды и т. п.), которые во время полетов должны находиться в готовности к немедленному проведению спасательных работ.

154. При полетах в полярных районах командир воздушного судна обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, учитывать частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим и особенности работы средств связи и РТО полетов, а также дальность их действия

155. К выполнению полетных заданий в полярных районах допускаются только специально подготовленные экипажи, закончившие курс обучения и ввода в строй по программам подготовки летного состава военной и гражданской авиации.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

156. Полеты в полярных районах должны выполняться на воздушных судах, оснащенных специальным оборудованием для выполнения таких полетов.

157. В полярных районах выполнение полетных заданий по ПВП в ночное время суток разрешается только специально подготовленным экипажам.

158. При выполнении полетов в полярных районах командир воздушного судна независимо от запроса органа УВД обязан каждые 30 мин сообщать ему свое местонахождение.

159. При полетах на предельно малых высотах командир воздушного судна обязан знать рельеф местности и искусственные препятствия на ней, режим и порядок выполнения полета на участках снижения и набора высоты, а также учитывать ограниченную дальность действия средств связи и РТО полетов и повышенный расход топлива.

160. Метеорологические условия, продолжительность непрерывного полета, высота и порядок ее определения и выдерживания при полетах воздушных судов на предельно малых высотах определяются наставлениями по производству полетов и курсами боевой подготовки военной авиации.

161. При полетах в стратосфере командир воздушного судна обязан знать особенности пилотирования и навигации в стратосфере.

Порядок выполнения полетов в стратосфере в зависимости от оборудования воздушного судна определяется в наставлениях по производству полетов, а также в руководстве по летной эксплуатации (инструкции летчику) воздушного судна данного типа.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

(Выписка из НПП)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (НПП)

Правовые нормы

1. Наставление по производству полетов авиации Вооруженных Сил РФ разработано в соответствии с Основными правилами полетов в воздушном пространстве РФ (ОПП) и определяет порядок организации и проведения полетов в авиации Вооруженных Сил РФ.

2. Положения настоящего Наставления обязательны для выполнения всеми авиационными, авиационно-техническими подразделениями, частями и соединениями, военными секторами центров ЕС УВД, ЦРП, подразделениями и частями войск связи и радиотехнического обеспечения, летными военно-учебными заведениями, управлениями объединений и управлениями авиации Вооруженных Сил РФ, РОСТО РФ.

Все другие документы, регламентирующие организацию и проведение полетов, должны разрабатываться в соответствии с положениями настоящего Наставления.

3. Для летных испытательных и исследовательских организаций, летных военно-учебных заведениях, подразделений и частей авиации внутренних войск МВД РФ, пограничных войск КГБ РФ, РОСТО РФ, частей беспилотных самолетов и воздухоплавательных частей разрешается разрабатывать специальные положения, руководства и инструкции, учитывающие специфику их работы и уточняющие порядок организации и проведения полетов, утверждаемые главнокомандующим ВВС, командующими авиацией видов Вооруженных Сил РФ, начальником внутренних войск МВД РФ, начальником пограничных войск КГБ РФ, председателем ЦК РОСТО РФ соответственно.

4. Руководящий состав Вооруженных Сил РФ, имеющий в подчинении авиацию, летный состав и должностные лица, связанные с организацией, обеспечением, проведением полетов и руководством ими, обязаны знать и выполнять требования ОПП и настоящего Наставления, а в случае установления факта отступления от них должны принимать меры к пресечению нарушения.

5. Право организовывать и проводить полеты в авиационном полку предоставляется командиру этого полка.

При отсутствии командира полка на полетах его обязанности по организации разведки погоды и предполетной подготовки, по осуществлению контроля за полетами в летную смену и проведению предварительного разбора полетов возлагаются на заместителя командира полка, заместителя командира полка по летной подготовке (в ВУЗ, кроме того, на старшего штурмана полка - летчика, начальника ВОТП полка) или командира эскадрильи (при полетах одной эскадрильи).

6. Право выполнять полеты в качестве члена экипажа предоставляется летному составу, получившему соответствующий допуск.

Основанием для выполнения экипажем полета является утвержденная плановая таблица полетов (приложение 1), а экипажам дальних бомбардировщиков и военных транспортных самолетов (кроме вертолетов) при выполнении внеаэродромных полетов - полетный лист.

Основанием, дающим право экипажу выполнять воздушные перевозки и перегонку, является полетный лист, подписанный командиром полка и заверенный гербовой печатью. Вылет без утвержденной плановой таблицы полетов и полетного листа разрешается для выполнения боевой задачи, при проверке боевой готовности полка, для проведения ПСР, оказания срочной медицинской помощи и при стихийных бедствиях.

7. При выполнении полетов в отрыве от своей части летчик (штурман) должен иметь при себе план личной тренировки, утвержденный соответствующим командиром (начальником), или летную книжку, а в армейской авиации - удостоверение на право выполнения полетов (приложение 3).

8. При выполнении воздушных перевозок и перегонки, а также полетов в отрыве от своей части летный состав должен иметь при себе справку о прохождении ВЛК.

9. Планирование, выполнение воздушных перевозок людей и грузов военными транспортными самолетами Министерства обороны производятся в соответствии с Инструкцией по воздушным перевозкам личного состава и грузов в Министерстве обороны РФ. При этом на борту военных транспортных самолетов авиационного соединения (отдельного полка) кроме экипажа имеют право находиться:

- военнослужащие, рабочие и служащие СА и ВМФ этого соединения (отдельного полка) и частей, его обеспечивающих, выполняющие служебные задания, с разрешения командира (начальника штаба) соединения (отдельного полка);

- военнослужащие, рабочие и служащие СА и ВМФ других соединений, объединений, видов ВС РФ, представители министерств и ведомств, выполняющие служебные задания в интересах Министерства

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

обороны, с разрешения командующего (начальника штаба) объединения, в чьем подчинении находится соединение (отдельный полк);

- военнослужащие, члены их семей, рабочие и служащие СА и ВМФ, имеющие право проезда за счет сметы Министерства обороны (только при следовании попутными самолетами), с разрешения командующих объединениями, в чьем подчинении находится соединение (отдельный полк).

Перевозка на военных транспортных самолетах людей, не выполняющих служебные задания в интересах Министерства обороны или не имеющих права проезда по воинским перевозочным документам, **запрещается**, кроме случаев, связанных со стихийным бедствием или оказанием срочной медицинской помощи, по решению командующих объединениями, в чьем ведении находятся эти самолеты.

10. Право руководить полетами предоставляется должностным лицам, имеющим летное образование или специальность по управлению полетами авиации, соответствующий допуск к руководству полетами и годным к исполнению своих обязанностей по заключению медицинской комиссии.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

(Выпуска из НПП)

Глава V ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Общие правила полетов

207. Полеты проводятся, как правило, при наличии запасного аэродрома.

При отсутствии в районе полетов аэродромов, пригодных по составу радиотехнического оборудования и техническим характеристикам летных полос к использованию в качестве запасных, полеты разрешается выполнять, в том числе и при минимуме погоды при устойчивых метеоусловиях, без запасного аэродрома. Перечень аэродромов, на которых полеты могут выполняться без запасных, объявляется приказом командующего объединением. При полетах без запасных аэродромов имеющаяся запасная посадочная полоса аэродрома должна быть подготовлена для посадки самолетов

208. Выполнение полетов на вертолетах в районе аэродрома в ПМУ и СМУ, а вне аэродрома - в ПМУ разрешается без наличия запасного аэродрома.

209. При проведении полетов в несколько летных смен между ними должен быть перерыв не менее 1 ч (в вертолетных частях - не менее 30 мин), необходимый для подготовки аэродрома к полетам в последующую летную смену.

210. Полеты начинаются и заканчиваются в установленное плановой таблицей полетов время.

Перед началом полетов (с подачей команды РП на запуск двигателей первому вылетающему самолету) производится подъем авиационного флага на сигнальной мачте КДП и пуск двух зеленых ракет.

После окончания полетов (после заруливания самолетов на стоянку и выключения двигателей) производится спуск авиационного флага и пуск двух красных ракет.

Начало полетов разрешается переносить при необходимости на поздний срок, при этом окончание полетов может быть перенесено с разрешения КП объединения не более чем на 2 ч.

211. Запуск двигателей, руление (буксировка) самолетов по летному полю осуществляются с разрешения РП.

212. Движение самолетов и транспортных средств перед самолетами, стоящими с работающими двигателями, должно исключать попадание в двигатели пыли (снега) и каких-либо предметов.

213. Одновременное руление нескольких самолетов в одном направлении производится на интервалах и дистанциях, исключающих попадание в двигатели пыли (снега) и каких-либо предметов, поднятых впереди рулящим самолетом. Обгон рулящего (буксируемого) самолета запрещается.

Если направления руления самолетов пересекаются, командир экипажа, видящий другой рулящий самолет справа, должен остановиться и пропустить его.

При рулении навстречу друг другу командир экипажа обязан уменьшить скорость до минимальной и держаться правой стороны, чтобы самолеты разошлись левыми бортами. Встречное руление (буксировка) допускается при расстоянии между концами крыльев не менее 5 м (для вертолетов - не менее одного диаметра несущего винта) и только на прямолинейном участке РД.

214. Руление вертолетов вблизи препятствий на расстоянии менее одного диаметра несущего винта должно выполняться с сопровождающим.

В тех случаях, когда руление вертолета к месту взлета невозможно, выполняется подлет, при этом расстояние от несущего винта до препятствий должно быть не менее его диаметра.

215. Порядок руления гидросамолетов от спуска с места стоянки на берегу или с места якорной стоянки на старт, возвращения со старта, движения плавучих средств определяется инструкцией по производству полетов в районе гидроаэродрома.

Выбор скорости руления (глиссирования), если не было специального указания, предоставляется командиру экипажа.

Руление на редане при расстоянии от препятствий менее 100 м запрещается.

При буксировке гидросамолета катером командир экипажа (бортовой техник) должен находиться на своем рабочем месте и быть готовым в случае необходимости к запуску двигателей.

216. Выруливание на ВПП и взлет командир экипажей самолетов выполняют с разрешения РП (ПРП).

Решение на взлет вертолета одиночного базирования с авианесущего корабля командир экипажа вертолета принимает самостоятельно, получив от командира корабля (старшего помощника командира корабля) информацию о скорости и направлении ветра на ВПП (посадочной площадке) и качке корабля.

217. Взлет выполняется в соответствии с РЛЭ самолета и запрещается в случаях, указанных в ОПП (вертолетов, кроме того, в случае, когда командир экипажа не наблюдает поверхность площадки), а также в других случаях, если не обеспечивается безопасность взлета.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

218. При наборе высоты пролет вертолета над препятствиями разрешается с превышением не менее 5 м, а над находящимися на земле самолетами-с превышением не менее двух диаметров его несущего винта.

219. Полеты в районе аэродрома выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома. Изменять установленный инструкцией порядок выполнения полетов в районе аэродрома разрешается только командирам экипажей самолетов, идущих на внеочередную (вынужденную) посадку.

220. Внеаэродромные полеты по планам боевой подготовки выполняются, как правило, по маршрутам вне воздушных трасс РФ и МВЛ или в специально установленных районах и зонах.

221. Перелеты самолетов выполняются по воздушным трассам РФ, МВЛ 1-й категории и маршрутам вне их на установленных эшелонах.

Перелеты малоскоростных самолетов и вертолетов, кроме того, могут выполняться по МВЛ 2-й категории, а также по установленным маршрутам на эшелонах и высотах ниже нижнего эшелона:

- не ниже 100 м над рельефом равнинной и холмистой местности при высоте облачности не менее 150 м и видимости не менее, 2000 м;

- не ниже 300 м над рельефом горной местности при высоте облачности не менее 400 м и видимости не менее 5000 м.

Ширина полосы учета превышений рельефа местности должна быть 20 км (по 10 км в обе стороны от оси маршрута).

При выполнении перелета по МВЛ 2-й категории разрешается планировать и выполнять отдельные его этапы по маршруту вне МВЛ на эшелонах или на высотах ниже нижнего эшелона.

Все перелеты на высотах ниже нижнего эшелона разрешается выполнять только при наличии устойчивой двусторонней радиосвязи командира экипажа с наземным ПУ, под управлением которого он находится, непосредственно или через ретранслятор.

222. Командир экипажа вертолета при выполнении заданий с использованием посадочных площадок обязан поддерживать радиосвязь с РП на аэродроме (ПУ ближайшего аэродрома) и информировать его о своем местонахождении, ходе работы, расчетном времени посадки и взлета и о временном прекращении связи.

223. Заход на посадку из зоны ожидания выполняется с эшелона, ниже которого эшелоны не заняты.

224. Посадка самолетов выполняется с разрешения РП на аэродроме (ПРП), как правило, на основную ВПП. Посадка на запасную полосу выполняется в случаях, предусмотренных полетным заданием, и по указанию РП на аэродроме в аварийных ситуациях.

225. Командир экипажа, находясь на предпосадочной прямой, обязан прекратить снижение и уйти на второй круг (сделать повторный заход) в случаях, не обеспечивающих безопасность посадки.

Обоснованный уход на второй круг (повторный заход) или запасный аэродром должен расцениваться как грамотное решение.

226. В случае необходимости немедленной (внеочередной) посадки на аэродроме командир экипажа обязан доложить РП и выполнить по его указанию заход способом, обеспечивающим посадку в данной обстановке. Экипажи, находящиеся в воздухе, обязаны уступить этому самолету маршрут захода на посадку и ограничить свой радиообмен.

227. Решение на посадку вертолета одиночного базирования на авианесущие корабли командир экипажа вертолета принимает самостоятельно, получив от командира корабля (старшего помощника командира корабля) информацию о скорости и направлении ветра на ВПП (посадочной площадке) и качке корабля.

228. Запрещение посадки экипажам дается по радио, огнями запрещения посадки или ракетой красного цвета.

Правила полетов в облаках и с использованием шторки (СИБ)

229. Полеты в облаках и с использованием шторки (СИБ) должны выполняться в зонах (секторах) по определенным схемам и по маршрутам на заданных эшелонах, находящихся под радиолокационным контролем, исключая возможность опасного сближения самолетов.

230. Снижение под облака в зоне (на маршруте), если это предусмотрено заданием, разрешается при точном знании местонахождения самолета, но не ниже минимальной безопасной высоты в зоне (на данном этапе маршрута). Если после занятия минимальной безопасной высоты самолет не вышел под облака или полет по ПВП невозможен, дальнейшее снижение запрещается.

231. Сбор группы самолетов в сомкнутый боевой (полетный) порядок, выдерживаемый визуально, и роспуск ее выполняются за облаками или под ними. При наличии на борту самолета аппаратуры межсамолетной навигации сбор группы самолетов может выполняться и в облаках.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

232. Полет в облаках в сомкнутом боевом (полетном) порядке разрешается выполнять только парой, когда экипажами отработана групповая слетанность и видимость в облаках обеспечивает хорошее наблюдение за впереди летящим самолетом.

Вход в облака строем, если это не предусмотрено заданием, а также без знания фактических условий полета в них запрещается.

233. При потере в облаках ведущего ведомый обязан:

- немедленно доложить об этом ведущему и на ПУ, под управлением которого находится группа;
- в наборе высоты (на снижении) прекратить набор (снижение), не изменяя направления полета;
- в горизонтальном полете отвернуть на 15° во внешнюю сторону строя, пройти одну минуту, затем взять прежний курс.

В дальнейшем действовать по указаниям ведущего или ПУ, под управлением которого находится группа.

234. Полеты самолетов с заходом на посадку одновременно различными способами разрешаются при радиолокационном контроле.

235. Снижение под облака для захода на посадку с применением посадочных систем в составе пары разрешается при высоте нижнего края облачности, установленной КБП.

Высота нижнего края облачности для захода на посадку в составе пары при лидировании самолета с неисправным пилотажно-навигационным оборудованием устанавливается инструкцией по производству полетов в районе аэродрома для всех типов самолетов, базирующихся на нем.

236. Полеты с использованием шторки (СИБ) выполняются с соблюдением мер безопасности, предусмотренных для полетов в облаках. Высота закрытия и открытия шторки устанавливается КБП.

Правила полетов ночью

237. Ночные полеты разрешается выполнять на аэродромах и самолетах, имеющих необходимое оборудование для ночных полетов.

238. Руление ночью выполняется с включенными аэронавигационными (контурными) огнями и рулежными фарами.

В случае ослепления командира экипажа руление должно быть прекращено до адаптации зрения.

239. Взлет самолета ночью с палубы корабля должен обеспечиваться освещением поверхности моря по курсу взлета.

240. Посадка ночью выполняется на обозначенную огнями ВПП с использованием посадочных прожекторов (кроме случаев, когда выключение прожекторов предусмотрено заданием), посадочных фар или других источников света, освещающих поверхность, на которую происходит приземление (приводнение) самолета.

241. Посадочные прожекторы включаются не позднее выхода самолета из четвертого разворота, на вертолетах - не позднее прохода экипажем высоты 100м, а при заходе на посадку с использованием посадочных систем - не позднее доклада летчика о проходе ДПРМ. Прожекторы выключаются во второй половине пробега самолета (после посадки вертолета). При уходе на второй круг (во избежание потери экипажами пространственной ориентировки) посадочные прожекторы выключаются после перехода самолета в набор высоты.

242. Посадку вертолета ночью разрешается выполнять с использованием посадочной (рулежной) фары. Посадку легкого вертолета разрешается выполнять по стартовым огням.

Посадку вертолетов всех типов в составе групп, а средних и тяжелых вертолетов одиночно ночью вне аэродрома производить только на площадки, маркированные светотехническими средствами (световыми ориентирами). Посадку легких одиночных вертолетов ночью разрешается выполнять на необозначенные площадки.

243. Посадка вертолета-амфибии на воду ночью выполняется с использованием ориентирных морских авиационных бомб, сбрасываемых перед заходом на посадку.

244. Пользоваться посадочными фарами в ливневых осадках, тумане и густой дымке запрещается.

Правила групповых полетов

245. Групповые полеты выполняются в боевых или полетных порядках. Параметры боевого (полетного) порядка группы устанавливаются командиром группы в зависимости от цели полета.

246. Интервал и дистанция, превышение или принижение ведомого относительно ведущего (впереди летящего) самолета устанавливаются такими, чтобы ведомые не попадали в спутный след (струи) самолета ведущего и имели благоприятные условия для наблюдения за ним.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

247. Групповой полет должен выполняться под управлением командира (ведущего), находящегося в составе группы.

Для повышения надежности управления группой в полете назначается заместитель командира группы. В случае когда командир (ведущий) группы не может исполнять свои обязанности, заместитель командира обязан принять командование группой на себя.

248. При выполнении дозаправки топливом в воздухе командиром группы является командир экипажа дозаправляемого самолета. Он подает команды на выдерживание режима дозаправки, принимает решение на выполнение дозаправки, разрешает экипажу самолета-заправщика выполнение эволюции для выдерживания заданного маршрута, дает команду на прекращение дозаправки.

249. Ведущий в полете обязан:

- управлять группой по радио (эволюциями самолета) от начала запуска двигателей и до заруливания на стоянку после посадки самолетов;
- знать положение самолетов в боевом (полетном) порядке, условия полета и контролировать действия своих ведомых в процессе всего полета;
- выдерживать режим полета, обеспечивающий ведомым сохранение своего места в боевом (полетном) порядке и безопасное маневрирование, предупреждать при необходимости ведомых о характере предстоящего маневра;
- уделять при вводе в разворот и в процессе разворота больше внимания ведомым, находящимся с внутренней стороны разворота, а при выводе из разворота - ведомым, находящимся с его внешней стороны;
- вести осмотрительность, сохраняя ориентировку, оценивать воздушную и метеорологическую обстановку;
- назначать при необходимости экипаж для сопровождения вышедшего из боевого (полетного) порядка самолета;
- контролировать при необходимости запросом по радио остаток топлива на самолетах ведомых экипажей;
- передавать эволюциями самолета управление группой своему заместителю при отказе самолетной радиостанции.

250. Ведущему запрещается выполнять полет в метеоусловиях более сложных, чем позволяет уровень подготовки ведомых экипажей.

251. Ведомый в полете обязан:

- выдерживать установленные параметры боевого (полетного) порядка, следить за ведущим (впереди летящим) самолетом и не терять его из виду;
- пристраиваться к ведущему (впереди летящему) самолету на прямой, установив сначала заданную дистанцию на увеличенном интервале с принижением (на предельно малых и малых высотах с превышением), а затем заданный интервал;
- следить за командами (сигналами) ведущего и выполнять их;
- вести осмотрительность во избежание опасного сближения с другими самолетами и столкновения с препятствиями;
- знать и учитывать маневренные возможности самолета на различных высотах;
- докладывать командиру группы о всех неисправностях систем и оборудования самолета и в случае появления необходимости изменения параметров боевого (полетного) порядка;
- сохранять ориентировку, докладывать командиру группы о замеченных отклонениях от заданного маршрута, быть готовым в любой момент перейти на самостоятельное выполнение полета или занять место ведущего.

252. Ведомому запрещается:

- пристраиваться к группе (ведущему) и менять место в боевом (полетном) порядке без разрешения ведущего;
- выходить из боевого (полетного) порядка, кроме случаев, не позволяющих сохранять в нем свое место;
- вести без необходимости радиообмен.

253. При потере из виду самолета ведущего (впереди летящего) ведомый обязан доложить об этом ведущему по радио с указанием курса и высоты полета своего самолета. При этом:

- в горизонтальном полете выдерживать прежний режим, усилить осмотрительность и, будучи внешним ведомым, плавным увеличением интервала выйти из боевого (полетного) порядка, а будучи внутренним ведомым, изменить высоту на 300 м;

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

- на развороте, будучи внешним ведомым, уменьшить крен, а будучи внутренним ведомым, увеличить его, а затем выйти из боевого (полетного) порядка;

- в наборе высоты, на снижении (на пикировании) прекратить набор, снижение (пикирование), не изменяя направления полета.

254. Одновременная посадка группы самолетов на одну ВПП днем разрешается при ее количественном составе не более звена. Посадку ночью разрешается выполнять только одиночными самолетами.

На вертолетах одновременную посадку днем и ночью разрешается выполнять группой до эскадрильи.

255. Для управления самолетами при ограничении радиообмена, а также при отказе радиосвязи применяются сигналы (команды), приведенные в приложениях 10 и 11.

Правила полетов на малых и предельно малых высотах

256. Полеты на малых и предельно малых высотах выполняются в ПМУ и СМУ. Во всех случаях высота полета не должна быть меньше истинной безопасной высоты полета, устанавливаемой командиром экипажа его непосредственным начальником в зависимости от опыта, уровня подготовки и натренированности экипажа в полетах на малых и предельно малых высотах, но не меньше высоты, определенной в КБП.

257. Полеты по ПВП в ПМУ, а также в метеоусловиях, указанных в приложении 4, выполняются одиночными самолетами на высоте не менее чем на 50 м ниже нижней границы облаков в равнинной и холмистой местности и не менее чем на 100 м ниже нижней границы облаков в горной местности, а парой (звеном) - соответственно на 100 и 200 м ниже нижней границы облаков.

При полетах на самолетах с использованием информации РЛС следования рельефу местности с облетом и обходом препятствий минимальная высота полета определяется РЛЭ самолета.

258. При полете на предельно малых и малых высотах по ПВП в случае попадания экипажа в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшего пилотирования по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП и занять высоту не менее минимальной безопасной высоты для полосы ± 10 км от оси маршрута с последующим занятием безопасного эшелона по стандартному давлению. При неуверенности в определении своего места в полосе ± 5 км от оси маршрута или выявлении отклонения от нее более чем на 5 км экипаж обязан занять приборную безопасную высоту, рассчитанную для полосы ± 25 км от оси маршрута.

При переходе с предельно малой высоты на заданный эшелон полета по маршруту перевод шкалы давления высотомера на 760 мм рт. ст. осуществлять в момент занятия приборной безопасной высоты.

Правила действий в особых случаях в полете

259. К особым случаям в полете, кроме изложенных в ОПП, также относятся:

- потеря пространственной ориентировки;
- вынужденная посадка вне аэродрома;
- вынужденное покидание самолета.

260. Командир экипажа, потерявший представление о фактическом положении самолета в пространстве, обязан принять меры для восстановления пространственной ориентировки порядком, установленным РЛЭ самолета.

После вывода самолета в горизонтальный полет прекратить выполнение задания, доложить РП на аэродроме о случившемся и следовать на аэродром посадки.

Если командиру экипажа не удалось восстановить пространственную ориентировку до высоты, обеспечивающей безопасное покидание самолета, он должен покинуть самолет, предварительно подав команду экипажу на покидание самолета. Минимальная высота покидания самолета определяется РЛЭ самолета.

261. Вынужденная посадка вне аэродрома производится в случаях, когда не представляется возможным продолжать полет до ближайшего аэродрома или когда продолжение полета опасно для жизни экипажа, но по какой-либо причине покинуть самолет невозможно, а также когда на борту самолета находятся пассажиры (личный состав десанта) без индивидуальных средств спасения (парашютов).

262. При выполнении вынужденной посадки вне аэродрома экипаж обязан действовать согласно РЛЭ самолета, а после посадки - в соответствии с требованиями Наставления по авиационной поисково-спасательной службе РФ.

263. Командиру экипажа (старшему группы) вертолета разрешается производить вынужденную посадку на выбранную площадку при встрече с опасными явлениями погоды или при потере ориентировки, когда всеми способами ее восстановить не удастся, а остаток топлива ограничен.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

О месте и времени посадки командир экипажа (старший группы) обязан сообщить органу УВД, осуществляющему непосредственное управление, а при невозможности - ближайшему органу УВД.

264. Вынужденная посадка на воду производится как можно ближе к берегу (с учетом рельефа берега и дна) или к кораблю (судну). При спокойном состоянии водной поверхности посадка выполняется против ветра, а при накате (зыби) и любой ветровой волне - вдоль гребня канала или волны независимо от направления ветра. Винты перед посадкой переводятся во флюгерное положение.

В лунную ночь, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, посадка производится по лунной дорожке.

265. После вынужденной посадки в море экипаж должен быстро покинуть самолет и использовать индивидуальные и групповые плавсредства и средства жизнеобеспечения, определить направление на берег и следовать к нему, выбирая для выхода на сушу пологие участки берега, привести в готовность и использовать связные и приводные радиосредства и средства визуальной сигнализации.

266. Взлет с места вынужденной посадки вне аэродрома без разрешения КП (ПУ) объединения запрещается, кроме взлета севших в открытом море гидросамолетов (если устранены неисправности) и вертолетов, произведших посадку из-за попадания в опасные явления погоды и по другим причинам, не связанным с отказами его систем и оборудования,

267. Вынужденное покидание самолета в особых случаях, определенных РЛЭ самолета, является обязательным. Решение на покидание самолета принимает командир экипажа или РП.

Порядок подачи команд на покидание самолета и покидание самолета членами экипажа, а также действия членов экипажа после покидания самолета, при приземлении и приводнении определяются РЛЭ самолета.

268. Перед покиданием самолета командир экипажа должен (при возможности) доложить РП (ПУ, который им управляет) о своем решении, сообщить свое местонахождение, развернуть самолет в направлении малонаселенного района, ликвидировать систему опознавания, выключить двигатели.

269. Во время опускания на парашютах каждый член экипажа должен наблюдать (при возможности) за другими членами экипажа, спускающимися на парашютах, просматривать местность, обращая особое внимание на расположение населенных пунктов, дорог, троп, рек, озер, ущелий, а также на наличие кораблей, расположение островов, направление на берег при спуске на водную поверхность.

Перед приводнением привести в готовность плавательные средства.

270. Действия экипажа самолета после приземления (приводнения) с парашютом определены Наставлением по авиационной поисково-спасательной службе РФ.

271. Командир экипажа, если угроза безопасности полета в связи с возникновением особого случая миновала, обязан немедленно передать сообщение об этом по всем каналам связи и далее действовать по обстановке.

(Выписка из Руководства по организации и проведению теоретического и летного обучения в авиационных организациях)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящее Руководство излагает основы организации и проведения учебного процесса в авиационных организациях РОСТО РФ.

Авиационные училища РОСТО в соответствии с требованиями Положения о средних специальных учебных заведениях РФ, настоящего Руководства и с учетом особенностей подготовки специалистов разрабатывают Указания по организации и проведению учебного процесса для своего училища, представляют их на утверждение в ЦС РОСТО РФ и руководствуются ими в своей практической деятельности.

Знание и выполнение требований данного Руководства являются обязательными для всего летного состава авиационных организаций, авиационных работников центральных, краевых, областных и городских комитетов РОСТО, руководящих обучением и непосредственно обучающих курсантов (спортсменов). Другие лица, связанные с обучением курсантов или обслуживанием полетов, должны знать Руководство в объеме, необходимом для выполнения своих функциональных обязанностей. С курсантами положения Руководства изучаются в части, их касающейся.

2. Обучение курсантов в авиационных организациях осуществляется на основе поставленных задач, приказов и распоряжений ЦС РОСТО, Курсов (Программ) учебно-летной подготовки, а также уставов, наставлений и других документов, регламентирующих организацию и проведение летной (парашютной) подготовки и обеспечение безопасности полетов.

3. Целью обучения курсантов в авиационных организациях РОСТО является:

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

подготовка авиационных специалистов (летчиков, планеристов, парашютистов),

подготовка высококвалифицированных спортсменов, способных показать на соревнованиях высокие результаты по авиационным видам спорта и достойно представлять авиационный спорт нашей страны за рубежом.

Для достижения этих целей требуется:

настойчивости и стремления в совершенстве овладеть современной авиационной техникой;

правильное планирование, четкая организация и проведение теоретической подготовки и учебных полетов с постоянным и переменным летным составом;

высокая специальная, педагогическая и летно-методическая подготовка инструкторов - летчиков - методистов, летно-инструкторского и руководящего состава к проведению учебного процесса, его примерность в исполнении своего служебного долга;

непрерывное совершенствование методики теоретического и летного обучения, методики обучения прыжкам с парашютом;

соответствие учебной базы Курсам (Программам), учебно-летной подготовки, непрерывное ее развитие и совершенствование;

разработка и проведение в жизнь мероприятий, направленных на обеспечение безопасности полетов;

образцовая организация внутреннего распорядка и быта личного состава;

правильно организованный учет, контроль и анализ качества теоретического и летного обучения курсантов и постоянного летно-технического состава.

4. Обучение - это организованный, целенаправленный процесс вооружения курсантов системой прочных знаний, умений и навыков, формирования у них высоких морально-политических, волевых и боевых качеств.

5. Объем требований, предъявляемых к обучаемым при изучении каждого учебного предмета, определяется соответствующими Курсами (Программами) учебно-летной подготовки.

6. Основными видами учебных занятий в авиационных организациях РОСТО являются:

урок;

лекция;

семинар;

практические занятия (комплексные тренировочные занятия);

учебные полеты;

консультации;

самостоятельная подготовка.

7. Учебные занятия проводятся различными методами, которые должны обеспечивать наилучшее усвоение изучаемого предмета.

Методы обучения - это способы, при помощи которых преподаватель (инструктор) сообщает обучаемым (курсантам) конкретные знания, вырабатывает у них навыки и умения, развивает летные способности и деловые качества.

Методы обучения предполагают применение отдельных методических приемов и должны соответствовать целям обучения, характеру учебного предмета, уровню подготовки курсантов и их способностям. При этом чем сложнее учебный материал, тем больше будет применено различных приемов, способов и средств для его усвоения, тем сложнее будет метод обучения.

Применяются следующие методы обучения:

устное изложение (лекция, рассказ, объяснение);

беседа;

групповое упражнение и летучка;

показ и демонстрация;

упражнения (тренажи);

розыгрыш полета;

работа с книгой;

самостоятельная работа;

наблюдение.

Перечисленные виды учебных занятия и методы обучения в совокупности с разнообразными методическими приемами могут применяться при проведении занятий по теоретической, наземной,

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

предварительной, предполетной, непосредственной подготовке, о также непосредственно при обучении курсантов в полете.

Глава I. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ОБУЧЕНИЯ

1. Организация и проведение теоретического обучения в авиационных организациях РОСТО осуществляется на основании Организационно-методических указаний ЦС РОСТО РФ, требований Курсов (Программ) учебно-летной подготовки и настоящего Руководства.

2. В организацию теоретического обучения входят:

планирование;

оборудование мест учебных занятий;

учебные занятия;

контроль успеваемости и проведение зачетов и экзаменов;

работа классных руководителей.

Повседневно углублять и расширять свои знания и навыки по преподаваемому и смежным предметам, творчески подходить к вопросам соединения теории с практикой, совершенствовать свою специальную и общеобразовательную подготовку, следить за выходом из печати литературы, пособий и периодических изданий по своему предмету, повышать свой культурный уровень;

анализировать свои и изучать передовые методы и приемы обучения и воспитания и внедрять их в учебный процесс, совершенствовать методику преподавания своего предмета;

повседневно воспитывать у курсантов высокие морально-политические качества и дисциплинированность.

Планирование теоретического обучения

3. Планирование теоретического обучения осуществляется под руководством начальника штаба учебным отделом, а в тех организациях, где учебного отдела нет, - старшим инструктором - летчиком - методистом, заместителем начальника авиаспортклуба по летной подготовке (командирами звеньев); в АСК 2-го разряда и АТСК - командирами звеньев, а там, где их нет по штату, - начальником клуба.

При планировании теоретической подготовки составляются следующие документы:

тематический план теоретической подготовки;

план работы учебного отдела;

индивидуальный план работы преподавателя;

расписание учебных занятий.

4. Тематический план теоретической подготовки составляется на весь учебный год отдельно для постоянного и переменного состава по видам специальности на основании Курсов (Программ) учебно-летной подготовки, исходя из достигнутого уровня теоретической подготовки и задач, поставленных перед авиационной организацией.

При этом план должен предусматривать изучение в полном объеме и сдачу зачетов и экзаменов до начала полетов по следующим дисциплинам:

конструкция самолета (вертолета, планера) и двигателя;

приборное оборудование и электрооборудование;

радиотехническое оборудование самолета (вертолета, планера) и РТО полетов;

эксплуатация авиационной техники;

руководство (инструкция) по летной эксплуатации самолета (вертолета, планера);

практическая аэродинамика;

теория и техника парящего полета (для спортсменов-планеристов 2-го и последующих годов обучения);

самолетовождение (вертолетовождение, планеровождение);

авиационная метеорология;

парашютная подготовка;

НПП, инструкция по производству полетов в районе аэродрома и другие документы, регламентирующие летную работу.

Изучение остальных дисциплин и тем разрешается производить в период полетов с таким расчетом, чтобы к началу отработки очередных летных задач и упражнений все соответствующие темы теоретической подготовки были изучены в полном объеме и сданы предусмотренные зачеты и экзамены.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

В тематическом плане постоянного состава основное время планировать на повторение и углубление тематики, определенной курсами и программами, исходя из достигнутого уровня подготовки и задач, поставленных перед авиационной организацией, предусматривая систематическое изучение нового материала.

В учебных авиационных организациях, проводящих подготовку методом сборов, тематический план составляется на срок сборов по учебным группам каждой специальности.

5. План работы учебного отдела (см. приложение 1) составляется на весь учебный год. Те виды работ, которые не могут быть спланированы на год, планируются по периодам обучения.

План составляется на основании задач, поставленных перед авиационной организацией, и с учетом требований КУЛПов, Программ и Организационно-методических указаний на учебный год.

Учет выполненной работы ведется в учебном отделе.

В конце учебного года начальник учебного отдела (старший инструктор - летчик - методист) должен оценить каждую выполненную работу по качеству и практическому значению.

Итоги выполнения плана работы учебного отдела в конце года представляются в УАП и АС ЦС РОСТО РФ.

6 Индивидуальный план работы преподавателя (см. приложение 2) составляется в одном экземпляре всем преподавательским составом и лицами, привлекаемыми к проведению занятий по теоретической подготовке с переменным и постоянным составом.

План составляется на учебный год на основании тематического плана теоретической подготовки. Те виды работ, которые не могут быть спланированы на год, планируются на период обучения (на период сборов). Учебная работа учитывается в академических часах.

Индивидуальные планы работы преподавателей утверждаются начальником учебного отдела (старшим инструктором - летчиком - методистом); в АСК - начальником авиационной организации

В планах отражается

а) учебная работа'

лекции, практические занятия и семинарские занятия по расписанию,

занятия, проводимые по утвержденным программам на сборах, организуемых при авиационной организации,

консультации, в том числе и консультации курсантам на старте во время полетов,

участие в проведении наземной, предварительной подготовки и разборе полетов;

прием зачетов, экзаменов.

б) учебно-методическая работа.

участие в разработке тематических планов и программ;

разработка новых лекций,

разработка методических указаний по чтению лекций, проведению практических и семинарских занятий,

участие в методических совещаниях, семинарах, конференциях, сборах,

подготовка докладов на методические сборы и конференции,

посещение занятий других преподавателей,

рецензирование учебных и методических документов

Основанием для определения мероприятий по учебно-методической работе преподавателя является план работы учебного отдела, а там, где нет учебных отделов, - план методической работы авиационной организации;

в) пропаганда научно-технических знаний

доклады на специальные темы для личного состава

авиационной организации, в других учебных заведениях, на предприятиях и в учреждениях, включая подготовку к ним;

написание книг, брошюр, статей, и др.;

г) подготовка учебных и наглядных пособий:

написание учебных пособий, конспектов лекций, а также рецензирование и редактирование их;

разработка учебно-наглядных пособий;

оборудование учебных классов.

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

В раздел «Прочие виды работ» заносятся все фактически выполняемые преподавателем, но не предусмотренные планом работы (служебные командировки, подготовка к проведению учебных занятий, составление планов работ, отчетов и т. п.).

7. Расписание учебных занятий составляется на месяц в точном соответствии с тематическим планом и должно обеспечивать:

непрерывность учебного процесса в течение учебного дня и равномерное распределение учебной работы обучаемых в течение учебной недели;

размещение изучаемых предметов тематического плана так, чтобы обеспечивались педагогически правильная постановка преподавания и равномерное распределение самостоятельной работы обучаемых над учебным материалом;

включение по одной и той же дисциплине не более двух учебных часов в день (за исключением комплексных тренировочных занятий).

В расписании занятий для каждой учебной группы, кроме дней, отведенных на изучение теоретических дисциплин, указываются дни, запланированные на полеты, а также предусматриваются занятия по теоретической подготовке на случай срыва полетов из-за метеорологических условий.

Расписание занятий утверждается начальником авиационной организации и вывешивается в помещении для занятий на видном месте не позднее, чем за неделю до начала занятий. До начала занятий должны быть сделаны выписки из расписания занятий для каждого преподавателя и вручены им под расписку. Изменения в утвержденном расписании занятий могут производиться с разрешения начальника учебного отдела (начальника авиационной организации). Об этом должны быть извещены соответствующие преподаватели и старшины учебных групп накануне дня занятий.

О занятиях, не проведенных по расписанию, в тот же день докладывается начальнику авиационной организации.

8. Мероприятия по методической работе с преподавателями включаются в общий план работы учебного отдела, а там, где нет учебных отделов, - в общий план методической работы авиационной организации.

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

Глава IV. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

50. Летная подготовка является основой профессиональной подготовки курсантов авиационных организаций и наиболее сложным видом обучения. Она требует непрерывного совершенствования методической подготовки всего преподавательского и летно-инструкторского состава, высокой организации полетов, всесторонней подготовки к полетам и образцового выполнения документов, регламентирующих летную работу.

51. Успех летного обучения курсантов обеспечивают:

твердое усвоение ими основ организации летной работы и обеспечения безопасности полетов;

высокая морально-психологическая подготовка к полетам;

прочные знания инструкции летчику (руководства по летной эксплуатации), практической аэродинамики, особенностей техники выполнения элементов полетов и правил эксплуатации авиационной техники;

полная и всесторонняя подготовка к полетам, обеспечивающая успешное выполнение каждого полетного задания;

точное выполнение полетных заданий, строгое выдерживание установленных режимов и соблюдение дисциплины полета;

систематический учет и анализ допускаемых ошибок на основе данных объективного контроля, проведение мероприятий по их устранению.

52. Ни один курсант (спортсмен), независимо от его летной успеваемости и сроков обучения, не может быть выпущен в полет (на прыжок) без полной подготовки и проверки его готовности соответствующими командирами (начальниками).

53. Летчик-инструктор и командир звена, занимаясь обучением и воспитанием курсантов, обязаны знать моральные качества, общее и физическое развитие, успеваемость, дисциплинированность, состояние здоровья, индивидуально-психологические особенности и жилищно-бытовые условия.

54. Летная подготовка в авиационных организациях РОСТО характеризуется-

высокой интенсивностью полетов и большой загруженностью воздушного пространства,

выполнением полетов по нескольким видам летной подготовки одновременно,

разным уровнем успеваемости курсантов;

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

большой зависимостью полетов от метеорологических условий, особенно самостоятельных полетов курсантов,

необходимостью постоянного и надежного радио- и радиолокационного контроля за самолетами и вертолетами в воздухе,

близким расположением района полетов соседних аэродромов и воздушных трасс,

сжатыми сроками летной подготовки курсантов. Эти особенности учитываются при разработке инструкций по производству полетов в районах аэродромов, а также при организации и проведении полетов.

Выбор зон полета, маршрутов полета, зон групповых полетов и полетов по приборам должен обеспечивать безопасность полетов и максимальное использование средств связи и РТО полетов для непрерывного контроля за самолетами (вертолетами) в воздухе

55. Для прохождения летного обучения (подготовки парашютистов) приказом начальника авиационной организации курсанты распределяются по эскадрильям (отрядам, звеньям и летным группам)

В зависимости от поставленных задач и возможностей авиационной организации летная группа, закрепляемая за одним летчиком-инструктором, комплектуется в количестве

спортсменов-летчиков на поршневых самолетах,

вертолетах и планерах 8-10 человек

курсантов на вертолетах 5-7 человек.

на реактивных самолетах 4-6 человек.

Учебные группы по подготовке парашютистов из допризывной молодежи комплектуются в количестве не более 30 человек, каждая из которых закрепляется за штатным специалистом авиационного звена парашютной подготовки.

56. Перевод курсантов из одной летной группы в другую разрешается только в исключительных случаях решением начальника авиационной организации.

57. С целью закрепления у курсантов знаний авиационной техники и выработки практических навыков по обслуживанию и подготовке ее к полетам разрешается привлекать их к работе на самолетах (вертолетах, планерах) в парковые дни в период летной практики.

План-график привлечения курсантов к выполнению указанных работ разрабатывается инженерно-авиационной службой с учетом конкретной обстановки и утверждается начальником авиационной организации.

58. В процессе летной подготовки каждый курсант ведёт тетрадь наземной подготовки и тетрадь подготовки к полетам, а также рабочую книжку курсанта установленного образца, в которой чернилами записывает задание на полеты, ежедневный налет и замечания инструктора, старших начальников об ошибках, допущенных в полетах, и указания по их устранению.

59. На курсантов учебных авиационных организаций с начала летного обучения заводятся летные книжки летчиков, а на спортсменов АК, АСК, АТСК - летные книжки спортсменов, в которых ведется поденный учет фактически выполненных полетов (налета) и заполняются соответствующие разделы.

60. Курсантам летной группы разрешается производить полеты на всех самолетах (вертолетах) авиационной организации, на которых производится обучение, за исключением первых 15 тренировочных полетов по кругу которые, как правило, должны выполняться на одном и том же самолете (вертолете). Во всех случаях при полетах на самолете (вертолете) другой серии летчик-инструктор обязан ознакомить курсанта с особенностями этого самолета (вертолета) и провести тренаж в кабине.

61. В обучении курсантов, в периодическом контроле качества их техники пилотирования, а также с целью выявления недостатков и обобщения положительного опыта в методике обучения курсантов обязан участвовать весь руководящий летный состав.

Контрольные полеты руководящего состава с курсантами должны выполняться в течение всего периода обучения.

В период прохождения вывозной программы командир звена (командир отряда, заместитель командира отряда), обязан проверить не менее 60% курсантов своего звена (отряда), кроме того, всех курсантов летных групп летчиков-инструкторов, имеющих опыт обучения менее двух лет; командир эскадрильи и его заместитель, начальник клуба и его заместитель - не менее 30% курсантов каждой летной группы; начальник учебной авиационной организации и его заместители - 7- 10% курсантов.

В процессе прохождения последующих задач летной подготовки указанные лица выполняют полеты с курсантами с целью контроля методики обучения по упражнениям КУЛП или на допуск к самостоятельным полетам.

В течение учебного года начальник учебной авиационной организации обязан проверить не менее 15%, а его заместители по 20% курсантов каждой эскадрильи;

ДОКУМЕНТЫ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ЛЕТНУЮ РАБОТУ

командир эскадрильи (заместитель), начальник клуба (заместитель) - всех курсантов своих подразделений;

командир звена, командир отряда (заместитель) - всех курсантов звена (отряда) не менее двух раз каждого.

62. Планирование летной (парашютной) подготовки переменного состава (курсантов, спортсменов) на учебный год осуществляется в соответствии с ежегодными Организационно-методическими указаниями ЦК РОСТО РФ, на основании контрольных заданий, определяемых специальными директивами.

Перед началом летного обучения штабом учебной авиационной организации составляется на учебный год план-график летной подготовки переменного состава, выписки из которого направляются в каждую эскадрилью.

Аналогичные выписки должны быть в каждом звене (отряде) и летной группе.

В эскадрильях на основании выписки составляются графики учета летной подготовки переменного состава.

В аэроклубах и авиаспортклубах 1-го разряда планы - графики летной подготовки составляются заместителями начальников клубов по летной подготовке, в АСК 2-го разряда и АТСК - командирами звеньев, а там, где их нет по штату, - начальниками клубов.

63. При полетах с курсантами в авиационных организациях на каждый месяц должен составляться график распределения летных смен по эскадрильям, а там, где нет эскадрилий, - по отрядам или звеньям.

В конце каждой недели начальник авиационной организации анализирует итоги выполнения эскадрильями (отрядами, звеньями) планов летной (парашютной) подготовки и намечает мероприятия по устранению выявленных недостатков.