

ПРИКАЗ

Министра обороны Российской Федерации

№ 275

« 24 » сентября 2004 г.

г.Москва

Об утверждении Федеральных авиационных правил производства полетов государственной авиации

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 1998 г. № 360 «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 14, ст. 1593; 2000, № 17, ст.1875) **П Р И К А З Ы В А Ю:**

Утвердить и ввести в действие с 1 января 2005 г. прилагаемые Федеральные авиационные правила производства полетов государственной авиации.

МИНИСТР ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

С.Иванов

Зарегистрирован в Министерстве юстиции
Российской Федерации 10 ноября 2004 г.
Регистрационный № 6110.

П р и л о ж е н и е
к приказу Министра обороны
Российской Федерации
от 24 сентября 2004 г. № 275

**Федеральные авиационные правила
производства полетов государственной авиации**

I. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила производства полетов государственной авиации (далее именуются – Правила) разработаны в соответствии с действующим воздушным законодательством Российской Федерации и нормативными правовыми актами, регулирующими деятельность федеральных органов исполнительной власти и организаций, имеющих подразделения государственной авиации, и определяют порядок производства полетов государственной авиации Российской Федерации (далее именуется – государственная авиация).

2. Настоящие Правила обязательны для выполнения всеми авиационными формированиями федеральных органов исполнительной власти и организаций*.

3. Для летно-испытательных, исследовательских организаций, военных представительств Министерства обороны Российской Федерации (далее именуются – военные представительства), авиационных ремонтных заводов Министерства обороны Российской Федерации (далее именуются – авиационные ремонтные заводы), высших военно-учебных заведений профессионального образования Министерства обороны Российской Федерации, осуществляющих подготовку летного состава (далее именуются – летные военно-учебные заведения), воинских частей беспилотных воздушных судов, воздухоплавательных воинских частей, подразделений и воинских частей государственной авиации разрешается разрабатывать служебные документы, учитывающие специфику их работы и уточняющие порядок производства полетов.

4. Должностные лица федеральных органов исполнительной власти и организаций, в ведении которых находятся подразделения государственной авиации, а также лица, чья деятельность непосредственно связана с производством полетов государственной авиации, обязаны руководствоваться требованиями настоящих Правил, а

* Под авиационными формированиями понимаются авиационные, авиационно-технические подразделения, воинские части, соединения, летно-испытательные центры, центры боевой подготовки и переучивания летного состава, военные секторы центров ЕС ОрВД, ЦРП, подразделения и воинские части войск связи и РТО, отделы авиации объединений, управления (отделы) авиации родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации, главных командований видов Вооруженных Сил Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, авиации организаций, в ведении которых находятся подразделения государственной авиации.

в случае установления факта отступления от них должны принимать меры к пресечению нарушения.

5. В целях настоящих Правил применяются следующие понятия и определения:

аэродром – участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов (статья 40 Воздушного кодекса Российской Федерации, Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст.1383);

аэронавигационная информация – сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов;

боевая подготовка – система спланированных, организованных и систематически проводимых мероприятий по обучению и воспитанию личного состава, слаживанию авиационных подразделений, воинских частей, соединений и их органов военного управления для выполнения боевых и других задач в соответствии с их назначением;

боевой полет – полет на выполнение боевой задачи;

боевое применение – вид летной подготовки, направленный на обучение использованию в полете вооружения и оборудования воздушного судна для поражения наземных (морских), воздушных (космических) целей или решения других боевых и специальных задач;

боевой порядок – взаимное расположение воздушных судов, авиационных подразделений и воинских частей при совместном выполнении поставленных боевых задач;

боевые воздушные суда – воздушные суда, предназначенные для выполнения боевых задач;

взлет – этап полета с момента начала ускоренного движения воздушного судна с линии старта на земной (водной) или искусственной поверхности (момента отделения от указанной поверхности при вертикальном взлете) до момента набора установленных высоты и скорости полета применительно к конкретному воздушному судну (пункт 7 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства № 136/42/51 от 31 марта 2002 г., зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 24 июля 2002 г., регистрационный № 3615);

видимость вертикальная – максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности;

видимость (дальность видимости) – максимальное расстояние, с которого видны и опознаются объекты (пункт 7 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации);

видимость полетная – видимость из кабины воздушного судна в полете (пункт 7 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации);

видимость посадочная – максимальное расстояние, с которого обнаруживается и опознается начало полосы точного приземления (место точного приземления – для вертолетов) или огни ВПП (ночью) из кабины воздушного судна, находящегося на глиссаде снижения;

видимость метеорологическая – горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости (пункт 7 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации);

внеаэродромный полет – полет, выполняемый вне границ воздушного пространства района аэродрома (аэроузла), с передачей управления другому органу управления полетами с посадкой на аэродроме взлета;

воздушная обстановка – взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства;

время подготовки воздушного судна к повторному вылету – период времени с момента выключения двигателя (двигателей) летчиком после полета до готовности к запуску двигателя (двигателей) воздушного судна;

время полета воздушного судна – период времени от начала взлета до окончания посадки;

высший пилотаж – маневрирование воздушного судна с выполнением фигур сложного пилотажа в их сочетании. Кроме того к высшему пилотажу относятся все виды перевернутого полета и выполнение фигур с отрицательными перегрузками;

воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды (статья 32 Воздушного кодекса Российской Федерации);

воздушная навигация – комплекс действий экипажа, направленный на достижение наибольшей точности, надежности и безопасности вождения воздушного судна и групп воздушных судов по заданной траектории, а также в целях вывода их по месту и времени на заданные объекты (цели) и аэродромы посадки;

гидросамолет – воздушное судно, конструкция которого обеспечивает ему плавучесть и позволяет взлетать с воды и садиться на воду;

государственный аэродром совместной эксплуатации – аэродром государственной авиации, на котором базируются воздушные суда двух и более федеральных органов исполнительной власти и организаций, в ведении которых находятся государственные воздушные суда, поддержание в эксплуатационном состоянии и эксплуатация которого осуществляется на договорной основе между этими федеральными органами исполнительной власти и организациями;

групповой полет – совместный полет двух и более воздушных судов под управлением одного командира, находящегося в составе группы;

демонстрационный полет – полет с целью показа воздушных судов, их возможностей и летного мастерства (авиационный парад, показ авиатехники и т.п.);

испытательный полет – полет в целях испытаний воздушных судов, их силовых установок, систем и оборудования, в том числе по программам испытаний воздушных судов после ремонта на авиаремонтном заводе;

квалификационная категория – вид и степень профессиональной обученности летного состава, наличие у него знаний и практических навыков, необходимых для выполнения функциональных обязанностей в полете;

командир экипажа (командир воздушного судна) – лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа;

контрольный полет воздушного судна – специальный полет, выполняемый с целью проверки работоспособности отдельных узлов, агрегатов, устройств, пилотажных и навигационных систем после устранения неисправностей;

корабельное воздушное судно – воздушное судно, специально спроектированное или приспособленное к базированию в корабельных условиях;

летная книжка – документ, подтверждающий право летного состава на выполнение полетов на воздушных судах в соответствии с достигнутым уровнем подготовки, полученными допусками и натренированностью. Летная книжка действительна на все время состояния на летной работе. Замена летной книжки производится только в случае полного использования ее разделов или же в случае прихода ее в непригодное состояние (при этом предыдущая сохраняется);

летная подготовка – обучение владению воздушным судном, его оборудованием и вооружением, выполнению задач в соответствии со своим предназначением. Являясь частью боевой подготовки, состоит из видов: техника пилотирования; навигационная подготовка; боевое применение; летно-тактическая подготовка;

летная смена – период времени, определенный плановой таблицей полетов, в течение которого выполняются полеты;

летное поле – часть площади аэродрома, на которой располагаются взлетно-посадочные полосы с боковыми и концевыми полосами безопасности, рулежные дорожки, места стоянки воздушных судов, площадки для посадки вертолетов (самолетов вертикального взлета и посадки), технические позиции и площадки для подготовки воздушных судов к вылету;

летно-тактическая подготовка – вид летной подготовки, направленный на обучение ведению боевых действий (выполнению боевых

задач) одиночно, в составе авиационного подразделения и части;

метеорологические условия полетов – совокупность метеорологических элементов и явлений, наблюдаемых в районе или на маршруте полета, оказывающих влияние на выполнение полетного задания. В зависимости от степени сложности метеорологические условия подразделяются на простые и сложные;

минимум аэродрома для взлета – минимально допустимые значения видимости на ВПП и, при необходимости, высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данной категории на данном аэродроме;

минимум аэродрома для посадки – минимально допустимые значения видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков или высоты принятия решения, при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данной категории на данном аэродроме;

минимум воздушного судна для взлета – минимально допустимые значения видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков, позволяющие безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа;

минимум воздушного судна для посадки – минимально допустимые значения видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков или высоты принятия решения, позволяющие безопасно выполнять посадку на воздушном судне данного типа;

минимум командира воздушного судна для взлета – минимально допустимые значения видимости на ВПП и, при необходимости, высоты нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа;

минимум командира воздушного судна для посадки – минимально допустимые значения посадочной видимости и высоты нижней границы облаков или высоты принятия решения, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа;

навигационная обстановка – совокупность элементов, характеризующих базирование авиации, распределение воздушного пространства, характер местности, метеорологические условия, естественное освещение, оборудование района полетов средствами связи, радиотехнического и радиолокационного обеспечения полетов;

навигационная подготовка – вид летной подготовки, направленный на обучение летного экипажа ведению ориентировки в полете, выдерживанию параметров боевого (полетного) порядка и маршрута полета с выходом в заданную точку в установленное время;

наземная подготовка летного состава – процесс формирования и совершенствования летным составом на земле знаний, умений, навыков и профессиональных качеств, необходимых для выполнения функциональных обязанностей;

обеспечение безопасности полетов – комплекс мероприятий,

проводимых авиационным персоналом, направленный на создание условий для проведения полетов без авиационных происшествий и авиационных инцидентов;

обозначенная посадочная площадка – участок земли, водной или иной поверхности заранее подобранный, имеющий свои координаты, маркировку и пригодный для взлета и посадки воздушных судов;

облет воздушного судна – специальный полет, выполняемый с целью проверки основных летно-технических характеристик воздушного судна и его силовых установок по специальным программам;

общая подготовка летного состава к полетам – процесс приведения в готовность летного состава к выполнению задач летной подготовки на предстоящий месяц (с курсантами не проводится);

ознакомительный полет воздушного судна, принятого от промышленности, авиационного ремонтного завода, других авиационных частей – специальный полет, выполняемый для ознакомления с особенностями пилотирования воздушного судна и проверки работоспособности его систем и оборудования в полете;

опасный фактор – событие или совокупность событий, проявление которых в полете может привести к возникновению и развитию особой ситуации и, в конечном итоге, к авиационному происшествию;

опасные явления погоды – явления погоды или значения метеорологических элементов, которые угрожают безопасности полетов или сохранению авиационной техники на аэродроме (корабле);

оперативно-служебная задача – задача, поставленная старшим начальником подразделения, группе (иногда – сотруднику) для достижения заданной цели операции, оперативных мероприятий или других действий к установленному сроку;

организация полетов – комплекс мероприятий, проводимых должностными лицами авиационных воинских частей и воинских частей обеспечения по определению задач полетов (летной смены), порядка и последовательности их выполнения и приведению в готовность личного состава, воздушных судов, аэродрома, сил и средств управления, обеспечения полетов к их выполнению;

орнитологическая обстановка – совокупность условий, создавшихся в определенном районе из-за наличия в нем птиц, влияющих своей жизнедеятельностью на безопасность полетов воздушных судов;

особая ситуация – ситуация, возникающая в полете в результате воздействия опасных факторов;

перегонка воздушного судна – перелет, осуществляемый в целях передачи воздушного судна с предприятия промышленности и авиационного ремонтного завода в авиационную воинскую часть и наоборот, а также из одной авиационной воинской части в другую;

перелет – полет, выполняемый с посадкой на другом аэродроме (площадке);

перевозка – перелет с целью доставки пассажиров (войск) или грузов

(боевой техники) с одного аэродрома (площадки) на другой;

пилотаж – преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся изменением его пространственного положения и режима полета. По степени сложности пилотаж подразделяется на простой, сложный и высший, а по количеству участвующих в нем воздушных судов - на одиночный и групповой;

плановая таблица полетов – документ установленного образца, определяющий порядок выполнения полетов, виды полетных заданий экипажам и очередность их выполнения;

подготовка к полетам летного состава – процесс приведения в готовность летного состава к выполнению полетных заданий;

подлет – перемещение над площадью маневрирования аэродрома (посадочной площадки) в пределах диапазона высот, позволяющего использовать эффект земли, и на скоростях, принятых для руления;

поисково-спасательные работы – комплекс мероприятий, проводимых с целью поиска и спасания пассажиров и экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие;

полет – движение воздушного судна с начала взлета до окончания посадки (пункт 7 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации);

полетная палуба – взлетный участок, посадочный участок, взлетно-посадочная площадка, парковая зона на авианесущем корабле;

полетный порядок – взаимное расположение воздушных судов, подразделений и частей при совместном полете, не связанном с выполнением боевой задачи;

посадка – этап полета от момента замедленного движения воздушного судна с высоты начала выравнивания (начала торможения при вертикальной посадке) до момента касания земной, водной или иной поверхности и окончания пробега (дресселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке) (пункт 7 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации);

посадочная площадка – участок земли, водной или иной поверхности, пригодный для взлета и посадки воздушных судов (пункт 7 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации);

посадочная площадка обозначенная – участок земли, водной или иной поверхности заранее подобранный и пригодный для взлета и посадки воздушных судов, имеющий свои координаты, маркировку, при необходимости оснащенный средствами управления и обеспечения для проведения полетов;

посадочная площадка необозначенная – участок земной, водной или иной поверхности подобранный экипажем в полете, пригодный для взлета и посадки воздушных судов;

предварительная подготовка – приведение в готовность личного

состава, воздушных судов, аэродрома, сил и средств управления и обеспечения полетов к выполнению задач полетов (летной смены);

предполетная подготовка – приведение в готовность личного состава, воздушных судов, аэродрома, сил и средств управления и обеспечения полетов к выполнению задач полетов (летной смены) с учетом конкретных условий;

пробег – замедленное движение воздушного судна от касания ВПП до достижения воздушным судном скорости руления, позволяющей безопасно изменять направление движения. Скорость руления определяется руководством по летной эксплуатации воздушного судна;

продолжительность летной смены – время, отсчитываемое с момента начала взлета первого и до момента окончания посадки последнего воздушного судна. Время на подготовку и выполнение воздушной разведки погоды в продолжительность летной смены не включается;

производство полетов – процесс согласованных действий личного состава авиационных и обеспечивающих частей по организации, проведению и разбору полетов;

простой пилотаж – маневрирование воздушного судна в воздухе с выполнением фигур пилотажа с углами тангажа менее 45 град. и с кренами до 60 град. включительно (для вертолетов с углом тангажа до 20 град. и с кренами до 45 град. включительно). Параметры фигур простого пилотажа определяются курсами боевой подготовки (специальными курсами);

простые метеорологические условия – условия, при которых весь полет может выполняться визуально;

разбег – ускоренное движение воздушного судна с момента старта до отделения от ВПП;

сложная орнитологическая обстановка – наличие птиц на пути движения ВС, которое может привести к столкновению с ними;

сложные метеорологические условия – условия, при которых полет полностью или частично выполняется по приборам (при отсутствии видимости земли или естественного горизонта) или визуально под облаками в условиях, определенных настоящими Правилами;

сложный пилотаж – маневрирование воздушного судна в воздухе с выполнением фигур пилотажа с углами тангажа 45 град. и более и с кренами более 60 град. (для вертолетов с углами тангажа более 20 град. и с кренами более 45 град.). Параметры фигур сложного пилотажа определяются курсами боевой подготовки (специальными курсами);

служебно-боевая задача – задача, поставленная вышестоящим командиром объединению, соединению, части, подразделению (иногда – группе, отдельному военнослужащему) для достижения заданной цели в операции, бою к установленному сроку;

служебные документы – положения, наставления, инструкции, руководства, пособия и правила, разрабатываемые в федеральных органах исполнительной власти в пределах их компетенции;

специальная подготовка государственной авиации – система

спланированных, организованных и проводимых мероприятий по подготовке личного состава воинских и специальных формирований федеральных органов исполнительной власти к выполнению специальных задач по предназначению с применением специального оборудования, установленного на воздушных судах;

специальные воздушные суда – воздушные суда, предназначенные для выполнения задач, связанных с использованием установленного на них специального оборудования;

специальный полет – полет на выполнение заданий требующий от экипажа специальных навыков, а также на выполнение полетных заданий не предусмотренных упражнениями КБП;

спортивные воздушные суда – воздушные суда, предназначенные для подготовки, тренировки авиационных спортсменов и проведения соревнований по авиационным видам спорта;

спортивный полет – полет по спортивным программам и при проведении соревнований по авиационным видам спорта;

стартовое время – период времени, в течение которого экипаж имеет право выполнять полет. Стартовое время отсчитывается при выполнении аэродромных и внеаэродромных полетов от фактического, а перелетов – от запланированного времени первого вылета. Оно устанавливается настоящими Правилами и иными служебными документами;

строй – взаимное расположение воздушных судов в воздухе при выполнении группового полета;

техника пилотирования – вид летной подготовки, направленный на обучение летчиков взлету, посадке, выполнению пространственных маневров одиночно и в составе группы;

управление полетами – действия группы руководства полетами, направленные на своевременное и безопасное выполнение экипажами ВС полетных заданий;

учебно-боевые воздушные суда – воздушные суда, предназначенные для обучения летного состава технике пилотирования, навигации, боевому применению и выполнения боевых задач;

учебные воздушные суда – воздушные суда, предназначенные для обучения летного состава технике пилотирования и навигации;

учебный полет – полет, не связанный с выполнением боевой задачи.

Перечень сокращенных наименований и обозначений, употребляемых в Федеральных авиационных правилах производства полетов государственной авиации, приведен в приложении № 1 к настоящим Правилам.

6. Право организовывать и проводить полеты в авиационной воинской части или организации* (далее именуется – часть или авиационная часть) предоставляется командиру этой части (на учениях, сборах – и старшему над ним авиационному начальнику).

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

Основанием для выполнения экипажем полета является утвержденная плановая таблица полетов (приложение № 2 к настоящим Правилам), полетный лист (приложение № 3 к настоящим Правилам) или задание на полет (приложение № 4 к настоящим Правилам). Полетный лист (задание на полет) выписывается при перелетах, внеаэродромных полетах. Полеты по плану боевой подготовки проводятся по плановой таблице полетов. Вылет без утвержденной плановой таблицы полетов и полетного листа (задания на полет) разрешается для выполнения боевой, специальной (оперативно-служебной, служебно-боевой) задачи, при проверке боевой готовности, для проведения поисково-спасательных работ, оказания срочной медицинской помощи, при стихийных бедствиях и других чрезвычайных ситуациях.

7. При выполнении полетов на борту воздушного судна должны находиться:

полетный лист (задание на полет) (в соответствии с пунктом 6 настоящих Правил);

полетные карты;

достоверная аэронавигационная информация;

план связи (кроме аэродромных полетов);

штурманский план полета (на схеме или карте);

инженерно-штурманский расчет полета;

бюллетень погоды (при выполнении воздушной разведки погоды, при перелете, при перелете группы – только на борту ВС ведущего группы) или документ, его заменяющий;

бортовая карточка воздушного судна на перелет (бортовой журнал подготовки воздушного судна) и другие, необходимые для выполнения и обеспечения полета документы.

8. Право руководить полетами предоставляется должностным лицам, имеющим летное образование или специальность по управлению

* Здесь и далее в тексте настоящих Правил, если не оговорено особо, под авиационной воинской частью следует понимать авиационный полк, авиационную базу, базу резерва самолетов (вертолетов), отдельную авиационную эскадрилью (звено, отряд), испытательный центр, АРЗ, авиационную спортивную организацию ВВС или РОСТО.

полетами авиации, соответствующий допуск к руководству полетами и годным к исполнению своих обязанностей по заключению медицинской комиссии.

9. Лицам находящимся на ВС в качестве пассажиров, в том числе лицам, в распоряжение которых оно выделено, запрещается вмешиваться в действия экипажа и требовать от него изменения утвержденного полетного задания и порядка выполнения полета.

Виды полетов

10. Виды полетов воздушных судов определяются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации. Полеты воздушных судов государственной авиации дополнительно подразделяются по назначению, количеству воздушных судов, метеоусловиям.

11. По назначению полеты подразделяются на: боевые, учебные, специальные и спортивные.

12. По количеству воздушных судов полеты подразделяются на одиночные и групповые полеты.

13. По метеоусловиям полеты подразделяются на полеты в ПМУ и СМУ.

К полетам в СМУ относятся полеты:

в облаках, между слоями облаков, за облаками при облачности 7 и более баллов;

под облаками при нижней границе облаков или полетной видимости, указанных в таблице №1 (пункт 229 настоящих Правил) и приложении № 5 к настоящим Правилам;

Метеоусловия, при которых боевое применение считается выполненным в СМУ, устанавливаются КБП.

Старший авиационный начальник аэродрома государственной авиации

14. Старшим авиационным начальником аэродрома государственной авиации (далее именуется – старший авиационный начальник аэродрома) назначается командир авиационной части, базирующейся на данном аэродроме.

15. При совместном базировании на аэродроме авиационных воинских частей Вооруженных Сил Российской Федерации старший авиационный начальник аэродрома назначается приказом командующего объединением ВВС, в зоне ответственности которого находится этот аэродром.

На аэродроме государственной авиации совместной эксплуатации старший авиационный начальник аэродрома назначается должностными лицами федерального органа исполнительной власти по принадлежности аэродрома.

16. Старший авиационный начальник аэродрома государственной

авиации обязан обеспечить авиационную безопасность, поддержание аэродрома в эксплуатационной готовности, соблюдение на аэродроме установленного порядка выполнения и обеспечения перелетов, пропускной режим, охрану и оборону аэродрома, организацию режима движения людей и техники по площади аэродрома, охрану окружающей среды на аэродроме, пожарную безопасность, порядок на закрепленной за частями территории на аэродроме. По указанным вопросам ему подчиняются командиры (начальники) всех авиационных формирований, базирующихся на аэродроме.

17. Старший авиационный начальник аэродрома государственной авиации, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие, обязан руководствоваться Правилами расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 1999 г. № 1329 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 50, ст.6218) и иными нормативными правовыми актами в области регулирования деятельности государственной авиации.

18. Старший авиационный начальник аэродрома государственной авиации обязан принимать меры к тому, чтобы при планировании развития городов и других населенных пунктов в пределах установленных для каждого класса аэродрома полос воздушных подходов, зон нормированных параметров авиационных шумов и электромагнитных полей (зон ограничения строительства) соблюдались требования по безопасности полетов, допустимым уровням авиационных шумов и электромагнитных полей.

Обеспечение безопасности полетов

19. Обеспечение безопасности полетов организуется в соответствии с приказом Министра обороны Российской Федерации от 30 сентября 2002 г. № 390 «Об утверждении Руководства по предотвращению авиационных происшествий с государственными воздушными судами в Российской Федерации» (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 11 февраля 2003 г., регистрационный № 4198). Обеспечение безопасности полетов осуществляется всем личным составом государственной авиации.

20. При проведении полетов принцип безопасности их является главным и все усилия личного состава должны быть направлены на его соблюдение.

II. Летный состав, экипаж воздушного судна, проверки и допуски к полетам

Летный состав, экипаж воздушного судна

21. К летному составу относятся летчики, штурманы, курсанты (слушатели) летных учебных заведений и другие должностные лица, имеющие соответствующую специальность, годные по медицинскому заключению к летной работе и выполняющие функциональные обязанности в полете в составе экипажа в соответствии с РЛЭ.

22. Экипаж государственного воздушного судна состоит из летного экипажа и кабинного экипажа. К летному экипажу относится летный состав, участвующий в пилотировании и навигации ВС. К кабинному экипажу относится летный состав, эксплуатирующий системы и оборудование ВС. Состав экипажа государственного ВС определяется РЛЭ воздушного судна. Командиром экипажа назначается летчик.

Персональный состав экипажа определяется приказом (плановой таблицей полетов) соответствующего командира (начальника), организующего полеты.

Полеты должны выполняться, как правило, полным составом экипажа.

Сокращенным составом экипажа разрешается выполнять полеты, если это предусмотрено РЛЭ, программой испытаний или исследований воздушного судна.

23. В состав экипажа, выполняющего дальний перелет, решением командира авиационной части могут быть дополнительно включены летчик, штурман и бортовой инженер (техник), если потребное стартовое время на перелет превышает 14 часов, а на ВС имеются места для отдыха второго летного экипажа. При наличии второго комплекта летного экипажа командира усиленного (двойного) экипажа назначает командир, ставящий задачу на полет, с указанием его фамилии в заявке на полет ВС.

24. В состав экипажа могут быть включены проверяющие (инструкторы).

Общее число проверяющих (инструкторов) из лиц летного состава не должно быть более двух.

25. Проверяющий (инструктор) – летчик, производящий проверку или обучение летчика (курсанта-летчика) в полете является старшим в экипаже. Он отвечает за безопасность полета независимо от того, управляет ли он ВС лично или передал управление проверяемому (обучаемому) летчику.

26. Проверяющий (инструктор) по специальности (кроме летчика), производящий проверку или обучение членов экипажа в полете, подчиняется командиру экипажа и отвечает за выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полета по своей специальности.

Обязанности членов экипажа воздушного судна

27. Каждый член экипажа обязан выполнять полеты в индивидуальном полетном обмундировании, с ножом, в защитном снаряжении с надетым спасательным парашютом (подвесной системой спасательного парашюта) при наличии на борту ВС необходимых аварийно-спасательных средств.

При полетах над малонаселенной местностью, в полярных районах, над водными пространствами каждый член экипажа должен иметь, кроме того, личное оружие и боеприпасы к нему.

Полеты без спасательных парашютов выполняются на воздушных судах, где их применение не предусмотрено конструкцией ВС и РЛЭ.

28. Полеты над водным пространством, вдоль береговой черты все члены экипажа обязаны выполнять в морском спасательном комплекте (высотном морском спасательном комплекте) или в спасательных авиационных жилетах (поясах) в соответствии с оборудованием воздушного судна и временем года. При перевозке пассажиров (грузов) на борту воздушных судов должны быть групповые спасательные плавательные средства по количеству пассажиров (сопровождающих груз) и членов экипажа.

29. Экипаж ВС при выполнении полета обязан:

соблюдать порядок выполнения полетного задания и требования РЛЭ;

точно выполнять указания органа управления полетами, осуществляющего непосредственное управление полетом воздушного судна. В случае явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасания жизни людей, находящихся на борту судна, может быть принято решение с отступлением от плана полета, указаний органа управления полетами и полетного задания, но по возможности в соответствии с установленными правилами полетов. Экипажу запрещается прекращать радиосвязь с органом управления полетами, непосредственно осуществляющим управление полетом этого воздушного судна, или переходить без его разрешения на связь с другим органом управления полетами;

вести наблюдение за воздушной, орнитологической обстановкой, метеорологическими условиями визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств. При обнаружении опасных явлений погоды или опасного сближения с другими ВС принимать все возможные меры для обеспечения безопасного продолжения полета с докладом о них органу, осуществляющему непосредственное управление его полетом.

30. Если воздушное судно терпит или потерпело бедствие, экипаж обязан принять все возможные меры к сохранению жизни и здоровья людей, а также по возможности сохранению воздушного судна и находящегося на нем имущества.

31. При подготовке к полету и выполнении полета командир

экипажа руководствуется требованиями Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации*, Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации и настоящих Правил. Кроме того, он обязан:

готовиться к полету и разрабатывать конкретные меры безопасности к нему с учетом уровня подготовки членов экипажа, особенностей полетного задания, метеорологических условий и орнитологической обстановки в районе и на маршруте полета;

руководить подготовкой и оценивать готовность членов экипажа к выполнению полетного задания;

готовить экипаж к действиям в особых ситуациях в полете, а также к действиям после вынужденной посадки (покидания) воздушного судна;

доводить и требовать от членов экипажа соблюдение мер безопасности в полете;

соблюдать предполетный режим и добиваться его выполнения членами экипажа;

осматривать, проверять и принимать воздушное судно перед полетом в объеме, установленном РЛЭ;

проверять экипировку членов экипажа и оснащение воздушного судна в соответствии с требованиями пунктов 27 и 28 настоящих Правил;

знать порядок использования документов аэронавигационной информации, контролировать сверку бортовых экземпляров этих документов с контрольными;

контролировать размещение на борту воздушного судна пассажиров (личного состава), крепление (швартовку) боевой техники и грузов;

организовать инструктаж пассажиров о правилах их поведения на борту воздушного судна и доводить порядок использования ими необходимого оборудования и спасательных средств;

принимать необходимые меры к обеспечению безопасности находящихся на борту людей, сохранности воздушного судна и имущества;

принимать решение на вылет;

руководить в полете работой членов экипажа;

выполнять команды органа управления полетами, командира (ведущего) группы, под управлением которого он находится;

соблюдать установленные правила радиообмена и контролировать их соблюдение членами экипажа;

выполнять полет в соответствии с полетным заданием;

вести ориентировку в полете;

контролировать фактический остаток топлива и время полета;

анализировать метеорологическую, орнитологическую и воздушную обстановку перед полетом и в полете, докладывать об опасных явлениях

* Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1084 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 40, ст. 4861).

погоды органу управления полетами, под управлением которого он находится;

принимать решения на продолжение (прекращение) полета при усложнении обстановки в воздухе;

вести осмотрительность, не допускать опасного сближения с другими воздушными судами и наземными препятствиями;

докладывать органу управления полетами, под управлением которого он находится, об отказах воздушного судна, об изменении или прекращении выполнения полетного задания, а также о принятии решения на вынужденную посадку или покидание воздушного судна;

своевременно вносить в бортовой журнал (журнал подготовки воздушного судна) замечания об обнаруженных неисправностях на ВС, об отклонениях в поведении ВС или работе его систем, фактический остаток топлива при передаче ВС после полета;

проводить разбор полетов с экипажем.

32. Другие члены экипажа свои обязанности исполняют в соответствии с требованиями РЛЭ и указаниями командира экипажа.

33. Каждый член экипажа обязан доложить командиру экипажа, если он считает полетное задание непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения, а командир экипажа – своему непосредственному начальнику.

Допуск летного состава к полетам

34. Летчикам и штурманам даются допуски:

к полетам на впервые осваиваемом типе (модификации) воздушного судна;

к тренировочным (самостоятельным) полетам днем и ночью в соответствующих метеоусловиях и по видам летной подготовки;

к полетам в качестве инструктора;

к специальным полетам.

Перечень допусков к полетам летчикам, штурманам и другим членам экипажа определяется КБП и специальными программами.

Все допуски записываются в летную книжку.

35. Допуск к полетам на впервые осваиваемом типе (модификации) воздушного судна дается летному составу после теоретического переучивания (прохождения специальных программ), проведения практических занятий на тренажерах (в кабинах воздушных судов), сдачи зачетов и оформляется приказом по авиационной части.

36. Допуски к тренировочным полетам днем и ночью в ПМУ и СМУ (в том числе и при минимуме) и по видам летной подготовки даются летчику после проверки его в полете. Проверки проводятся в соответствующих метеоусловиях или с использованием СИВ по упражнениям КБП. При отсутствии воздушного судна с двойным управлением, однотипного с боевым, допуск дается после теоретического

переучивания (прохождения специальной программы) и выполнения контрольных полетов на воздушном судне с двойным управлением другого типа (при необходимости).

Допуски штурману и другим членам экипажа даются порядком, установленным КБП или специальной программой.

37. Допуски к полетам в качестве инструктора по видам летной подготовки на данном типе (модификации) воздушного судна даются летному составу после проверки по соответствующим упражнениям КБП или специальной программы.

38. Допуски к специальным полетам даются после подготовки летного состава по соответствующим программам и оформляются приказом по части. Летный состав авиационных частей допускается к испытательным полетам на АРЗ приказом командующего объединением ВВС.

39. К выполнению полетов в Арктике и Антарктике допускаются экипажи, прошедшие специальную подготовку по соответствующим программам подготовки летного состава. Личный состав подбирается с расчетом включения в экипажи части летного состава, ранее выполнявшего аналогичные полеты.

40. К демонстрационным полетам допускаются экипажи воздушных судов:

- штатные;

- имеющие квалификационную категорию летчика (штурмана) 2 класса и выше;

- не имеющие перерывов в полетах по соответствующему виду подготовки;

- выполнившие проверки по видам летной подготовки в установленные сроки;

- имеющие налет не менее 20 часов (для многоместных ВС) и 10 часов (для экипажей фронтовой авиации, армейской авиации и одноместных ВС) за предшествующий показу квартал;

- прошедшие медицинское освидетельствование и не имеющие перерыва после очередного отпуска более 12 месяцев.

41. Допуски к тренировочным полетам после личной проверки в полете имеют право давать:

- курсантам (слушателям) летных военно-учебных заведений – их командиры (начальники) установленным порядком;

- летчикам эскадрильи (до командира звена включительно) – заместитель командира эскадрильи, а остальному летному составу эскадрильи – соответствующие начальники служб эскадрильи и авиационной части (штурман эскадрильи, начальник связи и РТО полетов эскадрильи, начальник ВОТП, начальник РЭБ, старший бортовой инженер (техник)-инструктор и другие старшие бортовые специалисты-инструкторы эскадрильи), занимающие штатные должности;

- заместителям командира эскадрильи, командиру (начальникам

служб) эскадрильи, летному составу управления авиационной части, соединения, объединения и авиации Вооруженных Сил Российской Федерации – их непосредственные начальники, имеющие соответствующую специальность.

Допуски к полетам летному составу кроме указанных лиц могут давать и старшие над ними начальники, имеющие соответствующую специальность.

42. Допуски к полетам в качестве инструктора и к специальным полетам имеют право давать руководящие должностные лица летного состава: заместители командира части, начальники служб авиационной части и старшие над ними начальники.

В летных военно-учебных заведениях и 929 Государственном летно-испытательном центре Министерства обороны Российской Федерации указанные допуски даются в соответствии со служебными документами.

43. Командирам (начальникам), которым предоставлено право допуска, в случаях, когда уровень их летной подготовки не соответствует требованиям пункта 53 настоящих Правил, разрешается давать допуски к полетам подчиненному летному составу, проверенному по их указанию другими должностными лицами.

44. Инспекторы (инструкторы)-летчики (штурманы) управлений соединений, объединений, главных командований (командований) видов (родов войск) Вооруженных Сил Российской Федерации, авиации федеральных органов исполнительной власти и организаций имеют право давать допуски летчикам (штурманам), которых они проверили лично.

45. Летчик (штурман) и другие члены летного экипажа могут быть лишены допуска при установлении факта нарушения правомерности его получения.

Лишение допуска в этом случае осуществляется приказами соответствующих командиров по представлению должностных лиц, вскрывших факт нарушения. О лишении допуска делается соответствующая запись в летной книжке.

Проверки летного состава

46. Каждый член экипажа независимо от занимаемой должности и квалификационной категории должен ежегодно проверяться по видам летной подготовки, в знании теоретических дисциплин и документов, указанных в пункте 54 настоящих Правил.

Результаты проверок записываются в летную книжку.

47. Упражнения по видам летной подготовки, по которым должны проводиться проверки, в том числе и проверки летчиков, допущенных к инструкторским полетам, и сроки этих проверок в зависимости от квалификационной категории летного состава определяются КБП.

48. Проверки летчиков одноместных воздушных судов проводятся на воздушном судне с двойным управлением, однотипном с боевым.

Разрешается проведение проверок по результатам тренировочного полета, если его бортовые средства ОК совместно с наземными позволяют оценить параметры полета в соответствии с нормативами оценок КБП.

49. Проверка членов экипажа многоместного воздушного судна, на котором возможно размещение проверяющих, осуществляется инструкторами. Если разместить проверяющих на борту воздушного судна нельзя, проверка проводится по результатам тренировочного полета по данным средств объективного контроля.

50. Летному составу, допущенному к полетам на нескольких типах воздушных судов, количество и вид проверок на каждом типе воздушного судна определяет командир авиационной части, руководящим должностным лицам от командира авиационной части и выше, инспекторам (инструкторам)-летчикам (штурманам) – их непосредственные начальники.

51. Разрешается совмещать в одном полете несколько проверок по видам летной подготовки. Их количество в одном полете определяется КБП.

52. Проверка летного состава по видам летной подготовки проводится их непосредственными начальниками и старшими над ними начальниками, имеющими соответствующую летную специальность и допуск.

В случаях, когда фактический уровень летной подготовки начальников не соответствует требованиям пункта 53 настоящих Правил, проверку летного состава могут осуществлять должностные лица, назначенные ими.

Проверка летчиков и штурманов может проводиться инспекторами (инструкторами)-летчиками (штурманами) управлений соединений, объединений, главных командований (командований) видов (родов войск) Вооруженных Сил Российской Федерации, авиации федеральных органов исполнительной власти и организаций.

Проверки других членов экипажа проводятся в соответствии с КБП или служебными документами.

Бортовые инженеры (техники), допущенные к полетам на нескольких типах воздушных судов, проверяются на каждом типе воздушного судна.

53. Лица, осуществляющие проверки, должны летать на воздушном судне того типа, что и проверяемый, иметь допуск к инструкторским полетам по соответствующему виду летной подготовки и не иметь перерывов в полетах, установленных настоящими Правилами и КБП.

54. Летчики и штурманы проверяются в знании:

РЛЭ воздушного судна (инструкции экипажу);

КБП рода авиации;

средств спасения, жизнеобеспечения и порядка их применения в аварийной обстановке;

тактико-технических данных средств связи и РТО полетов;

авиационной метеорологии;
положений Воздушного кодекса Российской Федерации, Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, настоящих Правил и служебных документов по штурманской службе;

инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) и инструкции по эксплуатации авиационного полигона (до командира соединения включительно), а также порядка производства полетов в районах с особым режимом использования воздушного пространства (при их использовании).

Проверка знаний других членов экипажа осуществляется в объеме, необходимом ему для выполнения в полете своих обязанностей со своего рабочего места в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

Проверка знаний летного состава проводится составом комиссии, назначенной командиром части (командиром соединения, командующим объединением). Проверка знаний летного состава может проводиться их непосредственными начальниками от командира эскадрильи (отдельного звена, отряда) и выше.

55. Проверки летно-испытательского состава 929 Государственного летно-испытательного центра Министерства обороны Российской Федерации по видам летной подготовки осуществляются в порядке, установленном служебными документами.

56. При переводе по службе в другую авиационную часть летчики одноместных воздушных судов проверяются по технике пилотирования и навигации, летчики многоместных воздушных судов при наличии в составе экипажа штурмана проверяются только по технике пилотирования, штурманы – по навигации, летчики-штурманы и летчики-операторы – по навигации и технике пилотирования со своего рабочего места, остальные члены экипажа – в умении выполнять свои обязанности в полете.

Все члены экипажа проверяются в знании РЛЭ воздушного судна, а летчики и штурманы, кроме того, в знании инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла), инструкции по эксплуатации авиационного полигона.

Допустимые перерывы и порядок восстановления навыков летного состава

57. Допустимые перерывы в тренировочных полетах по видам (элементам видов) летной подготовки днем и ночью в различных метеоусловиях летчикам (штурманам) эскадрильи с учетом их индивидуальных способностей, натренированности и квалификационной категории устанавливает командир эскадрильи.

Руководящим должностным лицам летного состава от командира

эскадрильи (отдельного звена, отряда) и выше эти перерывы устанавливают их непосредственные начальники.

Максимальные перерывы в тренировочных (самостоятельных) полетах в различных метеоусловиях у летчиков (штурманов) не должны превышать значений, указанных в приложении № 6 к настоящим Правилам, а по отдельным элементам видов летной подготовки – установленных КБП.

58. Выполнение полетов в качестве инструктора продлевает перерыв в полетах летному составу на боевом самолете в соответствующих метеоусловиях и по видам летной подготовки на величину допустимого перерыва, но не более, чем в 1,5 раза от даты полета на боевом самолете, а выполнение инструктором самостоятельного задания с инструкторского сиденья по упражнениям, отрабатываемым на боевом самолете – не более, чем в 2 раза, если это предусмотрено КБП.

59. Командир части имеет право увеличивать не более, чем в 2 раза максимальные перерывы в тренировочных полетах в СМУ, указанные в приложении № 6 к настоящим Правилам, командирам экипажей, выполняющим ежемесячно не менее трех полетов с заходом на посадку с применением посадочных систем под шторкой.

Разрешается также увеличивать, но не более чем в 2 раза, перерывы в тренировочных полетах и при минимуме командирам экипажей, не имеющим перерывов в полетах в СМУ, при условии выполнения ими ежемесячно в контрольном полете (полетах) не менее трех заходов на посадку с применением посадочных систем с использованием шторки и открытием ее на минимально допустимой высоте, определяемой КБП.

60. Для летно-испытательного состава 929 Государственного летно-испытательного центра Министерства обороны Российской Федерации при восстановлении навыков и определении перерывов по видам и элементам видов летной подготовки руководствоваться служебными документами.

61. Максимальные перерывы в полетах на данном типе воздушного судна других членов экипажа устанавливаются КБП.

62. При перерывах в полетах, превышающих установленные командиром сроки, тренировочные полеты командирам экипажей разрешается выполнять:

днем в ПМУ – после контрольного полета днем в ПМУ или СМУ;

днем в СМУ – после контрольного полета днем в СМУ или ночью в СМУ;

днем при минимуме – после контрольного полета с заходом на посадку с применением посадочных систем в данных метеоусловиях или с использованием СИВ и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах днем в СМУ;

ночью в ПМУ – после контрольного полета ночью в ПМУ или СМУ и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах днем;

ночью в СМУ – после контрольного полета ночью в СМУ и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах ночью в ПМУ или днем в СМУ;

ночью при минимуме – после контрольного полета с заходом на посадку с применением посадочных систем в данных метеоусловиях или с использованием СИБ и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах ночью в СМУ.

Контрольные полеты выполняются в указанных метеоусловиях, а на воздушных судах, оборудованных СИБ – в метеоусловиях, определенных КБП.

63. Восстановление навыков командиров и штурманов транспортных воздушных судов, имеющих квалификацию летчика (штурмана) 1 класса, летчика (штурмана)-снайпера, после перерывов в полетах более допустимых (не превышающих установленные настоящими Правилами более, чем в 2 раза) разрешается проводить при выполнении воздушных перевозок. При этом запрещается одновременно восстанавливать командира и штурмана ВС.

64. При перерывах в полетах, превышающих установленные для летчика (штурмана) сроки в 2 раза и более, а также после авиационных происшествий или серьезных авиационных инцидентов по личной вине восстановление их навыков проводить по индивидуальному плану, утверждаемому командиром авиационной части.

65. В условиях полярной ночи при перерывах в полетах, превышающих установленные сроки, тренировочные полеты командирам экипажей разрешается выполнять:

ночью в ПМУ – после контрольных полетов ночью в ПМУ или СМУ;

ночью в СМУ – после выполнения контрольного полета ночью в СМУ с использованием посадочных систем и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах ночью в ПМУ;

ночью при минимуме – после контрольного полета при минимуме с заходом на посадку с применением посадочных систем или с использованием СИБ и при отсутствии перерыва в тренировочных полетах ночью в СМУ.

66. Порядок восстановления навыков летным составом при перерывах в полетах по отдельным видам летной подготовки устанавливается КБП.

Нормы налета и отдыха летного состава

67. Количество полетов и общий налет в летную смену на экипаж при выполнении полетов по плану летной подготовки определяется КБП, а стартовое время – непосредственным командиром (начальником).

На учениях, при выполнении специальных заданий количество полетов, общий налет и стартовое время экипажу устанавливает

командир авиационной части, а продолжительность летной смены – командир, организующий учения. При ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций указанные нормы определяет старший авиационной группы.

68. Экипажам воздушных судов, выполняющих перелеты (перевозку пассажиров и грузов), разрешается иметь общий налет не более 12 часов в сутки при стартовом времени не более 14 часов. Указанные нормы налета и стартового времени разрешается увеличивать при наличии в составе экипажа ВС, осуществляющего перелет, второго комплекта летного экипажа и бортинженера (техника) – не более чем вдвое. При этом в полетном листе указывается какой состав экипажа на каком этапе пилотирует ВС.

69. Экипажам вертолетов, осуществляющим перевозки с выполнением посадок на площадки, а также выполняющим зональные перелеты, разрешается в сутки иметь общий налет не более 8 часов при стартовом времени 10 часов.

Во всех случаях общее количество посадок на площадки в течение стартового времени не должно превышать 12. Разрешается решением руководителей федеральных органов исполнительной власти, имеющих государственную авиацию, увеличивать это количество посадок (при необходимости) не более, чем в 1,5 раза.

70. При перелетах воздушных судов с одним управлением стартовое время экипажа не должно превышать днем 10 часов, а ночью – 8 часов.

Дальнейшие полеты разрешается выполнять после отдыха (сна) продолжительностью не менее 8 часов, при этом перерыв между полетами должен быть не менее 12 часов.

71. При планировании международных полетов (перелетов) ВС (кроме вертолетов) и при пересечении ВС 5 и более часовых поясов нормы налета и стартового времени устанавливаются:

для штатного экипажа – до 16 часов налета при 18 часах стартового времени;

при наличии в составе экипажа ВС второго комплекта летного экипажа и бортинженера (техника) – до 24 часов налета при 28 часах стартового времени.

72. Максимальный налет летчика с применением систем (приборов) ночного видения в летную смену не должен превышать 3 часов, в одном полете – не более 2 часов (на предельно малой высоте – не более 1 часа).

73. Для отдыха летного состава должны быть предоставлены профилактории или специально оборудованные комнаты отдыха перелетающих экипажей.

74. Экипажам, выполняющим длительные беспосадочные полеты продолжительностью более 12 часов, предоставляется предполетный отдых не менее 10 часов. По окончании полетов им же предоставляется послеполетный отдых: при продолжительности полета до 16 часов – не менее 48 часов, от 16 до 24 часов – не менее 60 часов, более 24 часов – не

менее 72 часов.

75. Летному составу накануне дня полетов должен предоставляться отдых для сна не менее 8 часов, при этом, если он участвовал в полетах предыдущей смены (находился на боевом дежурстве), перерыв между полетами (окончанием дежурства и началом полетов) должен быть не менее 12 часов.

Перед ночными и смешанными полетами летному составу должен быть предоставлен дополнительный отдых не менее 4 часов, а перед полетами во второй половине дня – не менее 2 часов.

76. Летному составу, за исключением курсантов летных военно-учебных заведений, не пользовавшемуся очередным отпуском 12 месяцев, предоставляется отпуск или он подлежит отстранению от полетов и направлению в профилакторий для отдыха на срок 10 суток с последующим допуском к полетам на срок до 3 месяцев и предоставлением очередного отпуска сроком не менее 30 суток.

По представлению начальника медицинской службы авиационной части решением командира части летному составу может быть предоставлен профилактический отдых сроком не менее 7 суток и в межотпускной период.

III. Лица группы руководства полетами, проверки и допуски к управлению полетами

Лица группы руководства полетами

77. Для руководства полетами на каждую летную смену назначается ГРП из должностных лиц авиационной части и ЦРП в составе:

- руководитель полетами на аэродроме*;
- помощник руководителя полетами на аэродроме;
- руководитель ближней зоны;
- руководитель зоны посадки;

Кроме указанных лиц решением командира авиационной части в состав ГРП могут назначаться:

- руководитель дальней зоны;
- офицеры боевого управления, штурман наведения, штурман наведения СРЛДН;
- дежурный штурман;
- руководитель полетами на полигоне (огневом, тактическом, морском, подвижном) (далее именуется – РП на полигоне);
- помощник руководителя полетами на полигоне (огневом, тактическом, морском, подвижном) (далее именуется – ПРП на полигоне);

* Здесь и далее в тексте настоящих Правил, если не оговорено особо, под руководителем полетами на аэродроме понимается и руководитель полетами на корабле.

- авиационный наводчик;
- руководитель полетами в аэродромной зоне;
- руководитель полетами на посадочной площадке;
- руководитель выброски на площадке приземления.

78. Для руководства полетами перелетающих одиночных воздушных судов и воздушных судов, вылетающих из положения дежурства на аэродроме, когда нет плановых полетов, назначается сокращенная ГРП в составе:

- дежурный по приему и выпуску воздушных судов;
- руководитель зоны посадки;
- офицер боевого управления.

Для руководства полетами перелетающих групп, а также одиночных ВС с пассажирами, при выполнении парашютных прыжков в состав сокращенной ГРП, кроме того, назначается РП на аэродроме. Дежурный по приему и выпуску воздушных судов в этом случае выполняет обязанности ПРП.

Для приема и выпуска перелетающих одиночных воздушных судов на аэродромах, обслуживаемых авиационными комендатурами, назначается ГРП в составе:

- руководитель полетами на аэродроме;
- руководитель зоны посадки.

79. РП на аэродроме назначается:

- при полетах отдельного звена (отряда) – командир экипажа;
- при полетах отдельной эскадрильи – заместитель командира эскадрильи, а при полетах одного звена (отряда) этой эскадрильи – командир звена (отряда);

в полку при полетах одной эскадрильи – заместитель командира эскадрильи, а при полетах двух и более эскадрилий – заместитель командира полка, заместитель командира полка по летной подготовке, старший штурман полка (летчик), начальник ВОТП полка (летчик).

При полетах экипажей (подразделений) двух и более полков, а также на летно-методических сборах руководящих должностных лиц соединений (объединений) РП на аэродроме назначается приказом командира соединения (командующего объединением) заместитель командира полка или заместитель командира полка по летной подготовке.

Кроме всех выше перечисленных должностных лиц РП на аэродроме могут назначаться старшие над ними начальники, имеющие специальность летчика, или штатные РП при наличии соответствующего допуска к руководству полетами воздушных судов.

В период проведения полетов РП на аэродроме подчиняется командиру авиационной части (лицу, его замещающему) и является непосредственным начальником всего личного состава, участвующего в проведении и обеспечении полетов.

80. ПРП назначается из летчиков (штатных РП). В ЦРП, где штатами предусмотрены ПРП на СКП, в состав ГРП назначаются лица,

занимающие эти должности. ПРП подчиняются: наблюдатель за воздушными судами, заходящими на посадку; команда оцепления и прожектористы. В летных военно-учебных заведениях на летную смену могут назначаться два ПРП, которые поочередно выполняют свои обязанности в первую и вторую половины летной смены.

81. РБЗ назначается из лиц, занимающих штатные должности старшего помощника РП или штатного РП. Он является старшим для РЗП. Руководитель ближней зоны на АНК группового базирования является старшим для РЗП и Рпос.

82. РЗП назначается из лиц, занимающих штатные должности старшего помощника РП или помощника РП (в авиационных комендатурах, кроме того, занимающих штатную должность дежурного штурмана). Он является старшим для расчета РСП. РЗП на АНК группового базирования является старшим для Рпос. и расчетов РСП.

83. РДЗ назначается начальник КП или ОБУ (ШН) (в авиационных частях, где штатами не предусмотрены КП, ОБУ, ШН – штурман отряда и выше). Он является старшим для ОБУ. Руководитель дальней зоны на АНК группового базирования является старшим для ОБУзбд и ШН.

84. ОБУ (ШН) назначается из лиц, занимающих штатные должности начальников и ОБУ (ШН) КП, ЦБУ, ПН, СРЛДН и других ПУ авиацией. Он является старшим для расчетов РЛС и АСУ. Офицер боевого управления зоны боевых действий (штурман наведения) на АНК группового базирования является старшим для расчетов БИЦ и КПС.

85. РП на полигоне назначается из летчиков и штурманов, имеющих практику полетов на боевое применение АСП рода авиации:

в отдельном звене (отряде) – командир экипажа;

в отдельной эскадрилье – командир (штурман) звена (отряда);

в полку при полетах экипажей одной эскадрильи – заместитель командира (штурман) эскадрильи; при полетах экипажей нескольких эскадрилий – штурман полка, начальник ВОТП, заместители командира полка; на временном (подвижном) полигоне – заместитель командира (штурман) эскадрильи, начальник разведки полка, начальник ВОТП, заместители командира полка.

При одновременных полетах экипажей двух и более частей, полетах руководящих должностных лиц летного состава соединений (объединений) на летно-методических сборах РП на полигоне назначается приказом командира соединения (командующего объединением) должностное лицо соединения (объединения) (начальник ВОТП, старший (главный) штурман соединения (объединения), заместитель командира соединения) или один из заместителей командира авиационной части (старший штурман авиационной части). В этом случае (при выполнении боевого применения разными типами воздушных судов) назначаются ПРП на полигоне по количеству типов воздушных судов (за исключением типа, к руководству которым допущен РП на полигоне), имеющие допуск к руководству полетами на полигоне.

Кроме всех вышеперечисленных должностных лиц РП на полигоне могут назначаться старшие над ними начальники, имеющие летную специальность и штатные руководители полетов на полигоне, имеющие допуск к руководству полетами на полигоне.

К руководству полетами при транспортировке грузов на внешней подвеске и при выполнении спасательных работ с водной поверхности допускаются лица летного состава от командира экипажа и выше, имеющие опыт практического выполнения этих полетов, и руководители полетов, занимающие эти должности и прошедшие соответствующую подготовку.

86. РП в аэродромной зоне назначается из летчиков (штурманов) авиационной части:

- при отработке техники пилотирования – заместитель командира эскадрильи;

- при отработке боевого применения:

 - в эскадрилье – командир (штурман) звена (отряда);

 - в полку – заместитель командира (штурман) эскадрильи.

Кроме всех вышеперечисленных должностных лиц РП в аэродромной зоне могут назначаться старшие над ними начальники, имеющие летную специальность и соответствующий допуск.

87. Помощник РП на полигоне назначается из летчиков, правых летчиков, летчиков-штурманов, помощников командиров кораблей, летчиков-операторов, штурманов и ОБУ, офицеров ГБУ и ПНЦ.

88. Авиационный наводчик назначается из специалистов по боевому управлению, занимающих штатные должности на пунктах управления авиацией, а также из числа летного состава, прошедших специальную подготовку и освоивших соответствующие упражнения КБП ПУ.

89. РП на посадочной площадке при десантировании вертолетами посадочным способом назначается:

- составом до звена (отряда) – командир экипажа;

- одной эскадрильей – командир звена (отряда), заместитель командира эскадрильи;

- одновременно двумя эскадрильями или полком – заместители командира полка.

Кроме указанных должностных лиц РП на площадке могут быть старшие над ними начальники и штатные РП при наличии соответствующего допуска к руководству полетами.

90. Руководителем выброски на площадке приземления назначается:

- при выброске парашютистов (грузов) одиночным экипажем или выполнении тактических выбросов группой составом до звена – командир, (штурман) экипажа;

- при выброске парашютистов (грузов) группой составом до звена или выполнении тактических выбросов группой составом до эскадрильи – командир, (штурман) звена (отряда);

- при выброске парашютистов (грузов) группой составом до эскадрильи или выполнении тактических выбросов в составе полка –

заместитель командира эскадрильи или помощник штурмана эскадрильи;
при выброске парашютистов (грузов) составом полка – командир или штурман эскадрильи.

Кроме указанных должностных лиц руководителем выброски при десантировании парашютным способом могут быть старшие над ними начальники, а также штатный РП или начальник комендатуры десантного обеспечения.

91. Дежурный штурман назначается из штурманов (летчиков), летчиков-штурманов, летчиков-операторов. В летных военно-учебных заведениях на летную смену могут назначаться два дежурных штурмана, которые поочередно выполняют свои обязанности в первую и вторую половины летной смены.

92. Дежурный по приему и выпуску воздушных судов назначается из числа командиров экипажей, имеющих стаж летной работы не менее двух лет. Он является начальником сокращенной ГРП и группы обеспечения перелетов и подчиняется старшему авиационному начальнику аэродрома.

93. В состав ГРП разрешается назначать должностных лиц центров боевой подготовки и переучивания летного состава и военно-учебных заведений Военно-воздушных сил в соответствии с имеющимися у них допусками.

Обязанности и права лиц ГРП

Руководитель полетами на аэродроме

94. Руководитель полетами на аэродроме в период предварительной подготовки обязан:

- получить задачу на подготовку и проведение полетов;
- принять участие в составлении плановой таблицы полетов;
- готовиться лично и руководить самостоятельной подготовкой и тренировкой лиц ГРП;
- изучить варианты плановой таблицы полетов и условия выполнения каждого полетного задания;
- изучить ожидаемую воздушную обстановку в районе аэродрома;
- уточнить данные работы РЛС и АСУ, средств связи и РТО полетов на своем и запасных аэродромах;
- ознакомиться с прогнозом погоды и ожидаемой на полеты орнитологической обстановкой;
- изучить порядок вызова дежурных поисково-спасательных сил и средств;
- пройти контроль готовности в составе ГРП.

95. Руководитель полетами на аэродроме в период предполетной подготовки обязан:

- пройти медицинский контроль;
- изучить фактическое состояние и прогноз погоды на своем и

запасных аэродромах, орнитологическую обстановку в районе аэродрома;
организовать радиолокационную разведку погоды и проанализировать ее результаты;

уяснить изменения в утвержденной заявке на полеты и оценить воздушную (морскую) и наземную обстановку в районе аэродрома;

уяснить порядок проведения воздушной разведки погоды;

уточнить местонахождение, степень готовности дежурных поисково-спасательных сил и средств, позывные и уровень подготовки экипажей воздушных судов;

принять доклады о готовности средств аэродромно-технического обеспечения, основных и резервных средств связи и РТО полетов, полигонов, запасных аэродромов, дежурных аварийно-спасательных сил и средств, кораблей обеспечения;

проверить совместно с комендантом аэродрома состояние основной и запасной ВПП, РД, мест стоянки воздушных судов, работоспособность АТУ и принять их по журналу учета состояния и готовности аэродрома к полетам, убедиться в наличии и исправности средств отпугивания птиц;

принять доклады о готовности лиц группы руководства полетами и группы обеспечения полетов;

принять доклады о готовности средств ОК;

дать отчет точного времени для его установки на средствах связи и РТО для ведения объективного контроля;

руководить воздушной разведкой погоды и предполетной летной проверкой основных и резервных РЛС и АСУ, средств связи и РТО полетов с двух направлений захода на посадку;

участвовать в предполетных указаниях.

96. Руководитель полетами на аэродроме во время полетов обязан:

доложить на вышестоящий КП и проинформировать старших авиационных начальников аэродромов аэроузла о начале полетов (через КП или авиационного диспетчера аэродрома);

руководить работой ГРП и ГОП;

поддерживать установленный порядок на летном поле аэродрома;

соблюдать плановую таблицу полетов;

разрешать (запрещать) запуск, выруливание воздушных судов на ВПП, распределять аэродромные зоны;

разрешать (запрещать) взлет воздушных судов, следить за выполнением взлетов, подавать при необходимости команды на их прекращение;

передавать экипажам направление и скорость ветра на взлете (при необходимости) и посадке;

разрешать (запрещать) посадки воздушных судов, по докладам экипажей и наблюдателей контролировать выпуск шасси, положение крыла и механизации на воздушных судах, заходящих на посадку, при необходимости оказывать помощь экипажам в выходе на ВПП, следить за воздушными судами на пробеге, выпуском тормозных парашютов и

своевременным освобождением ВПП. К моменту приземления очередного ВС (группы) ВПП должна быть свободна от других воздушных судов, за исключением случаев, когда посадка предусмотрена на сокращенных дистанциях;

подавать команды на включение и выключение посадочных прожекторов (если это предусмотрено ИПП);

внимательно прослушивать и четко вести радиообмен, требовать строгого выполнения экипажами и лицами ГРП правил ведения радиообмена;

постоянно знать общую воздушную обстановку в районе аэродрома по данным визуального наблюдения, докладам экипажей и данным средств радиолокации;

обеспечивать выпуск и посадку ВС, прилетающих с других аэродромов, а также давать разрешение на пролет района аэродрома транзитным воздушным судам, освобождая необходимые эшелоны и ставя задачу лицам ГРП по контролю за их полетом;

контролировать работу средств связи и РТО полетов, лично давать команды старшему дежурному по связи и РТО полетов на их включение, выключение и переключение;

постоянно знать и систематически анализировать метеорологическую и орнитологическую обстановку в районе своего и запасных аэродромов, на маршрутах полетов и полигонах по докладам экипажей, дежурного синоптика, информировать экипажи об ее изменениях;

периодически проверять готовность запасных аэродромов через КП, авиадиспетчера и (или) находящиеся в воздухе экипажи;

организовать предусмотренный плановой таблицей полетов осмотр ВПП, рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов;

ограничить или прекратить выпуск воздушных судов, если на ВПП аэродрома, в воздушном пространстве района аэродрома, полигона или на маршрутах полетов визуально или с помощью РЛС наблюдаются большие скопления птиц;

при достижении критических значений метеоэлементов или предельных расстояний до опасных явлений погоды, а также при метеоусловиях, не соответствующих запланированным полетным заданиям или уровню подготовки экипажей, прекратить выпуск воздушных судов и доложить об этом командиру авиационной части (лицу, его замещающему);

при получении штормового предупреждения совместно с дежурным синоптиком оценить метеообстановку, доложить об этом командиру авиационной части (лицу, его замещающему), по его команде прекратить (ограничить) полеты до принятия решения на их продолжение;

при внезапном ухудшении погоды в районе аэродрома организовать посадку воздушных судов на своем аэродроме при ее соответствии минимуму экипажей или направить их на запасной аэродром; в первую

очередь обеспечить посадку воздушных судов с малым остатком топлива и воздушных судов, пилотируемых менее опытными летчиками. Направлять воздушные суда на запасный аэродром без подтверждения готовности его к приему запрещается. Направляя воздушные суда на запасный аэродром РП обязан:

- сообщить об этом на КП данного аэродрома и в военный сектор РЦ ЕС ОрВД;

- передать экипажу данные о погоде, высоте, курс, время полета (расстояние) до запасного аэродрома (при необходимости все данные о запасном аэродроме), получив у КП подтверждение о готовности запасного аэродрома к приему ВС и условия полета;

- управлять экипажем до тех пор, пока он не сообщит, что установил связь с запасным аэродромом и ему обеспечивается посадка;

- контролировать передачу управления экипажем на взаимодействующий ПУ;

- в случае невозможности посадки воздушных судов на основном или запасном аэродроме передать экипажу открытым текстом по радио наименование вновь выделенного аэродрома и необходимые данные для дальнейшего выполнения полета и посадки на нем;

- при посадке на аэродроме при ухудшении метеоусловий во время дневных полетов дать команду на:

- включение светотехнического оборудования аэродрома и всех огней посадочной системы на курсе взлета и посадки;

- включение посадочных прожекторов со снятыми рассеивателями (где это предусмотрено) таким образом, чтобы их лучи были направлены навстречу воздушным судам, заходящим на посадку, под углом наклона траектории глиссады снижения на посадочном курсе к горизонту на данном аэродроме (при полетах вертолетов прожекторы могут не выставляться);

- оказывать немедленную помощь экипажам при возникновении особых ситуаций в полете. РП, уклонившийся от оказания помощи экипажу, независимо от ведомственной принадлежности экипажа, несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- при получении доклада экипажа о необходимости немедленной посадки дать ему указания по дальнейшему выполнению полета, а лицам ГРП – по заводу экипажа на внеочередную посадку;

- при аварии или повреждении ВС на ВПП принять меры для оказания помощи пострадавшим и освобождения ВПП; если занята или вышла из строя основная ВПП, в зависимости от создавшейся наземной и воздушной обстановки направить экипажи в зону ожидания, на запасный аэродром или обеспечить посадку на запасную ВПП;

- при сомнении в благополучном исходе посадки дать команду экипажу об уходе на второй круг, а лицам ГРП – указания о дальнейших действиях;

если ВС не возвратилось на аэродром вылета (не прибыло на аэродром посадки) в установленное время или потерял контроль над ним, немедленно доложить об этом командиру авиационной части, на вышестоящий КП и в военный сектор РЦ ЕС ОрВД, указав предполагаемый район нахождения ВС судна; при получении сигнала «Бедствие» немедленно использовать все средства связи и РТО полетов для оказания помощи экипажу и вывода его на свой (ближайший) аэродром;

для обеспечения своевременной помощи экипажу, терпящему (потерпевшему) бедствие:

дать конкретные указания лицам ГРП и расчету КП по оказанию помощи;

уточнить район и характер происшествия;

немедленно доложить командиру авиационной части, на вышестоящий КП и в военный сектор РЦ ЕС ОрВД о районе и времени получения сигнала «Бедствие»;

направить (при необходимости) в предполагаемый район бедствия наиболее подготовленный экипаж, находящийся в воздухе;

обеспечить вылет дежурных поисково-спасательных воздушных судов для оказания помощи экипажу, терпящему (потерпевшему) бедствие, и руководить ими;

подать команду на покидание ВС, если продолжение полета связано с угрозой жизни экипажу;

вести в журнале РП на аэродроме учет всех нарушений режима полетов и отклонений от правил полетов, ошибок летного состава и лиц ГРП, а также недостатков в обеспечении полетов.

97. РП на аэродроме по окончании полетов обязан:

доложить командиру авиационной части и на вышестоящий КП (через авиационного диспетчера аэродрома) об окончании полетов;

дать команду на полное (частичное) выключение РЛС, АСУ, средств связи и РТО полетов;

оформить журнал РП на аэродроме и бюллетень погоды;

участвовать в предварительном разборе полетов;

по результатам предварительного разбора записать в журнал РП замечания о качестве инженерно-авиационного, метеорологического, аэродромно-технического, радиотехнического и радиолокационного обеспечения полетов;

подготовить материалы к полному разбору полетов;

после полного разбора проанализировать недостатки в руководстве полетами с лицами ГРП.

98. РП на аэродроме имеет право:

изменять время вылета экипажу (группе);

заменять запланированное ВС другим однотипным после доклада командира эскадрильи или резервным, запланированным в плановой таблице полетов, при этом экипажу должно быть предоставлено время для осмотра и

приема ВС и его оборудования;

упрощать или сокращать полетное задание экипажу в зависимости от обстановки;

разрешать экипажам по указанию командира полка дополнительные полеты с инструктором по запланированным на летную смену упражнениям;

изменять установленный порядок и схемы движения ВС в районе аэродрома для экипажей, идущих на внеочередную посадку (при отказах оборудования, изменении метеоусловий и в других нештатных ситуациях);

самостоятельно принимать решение на прекращение выпуска экипажей в воздух, если дальнейшее продолжение полетов не обеспечивает их безопасность;

самостоятельно принимать решение о направлении экипажей на запасный аэродром;

запрещать использование для выполнения всех видов работ на ВПП специального автотранспорта, не оборудованного радиосвязью и проблесковыми маяками;

прекращать выполнение задания экипажами при несоответствии воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки условиям выполнения полетных заданий;

отступать от установленной фразеологии радиообмена в особых ситуациях;

использовать для уточнения метеорологической обстановки менее скоростной тип ВС;

самостоятельно давать команду на вылет поисково-спасательному ВС для оказания помощи экипажу, терпящему бедствие, с последующим докладом на вышестоящий ПУ.

99. Руководитель полетами не должен выполнять указания должностных лиц, если они противоречат требованиям документов по регулированию деятельности государственной авиации и не обеспечивают безопасность полетов.

Помощник руководителя полетами на аэродроме

100. ПРП в период предварительной подготовки обязан:

уяснить поставленную на полеты задачу;

изучить плановую таблицу и способы захода воздушных судов на посадку;

пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

101. ПРП в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

ознакомиться с прогнозом погоды, ожидаемой на полеты, орнитологической, воздушной, наземной обстановкой в районе аэродрома;

проверить расстановку маркировочного оборудования (по указанию РП);

проверить готовность рабочего места к управлению полетами;
проинструктировать и выставить на посты наблюдателя за воздушными судами, заходящими на посадку, и команды оцепления;
проинструктировать прожектористов и определить места установки прожекторов (по указанию РП);

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и до начала полетов доложить РП о готовности к работе.

102. ПРП во время полетов обязан:

контролировать соблюдение экипажами воздушных судов требований безопасности при рулении (в пределах визуальной видимости);

контролировать положение крыла и механизации на воздушных судах, выруливающих на ВПП для взлета;

разрешать выруливание на ВПП, взлет и посадку (если это предусмотрено ИПП);

при взлете на форсажном режиме работы двигателей информировать экипажи о розжиге (включении) форсажа, следить за взлетающими воздушными судами, оказывать помощь экипажам в исправлении ошибок (отклонений), при появлении внешних признаков отказа воздушного судна информировать об этом экипаж или давать команду на прекращение взлета;

контролировать выпуск шасси, положение крыла и механизации на воздушных судах, заходящих на посадку, оказывать помощь экипажам в визуальном выходе на ВПП и исправлении ошибок при заходе на посадку и посадке, следить за пробегом воздушных судов, выпуском тормозных парашютов и освобождением ВПП;

подавать команду на включение и выключение прожекторов (если это предусмотрено ИПП);

вести наблюдение за направлением и скоростью ветра, видимостью на ВПП и ее занятостью;

немедленно принимать меры к прекращению нарушений правил передвижения личного состава и автотранспорта по летному полю;

вести наблюдение за состоянием покрытий ВПП и РД, при обнаружении каких-либо дефектов или разрушений покрытий докладывать об этом РП;

вести журнал ПРП.

103. ПРП по окончании полетов обязан:

с разрешения РП снять с постов наблюдателя и команды оцепления;
доложить РП обо всех замечаниях и нарушениях правил полетов.

104. ПРП при полетах самолетов вертикального (укороченного) взлета и посадки кроме перечисленных обязанностей помощника РП на аэродроме обязан:

в период предполетной подготовки проверить состояние ВПП и площадок для вертикального (укороченного) взлета и посадки, готовность радио- и светотехнического оборудования, правильность установки

прожекторов;

во время полетов:

перед взлетом и посадкой информировать летчика о номере площадки, направлении и скорости ветра;

при заходе на посадку давать команду на включение прожекторов и их выключение после посадки.

105. ПРП имеет право давать экипажам команды на исправление ошибок при взлете и посадке, на прекращение взлета, об уходе на второй круг, на покидание ВС (в случаях, угрожающих жизни экипажа).

Руководитель ближней зоны

106. РБЗ в период предварительной подготовки обязан:

изучить варианты плановой таблицы и порядок управления экипажами при выполнении ими полетных заданий;

изучить схему движения воздушных судов в районе аэродрома, порядок использования аэродромных зон и способы захода на посадку;

изучить состав, боевые порядки групп, порядок их сбора и роспуска;

изучить рубежи и порядок приема (передачи) управления экипажами;

отработать вопросы взаимодействия с РЗП и РДЗ;

уточнить порядок эшелонирования воздушных судов в ближней зоне, отработать с РП порядок и особенности формирования потока воздушных судов в зависимости от полетных заданий;

уточнить порядок использования средств управления и установленных на них средств ОК;

проконтролировать подготовку к полетам РЗП;

пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

107. РБЗ в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

уточнить воздушную обстановку в районе аэродрома и особенности эшелонирования;

ознакомиться с метеорологической и орнитологической обстановкой на период полетов;

уяснить порядок выполнения полета на воздушную разведку погоды;

проверить работоспособность средств связи и отображения;

провести радиолокационную разведку погоды в ближней зоне;

за 15 мин до взлета экипажа-разведчика погоды и до начала полетов доложить РП о готовности расчета РСП к работе;

управлять экипажем-разведчиком погоды;

участвовать в предполетном облете средств управления в ближней зоне;

присутствовать на предполетных указаниях, довести до РЗП

изменения в порядке выполнения полетных заданий.

108. РБЗ во время полетов обязан:

руководить работой расчета РСП;

управлять экипажами в ближней зоне: эшелонировать воздушные суда установленным порядком; разрешать (запрещать) и контролировать выполнение заданий в аэродромных зонах; давать команды на занятие и освобождение зон ожидания, выход на ДПРМ (маяк РСБН), выход из круга и вход в круг; формировать поток воздушных судов, заходящих на посадку; обеспечивать движение воздушных судов по схемам, установленным ИПП;

передавать (принимать) управление экипажами на установленных рубежах;

при возникновении особых ситуаций в полете управлять экипажами и оказывать им помощь в соответствии с указаниями РП;

докладывать РП об отказах средств связи и РТО полетов, пропадании отметок от воздушных судов, появлении сигнала «Бедствие», обнаружении на экранах РЛС засветок от опасных явлений погоды и стай птиц, направлении и скорости их перемещения и действовать в соответствии с его указаниями.

109. РБЗ по окончании полетов обязан доложить РП о нарушениях правил полетов и порядка использования воздушного пространства в ближней зоне и ошибках, допущенных расчетом РСП.

110. РБЗ имеет право:

подавать экипажам команды на выполнение маневров по направлению; производить вертикальное эшелонирование воздушных судов в пределах ближней зоны;

определять экипажам способ захода на посадку;

прекращать (ограничивать) по условиям воздушной обстановки задание в аэродромных зонах;

давать команды на включение режимов «Знак», «Бедствие», «Опознавание»;

запрашивать у экипажей необходимую информацию (место, дальность, режим полета и т.д.);

изменять дальность начала разворота на посадочный курс (в соответствии с воздушной обстановкой);

по запросу РДЗ передавать управление экипажами с отклонениями от установленных рубежей;

временно оставлять свое рабочее место при отсутствии под управлением экипажей (с разрешения РП).

Руководитель зоны посадки

111. РЗП в период предварительной подготовки обязан:

изучить по вариантам плановой таблицы запланированные способы и порядок захода воздушных судов (групп) на посадку;

уяснить порядок и особенности управления экипажами в зоне посадки и отработать вопросы взаимодействия с РБЗ;

уточнить рубежи и порядок приема управления экипажами при заходе на посадку;

пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

112. РЗП в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

ознакомиться с метеорологической и орнитологической обстановкой на период полетов;

проверить положение линий курса и глиссады на индикаторах ПРЛ;

нанести необходимые данные на рабочие индикаторы;

провести радиолокационную разведку погоды и оценить орнитологическую обстановку на посадочном курсе, результаты доложить РП и передать в метеоподразделение;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и до начала полетов доложить РБЗ о готовности к работе;

управлять экипажем-разведчиком погоды при заходе на посадку;

проверить параметры аппаратуры ПРЛ по методике предполетного облета;

проверить работоспособность аппаратуры ОК.

113. РЗП во время полетов обязан:

на установленных рубежах принимать управление экипажами и управлять ими в процессе разворота на посадочный курс и на посадочном курсе;

знать местонахождение всех воздушных судов в зоне посадки;

перед выруливанием воздушных судов на ВПП для взлета информировать РП об удалении ближайшего ВС на посадочном курсе;

при возникновении особых ситуаций в полете управлять экипажами и оказывать им помощь в соответствии с указаниями РП;

руководить работой дежурной смены РСП, докладывать РБЗ об отказах аппаратуры ПРЛ, пропадании отметок от воздушных судов, обнаружении на экранах индикаторов отметок от опасных явлений погоды, стай птиц, о высоте и направлении их перемещения и действовать в соответствии с его указаниями;

осуществлять включение средств ОК на рабочих местах лиц ГРП и проводить фотографирование экрана ПРЛ при заходе ВС на посадку.

114. РЗП по окончании полетов обязан:

доложить РБЗ о нарушениях правил полетов в зоне посадки;

организовать сдачу материалов ОК на обработку.

115. РЗП имеет право:

давать экипажам команды:

на прекращение снижения и увеличение скорости полета в пределах установленных ограничений;

на выполнение маневров по направлению в целях обеспечения установленных интервалов между ВС, обхода мощно-кучевой облачности,

расхождения с посторонними целями и стаями птиц;

об уходе на второй круг в пределах зоны видимости ПРЛ;

передавать экипажу информацию: «На глиссаде, на курсе», если величина ошибки не превышает одной трети линейных размеров зоны допустимых отклонений;

временно оставлять свое рабочее место при отсутствии воздушных судов на схемах захода на посадку (с разрешения РП);

выполнять функции по контролю за воздушными судами в ближней зоне в составе сокращенной ГРП (сокращенной дежурной смены ЦРП) при приеме и выпуске перелетающих экипажей.

Руководитель дальней зоны

116. РДЗ в период предварительной подготовки обязан:

изучить варианты плановой таблицы полетов, особенности воздушной обстановки, порядок эшелонирования воздушных судов и управления экипажами при выполнении ими полетных заданий;

изучить состав и боевые порядки групп, порядок их сбора и роспуска;

уточнить состав РЛС и АСУ, средств связи и РТО, выделяемых для обеспечения полетов;

уточнить рубежи и порядок передачи (приема) управления и вопросы взаимодействия с РБЗ и ОБУ;

поставить задачу ОБУ (ШН) ПН по подготовке к полетам;

подготовить ОБУ к управлению экипажами в соответствии с плановой таблицей;

выполнить предварительные штурманские расчеты для наведения на воздушные и наземные (морские) цели;

пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

117. РДЗ в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

принять доклад о готовности РЛС и АСУ, средств связи и РТО полетов КП к обеспечению полетов;

уточнить воздушную (морскую), метеорологическую (гидрометеорологическую) и орнитологическую обстановки на летную смену в районе аэродрома;

нанести на планшеты элементы воздушной, наземной (морской) обстановки;

уяснить порядок выполнения полета на воздушную разведку погоды;

провести радиолокационную разведку погоды, ее результаты доложить РП и передать в метеоподразделение;

проверить работоспособность аппаратуры ОК;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и до начала полетов доложить РП о готовности средств связи и РТО, комплекса

средств автоматизации АСУ, расчета КП к работе;

во время воздушной разведки погоды провести проверку и предполетную летную проверку основных и резервных РЛС и АСУ, средств связи и РТО полетов;

присутствовать на предполетных указаниях или получить указания на летную смену по средствам связи (при значительном удалении КП от аэродрома);

уточнить предварительные штурманские расчеты для наведения на воздушные и наземные (морские) цели;

поставить задачу дежурным расчетам КП, РЛС и АСУ, СРЛДН, ПН по обеспечению полетов в соответствии с принятым вариантом плановой таблицы на летную смену;

проверить работоспособность аппаратуры ОК;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и до начала полетов доложить РП о готовности средств связи и РТО и расчета КП к работе.

118. РДЗ во время полетов обязан:

передавать (принимать) управление экипажами РБЗ, ОБУ и на взаимодействующие ПУ, СРЛДН;

управлять экипажами в дальней зоне лично и через ОБУ;

выполнять предварительное формирование потока воздушных судов в дальней зоне;

контролировать работу системы опознавания на воздушных судах и РЛС;

руководить работой ОБУ и контролировать их действия;

руководить расчетами РЛС и АСУ;

руководить работой планшетистов;

вести контроль полетов транзитных и перелетающих воздушных судов, докладывать РП о появлении посторонних целей, не допускать опасных сближений воздушных судов в воздухе;

докладывать РП об особых ситуациях в полете, нарушениях правил полетов, порядка использования воздушного пространства и отказах средств связи и РТО полетов КП;

при возникновении особых ситуаций в полете управлять экипажами и оказывать им помощь в соответствии с указаниями РП;

следить за появлением на экранах РЛС засветок от опасных явлений погоды и стай птиц, об их появлении докладывать РП и сообщать в метеоподразделение.

119. РДЗ по окончании полетов обязан:

докладывать РП о нарушении правил полетов и порядка использования воздушного пространства, допущенных летным составом, о недостатках в работе ОБУ, расчетов РЛС и АСУ, СРЛДН средств связи и РТО КП;

провести предварительный разбор полетов с расчетами КП, РЛС и АСУ;

подготовить отчетную документацию и материалы ОК к полному

разбору полетов.

120. РДЗ имеет право:

давать команды и передавать информацию экипажам, находящимся под его управлением;

давать команду на запуск (запрещать запуск) экипажам по их запросу на канале управления РДЗ;

давать команды экипажам на прекращение полетного задания;

задавать экипажам параметры полета, маневры и режимы работы силовой установки;

запрашивать у экипажа фактическую погоду, остаток топлива, место ВС, параметры полета и другую необходимую информацию;

давать команды экипажам на установку режимов работы ответчика ВС, включение сигнала «Бедствие»;

принимать управление экипажами от РБЗ на дальностях ближе установленного рубежа в зависимости от задания;

запрещать нахождение в зале боевого управления лиц, не связанных непосредственно с управлением полетами и обслуживанием технических средств управления;

временно оставлять свое рабочее место с разрешения РП, оставляя за себя наиболее подготовленного ОБУ.

Офицер боевого управления

121. ОБУ в период предварительной подготовки обязан:

изучить полетные задания и совместно с летным составом отработать порядок их выполнения и свои действия при управлении экипажами;

уточнить порядок взаимодействия с РДЗ;

уточнить порядок передачи (приема) управления экипажами на взаимодействующие ПУ и порядок управления при направлении экипажей на запасный аэродром;

выполнить предварительные штурманские расчеты для наведения воздушных судов на воздушные, наземные (морские) цели;

пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

122. ОБУ в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

изучить воздушную, наземную (морскую), метеорологическую и орнитологическую обстановку;

нанести необходимые данные на экраны ИКО;

проверить готовность оборудования рабочего места;

получить предполетные указания от РДЗ;

проверить работоспособность аппаратуры ОК;

уточнить предварительные штурманские расчеты для наведения воздушных судов на воздушные и наземные (морские) цели.

123. ОБУ во время полетов обязан:

принимать (передавать) управление экипажами от РДЗ;
управлять экипажами в соответствии с полетными заданиями;
непрерывно контролировать место воздушных судов, находящихся под управлением, информировать экипажи о воздушной и наземной (морской) обстановке;
принимать меры по предотвращению опасных сближений воздушных судов в воздухе;
при возникновении особых ситуаций в полете управлять экипажами в соответствии с указаниями РП;
контролировать работу системы опознавания на воздушных судах и РЛС;
руководить работой расчетов РЛС и АСУ;
следить за появлением на экранах РЛС засветок от опасных явлений погоды, перелетами стай птиц и докладывать об этом РДЗ и экипажам;
докладывать РДЗ о пропадании отметок от воздушных судов, появлении сигнала «Бедствие» и действовать в соответствии с его указаниями.

124. РДЗ по окончании полетов обязан:
оформить отчетную документацию;
доложить РДЗ об ошибках летного состава при выполнении полетных заданий, о своих ошибках при управлении экипажами в воздухе, о замечаниях по работе средств связи и РТО, расчетов РЛС и АСУ;
по указанию РДЗ готовить материалы ОК к полному разбору полетов.

125. ОБУ пользуется правами, изложенными в пункте 120 настоящих Правил.

Дежурный штурман

126. Дежурный штурман в период предварительной подготовки обязан:

изучить плановую таблицу и характер предстоящих полетов;
получить инструктаж у старшего штурмана авиационной части;
подготовить справочные данные и штурманские принадлежности;
уточнить данные радиотехнических средств, выделенных для обеспечения полетов;

пройти тренаж и контроль готовности в составе ГРП.

127. Дежурный штурман в период предполетной подготовки обязан:
пройти медицинский контроль;
получить инструктаж у РП;
уточнить через КП авиационной части утверждение заявок на полеты по маршрутам, выделенные эшелоны (высоты), запасные аэродромы и действующие на период полетов запреты и ограничения;
ознакомиться с метеорологической и воздушной обстановкой на

летную смену;

уточнить данные для построения маневра при уходе на маршрут, заходе на посадку, сборе и роспуске групп для конкретных метеоусловий и воздушной обстановки;

уточнить расчет полета и необходимый остаток топлива для полета до запасных аэродромов;

проверить свои часы по контрольным часам на метеостанции или по сигналу точного времени, дать отчет времени летному составу, РП и на КП;

проверить готовность основных и резервных средств связи и РТО полетов;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и до начала полетов доложить РП о готовности к работе;

присутствовать на предполетных указаниях.

128. Дежурный штурман во время полетов обязан:

контролировать выполнение экипажами маневра отхода от аэродрома (полета в зону);

контролировать движение воздушных судов в дальней (ближней) зоне;

докладывать РП расчетные данные выхода воздушных судов на контрольные ориентиры, полигоны и аэродромы посадки, а также данные для снижения и захода воздушных судов на посадку;

при возвращении экипажей с маршрута докладывать РП о появлении отметок от воздушных судов на экране РЛС (РСБН);

контролировать выполнение экипажами маневра выхода в район аэродрома и выдерживание установленных безопасных временных интервалов между воздушными судами до входа их в ближнюю зону;

при отклонении воздушных судов от заданного маршрута, потери экипажем ориентировки, опасном сближении воздушных судов, появлении посторонних целей, сигнала «Бедствие» и в других случаях докладывать РП и по его указаниям оказывать помощь экипажам в выходе на линию заданного пути, на свой или запасный аэродром;

вести журнал дежурного штурмана.

129. Дежурный штурман по окончании полетов обязан:

доложить РП и старшему штурману авиационной части о нарушении правил полетов и порядка использования воздушного пространства, допущенных летным составом, замечания по работе средств связи и РТО;

подготовить данные к разбору полетов.

Дежурный по приему и выпуску воздушных судов

130. Дежурный по приему и выпуску воздушных судов накануне заступления на дежурство обязан:

изучить инструкцию дежурному по приему и выпуску воздушных

судов;

уточнить порядок движения перелетающих воздушных судов в районе аэродрома;

получить инструктаж и пройти контроль готовности у командира авиационной части или его заместителя.

131. Дежурный по приему и выпуску воздушных судов в день заступления на дежурство обязан:

пройти медицинский контроль;

изучить у авиадиспетчера план перелетов и заявки на выделение аэродрома в качестве запасного;

проанализировать метеорологическую и орнитологическую обстановку в районе аэродрома, изучить прогноз погоды на предстоящие сутки;

проверить прибытие личного состава сокращенной ГРП, группы обеспечения перелетов, готовность средств обеспечения перелетов;

уточнить с лицами ГРП порядок управления движением воздушных судов в районе аэродрома в соответствии с ожидаемыми метеоусловиями;

проверить состояние основной и запасной ВПП, РД и мест стоянок, готовность средств связи и РТО полетов, оборудования КДП к работе от автономных агрегатов и промышленной электросети;

расписаться в журнале о приеме аэродрома и доложить о пригодности его к полетам на КП.

132. Дежурный по приему и выпуску воздушных судов во время дежурства обязан:

при приеме и выпуске перелетающих воздушных судов, а также при назначении аэродрома запасным находиться на КДП, в остальное время – в комнате дежурной смены;

систематически анализировать метеорологическую и орнитологическую обстановку, постоянно знать фактическую и ожидаемую погоду на своем аэродроме;

при достижении критических значений метеоэлементов или предельных расстояний до опасных явлений погоды, при получении штормового предупреждения или при внезапном ухудшении погоды в районе аэродрома доложить об этом старшему авиационному начальнику аэродрома и действовать в соответствии с его указаниями;

принимать меры к поддержанию аэродрома в постоянной готовности к приему (выпуску) воздушных судов;

в установленное время через КП (авиадиспетчера) докладывать о состоянии (готовности) аэродрома на вышестоящий КП (в военный сектор РЦ ЕС ОрВД);

давать команду на включение средств связи и РТО полетов в соответствии с пунктом 578 настоящих Правил; при отсутствии заявок иметь постоянно включенными дежурные средства связи и РТО полетов, определенные ИПП;

при приеме и выпуске перелетающих воздушных судов

руководствоваться положениями ИПП;

при получении сигнала «Бедствие» дать команду на включение всех средств связи и РТО полетов и принять меры по оказанию помощи экипажу; о вынужденной посадке ВС немедленно доложить старшему авиационному начальнику аэродрома и на вышестоящий КП (в РЦ ЕС ОрВД);

вести журнал дежурного по приему и выпуску воздушных судов;
по окончании дежурства оценить виды обеспечения перелетов.

133. Дежурный по приему и выпуску воздушных судов имеет право:
изменять установленный порядок и схемы движения воздушных судов в районе аэродрома для экипажей, идущих на внеочередную посадку (при отказах оборудования, изменении метеоусловий и в других нештатных ситуациях);

отступать от установленной фразеологии радиообмена в особых случаях и в нештатных ситуациях;

давать экипажам команды на исправление ошибок при взлете и посадке, на прекращение взлета, об уходе на второй круг, на покидание ВС (в случаях, угрожающих жизни экипажа);

запрещать использование для выполнения всех видов работ на ВПП специального автотранспорта, не оборудованного радиосвязью и проблесковыми маяками;

Руководитель полетами на полигоне

134. РП на полигоне в период предварительной подготовки обязан:
уяснить характер и особенности полетов на полигоне по вариантам (выпискам) плановой таблицы;

изучить планируемые экипажам полетные задания и требования по безопасности при их выполнении;

уточнить соответствие мишенной обстановки полигона поставленным задачам;

уточнить порядок взаимодействия с РП (КП) на аэродроме и рубежи передачи управления;

уточнить данные работы средств связи и РТО полетов на полигоне;

получить при необходимости инструктаж у старшего штурмана или начальника ВОТП авиационной части (штатные РП на полигонах данные о работе экипажей и инструктаж получают по средствам связи).

135. РП на полигоне до начала полетов обязан:

пройти медицинский контроль;

прибыть на полигон не позднее, чем за 30 мин до начала воздушной разведки погоды;

оценить возможность выполнения запланированных заданий в соответствии с фактическими и ожидаемыми метеоусловиями;

лично убедиться в готовности полигона, поисково-спасательных средств и дежурной смены (наряда) к обеспечению полетов;

поставить задачу дежурному расчету КП полигона и наблюдателям на обеспечение полетов, разъяснить характер предстоящих полетов и требования безопасности;

проверить работу основных и резервных средств связи и РТО полетов, ОК;

уточнить порядок ведения визуального и радиолокационного контроля на полигоне, особенно на участках практического применения экипажами АСП;

уточнить расчеты рубежей разрешения (запрещения) применения оружия;

доложить РП на аэродроме о фактическом состоянии погоды и готовности полигона к работе;

за 30 минут до выхода воздушного судна на полигон дать команду на включение средств связи и РТО полетов полигона и занятии своих рабочих мест дежурной сменой.

136. РП на полигоне во время полетов обязан:

передавать экипажам (группам) условия выполнения задания (высоту подхода, воздушную обстановку, метеоусловия, номера мишеней и т.п.);

управлять движением воздушных судов в районе полигона;

контролировать движение воздушных судов на боевом курсе по индикаторам РЛС или визуально;

разрешать (запрещать) применение оружия;

контролировать правильность выполнения экипажами заходов на цель и соблюдение ими мер безопасности;

оказывать помощь экипажам при возникновении особых ситуаций в полете;

следить за состоянием погоды, орнитологической обстановкой, об их изменениях информировать экипажи и докладывать РП на аэродроме;

фиксировать результаты применения оружия и выполнение экипажем тактических приемов;

вести учет допущенных экипажем ошибок;

вести учет неразорвавшихся огневых средств поражения;

запрещать выполнение задания и возвращать экипаж на аэродром в случаях:

нарушения или неустойчивой двусторонней радиосвязи РП с командиром экипажа (группы);

отсутствия радиолокационного (визуального – для вертолетов) контроля за полетом ВС, выполняющего боевое применение АСП в СМУ и ночью;

выхода на цель с отклонением от заданного боевого курса более чем на 15 градусов или с курсом, ведущим в запретный для боевого применения АСП район;

отсутствия доклада командира экипажа (группы) о видимости заданной мишени;

отсутствия радиолокационного опознавания государственной принадлежности воздушной цели;

несоответствия фактических метеоусловий заданным для выполнения задания или наличия в районе полигона условий, угрожающих безопасности полета;

отказа электрифицированных мишеней или затухания факелов, обозначающих ночную мишень;

появления на территории полигона людей, техники и скота (плавсредств на морском полигоне), а также посторонних целей в границах воздушного полигона;

расхождения данных доклада о местонахождении ВС (группы) на боевом курсе с данными радиолокационного (визуального) контроля;

затухания факелов САБ;

возможности прохода воздушных судов под снижающимися факелами САБ;

отсутствия доклада о сбросе бомб (пуске ракет) после прохода соответствующего рубежа;

снижения экипажа на высоту менее безопасной или заданной на полет;

угрозы безопасности полетов из-за сложной орнитологической обстановки.

137. РП на полигоне по окончании полетов обязан:

доложить РП на аэродроме об окончании полетов и имевших место недостатках в выполнении полетных заданий, работе средств связи и РТО полетов полигона;

оценить работу дежурного расчета, наряда и средств связи и РТО полетов полигона;

организовать осмотр целей и уточнить результаты боевого применения;

записать в журнале руководителя полетами на полигоне все нарушения правил полетов и ошибки, допущенные экипажами при выполнении заданий, количество и типы неразорвавшихся огневых средств поражения, их координат (по возможности), а также имевшие место недостатки в обеспечении полетов на полигоне;

подготовить данные к полному разбору полетов, используя материалы ОК бортовых средств и средств измерения на полигоне;

участвовать в полном разборе полетов с летным составом (в дальней авиации при значительном удалении полигонов от аэродромов базирования авиационных частей разрешается передача данных для разбора полетов по радио или другим техническим средствам связи без присутствия РП на полигоне на полном разборе полетов).

138. Руководитель полетами на полигоне имеет право:

запрещать экипажу выполнение задания, если не обеспечивается безопасность полета и боевого применения АСП;

отступать от установленной фразеологии радиообмена в особых

ситуациях;

давать команду экипажу на покидание ВС в случаях, угрожающих жизни экипажа.

Помощник руководителя полетами на полигоне

139. ПРП на полигоне в период предварительной подготовки обязан: уяснить объем, характер и особенности полетов на полигоне по плановой таблице полетов (выписке);

изучить порядок выполнения полетных заданий и меры безопасности;

уточнить данные работы средств связи и РТО полетов на полигоне;

проверить (подготовить) наличие необходимой документации;

пройти контроль готовности у РП на полигоне.

140. ПРП на полигоне до начала полетов обязан:

пройти медицинский контроль;

совместно с РП на полигоне прибыть на полигон;

проверить работу основных и резервных средств связи и РТО полетов на полигоне;

подготовить рабочие места на КП полигона, заполнить журнал РП на полигоне;

ознакомиться с условиями наблюдения за воздушными судами на различных этапах их боевого маневрирования;

проверить работоспособность аппаратуры ОК.

141. ПРП на полигоне во время полетов обязан:

находиться в месте, указанном РП на полигоне;

визуально и с помощью РЛС вести наблюдение за воздушными судами, подходящими к району полигона, а за воздушными судами, выполняющими маневры в районе полигона, – в секторе, указанном РП на полигоне;

докладывать РП на полигоне о пропадании отметок от воздушных судов, появлении сигналов «Бедствие»;

заносить в журнал РП на полигоне нарушения правил выполнения полетов и ошибки летного состава;

по указанию РП на полигоне организовать отметку результатов стрельб, пусков ракет и бомбометаний непосредственно на целях.

142. Помощник руководителя полетами на полигоне по окончании полетов обязан:

доложить РП на полигоне о всех замечаниях и недостатках;

принять участие в подготовке материалов к полному разбору полетов на полигоне.

Авиационный наводчик

143. Авиационный наводчик в период предварительной подготовки

обязан:

- изучить полетные задания и совместно с летным составом отработать порядок их выполнения;

- уточнить порядок взаимодействия с РП на полигоне и РДЗ (а при проведении учений – и с общевойсковым командиром);

- выполнить предварительные штурманские расчеты для наведения экипажей (групп) на наземные цели;

- знать какие авиационные средства поражения будут применяться и меры безопасности при их применении;

- пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

144. Авиационный наводчик до начала полетов обязан:

- пройти медицинский контроль;

- изучить наземную, метеорологическую и орнитологическую обстановку;

- не позже, чем за 30 минут до начала работы развернуть пункт управления авиационного наводчика, проверить готовность средств управления и ОК и доложить о готовности РП на полигоне или на КП части, организующей полеты;

- получить предполетные указания по техническим средствам связи от РП на полигоне или РДЗ;

- оценить соответствие запланированных заданий фактическим и ожидаемым метеоусловиям;

- уточнить предварительные штурманские расчеты для наведения экипажей (групп) на наземные цели;

- уточнить порядок ведения визуального контроля, особенно на участке применения экипажами (группами) АСП;

- уточнить расчеты рубежей разрешения (запрещения) применения оружия.

145. Авиационный наводчик во время полетов обязан:

- следить за состоянием погоды, орнитологической обстановкой, об их изменениях информировать экипажи и докладывать РП на полигоне или на КП;

- в случае необходимости передавать экипажам (группам) условия выполнения задания (высоту подхода, метеоусловия);

- осуществлять целеуказание и наведение экипажей (групп) на наземные цели в соответствии со специально отработанной методикой;

- визуально контролировать выдерживание экипажами параметров боевого применения и соблюдение ими мер безопасности;

- запрещать применение АСП и возвращать экипаж (группу) на аэродром в случаях:

- неустойчивой двусторонней радиосвязи АН с командиром экипажа (группы);

- при снижении экипажа (группы) ниже безопасной высоты;

- при потере визуального контакта с экипажем (группой) на боевом курсе и атакуемой целью;

при выходе экипажа на цель с отклонением от боевого курса на величину, более определенной мерами безопасности, или с курсом, ведущим в запретный для боевого применения АСП район.

Руководитель полетами в аэродромной зоне

146. Руководитель полетами в аэродромной зоне в период предварительной подготовки обязан:

- изучить плановую таблицу полетов, последовательность и порядок выполнения задания в зоне;

- уточнить порядок взаимодействия и ведения радиообмена с экипажами и РП на аэродроме;

- изучить прогноз погоды на период полетов и его влияние на выполнение задания в зоне;

- пройти контроль готовности к руководству полетами в составе ГРП.

147. Руководитель полетами в аэродромной зоне в период предполетной подготовки обязан:

- пройти медицинский контроль;

- уточнить воздушную, метеорологическую и орнитологическую обстановку в районе полетов;

- прибыть в зону пилотажа (на свое рабочее место) за 30 минут до начала работы в зоне;

- проверить готовность основных и резервных средств управления;

- доложить РП на аэродроме о готовности к работе и возможности выполнения задания в зоне.

148. Руководитель полетами в аэродромной зоне во время полетов в зоне обязан:

- находиться у пульта управления радиостанцией;

- установить связь с экипажем;

- визуально обнаруживать воздушные суда;

- по докладу (запросу) экипажа (над аэродромом – по согласованию с РП) разрешать выполнение задания;

- осуществлять непрерывный визуальный контроль полетов и условий выполнения задания в зоне;

- в контрольных точках каждой фигуры пилотажа по докладам экипажа контролировать основные параметры пилотирования;

- при атаке нескоростной воздушной цели следить за соблюдением экипажем заданных параметров (занятием исходного положения, траекторией движения, дистанцией выхода из атаки);

- при отработке атак наземных целей (фотострельб, тактических бомбометаний) контролировать построение маневра, ввод в пикирование, угол пикирования, высоту вывода из пикирования и другие параметры;

- в случае невыдерживания экипажем заданных параметров фигур пилотажа (маневра) давать команду на их исправление или на прекращение выполнения фигуры (маневра) и указания по дальнейшим

действиям;

запрещать экипажу работу в зоне при несоответствии условий выполняемому заданию;

вести учет ошибок, допущенных экипажами при выполнении задания.

149. Руководитель полетами в аэродромной зоне по окончании полетов обязан:

доложить РП на аэродроме об окончании работы в зоне;

оценить работу расчета радиостанции;

подготовить данные к полному разбору полетов.

150. Руководитель полетами в аэродромной зоне имеет право:

давать экипажам команды на исправление ошибок в пилотировании и сохранение места в зоне;

запрещать экипажу выполнение задания, если безопасность полета не обеспечивается;

давать команду экипажу на покидание ВС в случаях, угрожающих жизни экипажа.

Руководитель полетами на посадочной площадке

151. Руководитель полетами на посадочной площадке в период предварительной подготовки обязан:

изучить плановую таблицу полетов и порядок выполнения полетных заданий;

уточнить данные работы средств связи и РТО;

изучить особенности площадки (размеры, превышение над уровнем моря, подходы, препятствия, основные направления захода);

уточнить порядок руководства полетами в районе площадки;

получить инструктаж у командира авиационной части или РП.

152. Руководитель полетами на посадочной площадке в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

прибыть на площадку не позднее, чем за 30 минут до расчетного времени выхода на нее воздушных судов;

лично оценить пригодность площадки для выполнения запланированных заданий и обозначить ее в соответствии с указаниями командира авиационной части;

проверить работу средств связи и РТО полетов, а также готовность лиц ГРП и группы обеспечения полетов к выполнению своих обязанностей;

определить возможность выполнения заданий по метеорологическим и орнитологическим условиям;

доложить РП на аэродроме (по возможности) о фактической погоде и орнитологической обстановке в районе площадки, а также о готовности к работе;

при выполнении спасательных работ на воде проверить наличие и готовность групповых и индивидуальных средств спасения, проинструктировать медицинского работника и команду пловцов-спасателей.

153. Руководитель полетами на посадочной площадке во время полетов обязан:

осуществлять руководство полетами в районе площадки;

контролировать соблюдение всеми экипажами условий выполнения задания;

информировать экипажи (ведущих групп) о воздушной, метеорологической, орнитологической и наземной обстановке, сообщать им данные о барометрическом давлении на площадке, о скорости и направлении ветра, горизонтальной видимости у земли;

оценивать метеорологическую и орнитологическую обстановку и информировать РП на аэродроме о фактическом состоянии погоды в районе площадки;

запрещать выполнение заданий в случае угрозы безопасности полетов;

оценивать качество выполнения полетных заданий;

вести учет фактического времени посадки (взлета) вертолетов и ошибок при их выполнении;

указывать командиру экипажа вертолета высоту груза на внешней подвеске относительно поверхности земли (воды) после его подъема, при разгоне, торможении и опускании на землю (воду).

154. Руководитель полетами на посадочной площадке по окончании полетов обязан:

доложить РП о результатах выполнения заданий и недостатках;

оценить работу группы обеспечения;

подготовить материал для полного разбора полетов.

155. Руководитель полетами на посадочной площадке имеет право:

изменять время вылета экипажу (группе);

упрощать или сокращать полетное задание экипажу в зависимости от обстановки;

изменять установленный порядок и схемы движения воздушных судов в районе площадки для экипажей, идущих на внеочередную посадку (при отказах оборудования, изменении метеоусловий и в других нештатных ситуациях);

самостоятельно принимать решение на прекращение выпуска экипажей в воздух, если дальнейшее продолжение полетов не обеспечивает их безопасность;

прекращать выполнение задания экипажами при несоответствии воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки условиям выполнения полетных заданий.

Руководитель выброски на площадке приземления

156. Руководитель выброски на площадке приземления в период предварительной подготовки обязан:

- получить задачу у командира и старшего штурмана авиационной части по организации выброски, обеспечению безопасности полетов в районе десантирования и организации ОК;

- изучить плановую таблицу полетов на площадке приземления, условия десантирования, меры безопасности и порядок действий в особых ситуациях;

- подготовить карту крупного масштаба;

- проверить состав и знание лицами группы обеспечения безопасности десантирования своих обязанностей, наличие и исправность необходимых средств, поставить задачу личному составу наряда и дать указания о порядке выполнения ее во время десантирования, уточнить порядок движения колонны;

- изучить прогноз погоды в районе выброски на весь период десантирования.

157. Руководитель выброски на площадке приземления перед началом десантирования обязан:

- пройти медицинский контроль;

- произвести расстановку средств обеспечения десантирования, ОК и связи;

- оценить метеорологическую обстановку и определить условия выброски;

- за 30 минут до начала полетов доложить командиру авиационной части (РП на аэродроме) о готовности к руководству выброской и приему десанта.

158. Руководитель выброски на площадке приземления в период десантирования обязан:

- находиться у выносного пульта радиостанции;

- по запросу командира группы (экипажа) передавать условия десантирования: барометрическое давление на уровне площадки десантирования, направление и скорость среднего ветра (при необходимости), азимут и дальность до точки прицеливания, а при выброске десантников – скорость ветра у земли;

- наблюдать за метеообстановкой, при изменении скорости и направлении ветра изменить расстановку средств обозначения точки прицеливания;

- контролировать точность выхода воздушных судов в точку начала выброски, дистанции и интервалы между воздушными судами, в случае необходимости давать указания экипажам на действия, обеспечивающие точность выхода в точку начала выброски и безопасность полета;

- вести учет точности выхода экипажей в точку начала выброски по месту и времени, фактических параметров боевых порядков и погоды в

период десантирования с записью в журнале учета работы экипажей.

159. Руководитель выброски на площадке приземления по окончании выброски десанта обязан:

получить от командира группы (экипажа) информацию о количестве выброшенных парашютистов (грузов) и с разрешения руководителя учений (полетов) прекратить работу связных и радиотехнических средств;

при необходимости совместно с руководителем прыжков осмотреть площадку приземления, убедиться в отсутствии парашютистов и боевой техники (парашютных систем) вне границ заданной площадки;

предъявить руководителю прыжков журнал учета работы экипажей на площадке для записи замечаний по результатам работы;

дать оценку работе каждого специалиста группы обеспечения десантирования, записать в журналы замечания по работе средств связи, средств обеспечения и метеообеспечения десантирования;

доложить РП результаты десантирования и замечания по работе группы обеспечения безопасности десантирования и группы обеспечения;

подготовить данные к полному разбору полетов.

160. Руководитель выброски на площадке приземления имеет право запретить выброску десанта (грузов, боевой техники) при несоблюдении условий точности выхода воздушных судов в точку начала выброски по месту.

Обязанности лиц ГРП на АНК группового базирования корабельных воздушных судов

161. Все лица ГРП на АНК группового и одиночного базирования корабельных воздушных судов пользуются правами, установленными настоящими Правилами для соответствующих лиц ГРП на аэродромах.

Руководитель полетами на АНК

162. Руководитель полетами на АНК в период предварительной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 94 настоящих Правил, обязан:

изучить воздушную обстановку и особенности района плавания АНК и предстоящих полетов;

уточнить данные работы средств связи и радиосветотехнического обеспечения полетов своего и запасных АНК, запасных аэродромов;

пройти тренаж в составе ГРП, назначенной на полеты, на своем рабочем месте;

уточнить порядок взаимодействия с ЕС ОрВД, органами управления запасных аэродромов и кораблей обеспечения;

ознакомиться с прогнозами гидрометеорологической и орнитологической обстановки на предстоящую летную смену.

163. Руководитель полетами на АНК в период предполетной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 95 настоящих Правил, обязан:

изучить фактические гидрометеорологическую и орнитологическую обстановки в районе предстоящих полетов, запасных АНК и аэродромов и прогноз на летную смену; совместно с командиром БЧ-6 (старшим помощником командира корабля) проверить состояние полетной палубы и других АТСК средств обеспечения взлета и посадки, и принять их по журналу учета состояния и готовности полетной палубы АНК к производству полетов, убедиться в наличии и исправности средств отпугивания птиц;

принять доклад от командиров БЧ-1, БЧ-4, БЧ-5, БЧ-6, БЧ-7, старших специалистов ГОП и ОК о готовности основных и резервных АТСК корабля и личного состава к обеспечению полетов;

принять доклад о готовности поисково-спасательных сил и средств АНК, а также уточнить место нахождения и степень готовности сил и средств (воздушных судов, кораблей и т.д.), выделенных старшим начальником для обеспечения полетов, позывные и уровень готовности их экипажей;

доложить старшему авиационному начальнику на АНК о готовности к полетам и сделать запись об этом в журнале РП.

164. Руководитель полетами на АНК во время полетов дополнительно к требованиям, указанным в пункте 96 настоящих Правил, обязан:

за 10 минут до начала полетов, доложить на КП ВВС и ПВО флота о времени начала и варианте плановой таблицы полетов (в процессе полетов докладывает о перерывах в полетах, о прекращении полетов – не позднее, чем через 10 минут после их прекращения (через оперативного дежурного или авиационного диспетчера);

осуществлять руководство полетами в зоне визуального контроля на этапах выруливания, взлета, набора высоты, захода на посадку, на посадке и заруливании. При необходимости, с учетом сложившейся обстановки, РП обязан взять управление экипажем корабельного ВС на себя в любой зоне ответственности;

разрешать (запрещать) запуск экипажу корабельного ВС с доведением до него атмосферного давления на уровне полетной палубы АНК, температуры наружного воздуха, состояния полетной палубы;

разрешать (запрещать) выруливание корабельному ВС. Разрешая выруливание, РП доводит экипажу номер стартовой позиции, направление и скорость ветра;

разрешать (запрещать) взлет экипажу корабельного ВС, предварительно убедившись, что состояние полетной палубы, трамплина, воздушной, гидрометеорологической и орнитологической обстановок обеспечивает безопасное выполнение взлета;

доводить экипажу корабельного ВС, заходящему на посадку, атмосферное давление на уровне полетной палубы, направление и силу

ветра, скорость корабля;

по докладам экипажа контролировать выпуск шасси, механизации и гака у заходящего на посадку корабельного ВС, разрешать (запрещать) посадку экипажу, по радиообмену экипажа с лицами ГРП, по техническим средствам и визуально следить за качеством захода и снижения корабельного ВС по курсу и глиссаде, выполнением посадки, следить за зацепом гака за тормозной трос и действиями экипажа после остановки корабельного ВС на полетной палубе, быть готовым оказать помощь (к моменту приземления очередного корабельного ВС полетная палуба должна быть свободной);

подавать команду на включение (выключение) СТО полетной палубы;

постоянно знать и систематически анализировать гидрометеорологическую и орнитологическую обстановку в районе полетов АНК, запасных АНК и аэродромов по докладам экипажей-разведчиков погоды, дежурного синоптика, данным радиолокационной разведки погоды, проводить замеры нижнего края облачности и видимости. Обо всех изменениях обстановки в сторону ухудшения информировать экипажи, при необходимости ограничивать или прекращать полеты;

при внезапном ухудшении погоды в районе полетов, организовать посадку корабельных воздушных судов на свой АНК при соответствии погоды минимуму экипажей для полетов с АНК или направить их на запасной АНК (аэродром), в первую очередь обеспечить посадку корабельным воздушным судам с малым остатком топлива или пилотируемым менее опытными летчиками. При выполнении полетов в походе вдали от района основного базирования АНК в качестве запасных разрешается использовать аэродромы иностранных государств при наличии соответствующих международных договоренностей и соответствующей подготовке летных экипажей;

в случае невозможности посадки корабельного ВС на своем или запасном АНК (аэродроме), совместно с командиром авиационной группы оценить на нем остаток топлива и возможности по продолжительности полета, привести спасательные силы и средства в полную готовность, вывести корабельное ВС в зону аварийного покидания и дать экипажу команду на катапультирование, организовать поиск и спасание экипажа. О своих действиях и результатах поиска и спасения доложить на вышестоящий КП и организовать проведение мероприятий в соответствии с инструкцией по действиям должностных лиц при авиационном происшествии;

при повреждении корабельного ВС на полетной палубе АНК принять меры по оказанию помощи пострадавшим и освобождению полетной палубы. При невозможности освобождения полетной палубы или ее повреждении, в зависимости от создавшейся воздушной обстановки направить корабельное ВС в зону ожидания или на запасной АНК (аэродром).

165. РП на АНК по окончании полетов дополнительно к требованиям, указанным в пункте 97 настоящих Правил, обязан:

доложить командиру авиационной группы и через авиадиспетчера АНК на КП ВВС и ПВО (ВВС) флота об окончании полетов на АНК и

результаты выполнения плановой таблицы.

Помощник руководителя полетами на АНК

166. ПРП на АНК в период предварительной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 100 настоящих Правил, обязан:

- подготовить необходимые справочные данные по определению взлетных и посадочных масс по типам корабельных воздушных судов (в зависимости от количества топлива и вариантов загрузок);

- уточнить порядок взаимодействия с офицерами СП, операторами СП, РВП.

167. ПРП в период предполетной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 101 настоящих Правил, обязан:

- проверить готовность рабочего места к руководству полетами, надежность связи с взаимодействующими постами;

- проверить работоспособность газоотводных щитов, удерживающих устройств и тормозных машин;

- уяснить изменения в плановой таблице;

- поставить задачу и проинструктировать офицеров СП, операторов СП, операторов ТМ по обеспечению полетов;

- за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и начала полетов, получить доклад от офицеров СП, операторов СП, операторов ТМ о готовности рабочих мест к полетам и доложить РП о готовности к работе.

168. ПРП во время полетов обязан:

- осуществлять контроль в пределах визуальной видимости за перемещением корабельных воздушных судов, специальной автомобильной техники и личного состава по полетной палубе, за пространством перед взлетающим корабельным ВС со стартовых позиций 1,2 и 3, взаимодействуя с офицерами и операторами стартовых позиций, РВП и операторами тормозных машин;

- перед выруливанием корабельного ВС передать операторам СП номер определенной РП для взлета СП с указанием бортового номера и типа выруливающего корабельного ВС;

- следить за выруливанием корабельного ВС с технической позиции на СП, его заруливанием на СП, положением крыла, механизации и за сигналами, подаваемыми летчику офицером СП и оператором СП;

- после подъема удерживающего устройства и ГОЩ, контролирует воздушное пространство перед готовящимся к взлету корабельным ВС, отсутствие препятствий на палубе и трамплине;

- после выдачи РП летчику разрешения на взлет, ПРП на пульте соответствующей СП включить команду «Старт разрешен»;

- следить за взлетающим корабельным ВС, при появлении внешних признаков отказа авиатехники информировать РП;

немедленно принимать меры к прекращению нарушений правил передвижения личного состава и автотранспорта по полетной палубе;

после взлета корабельного ВС проконтролировать опускание ГОЩ;

при заходе корабельного ВС на посадку, получив доклад об остатке топлива, выполнить расчет посадочной массы корабельного ВС и величину установочных данных для ТМ, доложить РП и дать указания оператору ТМ об установке необходимого режима работы ТМ и контролировать правильность их выставки на блоке информации;

контролировать выпуск шасси и гака на корабельных воздушных судах, заходящих на посадку;

подавать команды на подъем приемных тросов перед посадкой корабельного ВС, на их опускание и уборку после посадки корабельного ВС и отцепления гака, контролировать вытяжку тормозного троса;

вести наблюдение за состоянием покрытия полетной палубы, при обнаружении разрушений и дефектов доложить РП.

169. ПРП по окончании полетов обязан:

доложить РП об ошибках летного состава при взлетах и посадках корабельных воздушных судов, недостатках, связанных с организацией движения корабельных воздушных судов и автомобильной техники по полетной палубе;

провести разбор недостатков в обеспечении полетов с офицерами СП, операторами СП, операторами ТМ;

участвовать в предварительном и полном разборах полетов.

Помощник руководителя полетами на взлете

170. ПРП на взлете в период предварительной подготовки обязан уяснить поставленную задачу на полеты;

изучить варианты плановых таблиц полетов и порядок выполнения полетных заданий;

уточнить порядок взаимодействия с РП (ПРП);

пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

171. ПРП на взлете в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

ознакомиться с ожидаемой на полеты гидрометеорологической, орнитологической и воздушной обстановками в районе полетов АНК;

проверить готовность рабочего места к руководству полетами, надежность связи с взаимодействующими постами;

уяснить изменения в плановой таблице на полеты;

за 15 мин до взлета разведчика погоды и начала полетов доложить РП о готовности к полетам.

172. ПРП на взлете во время полетов обязан:

принимать управление корабельным ВС от РП:

при взлете с 1 и 2 СП – после получения экипажем разрешения на взлет до схода корабельного ВС с трамплина и уборки шасси;

при взлете с 3 СП – после пересечения корабельным ВС рубежа 1 и 2 СП до схода корабельного ВС с трамплина и уборки шасси;

осуществлять контроль за выруливанием и правильностью заруливания корабельных воздушных судов на СП, за подъемом удерживающих устройств и их положением относительно колес шасси корабельных воздушных судов, за подъемом ГОЩ, при нарушениях немедленно докладывать РП;

осуществлять контроль за взлетающими корабельными воздушными судами, за включением форсажного режима работы двигателей;

оказывать помощь экипажу корабельного воздушного судна в исправлении ошибок (отклонений) на взлете, при появлении внешних признаков отказа авиатехники информировать об этом экипаж, при возникновении аварийной ситуации на взлете подавать команду на прекращение взлета или на катапультирование;

вести наблюдение за состоянием покрытия полетной палубы, при обнаружении каких либо дефектов или разрушении покрытия немедленно доложить РП;

принимать меры для исключения нарушений правил передвижения личного состава и автомобильной техники по полетной палубе;

вести журнал ПРП на взлете.

173. ПРП на взлете по окончании полетов обязан:

доложить РП об ошибках летного состава на взлете и недостатках при проведении полетов;

участвовать в предварительном и полном разборах полетов.

Руководитель ближней зоны

174. РБЗ в период предварительной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 106 настоящих Правил, обязан:

уточнить порядок взаимодействия с РП, РЗП, Рпос и РДЗ;

проконтролировать подготовку к полетам РЗП и Рпос.

175. РБЗ в период предполетной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 107 настоящих Правил, обязан:

проверить готовность рабочего места к руководству полетами, работоспособность средств управления полетами, надежность связи с взаимодействующими постами;

получить доклад о готовности ДРЛ к полетам, проверить исправность и работоспособность аппаратуры и средств ОК;

уяснить порядок выполнения воздушной разведки погоды;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и начала полетов получить доклад от РЗП и РПос о готовности к работе и доложить РП о своей готовности к полетам и готовности специалистов зоны посадки;

присутствовать на предполетных указаниях, довести до РЗП и РПос изменения в плановой таблице и порядке выполнения полетных заданий.

176. РБЗ во время полетов дополнительно к требованиям,

указанным в пункте 108 настоящих Правил, обязан:

взаимодействуя с РП, РЗП, Рпос, РДЗ управлять экипажами в ближней зоне полетов с момента обнаружения на экране ДРЛ отметки от взлетевшего (ушедшего на второй круг) корабельного ВС до рубежа передачи управления РДЗ (РЗП) и с момента приема управления от РДЗ до передачи управления РЗП. Передача управления корабельным ВС из ближней зоны в зону посадки производится в начале разворота самолета на посадочный курс в пределах зоны посадки после доклада РЗП о видимости корабельного ВС на экране ПРЛ;

контролировать направление полета, работу бортовой аппаратуры активного ответа и правильность построения маршрута, исключить опасность сближения с другими корабельными воздушными судами и стоями птиц;

при нарушениях режима полетов экипажами корабельных воздушных судов, транзитными и перелетающими воздушными судами, в случаях опасного сближения ВС в воздухе и других нарушениях использовать средства ОК для их документирования.

177. РБЗ по окончании полетов дополнительно к требованиям, указанным в пункте 109 настоящих Правил, обязан:

доложить РП о недостатках в работе специалистов зоны посадки и об ошибках летного состава во время полетов, о нарушениях режима полетов.

Руководитель дальней зоны

178. РДЗ в период предварительной подготовки обязан руководствоваться требованиями пункта 116 настоящих Правил.

179. РДЗ в период предполетной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 117 настоящих Правил, обязан:

поставить задачу дежурным расчетам БИЦ и КПС в соответствии с принятым вариантом плановой таблицы на летную смену;

присутствовать на предполетных указаниях.

180. РДЗ во время полетов дополнительно к требованиям, указанным в пункте 118 настоящих Правил, обязан:

взаимодействуя с РП и РБЗ управлять экипажами корабельных воздушных судов в воздушном пространстве дальней зоны с момента приема управления экипажем от РБЗ до передачи управления ОБУзбд или ШН (на взаимодействующий ПУ), а также с момента приема управления от ОБУзбд или ШН (взаимодействующего ПУ) до передачи управления РБЗ;

управлять экипажами в дальней зоне лично и через ОБУзбд, ШН;

формировать поток ВС в дальней зоне;

руководить работой ОБУзбд, ШН и контролировать их действия;

руководить расчетами БИЦ и КПС;

при нарушении режима полета экипажами корабельных воздушных судов, транзитными и перелетающими воздушными судами, в случаях опасного сближения воздушных судов в воздухе и других нарушениях

использовать средства ОК для их документирования;

181. РДЗ по окончании полетов дополнительно к требованиям, указанным в пункте 119 настоящих Правил, обязан:

 доложить РП о нарушениях правил полетов, допущенных летным составом, о недостатках в работе ОБУзбд, ШН, расчетов БИЦ и КПС;

 проконтролировать отправку первичных носителей информации средств ОК полетов на обработку;

 провести предварительный разбор полетов с расчетами БИЦ и КПС.

Офицер боевого управления зоны боевых действий

182. ОБУзбд в период предварительной подготовки обязан руководствоваться требованиями пункта 121 настоящих Правил.

183. ОБУзбд в период предполетной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 122 настоящих Правил, обязан:

 принять доклад о готовности средств связи и РТО АНК к обеспечению полетов;

 нанести на экраны ИКО необходимые данные воздушной, морской (наземной) обстановки.

184. ОБУ во время полетов дополнительно к требованиям, указанным в пункте 123 настоящих Правил, обязан:

 взаимодействуя с РДЗ и расчетами БИЦ и КПС управлять экипажами корабельных воздушных судов в воздушном пространстве дальней зоны после приема управления экипажем корабельного ВС от РДЗ на период выполнения им боевой задачи с последующей передачей управления РДЗ;

 руководить работой расчетов БИЦ и КПС.

185. ОБУ по окончании полетов обязан руководствоваться требованиями пункта 124 настоящих Правил.

Штурман наведения

186 ШН в период предварительной подготовки обязан:

 изучить полетные задания и совместно с летным составом отработать порядок их выполнения и свои действия при управлении экипажами;

 уточнить порядок взаимодействия с РДЗ;

 уточнить порядок передачи (приема) управления экипажами корабельных воздушных судов на взаимодействующие КП и порядок управления при направлении экипажей на запасный аэродром;

 выполнить предварительные штурманские расчеты для наведения корабельных воздушных судов на воздушные цели;

 пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

187. ШН в период предполетной подготовки обязан:

 пройти медицинский контроль;

 проверить готовность оборудования на рабочем месте;

 принять доклад о готовности средств связи и РТО АНК к обеспечению

полетов;

изучить ожидаемую на полеты воздушную, морскую (наземную) гидрометеорологическую и орнитологическую обстановки в районе полетов АНК;

нанести на экраны ИКО необходимые данные воздушной обстановки; получить предполетные указания от РДЗ;

уточнить предварительные штурманские расчеты для наведения корабельных воздушных судов на воздушные цели.

188. ШН во время полетов обязан:

взаимодействуя с РДЗ и расчетами БИЦ и КПС управлять экипажами корабельных воздушных судов в воздушном пространстве дальней зоны после приема управления экипажем корабельного ВС от РДЗ на период выполнения им боевой задачи, с последующей передачей управления РДЗ;

управлять экипажами корабельных воздушных судов в соответствии с полетными заданиями;

непрерывно контролировать место корабельных воздушных судов, находящихся под управлением, информировать экипажи о воздушной обстановке;

принимать меры по предотвращению опасных сближений воздушных судов в воздухе;

при возникновении особых ситуаций в полете управлять экипажами в соответствии с указаниями РП;

контролировать работу системы опознавания на корабельных воздушных судах и РЛС;

руководить работой расчетов БИЦ и КПС;

следить за появлением на экранах РЛС засветок от опасных явлений погоды, перелетами стай птиц и докладывать об этом РДЗ и экипажам корабельных воздушных судов;

докладывать РДЗ о пропадании отметок от корабельных воздушных судов, появлении сигнала «Бедствие» и действовать в соответствии с его указаниями.

189. ШН по окончании полетов обязан:

оформить отчетную документацию;

доложить РДЗ об ошибках летного состава при выполнении полетных заданий, о своих ошибках при наведении на воздушные цели, о замечаниях по работе средств связи и РТО, расчетов БИЦ и КПС;

по указанию РДЗ готовить материалы ОК к полному разбору полетов.

Руководитель зоны посадки

190. РЗП в период предварительной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 111 настоящих Правил, обязан:

отработать вопросы взаимодействия с РП, РБЗ и Рпос и уяснить рубежи и порядок приема (передачи) управления корабельными воздушными судами при заходе на посадку;

ознакомиться с прогнозом погоды на предстоящую летную смену;
пройти тренировку на рабочем месте и контроль готовности к полетам в составе ГРП.

191. РЗП в период предполетной подготовки дополнительно к требованиям, указанным в пункте 112 настоящих Правил, обязан:

принять доклад о готовности средств связи и РТО АНК к обеспечению полетов;

получить доклад от расчета РСП о готовности к полетам;

изучить ожидаемую на полеты воздушную, морскую (наземную) гидрометеорологическую и орнитологическую обстановки в районе полетов АНК;

получить предполетные указания от РБЗ;

проверить наличие на индикаторах ПРЛ линий курса и глиссады, границ зоны допустимых отклонений;

проконтролировать своевременность отправки первичных носителей информации средств ОК посадки экипажа-разведчика погоды на обработку.

192. РЗП во время полетов дополнительно к требованиям, указанным в пункте 113 настоящих Правил, обязан:

взаимодействуя с РП, РБЗ и Рпос. осуществлять управление полетом корабельного ВС с момента появления радиолокационной отметки на индикаторе ПРЛ после передачи управления от РБЗ. Передача управления экипажем корабельного ВС от РБЗ к РЗП производится с начала разворота корабельного ВС на посадочный курс в пределах зоны посадки. После передачи управления экипажем корабельного ВС Рпос, РЗП продолжает осуществлять контроль за полетом корабельного ВС и действиями Рпос в течение всего захода и снижения корабельного ВС на посадочном курсе;

руководить работой Рпос, операторов РСП и докладывать РП об отказах аппаратуры ПРЛ, о пропадании отметок от корабельных воздушных судов;

использовать аппаратуру документирования радиолокационной информации РСП.

193. РЗП по окончании полетов дополнительно к требованиям, указанным в пункте 114 настоящих Правил, обязан:

доложить РП о нарушениях правил полетов в зоне посадки;

готовить материалы к полному разбору полетов;

участвовать в предварительном и полном разборах полетов.

Руководитель посадки

194. Руководитель посадки в период предварительной подготовки обязан:

изучить по плановым таблицам полетов способы и порядок захода корабельных воздушных судов на посадку;

уяснить порядок и особенности управления экипажами на посадочном курсе и отработать вопросы взаимодействия с РЗП и РВП;

уточнить рубежи и порядок приема управления экипажами при заходе на посадку;

пройти тренаж и контроль готовности в составе ГРП;

195. Руководитель посадки в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

проверить готовность оборудования на рабочем месте;

принять доклад о готовности средств связи и РТО АНК к обеспечению полетов;

получить доклад от расчета РСП о готовности к полетам;

изучить ожидаемую на полеты воздушную, морскую (наземную) гидрометеорологическую и орнитологическую обстановки в районе полетов АНК;

получить предполетные указания от РБЗ;

проверить работоспособность ПРЛ;

проверить работоспособность аппаратуры ОК;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и начала полетов доложить РЗП о готовности к полетам.

196. Руководитель посадки во время полетов обязан:

взаимодействуя с РЗП и РВП осуществлять управление экипажем после выхода корабельного ВС на ПК и обнаружения его на индикаторе ПРЛ до рубежа обнаружения корабельного ВС руководителем визуальной посадки визуально или по экрану видеоконтрольного устройства телевизионной аппаратуры контроля взлета и посадки воздушных судов;

на установленном рубеже принимать управление экипажем и управлять им на посадочном курсе;

при возникновении особых ситуаций в полете управлять экипажами и оказывать им помощь в соответствии с указаниями РП (РЗП);

докладывать РЗП об отказах аппаратуры ПРЛ, пропадании отметок от корабельных воздушных судов, об обнаружении на экранах индикаторов отметок от опасных явлений погоды, стай птиц, о высоте и направлении их перемещения и действовать в соответствии с указаниями РП (РЗП);

использовать аппаратуру документирования радиолокационной информации ПРЛ.

197. Руководитель посадки по окончании полетов обязан:

доложить РЗП о нарушениях правил полетов при заходах корабельных воздушных судов на посадку;

готовить материалы к полному разбору полетов.

Руководитель визуальной посадки

198. Руководитель визуальной посадки в период предварительной подготовки обязан:

изучить варианты плановой таблицы полетов и порядок выполнения полетных заданий;

уточнить порядок взаимодействия с РП, ПРП, РЗП, Рпос и операторами ТМ;

пройти тренировку на своем рабочем месте и контроль готовности к руководству полетами в составе ГРП;

199. Руководитель визуальной посадки в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

оценить гидрометеорологическую, орнитологическую и воздушную обстановки в районе АНК;

уяснить изменения в плановой таблице полетов;

осмотреть состояние полетной палубы и аэрофинишеров совместно с командиром БЧ-6;

получить доклад о готовности к полетам аэрофинишеров, аппаратуры контроля взлета и посадки воздушных судов, оптической системы посадки «Луна-3», об установленных на ней углах наклона глиссады, положении «Глаз-Гак»;

проверить работоспособность телевизионной аппаратуры контроля взлета и посадки воздушных судов и пультов управления аэрофинишерами;

получить доклад о готовности к полетам от операторов пультов управления аэрофинишерами;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и до начала полетов доложить РП о готовности к полетам.

200. Руководитель визуальной посадки во время полетов обязан:

взаимодействуя с ПРП, РЗП, Рпос и операторами ТМ управлять корабельным ВС с момента обнаружения его на экране видеоконтрольного устройства телевизионной аппаратуры контроля взлета и посадки воздушных судов до посадки, а также на полетной палубе после посадки корабельного ВС при заруливании;

принимать управление корабельным ВС на рубеже передачи управления от Рпос;

осуществлять контроль за полетами корабельных воздушных судов визуально и по видеоконтрольному устройству телевизионной аппаратуры контроля взлета и посадки воздушных судов;

контролировать в процессе полетов установку угла наклона глиссады и положения «Глаз-Гак», их соответствие типу корабельного ВС, заходящего на посадку;

после приема управления корабельным ВС контролировать его положение на курсе и глиссаде и информировать летчика об отклонениях от заданных параметров снижения;

контролировать полет корабельного ВС до посадки на аэрофинишер;

после остановки корабельного ВС аэрофинишером наблюдать за его откатом и после освобождения гака от троса подать команду летчику: «Убрать гак!»;

после освобождения полетной палубы корабельным ВС доложить РП о готовности к приему следующего корабельного ВС.

201. Руководитель визуальной посадки по окончании полетов обязан:

- доложить РП о нарушениях правил полетов, допущенных летным составом, и других недостатках;
- участвовать в предварительном и полном разборах полетов.

Дежурный штурман

202. Дежурный штурман в период предварительной подготовки обязан:

- изучить плановую таблицу, уяснить особенности предстоящих полетов;
- пройти инструктаж у старшего штурмана авиагруппы;
- подготовить справочные данные РТС запасных АНК и аэродромов;
- пройти тренировку и контроль готовности в составе ГРП.

203. Дежурный штурман в период предполетной подготовки обязан:

- пройти медицинский контроль;
- получить инструктаж у РП;
- уточнить у оперативного дежурного КП ВВС и ПВО (ВВС) флота подтверждение заявок на полеты (по маршрутам, выделенным эшелонам (высотам), запасным АНК (аэродромам), запретам и ограничениям).

согласовать с вахтенным штурманом корабля порядок использования морских полигонов;

уточнить расчет полета и необходимые остатки топлива для полета на запасной АНК (аэродром);

в соответствии с метеоусловиями и особенностями полетов выработать курсы корабля и предложения доложить вахтенному штурману и РП;

проверить время по сигналам точного времени и дать отсчет точного времени ГРП и летному составу;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и начала полетов доложить РП о готовности к полетам;

204. Дежурный штурман во время полетов обязан:

согласовать курс корабля между БЧ-1 и ГРП, своевременно доводить аэронавигационную и навигационную обстановки до лиц ГРП;

контролировать выполнение экипажами маневра отхода от корабля, полет в зону и по маршруту, движение корабельных воздушных судов в ближней и дальней зонах;

при отклонении корабельных воздушных судов от заданных маршрутов, потере экипажами ориентировки, опасных сближениях воздушных судов, появлении посторонних целей, сигнала «Бедствие» докладывать РП и действовать по его указаниям;

докладывать РП расчетные данные выхода корабельных воздушных судов на контрольные ориентиры, полигоны, АНК (аэродромы) посадки, а также данные для снижения и захода на посадку;

контролировать время нахождения корабля на рабочем галсе и

докладывать РП;

контролировать полеты и перелеты иностранных воздушных судов.

205. Дежурный штурман по окончании полетов обязан:

доложить РП и старшему штурману авиагруппы о нарушениях правил полетов, допущенных летным составом, замечаниях по работе средств связи и РТО, других недостатках;

участвовать в предварительном и полном разборах полетов.

Обязанности лиц ГРП на АНК одиночного базирования корабельных воздушных судов

Руководитель полетами на АНК

206. Руководитель полетами на АНК в период предварительной подготовки обязан:

получить задачу на подготовку и проведение полетов;

принять участие в составлении плановых таблиц полетов;

готовиться лично и руководить самостоятельной подготовкой и тренировкой лиц ГРП;

изучить варианты плановых таблиц полетов, условия и порядок выполнения каждого полетного задания;

изучить воздушную обстановку и особенности района плавания АНК и предстоящих полетов;

изучить (уточнить) схему движения корабельных ВС в районе полетов, порядок использования пилотажных зон, маршрутов полетов и способы захода на посадку;

изучить состав, боевой порядок групп, порядок их сбора, роспуска и захода на посадку;

уточнить данные работы средств связи и радиосветотехнического обеспечения полетов своего и запасных АНК, запасных аэродромов;

уточнить порядок использования средств управления полетами и установленных на них средств ОК;

уточнить порядок эшелонирования в ближней зоне, отработать порядок и особенности формирования потока корабельных ВС в зависимости от полетных заданий и особенностей полетов;

отработать вопросы взаимодействия с лицами ГРП, уяснить рубежи и порядок приема (передачи) управления корабельными воздушными судами;

пройти тренировку на своем рабочем месте в составе ГРП, назначенной на полеты;

уточнить порядок взаимодействия с центрами ЕС ОрВД, органами управления полетами запасных аэродромов и кораблей обеспечения;

ознакомиться с прогнозами гидрометеорологической и орнитологической обстановок на предстоящую летную смену в районе полетов АНК;

изучить порядок вызова, применения аварийно-спасательных средств и

управления ими;

проконтролировать подготовку к полетам лиц ГРП;

пройти контроль готовности к руководству полетами в составе ГРП.

207. Руководитель полетами на АНК в период предполетной подготовки обязан:

пройти медицинский контроль;

изучить фактические гидрометеорологическую и орнитологическую обстановки в районе предстоящих полетов, запасных АНК и аэродромов и прогноз погоды на летную смену;

уточнить подтверждение заявок, разрешение, запреты и ограничения на полеты, уяснить изменения в утвержденной заявке на полеты и оценить воздушную (морскую) обстановку в районе полетов;

организовать и провести радиолокационную разведку погоды и проанализировать ее данные;

совместно с командиром АНК (старшим помощником командира корабля) проверить состояние посадочной площадки и других АТСК обеспечения взлета и посадки, и принять их по журналу учета состояния и готовности полетной палубы АНК к проведению полетов, убедиться в наличии и исправности средств отпугивания птиц;

принять участие в постановке задачи экипажу-разведчику погоды на выполнение предполетной воздушной разведки погоды и уяснить порядок проведения воздушной разведки погоды;

принять доклад от командиров БЧ-1, БЧ-4, БЧ-5, БЧ-7, старших специалистов ГОП и ОК о готовности основных и резервных АТСК АНК и личного состава к обеспечению полетов;

принять доклад о готовности поисково-спасательных сил и средств АНК, а также уточнить место нахождения и степень готовности сил и средств (воздушных судов, кораблей и т.д.), выделенных старшим начальником для обеспечения полетов, позывные и степень готовности их экипажей;

проверить готовность рабочего места к руководству полетами, работоспособность средств управления полетами, надежность связи с взаимодействующими постами;

принять доклад о готовности средств связи и РТО АНК к обеспечению полетов;

получить доклад от расчетов РЛС о готовности к полетам;

проверить нанесение на индикаторах ПРЛ линий курса (глиссады) и границ зоны допустимых отклонений;

проверить работоспособность индикаторов РЛС и аппаратуры ОК полетов;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и начала полетов получить доклад от лиц ГРП о готовности к работе рабочих мест и средств ОК полетов, доложить командиру авиационной группы о своей готовности к полетам и готовности лиц ГРП;

уяснить изменения в плановой таблице полетов и довести их до лиц

ГРП, поставить задачу на полеты расчетам АТСК и радиосветотехнического обеспечения полетов;

управлять экипажем-разведчиком погоды на маршруте полета и на посадочном курсе при заходе на посадку;

доложить старшему авиационному начальнику на АНК (РП на флагманском АНК соединения кораблей) о готовности к полетам и сделать запись об этом в журнале РП;

дать указания на подготовку материалов ОК полетов по результатам выполнения воздушной разведки погоды на контроль с целью допуска средств ОК к обеспечению полетов;

участвовать в предполетных указаниях.

208. Руководитель полетами на АНК во время полетов обязан:

за 10 минут до начала полетов доложить на ВВС и ПВО (ВВС) флота о времени начала и варианте плановой таблицы полетов (в процессе полетов докладывать о перерывах в полетах и причине, о прекращении полетов – не позднее, чем через 10 минут после их прекращения);

управлять экипажами в зоне ответственности РП, руководить работой лиц ГРП, контролировать порядок передачи управления экипажами из одной зоны ответственности в другую;

поддерживать установленный порядок на посадочной площадке;

разрешать (запрещать) запуск двигателей корабельного ВС (при этом РП доводит экипажу: атмосферное давление на уровне посадочной площадки АНК, температуру наружного воздуха);

разрешать (запрещать) взлет корабельного ВС, предварительно убедившись, что состояние воздушной, гидрометеорологической и орнитологической обстановок обеспечивает безопасное выполнение взлета;

следить за взлетом корабельного ВС и, при необходимости, оказывать экипажу помощь;

после взлета корабельного ВС контролировать направление полета, работу бортовой аппаратуры активного ответа и правильность построения маршрута, исключить опасность сближения с другими корабельными воздушными судами и стаями птиц;

определять экипажам корабельных воздушных судов эшелоны, давать команды на занятие и освобождение пилотажных зон, зон ожидания, разрешать (запрещать) и контролировать выполнение заданий в пилотажных зонах, давать разрешение на выход из круга и на вход в круг полетов над кораблем, формировать поток корабельных воздушных судов, заходящих на посадку, обеспечивать движение корабельных воздушных судов в ближней зоне по схемам, установленным инструкцией по производству полетов с палубы корабля данного проекта;

доводить экипажу, заходящему на посадку, атмосферное давление на уровне взлетно-посадочной площадки, направление и силу ветра;

разрешать (запрещать) посадку экипажу корабельного ВС, по техническим средствам и визуально следить за качеством захода и снижения корабельного ВС по курсу и глиссаде, выполнением посадки, действиями

экипажа после посадки корабельного ВС и, при необходимости, быть готовым оказать помощь (к моменту приземления очередного корабельного ВС посадочная площадка должна быть свободной);

при обнаружении на экранах индикаторов отметок от опасных явлений погоды, стай птиц определить их высоту и направление перемещения, принять меры по обеспечению безопасности полетов экипажей корабельных воздушных судов;

подавать команду на включение (выключение) СТО посадочной площадки;

четко вести радиообмен и внимательно прослушивать эфир, контролировать выполнение экипажами подаваемых им команд, требовать выполнения экипажами и лицами ГРП правил ведения радиообмена;

постоянно знать общую воздушную обстановку в районе полетов АНК по данным визуального и радиолокационного контроля, по докладам экипажей;

при нарушении режима полетов экипажами корабельных воздушных судов, транзитными и перелетающими воздушными судами, в случаях опасного сближения воздушных судов в воздухе и других нарушениях использовать средства ОК для их документирования;

обеспечивать прием и выпуск перелетающих корабельных воздушных судов, давать разрешение и условия на пролет района полетов транзитным воздушным судам, освобождая необходимые эшелоны и ставя задачу лицам ГРП по контролю за их полетом;

контролировать работу средств связи и РТО полетов АНК, лично давать команду на их включение, переключение и выключение;

докладывать командиру авиационной группы об отказах корабельных средств связи и РТО полетов, пропадании отметок от корабельных воздушных судов, обнаружении на экране РЛС засветок от опасных явлений погоды и стай птиц, направлении и скорости их перемещения и действовать в соответствии с его указаниями;

постоянно знать и систематически анализировать гидрометеорологическую и орнитологическую обстановки в районе полетов АНК, запасных АНК и аэродромов. О всех изменениях обстановки в сторону ухудшения информировать экипажи, находящиеся в воздухе и на борту АНК, при необходимости ограничивать или прекращать полеты;

периодически уточнять готовность запасных аэродромов и АНК к приему корабельных воздушных судов;

при достижении критических значений гидрометеозлементов, значений качки АНК или предельных расстояний до опасных явлений погоды, при их несоответствии запланированным полетным заданиям или уровню подготовки экипажей, прекратить выпуск корабельных воздушных судов и доложить командиру авиационной группы;

при внезапном ухудшении погоды в районе полетов организовать посадку корабельных воздушных судов на свой АНК или направить их на запасной АНК (аэродром), в первую очередь обеспечив посадку корабельных

воздушных судов с малым остатком топлива и пилотируемые менее опытными летчиками. При выполнении полетов в походе вдали от района основного базирования АНК в качестве запасных разрешается использовать аэродромы иностранных государств при наличии соответствующих международных договоренностей и соответствующей подготовке летных экипажей. Направлять корабельные воздушные суда на запасные АНК (аэродромы) без подтверждения их готовности к приему запрещается;

в случае невозможности посадки корабельных воздушных судов на своем или запасном АНК (аэродроме), совместно с командиром авиационной группы оценить остаток топлива на корабельных воздушных судах и продолжительность полета, привести спасательные силы и средства в полную готовность, вывести корабельное ВС в зону аварийного покидания и дать экипажу команду на покидание, организовать поиск и спасание экипажа. О своих действиях и результатах поиска и спасания доложить на вышестоящий КП и организовать проведение мероприятий в соответствии с инструкцией по действиям должностных лиц при авиационном происшествии;

оказывать помощь экипажам при возникновении особых ситуаций в полете;

при повреждении корабельного ВС на посадочной площадке АНК принять меры по оказанию помощи пострадавшим и освобождению посадочной площадки. При невозможности освобождения посадочной площадки или ее повреждении (в зависимости от создавшейся воздушной обстановки) направить корабельное ВС в зону ожидания или на запасной АНК (аэродром);

при сомнении в благополучном исходе посадки дать команду экипажу об уходе на второй круг, а лицам ГРП – указания на дальнейшие действия;

если корабельное ВС не вернулось на свой АНК в установленное время или потерял контроль за ним – немедленно доложить об этом командиру авиационной группы, на вышестоящий КП и центр ЕС ОрВД, указав предполагаемый район нахождения корабельного ВС;

при получении сигнала «Бедствие» немедленно использовать все средства связи и РТО полетов АНК для оказания помощи экипажу ВС и выводе его (в зависимости от его типа и принадлежности) на ближайший аэродром или АНК. При необходимости направить в предполагаемый район бедствия наиболее подготовленный экипаж корабельного ВС, находящегося в воздухе, принять меры по применению поисково-спасательных сил и средств для оказания помощи экипажу, терпящему (потерпевшему) бедствие и руководить ими;

давать команду на покидание корабельного ВС, если продолжение его полета связано с угрозой жизни экипажа;

вести в журнале РП учет всех нарушений режима полетов и отклонений от правил полетов, ошибок летного состава и лиц ГРП, а также недостатки в подготовке авиационной техники и обеспечении полетов;

использовать аппаратуру документирования радиолокационной

информации РЛС.

209. Руководитель полетами на АНК по окончании полетов обязан:
- доложить командиру авиационной группы и наКП ВВС и ПВО флота об окончании полетов на АНК и результаты выполнения плановой таблицы;
 - дать команду на полное или частичное выключение средств связи и РТО полетов (в зависимости от заявок на полеты);
 - оформить журнал РП на АНК и бюллетень погоды;
 - проконтролировать отправку первичных носителей информации средств ОК полетов на обработку;
 - по результатам предварительного разбора полетов записать замечания в журнал РП о качестве видов обеспечения полетов;
 - подготовить материалы с данными об итогах летной смены к полному разбору полетов;
 - участвовать в полном разборе полетов;
 - после полного разбора полетов провести разбор с лицами ГРП.

Офицер боевого управления зоны боевых действий

210. ОБУзбд в период предварительной подготовки обязан:
- уяснить поставленную задачу на полеты;
 - изучить варианты плановых таблиц полетов, особенности воздушной обстановки, порядок эшелонирования и управления экипажами корабельных воздушных судов при выполнении ими полетных заданий;
 - изучить (уточнить) схему движения корабельных воздушных судов в районе полетов, порядок использования пилотажных зон, маршрутов полета;
 - уточнить состав средств связи и РТО, используемых для управления полетами, порядок и рубежи передачи (приема) управления и вопросы взаимодействия с РП и операторами РЛС (взаимодействующими ПУ);
 - уточнить порядок использования средств управления и установленных на них СОК;
 - уточнить порядок эшелонирования корабельных воздушных судов в дальней зоне, отработать с РП порядок и особенности формирования потока корабельных воздушных судов в зависимости от полетных заданий и особенностей полетов;
 - выполнить предварительные штурманские расчеты для наведения корабельных воздушных судов на морские (наземные) цели;
 - уточнить порядок передачи (приема) управления экипажами корабельных воздушных судов на взаимодействующие ПУ и порядок управления ими при направлении экипажей на запасный аэродром;
 - пройти тренировку на своем рабочем месте и контроль готовности к руководству полетами в составе ГРП.
211. ОБУзбд в период предполетной подготовки обязан:
- пройти медицинский контроль;
 - ознакомиться с ожидаемой на полеты гидрометеорологической, орнитологической и воздушной обстановками в районе полетов АНК;

проверить готовность рабочего места к руководству полетами, работоспособность средств управления полетами, надежность связи с взаимодействующими постами;

получить доклад о готовности РЛС, средств связи и РТО АНК к обеспечению полетов, проверить исправность и работоспособность средств ОК;

нанести на планшеты и экраны РЛС необходимые данные воздушной, морской (наземной) обстановок;

уяснить изменения в плановой таблице полетов;

провести радиолокационную разведку погоды в дальней зоне и ее результаты доложить РП и дежурному синоптику;

уточнить предварительные штурманские расчеты для наведения корабельных воздушных судов на воздушные и морские (наземные) цели;

уяснить порядок выполнения воздушной разведки погоды;

за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и начала полетов доложить РП о готовности оборудования, средств ОК, связи и РТО, расчетов ККП к полетам;

во время воздушной разведки погоды управлять экипажем-разведчиком погоды в своей зоне ответственности и проверить основные параметры средств связи и РТО АНК;

присутствовать на предполетных указаниях.

212. ОБУ збд во время полетов обязан:

в процессе запуска двигателей корабельного ВС убедиться по ИКО в отсутствии посторонних целей;

взаимодействуя с РП и операторами РЛС управлять экипажами корабельных воздушных судов в воздушном пространстве дальней зоны с момента приема управления экипажем от РП до передачи управления на взаимодействующий ПУ или РП после выполнения экипажем корабельного ВС задания в дальней зоне, а также с момента приема управления от взаимодействующего ПУ до передачи управления РП;

контролировать направление полета, работу бортовой аппаратуры активного ответа и правильность построения маршрута, исключить опасное сближение с другими корабельными воздушными судами и стаями птиц;

обеспечивать движение корабельных воздушных судов в дальней зоне по схемам, установленным инструкцией по производству полетов с АНК;

передавать (принимать) управление экипажами корабельных воздушных судов РП и взаимодействующим ПУ на рубежах, установленных инструкцией по производству полетов с АНК;

при возникновении у экипажей корабельных воздушных судов особых ситуаций в полете докладывать РП и оказывать им помощь в соответствии с его указаниями;

вести контроль за полетами транзитных и перелетающих воздушных судов, докладывать РП о появлении посторонних целей, не допускать опасных сближений воздушных судов в воздухе;

при наличии нарушений режима полетов экипажами корабельных

воздушных судов, транзитными и перелетающими воздушными судами, в случаях опасного сближения воздушных судов в воздухе и других нарушениях использовать средства ОК для их документирования;

докладывать РП об отказах корабельных средств связи и РТО полетов, пропадании отметок от корабельных воздушных судов, появлении сигнала «Бедствие», обнаружении на экране РЛС засветок от опасных явлений погоды и стай птиц, направлении и скорости их перемещения и действовать в соответствии с его указаниями.

руководить работой операторов РЛС.

213. ОБУ збд по окончании полетов обязан:

доложить РП о нарушениях правил и режима полетов, допущенных летным составом, о недостатках в работе операторов РЛС;

проконтролировать отправку первичных носителей информации средств ОК полетов на обработку;

готовить отчетную документацию и материалы ОК к полному разбору полетов;

участвовать в предварительном и полном разборах полетов.

Допуск лиц ГРП к управлению полетами

214. Лицам ГРП даются допуски к руководству полетами днем и ночью в ПМУ и СМУ.

Количество воздушных судов, находящихся под руководством лиц ГРП, определяется КСП ГРП, КБП ПУ.

Все допуски записываются в книжки лиц ГРП.

215. Должностные лица, впервые приступающие к руководству полетами в качестве соответствующего лица ГРП, обязаны пройти обучение:

РП на аэродроме и РП на полигоне из лиц летного состава, штатные РП на полигоне – на специальных сборах в объединениях, соединениях (летных военно-учебных заведениях);

штатные РП на аэродроме, РБЗ, РЗП, РДЗ, ОБУ, штатные офицеры ГБУ и ПНЦ (в качестве авиационных наводчиков) – на специальных курсах;

остальные лица ГРП, в том числе дежурные по приему и выпуску воздушных судов, – на сборах (специальных занятиях) в части.

ОБУ и РЗП, окончившие военно-учебные заведения по данному профилю, к обучению на специальных курсах могут не привлекаться.

Данные об обучении на специальных курсах и сборах заносятся в книжки лиц ГРП, как свидетельство на право управления воздушными судами.

216. Допуск к руководству полетами лицам ГРП дается после сдачи ими зачетов (инструкция по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла), летно-технические данные воздушных судов своей части, данные и порядок использования средств связи и РТО полетов аэродрома,

порядок действий при возникновении особых ситуаций в полете), проведения стажировок и проверки в практическом руководстве полетами.

РП на аэродроме и РП на полигоне дополнительно проверяются в знании:

РЛЭ воздушных судов, находящихся на вооружении авиационной части (в объеме необходимом для выполнения своих функциональных обязанностей);

авиационно-климатических и орнитологических условий района базирования.

РП на полигоне дополнительно проверяется в знании инструкции по эксплуатации авиационного полигона и безопасных условий применения АСП, данных и порядка использования средств связи и РТО полетов полигона.

217. Допуски лицам ГРП к руководству полетами в соответствии с требованиями КСП ГРП и КБП ПУ дают:

всем лицам ГРП авиационной части (ЦРП) – командир авиационной части (начальник ЦРП);

штатным РП на полигоне – авиационные начальники, в подчинении которых находится полигон;

командирам авиационных полков (начальникам ЦРП) – командир соединения (старший авиационный начальник аэродрома);

офицерам центров боевой подготовки и переучивания летного состава ВВС, летных военно-учебных заведений – начальники этих центров и летных военно-учебных заведений;

командирам авиационных соединений (начальникам летных военно-учебных заведений), их заместителям, а также командирам отдельных авиационных частей – командующие объединениями или им равные.

Лица ГРП допускаются к руководству полетами приказом соответствующего командира с записью допуска в книжки лиц ГРП согласно КСП ГРП и КБП ПУ.

218. Лица ГРП могут быть лишены допуска при установлении факта нарушения правомерности его получения.

Лишение допуска в этом случае осуществляется приказами соответствующих командиров (начальников) по представлению должностных лиц, вскрывших факт нарушения.

219. О лишении допуска делается соответствующая запись в книжке лиц ГРП.

Восстановление допуска осуществляется в соответствии с КСП ГРП и КБП ПУ в том же порядке, что и при его получении.

Проверки лиц ГРП

220. Все лица ГРП ежегодно независимо от занимаемой должности и уровня подготовки должны проверяться в руководстве полетами и в

знании теоретических дисциплин и документов, указанных в КСП ГРП, а ОБУ, офицеры ГБУ и ПНЦ – в соответствии с КБП ПУ.

Лица ГРП, имеющие допуск к руководству полетами с разных рабочих мест, проверяются в практическом руководстве полетами с каждого рабочего места отдельно.

Результаты проверок заносятся в книжки лиц ГРП (для ОБУ – в книжки ОБУ), а в руководстве полетами – и в журнал руководителя полетами.

221. Проверки в практическом руководстве полетами лиц ГРП и сроки этих проверок в зависимости от уровня подготовки устанавливаются командиром авиационной части (начальником ЦРП), но не реже одного раза в 12 месяцев.

Упражнения КБП ПУ, по которым должны проводиться проверки ОБУ, определяет начальник ПУ или проверяющий, а сроки этих проверок в зависимости от классной квалификации ОБУ определяются КБП ПУ.

222. Проверка лиц ГРП в руководстве полетами проводится их непосредственными начальниками и старшими над ними начальниками, имеющими соответствующую подготовку и допуск к руководству полетами.

223. Лица, осуществляющие проверки, должны иметь допуск к руководству полетами по проверяемому упражнению и не иметь перерывов в руководстве полетами по этому упражнению. В тех случаях, когда уровень подготовки указанных начальников не соответствует указанным требованиям, проверку лиц ГРП могут осуществлять должностные лица, назначенные ими.

224. При переводе по службе в другую авиационную часть лица ГРП вводятся в строй согласно КСП ГРП, а ОБУ, офицеры ГБУ и ПНЦ – в соответствии с КБП ПУ.

Допустимые перерывы и порядок восстановления навыков лиц ГРП в управлении полетами

225. Перерывы в руководстве полетами для РП на аэродроме, РБЗ, РЗП, РДЗ и РП на полигоне не должны превышать 3 месяцев.

Допустимые перерывы для ОБУ, офицеров ГБУ и ПНЦ устанавливаются КБП ПУ.

Для остальных лиц ГРП перерывы не должны превышать 4 месяцев.

При перерывах, превышающих установленные сроки, а также по прибытии к новому месту службы лица ГРП допускаются к руководству полетами в соответствии с требованиями КСП ГРП, КБП ПУ.

Нормы труда и отдыха лиц ГРП

226. Лицам, входящим в состав ГРП, накануне дня полетов должен представляться отдых для сна не менее 8 часов, при этом, если они

участвовали в руководстве полетами предыдущей смены (находились на дежурстве), перерыв между окончанием руководства (дежурства) и началом полетов должен быть не менее 12 часов. ГРП, заступающая на дежурство, имеет право руководить полетами в первую половину времени дежурства.

Перед ночными и смешанными полетами лицам ГРП должен быть предоставлен дополнительный отдых не менее 4 часов, а перед полетами во второй половине дня – не менее 2 часов.

227. Лицам, входящим в состав ГРП, не пользовавшимся очередным отпуском 12 месяцев, представляется отпуск или они подлежат отстранению от руководства полетами и направлению в профилакторий для отдыха на срок 10 суток с последующим допуском к руководству полетами на срок до 3 месяцев и предоставлением очередного отпуска.

IV. Правила полетов

Правила визуальных полетов

228. Правила визуальных полетов предусматривают:

выдерживание установленных вертикальных, продольных и боковых интервалов между воздушными судами, а также между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе методом постоянного визуального наблюдения летного экипажа за воздушной обстановкой;

выдерживание высот полета и обход препятствий с визуальным наблюдением за расположенной впереди местностью и световыми ориентирами (при полетах на высотах ниже нижнего эшелона);

выдерживание установленного маршрута (схемы полета) с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.

229. Полеты по ПВП под облаками выполняются при высоте нижней границы облаков и (или) полетной видимости не менее значений, указанных в таблице № 1 настоящих Правил.

230. Разрешаются полеты по ПВП над облаками днем при их количестве ниже высоты полета не более трех баллов. В этом случае расстояние от верхней границы облаков до ВС должно быть не менее 300 м.

231. При попадании ВС в условия менее значений, установленных для полетов по ПВП (таблица № 1), командир ВС обязан:

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

перейти на пилотирование по ППП, приступить к набору безопасной высоты по ППП и согласовать дальнейшие действия с органом управления полетами. Снижение ниже безопасной высоты по ППП при отсутствии условий для полета по ПВП запрещается.

232. При переходе от полета по ППП к полету по ПВП под облаками командир ВС обязан согласовать свои действия и эшелон (высоту) полета с

органом управления полетами.

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

234. Полеты по ПВП под облаками выполнять при возможности организации непрерывной двусторонней связи ВС с органом управления полетами.

Таблица № 1

Скорость полета ВС, км /ч	Время суток	Высота нижней границы облаков, м	Полетная видимость, км
Над равнинной и холмистой местностью одиночно			
Для самолетов с максимальной скоростью полета 300 км/ч и вертолетов всех типов	День	100	1
	Ночь	200	2
более 300	День	400	4
	Ночь	500	5
В горной местности (горы 2000 м и менее) одиночно			
Для самолетов с максимальной скоростью полета 300 км/ч и вертолетов всех типов	День	400	2
более 300	День	600	6
В горной местности (горы выше 2000 м) одиночно			
Для самолетов с максимальной скоростью полета 300 км/ч и вертолетов всех типов	День	400	2
более 300	День	900	8

Примечания:

1. Вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков при полете по ПВП должно составлять не менее 50 м над равнинной и холмистой местностью и не менее 100 м над горной местностью для вертолетов всех типов и самолетов с максимальной скоростью полета 300 км/ч, а для остальных ВС – не менее 100 м над равнинной и холмистой местностью и не менее 300 м над горной местностью.

2. Полеты в составе пары под облаками по ПВП разрешается выполнять при высоте нижней границы облаков на 100 м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице. Полеты в составе звена (отряда) под облаками по ПВП разрешается выполнять при высоте нижней границы облаков на 200 м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице.

3. Полеты ночью по ПВП на вертолетах всех типов, оборудованных системами ночного видения, разрешается выполнять в условиях, определенных для полетов по ПВП днем с учетом эксплуатационных ограничений СНВ.

4. Полеты по ПВП выполняются на высотах не менее установленных в зоне ответственности РЦ ЕС ОрВД в соответствии с допуском командира ВС.

Правила полетов по приборам

235. Правила полетов по приборам предусматривают:
выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам;
обеспечение органами, осуществляющими обслуживание воздушного движения и руководство полетами, установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами.

236. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования при строгом выдерживании заданного режима и установленного маршрута. Изменение эшелона (высоты) полета производится по указанию или разрешению органа управления полетами, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 44 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

237. При выполнении полета по ППП экипаж обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических (радиолокационных) средств.

Правила установки и порядок использования барометрических высотомеров

238. Перед взлетом на ВПП экипаж ВС обязан установить стрелки

барометрических высотомеров на «ноль» высоты путем изменения значения давления на шкале прибора, которое должно совпасть со значением давления на аэродроме с учетом установленных допусков.

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

240. На воздушных судах, имеющих два барометрических высотомера и более, при наборе высоты перевод шкалы барометрического высотомера на стандартное давление производится сначала на высотомере помощника командира экипажа (штурмана), а после выхода ВС на курс следования – на высотомере командира ВС.

241. В ходе снижения для захода на посадку перевод шкалы давления барометрических высотомеров ВС со стандартного давления на давление на аэродроме (на приведенное давление по стандартной атмосфере) производится в горизонтальном полете на эшелоне перехода после получения разрешения от органа управления полетами аэродрома на снижение до высоты полета по кругу с докладом командиром экипажа высоты в метрах и установленного давления на ВС органу управления полетами.

242. Перед взлетом с горного аэродрома, когда давление на аэродроме ниже наименьшего давления, которое можно установить по шкале давления 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 «ноль» и после взлета произвести набор заданного эшелона (высоты) полета.

При посадке на такой горный аэродром орган управления полетами аэродрома сообщает на борт ВС давление на аэродроме и барометрическую высоту порога ВПП, определяемую органом управления полетами 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 ВС бортовые высотомеры должны показать «ноль» высоты.

243. Для полета по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на минимальное давление, приведенное к уровню моря, производится при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки).

При подходе к аэродрому посадки на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к уровню моря, на

давление на аэродроме производится при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки) по указанию органа управления полетами аэродрома.

244. При наборе заданного эшелона полета ВС, выполнявшим полет по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к уровню моря, на стандартное давление производится на высоте перехода района ЕС ОрВД, сообщаемой экипажу органом управления полетами, осуществляющим непосредственное управление его полетом.

При снижении ВС с эшелона до высоты полета по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на минимальное давление, приведенное к уровню моря, производится на эшелоне перехода района ЕС ОрВД, сообщаемого экипажу органом управления полетами, осуществляющим непосредственное управление его полетом.

245. На воздушных судах с одним барометрическим высотомером:

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 рассчитывается старшим штурманом авиационной части и доводится до органа управления полетами и экипажей воздушных судов;

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 авиационной части и доводится до органа управления полетами и экипажей воздушных судов;

при полете на эшелоне по маршруту вне воздушных трасс 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 управления полетами аэродрома;

при выполнении длительных полетов и полетов с дозаправкой в воздухе по маршрутам большой протяженности, выполнении специальных заданий, при выполнении полетов на взаимодействие с другими родами авиации с посадкой на аэродроме вылета решением командира авиационной части разрешается перевод шкалы барометрического высотомера в соответствии с пунктами 239, 241, 243, 244 настоящих Правил. Расчет высот полета и безопасных высот полета производится в соответствии с приложением № 11 к настоящим Правилам.

V. Производство полетов

246. Производство полетов включает комплекс мероприятий:

организация полетов;

полеты;

разбор полетов.

247. Организация полетов включает:

принятие решения на полеты, постановку задач на полеты руководящим должностным лицам авиационной части, командирам подразделений и командирам частей (подразделений) обеспечения;

планирование полетов;

подготовку к полетам летного состава, лиц ГРП, ИТС, личного состава частей обеспечения, воздушных судов, аэродромов, полигонов, площадок, средств управления и обеспечения полетов;

разведку погоды.

248. Организация полетов на аэродроме совместного базирования, совместной эксплуатации и совместного использования определяется ИПП, согласованной с руководителями авиации федеральных органов исполнительной власти и организаций, воздушные суда которых базируются на данном аэродроме (используют аэродром), утвержденной командующим объединением ВВС и ПВО (командующим авиационным объединением, командиром авиационного соединения), ответственным за организацию использования воздушного пространства в зоне ЕС ОрВД, в которой расположен данный аэродром.

Организация полетов

Принятие решения, постановка задач на подготовку и проведение полетов руководящему составу авиационной части, командирам подразделений и командирам частей (подразделений) обеспечения

249. Командир авиационной части принимает решение на подготовку и проведение полетов с учетом задач, стоящих перед авиационной частью, ожидаемых метеоусловий, воздушной и орнитологической обстановки в районе полетов, уровня подготовки летного состава и лиц ГРП, состояния воздушных судов, аэродрома, полигонов, средств управления и обеспечения полетов.

Командир авиационной части на этапе принятия решения на производство полетов оценивает обстановку, заслушивает и анализирует предложения своих заместителей, начальников служб, командиров подразделений, командиров частей (подразделений) обеспечения. Содержание и порядок докладов для принятия решения на проведение полетов определяет командир авиационной части.

250. На основе принятого решения на производство полетов командир авиационной части ставит задачи руководящим должностным лицам авиационной части, командирам подразделений, командирам частей (подразделений) обеспечения и начальнику ЦРП (где штатом не предусмотрено – РП), указывая:

дату и время проведения полетов для каждого подразделения;

основные цели и задачи предстоящих полетов;

РП на аэродроме, полигоне, площадке, в зоне воздушных стрельб, в аэродромной зоне;

порядок проведения разведки погоды;

потребное количество воздушных судов, ГСМ, необходимое количество и типы боеприпасов;

порядок использования полигонов, площадок, пилотажных зон, маршрутов, воздушных целей и зон воздушных стрельб;

привлекаемые ПУ и средства обеспечения полетов, время их готовности к работе (обеспечению);

порядок взаимодействия между ПУ;

порядок поисково-спасательного обеспечения полетов;

порядок взаимодействия с частями (подразделениями) других родов авиации, сухопутных войск, сил флота;

особенности использования бортовых и наземных средств ОК;

сроки представления на утверждение плановых таблиц полетов;

порядок подготовки подразделений (экипажей), лиц ГРП и воздушных судов к полетам;

время и место предполетных указаний на воздушную разведку погоды и на полеты.

Задачи руководящему составу могут ставиться на неделю.

Планирование полетов

251. Штаб авиационной части на основании решения командира проводит мероприятия по организации полетов и осуществляет контроль выполнения отданных распоряжений.

Штаб отрабатывает и направляет в части обеспечения заявки на необходимые силы и средства и подает заявки на использование воздушного пространства, полигонов, площадок и запасных аэродромов. За организацию подачи заявок отвечает начальник штаба части.

252. Для проведения полетов на каждую летную смену составляется плановая таблица полетов. Заместители командиров подразделений на основе задач, поставленных командирами подразделений, по упражнениям, определенным командирами звеньев (отрядов) для каждого экипажа на летную смену составляют плановые таблицы полетов (приложение № 2 к настоящим Правилам) эскадрилий, используя для этого условные знаки (приложение № 7 к настоящим Правилам).

При одновременных полетах нескольких подразделений сводную

плановую таблицу полетов авиационной части составляет заместитель командира авиационной части по летной подготовке.

253. В плановую таблицу полетов вносятся сведения о дежурных экипажах поисково-спасательных воздушных судов, осуществляющих поисково-спасательное обеспечение полетов авиации в районе аэродрома по плану объединения, сведения о дежурных экипажах поисково-спасательных воздушных судов своей части (если они выделяются решением командира), экипажи-разведчики и доразведчики погоды, записываются номера резервных воздушных судов, а также экипажи воздушных судов-ретрансляторов, время осмотра ВПП (при необходимости).

254. Плановая таблица может составляться в нескольких вариантах в зависимости от решаемых задач, уровня подготовки летного состава и ожидаемых метеоусловий. Она подписывается заместителем командира по летной подготовке, заместителем командира по ИАС, старшим штурманом, начальником ВОТП, начальником связи и РТО и начальником штаба авиационной части перед постановкой задач летному составу и лицам ГРП на полеты и утверждается командиром авиационной части после проведения контроля готовности к полетам (в летных военно-учебных заведениях при полетах с курсантами – до начала предполетной подготовки).

При одновременных полетах экипажей различных авиационных частей на одном аэродроме составляется сводная плановая таблица полетов, которая утверждается старшим авиационным начальником аэродрома после подписи его заместителем, заместителем по ИАС, начальником штаба, командирами авиационных частей, экипажи которых выполняют полеты.

Для ПРП на аэродроме, РБЗ, РЗП, РДЗ, руководителя посадки на авианесущем корабле, старшего инженера полетов и начальника группы объективного контроля готовятся копии плановых таблиц.

Для РП на полигоне, в аэродромной зоне, площадках готовятся выписки из плановых таблиц полетов. Копии и выписки из плановых таблиц заверяются начальником штаба части и скрепляются печатью.

Подготовка к полетам летного состава

255. Ни один член летного экипажа, независимо от занимаемой должности, воинского звания и опыта летной работы, не может быть выпущен в полет без необходимой подготовки и проверки его готовности к выполнению полетного задания.

256. По времени проведения и содержанию подготовка к полетам подразделяется на общую (с курсантами летных военно-учебных заведений – наземную), предварительную и предполетную.

257. Общая подготовка экипажей к полетам проводится, как правило, в конце каждого месяца в течение двух дней и включает в себя:

 доведение задач летной подготовки на предстоящий месяц;

 изучение методики и условий выполнения полетных заданий, запланированных на месяц;

- разработку и моделирование новых полетных заданий;
- выполнение необходимых расчетов;
- подготовку справочных данных и проведение теоретических занятий в интересах планируемых на месяц полетов;
- контроль качества подготовки экипажей.

Общая подготовка организуется начальником штаба по указанию командира авиационной части в соответствии с планом боевой подготовки на учебный год и проводится под руководством командиров подразделений.

Ответственность за полноту и качество общей подготовки экипажей возлагается на их непосредственных начальников.

С курсантами летных военно-учебных заведений вместо общей подготовки установленным порядком проводится наземная подготовка к полетам.

258. Предварительная подготовка экипажей к полетам может проводиться к одной или двум летным сменам.

Она включает:

- постановку задач на полеты;
- самостоятельную подготовку экипажей к полетам;
- тренировку на тренажерах или в кабинах воздушных судов;
- контроль готовности к полетам.

Содержание и продолжительность предварительной подготовки определяется командиром, организующим полеты, в зависимости от новизны и сложности выполняемых задач, уровня подготовки летных экипажей, возможностей учебно-материальной базы. Большая часть времени предварительной подготовки должна отводиться на самостоятельную подготовку. Во всех случаях она должна обеспечивать подготовку экипажей к полетам в полном объеме.

Совмещать предварительную подготовку с проведением других мероприятий, не связанных с подготовкой к полетам, в этот день запрещается.

259. Общие задачи на полеты летному составу (в авиационных частях многоместных воздушных судов – командирам и штурманам экипажей) эскадрильи ставятся командиром эскадрильи, а остальному летному составу части – непосредственными начальниками.

Командир авиационной части ставит общие задачи на полеты летному составу при проведении командирских полетов, при полетах в одну летную смену двух и более эскадрилий и в других случаях по его решению. Постановка общих задач на полеты летному составу документируется с использованием технических средств регистрации (магнитофон, диктофон и т.п.).

Командир, ставящий общие задачи на полеты, указывает:

- дату, время начала и окончания полетов, состав группы руководства полетами и группы обеспечения полетов;

- основные задачи по вариантам плановых таблиц полетов и общий порядок их выполнения;

состав экипажей, выполняющих воздушную разведку и доразведку погоды;

ожидаемую воздушную, метеорологическую (гидрометеорологическую), орнитологическую и наземную (морскую) обстановки в районе полетов;

порядок использования средств связи и РТО полетов, ПУ и рубежи передачи управления экипажами, порядок использования основных и запасных аэродромов, площадок, полигонов, зон, маршрутов, воздушных (морских) целей;

меры по обеспечению безопасности полетов и особенности использования средств ОК;

время и порядок проведения самостоятельной подготовки к полетам, использования тренажеров (тренировки в кабинах воздушных судов), контроля готовности к полетам;

порядок проведения предполетной подготовки.

260. Конкретные задачи летному составу на полеты ставят непосредственные командиры (начальники).

Они доводят состав экипажей, запланированные полетные задания, бортовые номера воздушных судов и время взлета, боевую зарядку и объекты действия на полигоне, особенности выполнения упражнений и меры по обеспечению безопасности полетов; разъясняют при необходимости методику выполнения отдельных элементов полетных заданий.

Если член экипажа считает задание на полет для себя непосильным, он обязан доложить об этом своему непосредственному начальнику. Начальник, получивший такой доклад, обязан определить экипажу другое полетное задание, соответствующее уровню его подготовки.

261. Самостоятельная подготовка летного состава к полетам организуется и проводится под руководством и с участием непосредственных начальников, которые определяют ее объем и содержание.

262. Порядок и продолжительность тренировок летного состава на тренажерах и в кабинах воздушных судов устанавливает командир авиационной части, исходя из наличия тренажеров и возможностей организации тренировок в кабинах воздушных судов. Командир подразделения определяет экипажам темы тренировок и организует их проведение. Проводят тренировки непосредственные командиры.

263. Контроль готовности экипажей к полетам подразделяется на индивидуальный и групповой.

Индивидуальный контроль является основным видом контроля готовности экипажей к полетам. Он проводится непосредственными начальниками в форме, позволяющей убедиться в готовности экипажей к выполнению полетных заданий, как правило, в процессе самостоятельной подготовки.

Групповой контроль готовности к полетам проводится в дополнение к индивидуальному методом розыгрыша полетов для отработки взаимодействия между экипажами и лицами ГРП на различных этапах полета

и в особых ситуациях в полете в соответствии с плановой таблицей полетов. Основной формой контроля готовности экипажей к групповым полетам и к полетам на летно-тактических учениях при одновременных действиях в воздухе большей части экипажей эскадрильи, полка является розыгрыш полетов методом «пеший по-летному».

При этом контроль готовности группы до эскадрильи проводит командир эскадрильи, более эскадрильи – командир авиационной части (один из его заместителей).

264. Командир (начальник) после проведения контроля готовности подчиненных ему экипажей, докладов командиров частей докладывает вышестоящему начальнику о готовности экипажей к полетам.

265. Контроль готовности к полетам руководящих должностных лиц осуществляют их непосредственные начальники лично или через своих заместителей, а также инспекторов-летчиков. При необходимости для контроля используются технические средства связи.

266. При выявлении недостаточной подготовленности экипажа к полетам контролирующий обязан организовать дополнительную подготовку или отстранить экипаж от полетов.

Ответственность за полноту и качество подготовки летного состава к выполнению полетных заданий возлагается на их непосредственных начальников.

267. Предварительная подготовка экипажей к нескольким летным сменам может проводиться в полном объеме одновременно ко всем этим сменам или только к первой, а к остальным – лишь частичная. В этом случае командир авиационной части обязан предусмотреть время для уточнения (составления) плановых таблиц полетов на последующие летные смены и дополнительную подготовку экипажей к ним.

268. При выполнении экипажами полетов в отрыве от своей части, задачи на выполнение таких полетов ставит им лично командир авиационной части, командирующий эти экипажи. Подготовку командироваемых экипажей в соответствии с поставленными задачами организуют и проводят их непосредственные начальники.

269. По прибытии к месту командирования командир экипажа (группы) обязан доложить командиру авиационной части, в которую он командирован, о цели командировки и уточнить все вопросы, связанные с выполнением поставленных перед ним задач.

270. Порядок подготовки к полетам прикомандированных экипажей устанавливает командир, к которому они прикомандированы, а содержание и объем подготовки – командир экипажа (группы).

Подготовка лиц ГРП к управлению полетами

271. Подготовка к управлению полетами лиц ГРП осуществляется порядком, установленным пунктами 255 – 263, 266, 267 настоящих Правил.

Постановка общих задач на полеты лицам ГРП документируется.

Общие задачи на управление полетами лицам ГРП ставит заместитель командира авиационной части (заместитель командира авиационной части по летной подготовке).

Командир авиационной части ставит общие задачи на управление полетами лицам ГРП при проведении командирских полетов, при полетах в одну летную смену двух и более эскадрилий, при личном руководстве полетами и в других случаях по его решению.

Конкретные задачи лицам ГРП на управление полетами ставит РП на аэродроме.

Самостоятельную подготовку к управлению полетами и тренировку на специальных тренажерах или непосредственно на рабочих местах по разработанным на предстоящие полеты плановым таблицам и индивидуальный контроль готовности лиц ГРП проводит РП на аэродроме. Начальник ЦРП (РП на аэродроме – если ЦРП не предусмотрен штатами) докладывает командиру авиационной части о готовности лиц ГРП к управлению полетами после их индивидуального контроля готовности. После индивидуального контроля готовности ГРП в полном составе участвует в групповом контроле готовности совместно с летным составом.

Командир авиационной части ставит конкретные задачи, осуществляет подготовку и контроль готовности к управлению полетами лиц ГРП в полном объеме в случае, когда лично руководит полетами.

Разведка погоды

272. Разведка погоды подразделяется на радиолокационную и воздушную.

273. Радиолокационная разведка погоды проводится для определения и уточнения зон облачности, осадков, грозových явлений, скорости и направления их движения, а также для обнаружения скопления птиц в воздухе, определения высоты и направления их полета. Она организуется РП и проводится РДЗ, ОБУ, РЗП, РБЗ и расчетом МРЛ за 1 час и за 20 – 25 минут до начала воздушной разведки погоды, за 30 минут до начала полетов, во время полетов – по указанию РП.

Во время полетов РДЗ, ОБУ, РБЗ, РЗП и расчет МРЛ результаты наблюдений за развитием и перемещением мощной кучевой, кучево-дождевой облачности, грозowymi очагами, осадками и перелетами птиц, докладывают РП и передают дежурному синоптику.

274. По времени проведения воздушная разведка погоды подразделяется на предварительную, предполетную разведку. Она проводится в целях уточнения информации о метеорологической обстановке, полученной с помощью инструментальных средств, и определения возможного ее изменения в период полетов.

Совмещать воздушную разведку погоды с выполнением других полетных заданий (за исключением предполетного облета средств связи и

РТО) запрещается.

275. Предварительная воздушная разведка погоды проводится за несколько часов, а в некоторых случаях за сутки и более до начала полетов для уточнения общей метеорологической обстановки, если имеющихся сведений недостаточно для определения возможных изменений атмосферных процессов.

276. Предполетная воздушная разведка погоды проводится непосредственно перед летной сменой для уточнения метеорологической и орнитологической обстановки в районе (на маршрутах, полигонах, площадках десантирования) предстоящих полетов, а также для проверки работоспособности основных и резервных средств связи и РТО полетов и готовности их расчетов к обеспечению полетов.

277. В ходе полетов в целях уточнения метеорологической и орнитологической обстановки в районе (на маршруте) полетов производится доразведка погоды (в ПМУ – не реже чем через 2 часа, в СМУ – ежечасно, а при минимуме погоды – через 30 минут), которая может совмещаться с выполнением полетного задания.

278. При полетах в несколько летных смен предполетная воздушная разведка погоды для последующей смены может не проводиться, когда достаточно данных о метеорологической и орнитологической обстановке в районе (на маршрутах) полетов, полученных от находящихся в воздухе экипажей предшествующей смены. Предполетная воздушная разведка погоды может не проводиться и в устойчивых простых метеоусловиях. В указанных случаях полеты должны начинаться с доразведки погоды, в ходе которой также проверяется работоспособность средств связи и РТО полетов.

279. Воздушная разведка погоды проводится на учебно-боевых (учебных) воздушных судах, боевых воздушных судах с двойным управлением и специальных воздушных судах.

При необходимости воздушная разведка погоды может выполняться одновременно на нескольких воздушных судах.

280. К выполнению воздушной разведки погоды в качестве командира экипажа учебно-боевого (учебного) воздушного судна допускаются летчики по занимаемой должности не ниже заместителя командира (начальника) подразделения, а в составе экипажа – летчики не ниже командира звена, а к выполнению доразведки погоды – летчики по занимаемой должности не ниже командира звена на боевых, учебно-боевых (учебных) воздушных судах, прошедших специальную подготовку и допущенных приказом командира авиационной части к проведению доразведки погоды.

К выполнению разведки (доразведки) погоды на боевом воздушном судне с двойным управлением и специальным ВС в качестве командира экипажа допускаются летчики по должности не ниже командира отряда (звена) и старшие над ними начальники, а на маршруте полета, кроме того, экипажи, прошедшие специальную подготовку и допущенные к ней приказом командира авиационной части.

Командир экипажа и член экипажа (летчик), выполняющего

воздушную разведку погоды, должны быть подготовлены к полетам в прогнозируемых на время воздушной разведки погоды метеоусловиях.

281. Воздушная разведка погоды в интересах перелетающих групп (одиночных) воздушных судов на аэродромах промежуточной посадки организуется и проводится решением старшего авиационного начальника аэродрома.

В целях уточнения метеорологической обстановки по маршруту полета решением старшего перелетающей группы из ее состава может выделяться экипаж (пара) для доразведки погоды. Этот экипаж должен следовать впереди основной группы на удалении устойчивой радиосвязи с ведущим группы.

282. Командир авиационной части в присутствии РП и командира экипажа-разведчика погоды перед принятием решения на воздушную разведку погоды:

- определяет готовность своего и запасных аэродромов, полигонов средств управления и обеспечения полетов;

- проверяет подтверждение заявок на полеты;

- анализирует аэросиноптический материал, расчетные данные об ожидаемых опасных явлениях погоды и данные радиолокационной разведки погоды;

- заслушивает доклад дежурного синоптика о прогнозе погоды на своем и запасных аэродромах, в районе (на маршрутах) полетов и об орнитологической обстановке;

- определяет совместно с дежурным синоптиком инструментально высоту нижней границы облаков, видимость на ВПП и в районах расположения приводных радиомаркерных пунктов, видимость на акватории моря (океана), наиболее целесообразный маршрут (вариант) разведки погоды и порядок ее выполнения;

- оценивает воздушную и наземную (морскую) обстановку района полетов. После чего принимает решение на проведение воздушной разведки погоды и предполетной подготовки.

283. Приняв решение на воздушную разведку погоды, командир авиационной части проводит предполетные указания на ее проведение, привлекая для этого командира экипажа-разведчика погоды, начальника метеослужбы (дежурного синоптика), начальника связи, старшего штурмана авиационной части, руководителя полетов, старшего инженера полетов, командиров частей обеспечения, на которых доводится:

- фактическая метеорологическая (гидрометеорологическая), орнитологическая обстановка и прогноз погоды в районе (на маршрутах) полетов, на запасных аэродромах;

- воздушная, наземная (морская) и навигационная обстановка в районе полетов;

- состояние аэродрома;

- взлетный и посадочный курсы;

- маршрут и профиль полета для определения соответствия

метеоусловий в районе полетов характеру запланированных полетных заданий;

действия при встрече с опасными явлениями погоды;

порядок передачи данных с борта воздушного судна;

порядок проверки основных и резервных средств связи и РТО полетов своего аэродрома и полигона;

запасные аэродромы, с которыми необходимо установить связь в целях определения их готовности к работе и получения информации о фактической погоде в их районе;

способ захода на посадку;

эшелон (высоту) для выхода на аэродром ВС с отказавшими средствами радиосвязи;

местонахождение дежурных поисково-спасательных сил и средств, тип воздушных судов, позывные командиров экипажей, порядок их вызова (при полетах над водным пространством дополнительно доводятся сведения о дежурных поисково-спасательных кораблях, судах);

точное время и другие необходимые данные.

меры безопасности при выполнении воздушной разведки погоды.

Предполетные указания на проведение воздушной разведки погоды документируются с использованием технических средств регистрации (магнитофон, диктофон и т.п.).

284. Командир экипажа-разведчика погоды в полете определяет и докладывает по радио:

количество, форму, высоту нижней и верхней границ облаков, количество облачных слоев и условия полета в них, явления погоды;

районы с опасными явлениями погоды;

видимость на ВПП (взлетную, посадочную) и полетную видимость;

видимость естественного горизонта и условия пилотирования на высотах предстоящих полетов;

температуру воздуха, направление и скорость ветра по высотам (при наличии соответствующего оборудования на борту воздушного судна), наличие и степень обледенения;

орнитологическую обстановку в районе аэродрома и на маршруте полета;

качество работы средств связи и РТО полетов, фактическую высоту прохода ДПРМ и БПРМ на глиссаде снижения;

эффективность торможения на ВПП.

285. После выполнения воздушной разведки погоды командир экипажа-разведчика погоды докладывает о результатах разведки командиру авиационной части (в присутствии РП и дежурного инженера-синоптика), который с учетом фактических данных о погоде, прогноза погоды и фактического уровня подготовки летного состава принимает решение на выполнение полетов по одному из вариантов плановой таблицы.

286. В период воздушной разведки погоды энергоснабжение средств связи и РТО должно осуществляться, как правило, от автономных

источников электропитания. Решением командира авиационной части энергоснабжение средств связи и РТО в период воздушной разведки погоды может осуществляться от промышленной электросети, но с обязательной проверкой работоспособности автономных источников электропитания в период предполетной подготовки.

Предполетная подготовка

287. Предполетная подготовка экипажей к полетам проводится на аэродроме непосредственно перед полетами с учетом конкретно складывающейся на это время метеорологической, орнитологической, воздушной и наземной (морской) обстановок.

Предполетная подготовка экипажей включает:

медицинский контроль;

тренировку в кабине воздушного судна;

предполетные указания;

выполнение необходимых расчетов для конкретных условий полета;

подготовку и проверку защитного снаряжения;

прием воздушных судов;

подготовку и проверку рабочих мест кабины воздушного судна к предстоящему полетному заданию.

Время, необходимое на предполетную подготовку, устанавливается командиром, организующим полеты.

288. Предполетный медицинский контроль обязаны пройти все члены экипажа. Каждый член экипажа в случае ухудшения самочувствия обязан доложить об этом непосредственному начальнику и врачу, осуществляющему медицинский контроль.

289. Предполетные указания летчикам и штурманам дает командир авиационной части по окончании предполетной воздушной разведки погоды и после принятия решения на полеты по одному из запланированных вариантов, привлекая для этого экипаж-разведчик погоды, начальника метеослужбы (дежурного синоптика), начальника связи и РТО полетов авиационной части, старшего штурмана авиационной части, руководителя полетов, старшего инженера полетов, командиров частей обеспечения и, при необходимости, других должностных лиц.

Данные, необходимые для предполетных указаний, заранее наносятся на доску информации.

На предполетных указаниях доводятся:

фактическая метеорологическая (гидрометеорологическая), орнитологическая обстановки и прогноз погоды в районе (на маршрутах) полетов, на запасных аэродромах;

воздушная, наземная (морская) и навигационная обстановки в районе (на маршрутах) полетов и особенности руководства полетами;

особенности использования средств связи и РТО полетов своего и запасных аэродромов;

состояние аэродрома;
взлетный и посадочный курсы;
условия руления, взлета, ухода от аэродрома и выхода на него, захода на посадку и посадки;
эшелон (высоту) для выхода на аэродром воздушных судов с отказавшими средствами радиосвязи;
изменения в плановой таблице, начало и окончание полетов;
особенности выполнения полетных заданий и эксплуатации воздушных судов;
конкретные меры безопасности, обусловленные фактическими метеоусловиями и характером полетных заданий;
местонахождение дежурных поисково-спасательных сил и средств, тип воздушных судов, позывные командиров экипажей, порядок их вызова (при полетах над водным пространством дополнительно доводятся сведения о дежурных поисково-спасательных кораблях, судах);
расположение технических постов, площадок осмотра авиационного вооружения;
точное время и другие необходимые данные.

Предполетные указания должны заканчиваться с таким расчетом, чтобы оставить экипажам необходимое время для завершения их подготовки к полету, занятия рабочих мест в кабинах воздушных судов, запуска двигателей, руления и взлета в установленное плановой таблицей полетов время. Предполетные указания документируются с использованием технических средств регистрации (магнитофон, диктофон и т.п.).

290. Прием и проверка готовности к полету воздушных судов, подготовка и проверка рабочих мест кабины к предстоящему полетному заданию проводятся экипажами в соответствии с РЛЭ.

Особенности организации воздушных перевозок, перелетов и перегонки воздушных судов

291. Общий порядок организации перелетов и перегонки устанавливается приказом Министра обороны Российской Федерации от 16 августа 2001 г. № 365 «Об утверждении Федеральных авиационных правил по организации и обеспечению перелетов воздушных судов государственной авиации», а порядок организации воздушных перевозок – инструкцией по организации воздушных перевозок, утверждаемой руководителем федерального органа исполнительной власти.

292. Задачу экипажам на воздушную перевозку (перелет, перегонку) ставит командир авиационной части с привлечением необходимых должностных лиц авиационной части. Подготовка к полетам одиночных экипажей проводит их непосредственный начальник, а групп – должностное лицо, назначенное командиром авиационной части. Подготовка проводится в объеме, необходимом для выполнения поставленной задачи.

Право изменения полетного задания экипажу предоставляется только

командиру авиационной части, подписавшему полетное задание экипажу.

293. Командир, организующий перелет (перегонку) воздушных судов, должен учитывать следующее:

перелеты (перегонка) воздушных судов выполняются днем и ночью при метеоусловиях, определенных для конкретного типа воздушного судна и экипажа с учетом уровня его подготовки и натренированности;

перелеты групп (одиночных экипажей), допущенных к перелетам только днем, должны начинаться через 30 минут после восхода и заканчиваться за 30 минут до захода солнца. Для групп (одиночных экипажей), допущенных к перелетам ночью, перелеты начинаются и заканчиваются по решению старшего группы перелетающих экипажей (командира одиночного ВС);

перелет при перегонке одноместных воздушных судов выполняется, как правило, группой в составе пары и более, а одиночно – по решению командующего объединением или должностного лица соответствующего органа исполнительной власти, в ведении которого находится государственная авиация и на которого возложены функции принятия решения на полеты.

294. При изменении полетного задания на аэродроме промежуточной посадки экипажи должны провести необходимую дополнительную подготовку к полетам и пройти контроль готовности (кроме экипажей транспортных воздушных судов*) у старшего штурмана и начальника связи авиационной части (комендатуры), обеспечивающих перегонку. Результаты контроля заносятся в лист контроля готовности к перелету (приложение № 8 к настоящим Правилам), который выдается экипажу на аэродроме промежуточной посадки. В том же листе ставится отметка о готовности ВС к вылету.

295. Командир экипажа транспортного ВС при изменении полетного задания организует соответствующую подготовку членов экипажа и лично осуществляет контроль их готовности к полету. О готовности экипажа к полету он докладывает на КП (ПУ), передавший ему указание на изменение задания, и сообщает авиационному диспетчеру аэродрома. Авиационный диспетчер докладывает о готовности экипажа к полету старшему авиационному начальнику. Изменения в задание заносятся в полетный лист (задание на полет) авиационным диспетчером одновременно с отметкой о разрешении на использование воздушного пространства.

296. Медицинский контроль экипажей с отметкой в листе контроля готовности проводится перед вылетом на аэродроме начала перелета не ранее, чем за 2 часа до вылета, а на аэродромах промежуточной посадки – в случае продолжения полета на следующие сутки.

297. При перелете группы документы на право получения топлива, смазочных материалов и специальных жидкостей находятся только на борту

* Здесь и далее под транспортными воздушными судами следует понимать военно-транспортные, транспортные и пассажирские самолеты (вертолеты).

ВС ведущего группы, а при групповом перелете дальних бомбардировщиков и военных транспортных воздушных судов – на борту каждого воздушного судна.

298. Перегонка воздушных судов осуществляется на основании указаний руководителей авиации федеральных органов исполнительной власти и организаций** и выполняется, как правило, личным составом авиационной части, которой предназначаются воздушные суда. При отсутствии в авиационной части, получающей воздушные суда, подготовленного к их эксплуатации личного состава для приемки и выполнения перелета по решению руководителей авиации федеральных органов исполнительной власти и организаций*** выделяется инженерно-технический и летный состав других авиационных частей. При поставках воздушных судов на экспорт с предприятий авиационной промышленности их обслуживание на аэродромах промежуточных посадок осуществляется сопровождающими бригадами предприятий промышленности.

299. Подготовка летных экипажей и контроль готовности к выполнению перегонки воздушных судов осуществляются в авиационной части, от которой они выделяются. При перегонке группы воздушных судов командир авиационной части назначает старшего группы летных экипажей, перегоняющих воздушные суда, – старшего группы перегонки.

300. Начальник военного представительства на предприятии, начальник (директор) АРЗ, командир авиационной части, сдающей воздушные суда, обеспечивают размещение, питание и отдых прибывающего к ним инженерно-технического и летного состава, осуществляющего приемку и перегонку воздушных судов. Кроме того, они организуют:

изучение с летным и инженерно-техническим составом особенностей конструкции, эксплуатации и техники пилотирования принимаемых воздушных судов (с учетом проведенных изменений по сериям воздушных судов);

проведение с экипажами тренировок в кабинах воздушных судов;

изучение с экипажами особенностей выполнения полетов в районе аэродрома, проверку знаний ими порядка ведения радиообмена, отхода от аэродрома и выхода на маршрут перелета;

контроль готовности экипажей к перегонке;

изучение летным составом метеоусловий по маршруту перелета до первой посадки;

медицинский контроль экипажей перед вылетом;

доведение информации о базировании, количестве и типах дежурных поисково-спасательных сил и средств на участках маршрута перелета и

** В Вооруженных Силах Российской Федерации – указаниями начальников главных штабов видов (штабов родов войск) Вооруженных Сил Российской Федерации.

*** В Вооруженных Силах Российской Федерации – указаниями начальников главных штабов видов (штабов родов войск) Вооруженных Сил Российской Федерации.

порядка их вызова.

301. При получении воздушных судов с предприятий промышленности, АРЗ и от других авиационных частей после приемки их инженерно-техническим составом летные экипажи выполняют на каждом из них ознакомительный полет.

Ознакомительный полет выполняется в районе аэродрома днем при метеоусловиях не ниже минимума, определенного в программе ознакомительного полета и экипажу на перелет.

Задание на ознакомительный полет разрабатывает старший группы перегонки (для одиночного экипажа – командир экипажа) совместно с начальником военного представительства на предприятии, начальником СН и ЛИ АРЗ, заместителем командира авиационной части (сдающей воздушные суда) по ИАС в объеме, не превышающем объема типовых программ ознакомительного полета (на АРЗ – в соответствии с программой ознакомительного полета).

При перегонке воздушных судов с подвесными топливными баками (баком) в ознакомительном полете должна быть проверена выработка из них топлива.

302. Подготовку экипажей к ознакомительному полету осуществляет старший группы перегонки, а подготовку старшего группы (одиночного экипажа) и контроль готовности всей группы (экипажа) организует начальник военного представительства на предприятии, начальник СН и ЛИ АРЗ, командир авиационной части, сдающей воздушные суда.

Разрешение на ознакомительный полет дает должностное лицо, осуществлявшее контроль готовности экипажей к полету. После ознакомительного полета производится дешифрирование материалов бортовых средств ОК. Результаты полета и заключение командира экипажа об исправности ВС заносятся в его формуляр и карточку ознакомительного полета.

303. Предполетная подготовка экипажей, перегоняющих воздушные суда с аэродромов предприятий промышленности, АРЗ, авиационной части, сдающей воздушные суда, организуется начальником военного представительства на предприятии, начальником СН и ЛИ АРЗ, командиром авиационной части соответственно, а при вылете с промежуточного аэродрома – старшим авиационным начальником аэродрома.

304. Начальник военного представительства на предприятии, начальник АРЗ, командир авиационной части, сдающей воздушные суда, несут ответственность за подготовку воздушных судов к перегонке и за полет до первой посадки. После проведения контроля готовности воздушных судов и экипажей к перегонке они ставят в полетном листе каждого экипажа отметку о разрешении вылета.

305. Старшие авиационные начальники аэродромов промежуточных посадок обязаны:

предоставлять старшим перелетающих групп (командирам одиночных экипажей) все виды связи для решения вопросов, связанных с перелетом;

обеспечивать своевременную заправку и подготовку воздушных судов к вылету;
организовать охрану воздушного судна;
обеспечивать размещение, питание, отдых и медицинское обслуживание;
предоставлять информацию о погоде и необходимые консультации;
обеспечивать доставку личного состава групп к местам размещения, питания и стоянки воздушных судов.

Особенности организации облетов воздушных судов

306. Облет воздушных судов в авиационной части организуется в соответствии с нормативными документами по организации инженерно-авиационного обеспечения государственной авиации и действующей эксплуатационной документацией.

К облету воздушных судов допускаются летчики и штурманы (на воздушных судах с двойным управлением – командиры и штурманы экипажей) не ниже 2-го класса, прошедшие специальную подготовку, сдавшие зачеты и допущенные к полетам по программам облета.

307. Облет воздушных судов выполняется днем, в полярных районах Северного полушария в условиях полярной ночи – только в ПМУ. Облет воздушных судов в авиационной части после устранения неисправностей пилотажно-навигационных приборов и неисправностей, влияющих на устойчивость и управляемость воздушного судна, выполняется только в ПМУ. В других случаях метеоусловия для облета с учетом его цели, характера задания и уровня подготовки экипажа определяет командир авиационной части в соответствии с программой облета, но не ниже минимума, установленного ИПП на данном аэродроме.

308. Облет воздушного судна выполняется по программе облета. Совмещать облет с выполнением других заданий запрещается.

Особенности организации полетов на АРЗ и в военных представительствах

309. В военных представительствах летно-испытательная работа организуется в соответствии со служебными документами по выполнению летно-испытательной работы в военных представительствах Министерства обороны Российской Федерации.

310. Летные испытания воздушных судов на АРЗ проводятся штатными экипажами станции наземных и летных испытаний АРЗ, а в случае их отсутствия – экипажами 929 Государственного летно-испытательного центра Министерства обороны Российской Федерации или специально подготовленными и проверенными в технике пилотирования в объеме программы летных испытаний летчиками и штурманами авиационных частей (на воздушных судах с двойным управлением – командирами и штурманами

экипажей) не ниже 1 класса, назначенными приказом командующего объединением.

311. Организация полетов на СН и ЛИ АРЗ осуществляется в соответствии с инструкцией по организации летных испытаний воздушных судов на АРЗ.

Особенности организации международных полетов, перегонки воздушных судов за границу

312. К международному полету воздушного судна относится полет в воздушном пространстве более чем одного государства.

313. Каждый международный полет должен выполняться при наличии разрешения на использование воздушного пространства государств, в котором будет выполняться полет ВС, полученного по дипломатическим и диспетчерским каналам в установленном порядке.

Вылетать без указанного разрешения запрещается.

314. Обслуживание международного полета национальными органами ОВД выполняется на основании подаваемого экипажем плана полета (флайт-плана).

315. Вылет воздушных судов, выполняющих международные полеты с территории Российской Федерации, а также их посадка после входа в воздушное пространство Российской Федерации производятся на аэродромах, открытых для международных полетов. Иной порядок вылета (посадки) ВС допускается только после согласования с Федеральной службой безопасности Российской Федерации и Федеральной таможенной службой.

316. При вынужденной посадке воздушного судна на аэродроме Российской Федерации, не открытом для международных полетов, пропуск через государственную границу производят представители Федеральной службы безопасности Российской Федерации и Федеральной таможенной службой совместно с командованием авиационной части (администрации аэродрома) с проведением, при необходимости, санитарно-карантинного и других видов специального контроля.

Уведомление о направлении воздушного судна на такой аэродром возлагается на органы обслуживания воздушного движения (расчеты командных пунктов), а факт посадки – на старшего авиационного начальника аэродрома.

317. К выполнению международных полетов допускаются экипажи, прошедшие специальную подготовку по программе изучения нормативных документов, стандартов и рекомендаций ИКАО, регламентирующих выполнение полетов по международным воздушным трассам.

318. Специалисты, приданные экипажу для оказания помощи ему в организации полета, обеспечении и обслуживании воздушного судна и экипажа в иностранных аэропортах включаются в список пассажиров, который утверждается начальником штаба авиационного объединения (по

принадлежности воздушного судна) и выше.

319. Члены экипажа, допущенные к выполнению международных полетов, обязаны знать в части, их касающейся:

основные положения международных договоров Российской Федерации о воздушном сообщении;

Конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 года), соответствующие международные стандарты, рекомендации и процедуры ИКАО, а также правила полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых будет выполняться полет;

порядок использования сборников аэронавигационной информации отечественных и зарубежных изданий, а также радионавигационных карт и справочного материала зарубежных изданий;

организацию обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве иностранных государств;

процедуры таможенного и паспортного контроля;

организацию и оформление вылета;

правила заполнения и представления плана полета (флайт-плана) и получения предполетной аэронавигационной информации;

порядок поисково-спасательного обеспечения;

порядок метеорологического обеспечения полетов в иностранных государствах;

организацию технического обслуживания воздушных судов в иностранных аэропортах;

международные сигналы и процедуры при перехвате воздушных судов истребителями;

порядок пересечения государственной границы Российской Федерации и границ иностранных государств;

командир воздушного судна, помощник командира, штурман и бортрадист – радиотелефонную фразеологию на английском языке.*

Особенности организации полетов с авианесущих кораблей одиноким и групповым базированием

320. Для каждого АНК разрабатывается инструкция по производству полетов с корабля, утверждаемая командующим флотом по месту базирования (приписки) корабля. В инструкции определяются функциональные обязанности всех лиц ГОП и дополнения к функциональным обязанностям лиц ГРП в зависимости от проекта АНК.

Действия личного состава корабля по обеспечению полетов указываются в соответствии с требованиями боевых и повседневных расписаний.

* Решением командира авиационной части, в чьем подчинении находится экипаж – в состав экипажа включается бортовой переводчик.

321. Организация полетов с АНК группового базирования определяется служебными документами по боевой и повседневной деятельности корабельной авиации Военно-Морского Флота и ИПП с корабля данного типа.

Район полетов корабельной авиации в открытом море выбирается с учетом маршрута плавания (района маневрирования) авианесущих кораблей, границ территориальных вод иностранных государств, расположения воздушных трасс, запретных зон и других ограничений.

322. При нахождении АНК в зоне ответственности КП ВВС и ПВО флота все вопросы, связанные с организацией и выполнением полетов, согласовываются с КП ВВС и ПВО флота. При этом все полеты и перелеты авиации на кораблях выполняются в соответствии с установленным для наземных аэродромов порядком.

323. При нахождении АНК вне зоны ответственности КП ВВС и ПВО флота заявки на полеты не подаются, а план полетов на период (неделю, сутки) докладывается на ЦКП морской авиации, КП ВВС и ПВО флота и КП командира соединения (оперативной эскадры), в состав которых постоянно или временно входит этот корабль.

324. Решение на проведение полетов принимает командир АНК (соединения кораблей) в зависимости от задач, стоящих перед кораблем, ожидаемых гидрометеорологических условий, воздушной и орнитологической обстановок в районе плавания (маршрута перехода), уровня подготовки летного состава и лиц ГРП, состояния корабельных воздушных судов и АТСК.

325. На основе принятого решения на проведение полетов командир корабля ставит задачу командиру АГ, заместителю командира корабля по авиации, командирам боевых частей и начальникам служб корабля на организацию и проведение полетов.

326. После получения задачи от командира корабля командир АГ определяет и проводит мероприятия по организации подготовки к полетам.

327. Для проведения полетов на каждую летную смену составляется плановая таблица полетов, а на корабле группового базирования корабельных воздушных судов при одновременных полетах нескольких эскадрилий – сводная плановая таблица полетов, которая подписывается командиром АГ и утверждается командиром корабля.

При одновременных полетах в одном районе с нескольких АНК соединения составляется сводная плановая таблица полетов, которая подписывается старшим авиационным начальником и утверждается командиром корабельного соединения.

328. В ходе организации полетов проводится подготовка летных экипажей, ГРП, ГОП, корабельных воздушных судов и АТСК в соответствии с требованиями служебных документов.

329. Подготовку к полетам полетной палубы, механизированных средств обеспечения взлета и посадки корабельных воздушных судов, светотехнического оборудования полетной палубы, средств технического

обслуживания и обеспечения базирования корабельных воздушных судов, системы хранения, подготовки и подачи авиационного вооружения на корабле группового базирования организует командир авиационной боевой части (БЧ-6), визуальных (оптических) систем обеспечения полетов (БЧ-6, БЧ-7).

Подготовку к полетам корабельных автоматизированных систем боевого управления и наведения корабельных воздушных судов, радиотехнических и телевизионных средств обеспечения полетов организует командир радиотехнической боевой части (БЧ-7).

Подготовку к полетам средств обмена информацией с корабельными воздушными судами, радиосвязи, громкоговорящей связи и документирования организует командир боевой части связи (БЧ-4).

Подготовку к полетам средств выдачи навигационной информации для выставки инерциальных систем корабельных воздушных судов организует командир штурманской боевой части (БЧ-1).

Подготовку к полетам летного состава и корабельных воздушных судов организует командир АГ.

Подготовку к полетам лиц ГРП и ГОП организует заместитель командира корабля по авиации (командир АГ).

Подготовку к полетам группы управления авиацией в зоне боевых действий организует заместитель командира соединения по авиации.

На кораблях, где авиационная боевая часть (БЧ-6) отсутствует, подготовку к полетам АТСК организует старший помощник командира корабля.

330. Светотехническое и светосигнальное оборудование должно обеспечивать надежную видимость корабля и взлетно-посадочных площадок при полетах днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях, а при взлете ночью – освещение поверхности моря по курсу взлета.

331. Полеты с кораблей выполняются только при наличии готовых к применению штатных аварийно-спасательных средств.

332. Запуск и опробование двигателей воздушного судна разрешается производить только командиру воздушного судна.

Особенности организации авиационно-спасательных и специальных авиационных работ

333. К авиационно-спасательным работам на воздушных судах государственной авиации относятся:

- поиск и обнаружение потерпевших бедствие;
- наведение наземных поисково-спасательных сил на объекты поиска;
- десантирование спасательных групп и грузов парашютным, беспарашютным и посадочным способами;
- эвакуация пострадавших из районов (объектов) бедствий на суше и с водной поверхности;

334. К специальным авиационным работам относятся:

тушение пожаров;
ведение воздушной, инженерной, радиационной, химической, пожарной разведки и мониторинга местности;
обработка заданных объектов химическими и биологическими препаратами;
авиационно-монтажные и демонтажные работы;
ликвидация ледовых заторов в естественных и искусственных водоемах.

335. Организация и выполнение полетов по различным видам авиационно-спасательных и специальных авиационных работ осуществляется в соответствии с настоящими Правилами, РЛЭ воздушных судов, другими служебными документами.

336. К выполнению авиационно-спасательных и специальных авиационных работ допускаются воздушные суда, оснащенные специальным оборудованием и летные экипажи, прошедшие специальную подготовку и имеющие допуск к указанным полетам и работам.

337. Авиационно-спасательные и специальные авиационные работы выполняются по ПВП и ППП при минимумах, установленных для командиров экипажей воздушных судов и для каждого вида работ. Перед выполнением авиационно-спасательных и специальных авиационных работ командир ВС обязан получить фактическую погоду и ее прогноз на период выполнения задания, на основании которых принять решение на вылет.

338. Командир ВС, выполняющий авиационно-спасательные и специальные авиационные работы, имеет право изменять маршрут полета и место посадки в пределах района выполняемого задания с предварительным уведомлением об этом органа управления полетами. Эшелоны полетов (высоты), занятые воздушными судами, выполняющими авиационно-спасательные и специальные авиационные работы в заданном районе (зоне) должны быть свободны от других воздушных судов.

339. Командиру ВС при выполнении авиационно-спасательных и специальных авиационных работ выполнять задание с превышением норм предельной загрузки, взлетной и посадочной масс ВС, налета запрещается.

340. Для подготовки экипажа и авиационной техники к полету на выполнение авиационно-спасательных и специальных авиационных работ предоставляется необходимое время независимо от срочности вылета

341. При выполнении авиационно-спасательных и специальных авиационных работ в отрыве от аэродрома базирования назначается руководитель авиационной группы, который организует применение авиации в районе работ.

342. При подготовке к выполнению авиационно-спасательных и специальных авиационных работ должны быть отработаны:

условия, порядок и особенности выполнения полета;
порядок взаимодействия членов экипажа и спасателей;
порядок управления экипажем;
порядок передачи информации с борта ВС на наземные пункты

управления и сроки представления донесений после посадки;
меры безопасности при выполнении полетного задания.

343. Перед выполнением авиационно-спасательных и специальных авиационных работ определяются и согласовываются основные и запасные аэродромы и площадки для временного базирования и посадки воздушных судов. Во время работы вертолетов эти площадки должны быть свободны от наземной техники и грузов. Площадка временного базирования вертолета (группы вертолетов) оборудуется средствами связи и, при необходимости, средствами РТО полетов.

344. При выполнении авиационно-спасательных и специальных авиационных работ в условиях радиационного, химического и биологического заражений, а также загрязнения нефтепродуктами разворачиваются пункты ускоренной специальной обработки авиационной техники, оборудованные закрытыми емкостями для сбора отработанной жидкости, укомплектованные необходимой техникой и персоналом.

При выполнении специальных работ по ликвидации ледовых заторов подготовка (снаряжение) специального оборудования и воздушных судов проводится на специальной площадке с соблюдением мер безопасности, предусмотренных при работе с взрывчатыми веществами (боеприпасами).

345. При выполнении авиационно-спасательных и специальных авиационных работ органами управления авиации до экипажей воздушных судов, участвующих в этих работах, доводится:

- оперативная обстановка в районе чрезвычайной ситуации;
- данные о наличии сил и средств, задействованных в тушении пожара или ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций техногенного характера;
- данные о рельефе местности в районах очагов пожаров (загрязнения и заражения местности);
- наличие источников водоснабжения (заправляемых жидкостей), средств заправки и обработки воздушных судов после выполнения задания;
- результаты рекогносцировки;
- результаты выполнения технологических расчетов;
- аэродромы и посадочные площадки в районах пожаров (загрязнения и заражения местности);
- порядок связи и управления;
- меры безопасности.

346. После принятия решения на применение авиации для выполнения авиационно-спасательных и специальных авиационных работ командир авиационной части (старший авиационный начальник) организует подготовку экипажей к выполнению задания.

Особенности организации полетов на гидросамолетах

347. Полеты на гидросамолетах проводятся с водных аэродромов

(площадок). Посадка и взлет в открытом море* в целях обучения и тренировки экипажей производятся в соответствии с требованиями КБП. Границы акватории аэродрома устанавливаются с учетом обеспечения безопасности взлета и посадки и обозначаются ограничительными буйами и вехами (ночью – огнями).

Места, опасные для руления, взлета и посадки, непосредственно прилегающие к ВПП и якорной стоянке, должны быть обозначены. При приливах и отливах обозначения ставятся на малую воду.

Водный аэродром (площадка) на время полетов по согласованию с диспетчером морского порта (при расположении водного аэродрома вблизи морского порта) закрывается для прохода кораблей и плавучих средств.

Направления, откуда возможен выход на ВПП кораблей и других плавсредств в период полетов, должны контролироваться РП или ПРП, а при необходимости специально выделенными катерами со средствами сигнализации и связи.

348. На период полетов в распоряжение руководителя полетов назначается аварийно-спасательная команда на специальном катере. Начальником команды назначается офицер инженерно-технического состава.

Состав команды, а также перечень необходимых аварийных средств на катере устанавливаются инструкцией по производству полетов в районе водного аэродрома.

349. Движение плавучих средств по аэродрому (площадке) во время полетов допускается с разрешения РП. Эти средства должны иметь двустороннюю радиосвязь с РП.

Допуск рулевых к управлению плавучими средствами, обеспечивающими полеты, разрешается только после проверки практических навыков буксировки гидросамолетов и знания ими правил буксировки гидросамолетов, движения по аэродрому (площадке) и сигналов, подаваемых с командно-диспетчерского пункта. Допуск рулевых к управлению плавучими средствами, обеспечивающими полеты, производится приказом командира части.

350. Порядок руления гидросамолетов от спуска (места стоянки на берегу или с места якорной стоянки) на старт, возвращения со старта, движения плавучих средств и маркировки водного аэродрома (площадки) определяются инструкцией по производству полетов в районе водного аэродрома.

351. В зависимости от размеров аэродрома (площадки), подходов к нему, количество летающих гидросамолетов и характера полетов аэродром (площадка) маркируется в одну или две полосы.

352. Ночные полеты, а при необходимости и дневные полеты в сложных гидрометеорологических условиях должны обеспечиваться специальным наземным и надводным светотехническим оборудованием для

* Здесь и далее в тексте настоящих Правил под открытым морем понимаются и внутренние водоемы (озера, реки, водохранилища), используемые для посадки гидросамолетов.

обозначения мест взлета, посадки и ориентировки при рулении.

353. Посадка гидросамолета в штиль при зеркальной поверхности воды производится на водном аэродроме (площадке) со специально оборудованным стартом (если гидросамолеты не оснащены аппаратурой, обеспечивающей посадку на зеркальную поверхность).

354. Взлет с воды и посадка на воду при наличии льдин и других предметов, плавающих в зоне взлета и посадки запрещается.

Особенности организации демонстрационных полетов

355. Демонстрационные полеты ВС государственной авиации организуются и проводятся установленным порядком в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации и настоящими Правилами.

356. Демонстрационные полеты в государственной авиации Российской Федерации выполняются летным составом, 237 гвардейского центра показа авиационной техники ВВС, 929 Государственного летно-испытательного центра Министерства обороны Российской Федерации, центров боевого применения и переучивания летного состава авиации видов Вооруженных Сил Российской Федерации, а также наиболее подготовленными экипажами частей, подразделений с разрешения главнокомандующих видами Вооруженных Сил Российской Федерации, председателя Центрального совета РОСТО, руководителей федеральных органов исполнительной власти, имеющих подразделения государственной авиации, с утверждением их персонального списка после проведения необходимых мероприятий.

357. Демонстрационные полеты воздушных судов государственной авиации могут проводиться на предназначенных для этой цели авиационных базах, на базе авиационных частей в местах их постоянной дислокации, в специально определенных местах (столицы, административные центры, места боевой славы и др.) или других пунктах демонстрации (показа) на территории Российской Федерации и за границей в соответствии с требованиями безопасности демонстрационных полетов воздушных судов.

358. Для проведения мероприятий по подготовке и проведению демонстрационных полетов, а также организации и осуществления взаимодействия между авиационными частями и подразделениями государственной авиации (других видов авиации) назначается ответственный за демонстрационные полеты решением главнокомандующих видами Вооруженных Сил Российской Федерации (руководителей авиации федеральных органов исполнительной власти и организаций). Все должностные лица, участвующие в демонстрационных полетах, подчиняются ответственному за их проведение.

Особенности организации полетов на спортивных воздушных судах

359. Полеты на спортивных воздушных судах организуются в соответствии с требованиями курсов и программ учебно-лётной подготовки.

360. Общий порядок подготовки к соревнованиям на спортивных воздушных судах определяется приказами главнокомандующего ВВС, председателя Центрального совета РОСТО, положениями и правилами соревнований по типам воздушных судов.

Разработанная и согласованная установленным порядком программа соревнований на спортивных воздушных судах утверждается:

в ВВС – заместителем главнокомандующего Военно-воздушными силами;

в РОСТО – председателем Центрального совета РОСТО.

361. Контроль за организацией соревнований на спортивных воздушных судах, их обеспечением и проведением осуществляется штабом объединения ВВС, региональным (краевым, областным) советом РОСТО, на территории которого проводятся соревнования.

362. При организации рекордных перелетов планеристов руководители авиации федеральных органов исполнительной власти и начальники центров ЕС ОрВД обязаны оказывать помощь организаторам соревнований.

363. В целях обеспечения безопасности маршрутных полетов планеров и дельтапланов вдоль маршрутов их полета должны устанавливаться полосы (коридоры) безопасности и предусматриваться площадки на случай вынужденной посадки.

Вход в район полетов планеров (дельтапланов) других воздушных судов запрещается.

Особенности организации полетов при ограниченном использовании средств связи и РТО

364. При организации полетов при ограниченном использовании средств связи и РТО командир авиационной части с учетом запланированных упражнений, метеорологических условий и времени суток устанавливает порядок ограничения радиообмена и определяет, какие средства связи и РТО полетов выключаются, а какие работают только для обеспечения контроля полетов без передачи данных на борт воздушных судов, а также порядок выполнения полетов по маршрутам и захода на посадку.

Полеты вертолетов и воздушных судов с максимальной скоростью полета до 300 км/ч разрешается выполнять без радиолокационного контроля на аэродромах, не оборудованных данными средствами контроля, при наличии устойчивой двусторонней радиосвязи и обеспечении постоянного визуального контроля за полетами данных воздушных судов.

365. В результате подготовки к полетам при ограниченном использовании (без использования) средств связи и РТО полетов экипажи

воздушных судов, группа руководства полетами, инженерно-технический состав (для регулирования движением ВС на земле) обязаны знать:

какие средства связи и РТО полетов и в каком объеме ограничиваются (отключаются) при обеспечении данных полетов;

порядок ведения радиообмена;

порядок навигации при ограниченном использовании (без применения) средств связи и РТО полетов;

возможность использования для навигации только бортовых пилотажно-навигационных комплексов;

характерные ориентиры в районе своего и запасных аэродромов, обеспечивающие выход на них и заход на посадку днем и ночью;

особенности построения маневра для захода на посадку при ограниченном использовании (без использования) средств связи и РТО полетов днем и ночью;

действия при возникновении необходимости полного использования средств связи и РТО полетов;

сигналы, применяемые для управления воздушными судами (группой) без использования средств связи и РТО полетов (приложения № 8, № 9 к настоящим Правилам и приложение № 5 к Федеральным авиационным правилам полетов в воздушном пространстве Российской Федерации).

366. При ограниченном использовании средств связи и РТО РЛС, средства связи и РТО полетов, необходимые руководителю полетов (группе руководства полетами) для контроля за положением воздушных судов и обеспечения их безопасности, выключать запрещается.

Выключенные или ограниченные в использовании средства связи и РТО полетов немедленно включаются:

по запросу экипажей воздушных судов;

по требованию руководителя полетов (лиц ГРП);

при поступлении сигнала «Терплю бедствие» от экипажей воздушных судов;

при ухудшении метеорологической обстановки в районе аэродрома посадки;

при потере радиосвязи с экипажами воздушных судов;

при возникновении особой ситуации в полете.

Особенности организации полетов в условиях горной местности

367. При подготовке к полету в условиях горной местности, кроме проведения обычной подготовки, экипаж обязан:

проанализировать метеорологические условия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, кучево-дождевых облаков и гроз, степень закрытия гор, сопков, перевалов облаками, туманом, осадками и другими опасными явлениями погоды;

изучить в полосе маршрута и нанести на карту максимальные высоты хребтов и вершин, сличив эти высоты на картах различных масштабов;

изучить направления ущелий и горных долин;
рассчитать безопасную высоту полета;
изучить и отметить на карте места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки или вынужденного покидания ВС;
знать высоты аэродромов над уровнем моря, особенности взлета и посадки на них;
рассчитать зоны неустойчивой работы наземных средств связи и РТО;
рассчитать скорость отрыва и посадочную скорость, длину разбега и пробега, оценить возможность безопасного взлета и посадки при данном взлетном весе, метеорологических условиях и высоте над уровнем моря аэродромов взлета и посадки.

368. При полетах над горной местностью экипаж воздушного судна обязан знать правила пользования барометрическими высотомерами при посадке на высокогорных аэродромах, а также условия взлета и посадки в условиях горного аэродрома.

Особенности организации полетов над безориентирной местностью и пустыней

369. При подготовке к полету над безориентирной местностью и пустыней кроме проведения обычной подготовки экипаж дополнительно обязан:

обратить особое внимание на прогноз температуры воздуха и на возможность возникновения пыльной и песчаной бурь;

при подготовке карт уточнить на них границы распространения барханов, русла рек и высохшие озера, пригодные для ведения ориентировки и посадки, караванные тропы и колодцы с пресной водой;

взять на борт запас питьевой воды.

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

Особенности организации полетов над морем (водной поверхностью)

371. При подготовке к полету над морем (водной поверхностью) кроме проведения обычной подготовки экипаж дополнительно обязан:

уточнить места расположения поисково-спасательных кораблей (судов), их позывные и порядок радиосвязи с ними;

подобрать для пользования в полете и изучить в необходимом объеме лоцию моря, таблицы и справочные материалы для астроориентировки и

применения систем дальней навигации;

изучить месторасположение и режимы работы береговых и островных свето- и радиомаяков;

проверить исправность астрономических и радиотехнических средств воздушной навигации;

проверить наличие и правильность размещения групповых и индивидуальных спасательных плавательных средств, средств сигнализации, запаса пищи и воды;

изучить характерные изгибы береговой черты и ознакомиться с ледовой обстановкой на случай вынужденной посадки.

Особенности организации полетов в полярных районах

372. Воздушные суда, предназначенные для полетов в Арктике и Антарктике должны быть оснащены специальным оборудованием для выполнения таких полетов.

373. При подготовке к полету в полярных районах Северного полушария экипаж обязан:

проверить наличие неприкосновенного запаса по установленной норме (в полярном варианте);

проверить комплектность и исправность экипировки и специального снаряжения;

уточнить по материалам аэролокаций и описаниям правильность полетных карт района полетов и внести в них необходимые поправки;

изучить запасные аэродромы и участки местности, пригодные для вынужденной посадки в данное время года;

изучить признаки изменения погоды в данном районе;

изучить средства связи и РТО полетов и четко определить порядок их использования по этапам полета в данном районе;

разработать штурманский план полета с использованием ортодромических методов и средств астрономической ориентировки;

изучить порядок действий для сохранения жизни и здоровья членов экипажа и облегчения их поиска при вынужденной посадке или вынужденном покидании ВС.

374. При подготовке к полету в полярных районах Южного полушария экипаж должен дополнительно учитывать:

обратное (видимое) суточное движение небесных светил (справа налево);

верхняя кульминация светил наблюдается не в южной, а в северной части неба;

обратный знак вертикальной составляющей магнитного поля Земли;

поглощение радиоволн средневолнового диапазона при полетах над ледовым щитом;

несоответствие времен года Южного и Северного полушарий.

Особенности организации полетов в районах жаркого климата

375. При температуре воздуха выше +25 градусов полеты должны производиться преимущественно в утренние и вечерние часы. Полеты при температуре воздуха выше +30 градусов должны быть ограничены. Решение на производство полетов при температуре выше +30 градусов командир авиационной части принимает в зависимости от совокупности и степени влияния на работоспособность личного состава и работу воздушных судов различных метеорологических элементов (ветра, влажности, давления и т.п.).

376. В процессе подготовки к полетам в районах жаркого климата с помощью специальных графиков и таблиц экипаж должен рассчитать скорость отрыва и длину разбега, оценить возможность безопасного взлета при данной взлетной массе и метеорологических условиях, рассчитать посадочную массу, ожидаемую к моменту посадки, посадочную скорость и длину пробега, оценить условия и возможность безопасной посадки.

Полеты

Общий порядок выполнения полетов

377. Полеты разрешается производить при наличии не менее одного запасного аэродрома. При отсутствии в районе полетов аэродромов, пригодных по составу радиотехнического оборудования и техническим характеристикам летных полос к использованию в качестве запасных, разрешается проводить полеты без запасных аэродромов (в том числе и при минимуме погоды при устойчивых метеорологических условиях). Перечень таких аэродромов объявляется приказом командующего объединением. При полетах без запасных аэродромов запасная посадочная полоса аэродрома должна быть пригодна для посадки воздушных судов.

378. Летная смена начинается и заканчивается в установленное плановой таблицей полетов время.

При проведении полетов в несколько летных смен между ними должен быть перерыв не менее 1 часа (в вертолетных авиационных частях и летных военно-учебных заведениях – не менее 30 минут), необходимый для подготовки аэродрома к полетам в следующую летную смену.

Перед началом летной смены РП получает доклад о готовности лиц ГРП с их рабочих мест к непосредственному управлению, производится подъем авиационного флага на сигнальной мачте КДП и пуск двух зеленых ракет (с подачей команды РП на запуск двигателей первому взлетающему воздушному судну).

После окончания летной смены производится спуск авиационного флага и пуск двух красных ракет (после заруливания воздушных судов на стоянку и выключения двигателей).

379. При изменении маршрутов, полигона и других условий выполнения задания, а также при несоответствии метеорологических

условий уровню подготовки летного состава и выполняемым задачам начало полетов может быть перенесено на более поздний срок. При этом окончание полетов с разрешения КП объединения ВВС (КП авиации федерального органа исполнительной власти) и по согласованию с РЦ ЕС ОрВД может быть перенесено, но не более чем на 2 часа.

380. Полеты производятся в соответствии с плановой таблицей.

Все изменения полетных заданий экипажам вносятся в плановую таблицу полетов, доводятся до экипажей, лиц ГРП и старшего инженера полетов (при необходимости).

381. При изменении метеоусловий в процессе летной смены и приближении их значений к предельным для данного варианта плановой таблицы, командир авиационной части обязан принять решение о продолжении (прекращении) полетов или переходе к полетам по другому варианту плановой таблицы.

При переходе к полетам по другому варианту плановой таблицы полеты прекращаются, даются необходимые указания о порядке их дальнейшего проведения. При переходе от полетов в ПМУ к полетам в СМУ проводится доразведка погоды.

Решение о прекращении полетов может принимать руководитель полетами с последующим докладом командиру авиационной части.

382. Порядок проведения одновременных полетов на воздушных судах различных типов с одного аэродрома определяется ИПП. При этом должны быть разработаны связанные с этим меры безопасности (режимы полета, безопасные временные интервалы, эшелонирование, радиолокационный контроль и т.п.). При производстве совместных полетов воздушных судов различных федеральных органов исполнительной власти и организаций, при приеме и выпуске одиночных ВС управление экипажами на аэродроме осуществляется на единых каналах управления.

383. Полеты на самолетах и вертолетах на одном аэродроме по правилам приборного полета производятся в разное время. Разрешаются совместные полеты во всех метеоусловиях вертолетов и малоскоростных самолетов, порядок проведения которых определяется ИПП.

Решением старшего авиационного начальника аэродрома полеты на вертолетах на аэродроме могут проводиться одновременно с полетами на самолетах только по правилам визуального полета. При выполнении таких полетов для вертолетов отводится маркированная площадка с отдельным стартом с назначением руководителя полетами вертолетов, который является помощником руководителя полетами на аэродроме. При необходимости, с разрешения руководителя полетами, экипажи вертолетов могут использовать любую часть ВПП для выполнения взлета и посадки.

384. При подготовке воздушных судов на стоянках (технических позициях), буксировке из укрытий (в укрытия), со стоянок (технических позиций), а также при запуске двигателей применяются сигналы, установленные Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

385. Руление и буксировка воздушных судов по аэродрому в период проведения полетов без разрешения руководителя полетов запрещаются.

386. Время запуска двигателя (двигателей) определяется в зависимости от заданного времени взлета. Запуск проводится с разрешения (по команде) руководителя полетами или без команды (только при полетах с ограниченным использованием средств связи и РТО) с соблюдением мер безопасности.

387. Запрещается запускать двигатель (двигатели):
при отсутствии средств пожаротушения;
без тормозных колодок под колесами шасси (кроме вертолетов);
при неисправности тормозной системы и без использования стояночного тормоза;

если струя газов от двигателей может повредить воздушные суда или оборудование аэродрома;

если командир экипажа не убедился, что команда на запуск понята членами экипажа.

388. Перед выруливанием командир экипажа (группы) обязан убедиться в готовности экипажа (группы) к вылету, установить радиосвязь с руководителем полетов и экипажами группы, которая поддерживается с момента запуска до момента выключения двигателя (двигателей) по окончании полета. При отсутствии двухсторонней радиосвязи вылет запрещается.

389. Перед выруливанием командир экипажа обязан опробовать действие тормозов, убедиться в отсутствии на РД или ВПП препятствий (посторонних предметов). Выруливание с неисправными тормозами или при наличии препятствий (посторонних предметов) запрещается.

390. Скорость руления командир экипажа выдерживает в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, полетной массы воздушного судна и условий видимости, но не более скорости, установленной РЛЭ воздушного судна. Руление вблизи препятствий и мест стоянки воздушных судов проводится на скорости, обеспечивающей немедленную остановку воздушного судна при торможении.

При рулении в сильный ветер (легких воздушных судов), при плохом состоянии РД (грунта) или по требованию командира экипажа проводится сопровождение рулящего ВС.

Ответственность за безопасность руления во всех случаях несет командир экипажа. Сопровождающий отвечает за правильность подаваемых команд.

391. При плохом состоянии РД и мест стоянки воздушное судно должно буксироваться. Скорость буксировки определяется РЛЭ ВС. На месте командира ВС должен находиться летчик или техник ВС.

392. При ограничениях в ведении радиосвязи, указанных в настоящих Правилах, радиообмен при запуске, выруливании и на отдельных этапах полета может не проводиться.

393. Движение воздушных судов, автомобилей и других транспортных

средств впереди и сзади воздушного судна с работающим двигателем должно проводиться на расстоянии, которое обеспечивает безопасность движения и исключает попадание посторонних предметов, пыли (снега) в работающий двигатель.

394. Одновременное руление нескольких воздушных судов в одном направлении производится на интервалах и дистанциях, исключающих попадание в двигатели пыли или снега и посторонних предметов, поднятых впереди рулящим воздушным судном.

Обгон рулящего воздушного судна запрещается.

Если направления руления воздушных судов пересекаются, экипаж, видящий другое рулящее воздушное судно справа, должен остановиться и пропустить его.

При рулении навстречу друг другу каждый командир экипажа обязан уменьшить скорость руления до минимальной и держаться правой стороны, чтобы воздушные суда разошлись левыми бортами.

Встречное руление допускается при расстоянии между концами крыльев самолетов не менее 5 м (для вертолетов – не менее одного диаметра несущего винта между концами лопастей) и только на прямолинейном участке РД.

Пересечение рулящим (буксируемым) воздушным судном ВПП во время полетов производится только с разрешения и по команде РП.

Команда на прекращение руления подается по радио или сигналами. По этой команде командир экипажа обязан немедленно прекратить руление и ждать дальнейших указаний.

395. Выруливание на ВПП для взлета производится с разрешения руководителя полетами или ПРП.

396. Взлет одиночных воздушных судов или групп воздушных судов производится на временных интервалах, указанных в плановой таблице полетов и установленных ИПП.

Взлет без разрешения руководителя полетами (помощника руководителя полетами на аэродроме) запрещается.

397. Взлет выполняется в соответствии с РЛЭ ВС.

Запрещается взлетать в случаях:

если на ВПП находятся другие воздушные суда или препятствия;

если идущее на посадку воздушное судно уходит на второй круг;

если обнаружены неисправности воздушного судна, двигателей и оборудования;

если скорость ветра (его боковая составляющая относительно ВПП) превышает установленную РЛЭ ВС;

если командир экипажа не наблюдает поверхность площадки (для вертолетов);

в других случаях, если не обеспечивается безопасность взлета.

398. Посадка производится с разрешения руководителя полетами (помощника руководителя полетами на аэродроме).

Командир экипажа, находясь на предпосадочной прямой, обязан

прекратить снижение и уйти на второй круг (выполнить повторный заход), если:

наблюдаются опасные явления погоды или скопления птиц, представляющие угрозу для выполнения посадки;

до высоты принятия решения не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или, если положение ВС в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки;

в воздушном пространстве или на ВПП появились препятствия, угрожающие безопасности полета (посадки);

399. При необходимости произвести немедленную (внеочередную) посадку на аэродром командир экипажа обязан доложить об этом руководителю полетов и выполнить по его указанию выход на аэродром и заход на посадку способом, обеспечивающим посадку в минимальное время.

При полете по ПВП, командир экипажа должен усилить осмотрительность и, если не последует дополнительных указаний руководителя полетов, самостоятельно принять решение на выполнение посадки. При этом он полностью отвечает за безопасность экипажа и воздушного судна.

Экипажи, находящиеся в воздухе, обязаны уступить маршрут воздушному судну, идущему на внеочередную посадку, и ограничить свой радиообмен. При заходе экипажа на внеочередную посадку в сложных метеорологических условиях другим экипажам запрещается занимать его высоту.

Требовать внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

400. Приземление воздушного судна производится на осевую линию ВПП в полосе точного приземления.

Если группа выполняет посадку на сокращенных дистанциях (или в паре), воздушные суда должны приземляться левее и правее оси ВПП.

После посадки командир экипажа обязан без задержки освободить ВПП и доложить об этом руководителю полетов.

401. Посадка на запасную полосу производится с разрешения руководителя полетов.

402. При одновременных полетах воздушных судов различных типов имеют преимущество (в указанной последовательности):

а) при взлете – воздушные суда:

вылетающие для выполнения боевого задания и по тревоге;

вылетающие для поиска и оказания помощи экипажам, терпящим бедствие;

вылетающие для оказания помощи населению при стихийных бедствиях;

выполняющие одно общее задание;

с ограниченным временем работы двигателя на земле;

с пассажирами;

с ограниченным запасом топлива;
более скоростные перед менее скоростными;
вылетающие в более длительный полет;
б) при посадке – воздушные суда:
выполняющие вынужденную (экстренную) посадку;
имеющие ограниченный запас топлива;
на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;
командиры которых в случае ухудшения метеорологических условий не подготовлены к полетам в ожидаемых метеоусловиях;
выполняющие полет в составе группы;
с пассажирами.

403. Полеты в районе аэродрома выполняются в порядке, установленном ИПП. Изменять установленный инструкцией порядок выполнения полетов в районе аэродрома разрешается только командирам экипажей воздушных судов, идущих на внеочередную (вынужденную) посадку.

404. Внеаэродромные полеты по планам боевой подготовки выполняются, как правило, по маршрутам вне воздушных трасс и местных воздушных линий или в специально установленных районах и зонах.

405. Минимально допустимую высоту нижней границы облаков и полетную видимость для выполнения задания определяет командир эскадрильи в зависимости от уровня подготовки экипажа и характера полетного задания.

406. Дистанция между воздушными судами, летающими по кругу (заходящими на посадку), должна обеспечить безопасный заход на посадку и посадку. Она устанавливается ИПП в зависимости от типов воздушных судов. Выход из круга и вход в круг полетов производится по касательной линии к одному из разворотов на высоте полета по кругу или в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэродрома.

407. Полеты воздушных судов в районе аэродрома независимо от метеорологических условий, как правило, должны выполняться при радиолокационном контроле.

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

408. Уход от аэродрома и выход на аэродром в ПМУ и СМУ осуществляется по схемам, установленным ИПП (схемы выхода и входа в район аэродрома приводятся в документах аэронавигационной информации). В отдельных случаях выход и вход в район аэродрома при выполнении полетов по плану боевой подготовки выполняется в соответствии со схемами выполнения упражнений КБП, утвержденными командиром авиационной части и согласованных с органами ОрВД.

409. Пилотаж производится в границах пилотажной зоны на высоте не

менее безопасной и не выше установленной ИПП.

Во время пилотажа летчик (экипаж) должен вести непрерывное наблюдение за воздушным пространством. При пилотировании воздушного судна в облаках, под шторкой, за облаками или ночью экипаж должен контролировать свое местонахождение в зоне с помощью радиотехнических средств. Пересечение аэродромных зон на высотах, занятых другими воздушными судами, запрещается.

410. Одновременно в зоне, как правило, может находиться одно воздушное судно или группа под одним командованием. Нахождение в одной зоне одновременно нескольких воздушных судов (групп) допускается при условии эшелонирования их по высоте, обеспечивающей безопасность полета с учетом возможных ошибок экипажей в выдерживании заданных высот.

Полеты в облаках и с использованием шторки (СИБ)

411. Полеты в облаках и с использованием шторки (СИБ) должны выполняться в аэродромных (пилотажных) зонах по определенным схемам и маршрутам на заданных эшелонах для исключения опасного сближения воздушных судов.

412. Снижение под облака в зоне (на маршруте), если это предусмотрено заданием, разрешается, но не ниже нижнего безопасного эшелона полета в зоне (на данном этапе маршрута) по ППП. Если после занятия нижнего безопасного эшелона полета по ППП воздушное судно не вышло под облака или полет по ПВП невозможен, дальнейшее снижение запрещается.

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

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

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

415. Полеты воздушных судов, выполняющих заход на посадку одновременно различными способами, разрешаются при радиолокационном контроле за полетами воздушных судов лицами ГРП.

416. Снижение под облака для захода на посадку с применением посадочных систем в составе пары разрешается при высоте нижней границы облаков, установленной КБП для выполнения полетного задания.

Высота нижней границы облаков для захода на посадку в составе пары при лидировании воздушного судна с неисправным пилотажно-навигационным оборудованием устанавливается ИПП в районе аэродрома

для всех типов воздушных судов, базирующихся на нем.

417. Полеты с использованием шторки (СИБ) выполняются с соблюдением мер безопасности, предусмотренных для полетов по ППП. Высота закрытия и открытия шторки устанавливается КБП. Полеты под шторкой (с применением СИБ) в облаках запрещаются.

Полеты ночью

418. Ночные полеты разрешается выполнять на аэродромах и воздушных судах, имеющих специальное оборудование для полетов ночью.

419. Руление ночью производится с включенными аэронавигационными (контурными) огнями и рулежными фарами.

В случае ослепления командира экипажа руление должно быть прекращено и продолжено после адаптации зрения.

420. 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 приземления (приводнения) воздушного судна.

421. При полетах самолетов включение посадочных прожекторов производится не позднее выхода самолета из четвертого разворота, а в случае захода на посадку с использованием инструментальных систем посадки – не позднее доклада экипажа о проходе ДРПМ.

При полетах вертолетов включение посадочных прожекторов осуществляется не позднее прохода экипажем высоты 100 м.

Выключение прожекторов производится во второй половине пробега воздушного судна (после посадки вертолета). При уходе на второй круг (для исключения потери экипажем пространственной ориентировки) посадочные прожекторы выключаются после перехода ВС в набор высоты.

422. При выполнении посадки с посадочными фарами включение их осуществляется на посадочной прямой после прохода ДПРМ в соответствии с РЛЭ, а при наличии облаков – после выхода из них. Выключение посадочных фар осуществляется после окончания пробега воздушного судна (посадки вертолета).

423. Пользоваться посадочными фарами в интенсивных осадках, тумане и густой дымке запрещается.

Групповые полеты

424. Групповые полеты выполняются в боевых (полетных) порядках. Выбор параметров боевого (полетного) порядка осуществляется командиром группы или старшим начальником в зависимости от характера выполняемой задачи.

425. Командир (ведущий) группы, находящийся в ее составе, под управлением которого осуществляется полет группы, отвечает за безопасное

выполнение группового полета.

Заместитель командира группы назначается для повышения надежности управления группой в полете. Он принимает управление группой на себя в случае невозможности продолжения управления группой командиром (ведущим).

426. В случае выполнения дозаправки топливом в воздухе командиром группы является командир экипажа дозаправляемого воздушного судна, который принимает решение на выполнение дозаправки. Он подает команды на выдерживание режима дозаправки, разрешает экипажу воздушного судна-заправщика выполнение эволюций для выдерживания заданного маршрута и дает команду на окончание дозаправки.

427. Ведущий в полете обязан:

управлять группой по радио и эволюциями ВС от начала запуска двигателей и до заруливания на стоянку после посадки;

знать положение воздушных судов в боевом (полетном) порядке, а при визуальном контакте 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, не допускать резких изменений скорости, направления и высоты полета, особенно при полете на малой (предельно малой) высоте, в стратосфере и на сверхзвуковых скоростях;

при вводе в разворот и на развороте больше внимания уделять ведомым, находящимся с внутренней стороны разворота, а при выводе из разворота – ведомым с внешней стороны разворота;

вести осмотрительность, сохранять ориентировку, принимать решения в соответствии со сложившейся воздушной и метеорологической обстановками;

повышать осмотрительность при полете на предельно малой и малой высотах, а также при пролетах аэродромов и районов с интенсивным воздушным движением;

при необходимости контролировать запросом по радио наличие топлива на воздушных судах ведомых экипажей;

назначать (при необходимости) экипаж для сопровождения вышедшего из боевого (полетного) порядка ВС;

при отказе радиостанции эволюциями ВС передать управление группой своему заместителю.

428. Ведущему группы запрещается входить в облака, предварительно не разомкнув группу (если заданием не предусмотрен полет в облаках), и выполнять полет в метеорологических условиях более сложных, чем позволяет уровень подготовки ведомых экипажей.

429. Ведомый в полете обязан:

постоянно сохранять установленные параметры боевого (полетного) порядка, непрерывно следить за ведущим (впереди летящим ВС) и не терять

его из виду;

пристраивание к ведущему (впереди летящему ВС) выполнять на прямой, сначала установив заданную дистанцию на увеличенном интервале и с принижением (на предельно малых и малых высотах – с превышением), а затем – заданный интервал;

внимательно следить за командами (сигналами) ведущего и неукоснительно их выполнять;

непрерывно вести осмотренность во избежание опасного сближения с другими воздушными судами и столкновения с препятствиями при полете на предельно малых и малых высотах;

знать и учитывать маневренные возможности ВС при полете в боевом (полетном) порядке на разных высотах;

докладывать командиру группы о всех неисправностях систем и оборудования ВС, а также в случае необходимости изменения параметров боевого (полетного) порядка;

сохранять ориентировку, докладывать командиру группы об отклонении от заданного маршрута и быть готовым в любой момент перейти на самостоятельное выполнение полета или занять место ведущего.

430. Ведомому запрещается без разрешения ведущего пристраиваться и менять место в боевом (полетном) порядке, выходить из боевого (полетного) порядка, кроме случаев, не позволяющих сохранять в нем свое место, а также вести без необходимости радиообмен.

431. При потере из виду воздушного судна ведущего (впереди летящего ВС) по причине резкого ухудшения видимости (или в облаках) ведомый обязан немедленно доложить об этом ведущему по радио с указанием своего курса, высоты полета и одновременно выполнить:

в горизонтальном полете – выдерживать прежний режим, усилить осмотренность, отвернуть на 15 градусов во внешнюю сторону строя, пройти 1 минуту, затем взять прежний курс, по команде ведущего изменить высоту на 300 м;

на развороте – усилить осмотренность, 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) – усилить осмотренность, прекратить набор, снижение (пикирование), не изменяя направления полета.

После выполнения маневра доложить ведущему курс и высоту полета своего воздушного судна и в дальнейшем действовать по его указанию.

При потере из виду воздушного судна ведущего (впереди летящего ВС) по другим причинам (отвлечением внимания, резкий маневр ведущего и др.) ведомый обязан:

доложить ведущему по радио;

одновременно с докладом отвернуть в свободную, хорошо просматриваемую зону воздушного пространства;

доложить курс и высоту полета своего воздушного судна и действовать

по указанию ведущего.

432. При полете в боевом (полетном) порядке интервал и дистанция относительно ведущего (впереди летящего) воздушного судна должны устанавливаться такими, чтобы ведомые не попадали в спутную струю и имели благоприятные условия для наблюдения за ведущим.

433. На высотах, близких к потолку воздушного судна, ведомые должны следовать с принижением относительно ведущего (впереди летящего) ВС. Принижение увеличивается с увеличением высоты полета.

434. На предельно малых и малых высотах ведомые должны следовать с превышением относительно ведущего (впереди летящего) воздушного судна. Ведущий должен обеспечить возможность безопасного маневрирования группе. При выборе превышения необходимо учитывать сектор обзора из кабины воздушного судна ведомого.

435. Количественный состав группы, которой разрешается одновременная посадка на одну ВПП днем – звено, ночью посадка производится только одиночными экипажами.

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

436. Для управления воздушными судами в группе при ограничении радиообмена, а также при отказе радиосвязи применяются сигналы (команды), приведенные в приложениях № 9 и № 10 к настоящим Правилам.

Полеты на малых и предельно малых высотах

437. Полеты на малых и предельно малых высотах выполняются в ПМУ и СМУ. Во всех случаях высота полета не должна быть меньше минимально допустимой 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 КБП.

438. При полетах на воздушных судах с использованием информации от РЛС следования рельефу местности минимальная высота полета определяется РЛЭ воздушного судна и КБП.

439. При полете на предельно малых и малых высотах по ПВП в случае попадания экипажа в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшее пилотирования по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП, занять безопасную высоту полета или нижний (безопасный) эшелон полета, доложив органу управления полетами.

Полеты на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости

440. Полеты в стратосфере выполняются летным составом на воздушных судах с загерметизированными кабинами и в высотном-спасательном снаряжении, в простых и сложных метеоусловиях, одиночно и

в составе группы в соответствии с требованиями РЛЭ.

441. Командир экипажа обязан знать особенности пилотирования, навигации и эксплуатации силовой установки, обеспечивающие безопасность выполнения полетов на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости.

442. Полеты на сверхзвуковой скорости разрешаются на высотах, установленных Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

443. При подготовке к полету на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости, экипаж обязан:

произвести расчет потребности кислорода на полет в соответствии с инструкцией по эксплуатации кислородного оборудования, установленного на ВС, и определить соответствие запаса бортового кислорода расчетной продолжительности полета;

убедиться в готовности ВС и специального оборудования к высотному полету, проверить надежность герметизации кабины и исправность комплекта кислородного оборудования;

проверить подгонку и фиксирование высотно-спасательного снаряжения.

444. Доставка экипажей с мест переодевания в высотно-спасательное снаряжение к воздушным судам и обратно выполняется на специально выделенном автомобильном транспорте. Время пребывания экипажей в высотно-спасательном снаряжении у воздушных судов или на старте перед вылетом должно быть сокращено до минимума.

Высотно-компенсирующий костюм надевается, как правило, за 20 – 25 минут до вылета, а при несении боевого дежурства время нахождения в высотном снаряжении определяется служебными документами.

445. При полетах на высотах более 4000 м все члены экипажа обязаны пользоваться кислородом. Кислородные маски должны надеваться согласно требованиям РЛЭ ВС.

446. Снимать кислородные маски и открывать смотровые стекла гермошлемов в полете после пребывания на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости разрешается в загерметизированной кабине на высоте не более 4000 м, в разгерметизированной кабине на высоте не более 2000 м.

447. В процессе всего полета на больших высотах, в стратосфере члены экипажа (экипажи группы) обязаны постоянно следить за исправностью кислородного оборудования, герметичностью кабины. Немедленно докладывать командиру экипажа (группы) о большом или малом расходе кислорода, о прекращении или уменьшении подачи воздуха в герметическую кабину, о нарушении герметизации, о плохом самочувствии.

Командир экипажа (группы) во время полета должен периодически запрашивать самочувствие членов экипажа (экипажей группы).

448. Экипаж обязан пользоваться чистым кислородом во время полета: при «высоте» в кабине более 7000м (в этом случае чистым кислородом

экипаж должен начинать пользоваться не менее чем за 5 минут до набора «высоты» 7000м);

- при наличии дыма в кабине;
- при ведении воздушного боя;
- при взлете с зараженного аэродрома – с земли;
- при полете в зоне радиоактивных воздушных масс;
- при полетах в районах применения пассивных помех.

При плохом самочувствии или затруднении дыхания у любого члена экипажа немедленно включается непрерывная подача кислорода и производится снижение до высоты менее 4000 м.

449. При разгерметизации кабины экипаж обязан снизиться на высоту менее 7000 м. Время пребывания на высоте менее 7000 м в разгерметизированной кабине при пользовании чистым кислородом не ограничивается.

Длительность полета в разгерметизированной кабине на высотах более 7000м определяется РЛЭ ВС.

450. При отказе основного кислородного прибора немедленно перейти на пользование переносными или парашютными кислородными приборами и снизиться на высоту менее 4000м.

Требования безопасности при выполнении демонстрационных полетов

451. Демонстрационные полеты выполняются в соответствии с планом (плановой таблицей), по отработанным полетным заданиям. Изменять полетное задание разрешается только в сторону упрощения (в зависимости от условий складывающейся обстановки) с разрешения ответственного за демонстрационные полеты.

452. При проведении демонстрационных полетов воздушных судов должны соблюдаться следующие основные требования безопасности:

пилотаж (проходы) выполнять в пределах пилотажной зоны демонстрационных (показательных) полетов при устойчивой радиосвязи, строго по оси зоны, не уклоняясь в сторону зрителей ближе ограничительной линии 200 м, а при выполнении фигур на зрителей – не ближе 450 м по касательной к фигуре;

минимальная высота пилотирования в прямолинейном горизонтальном полете должна быть не менее 100 м, а при выполнении фигур пилотажа – не менее 200 м;

при выполнении задания в облака не входить, при непреднамеренном попадании в облака оценить обстановку и принять меры для безопасного выхода из них в направлении от зрителей;

при возникновении отказов, не позволяющих продолжать полет, отвернуть в свободную от зрителей сторону и катапультироваться (покинуть ВС), предварительно, по возможности, выключив двигатели.

Перелеты воздушных судов

453. Перелеты воздушных судов выполняются по воздушным трассам, МВЛ и маршрутам вне их на установленных эшелонах.

Перелеты малоскоростных воздушных судов со скоростью полета не более 300 км/час, кроме того, могут выполняться по МВЛ, а также по установленным маршрутам на эшелонах и высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона.

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

454. Полеты вне воздушных трасс Российской Федерации и МВЛ производятся на установленных эшелонах или высотах, в том числе и на высотах ниже нижнего эшелона с заданными безопасными (линейными или временными) интервалами.

455. Выбор и назначение эшелона производится с учетом тактико-технических данных и оборудования ВС, расхода топлива, выполняемой задачи, метеорологических условий, рельефа местности, воздушной и орнитологической обстановки по маршруту полета.

456. Для обеспечения безопасности полетов групп воздушных судов следующих в боевых порядках авиационных подразделений, частей и соединений, эшелонированных по высоте, в необходимых направлениях должен выделяться диапазон эшелонов, свободный от других воздушных судов. Порядок эшелонирования и интервалы между воздушными судами в боевом (полетном) порядке группы определяет командир, организующий полеты, с учетом уровня подготовки экипажей, общей дальности полета, количества изломов (поворотов) на маршруте, скорости полета, применяемых средств навигации (воздушных судов и наземных) и способов контроля полетов воздушных судов.

457. Перелеты могут выполняться по ПВП и по ППП.

Перелет по ПВП разрешается, если на маршруте и аэродроме посадки метеорологическая обстановка в период от взлета до посадки позволяет осуществлять полет по ПВП.

Когда перелет выполняется по ППП или по ППП и ПВП, то выпуск экипажей разрешается в случае, если к расчетному времени прибытия ВС на аэродром посадки там ожидаются метеорологические условия, соответствующие минимуму командира экипажа (не ниже минимума аэродрома), и при условии, что остаток топлива будет достаточен для полета от аэродрома посадки до запасного аэродрома или для возвращения на аэродром взлета.

В исключительных случаях, когда неблагоприятная обстановка и заправка топливом не позволяют выбрать запасный аэродром, уход на который возможен с высоты принятия решения аэродрома назначения, старший группы (командир одиночного экипажа) может принять решение на вылет с расчетом рубежа ухода на запасный аэродром (рубежа возврата на

аэродром вылета), если на аэродромах назначения и запасном фактическая погода и по прогнозу погоды ко времени прилета на аэродром назначения и запасный не ниже минимума экипажа. При этом расчетное количество топлива на ВС определяется таким образом, чтобы при выходе на запасный аэродром остаток топлива был не менее гарантийного.

458. Решение на вылет принимает старший группы (командир одиночного экипажа) после того, как убедится в готовности воздушных судов и экипажей к полету и оценит метеоусловия на аэродромах вылета, посадки и по маршруту полета.

Разрешение на вылет старшему группы (командиру одиночного экипажа) дает старший авиационный начальник аэродрома вылета, а разрешение на использование воздушного пространства выдает центр ЕС ОрВД, в котором указываются:

- время вылета (входа в зону, район ЕС ОрВД);
- количество воздушных судов, позывные экипажей;
- маршрут полета (перелета), место, эшелон и время входа (выхода) в воздушную трассу и МВЛ или порядок их пересечения;
- основной и запасные аэродромы посадки;
- эшелон (высота) полета (перелета);
- ПУ, их позывные, рубежи приема (передачи) управления.

Разрешение на использование воздушного пространства с указанием в полетном листе (задании на полет) времени вылета, аэродрома посадки, эшелона полета, времени и даты выдачи условий на перелет старший группы (командир одиночного экипажа) получает у авиационного диспетчера аэродрома.

459. При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир ВС обязан учитывать:

- характер гроз (внутримассовые, фронтальные);
- расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;
- необходимость дополнительной заправки топливом.

При наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту полета, проходящему в горной местности, командиру ВС принимать решение на вылет по ПВП ниже нижнего эшелона запрещается.

460. Если в период между получением диспетчерского разрешения и вылетом воздушного судна обстановка изменилась (ухудшились метеоусловия и др.) и не соответствует условиям в момент принятия решения на вылет, орган управления полетами обязан сообщить об этом экипажу. Командир ВС в этом случае обязан пересмотреть решение на вылет.

461. При задержке более чем на 20 минут от согласованного времени вылета, предусмотренного планом полета, командир ВС обязан получить повторное разрешение на вылет. Повторное разрешение и метеорологическую информацию разрешается получать по радио (по другим средствам связи).

462. Прием воздушных судов на аэродромах посадки разрешается

производить только при соответствии метеорологических условий на аэродроме минимуму погоды командиров экипажей (не ниже минимума аэродрома).

Для обеспечения перелетов в СМУ на аэродромах взлета и посадки при необходимости производится воздушная разведка погоды.

463. Запрещается выпускать экипаж в полет, а экипажу вылетать:

без установленных полетных и личных документов;

без бюллетеня погоды или с просроченным (более одного часа) бюллетенем;

без предполетного медицинского контроля (осмотра) и заключения врача (кроме случаев вылета с посадочных площадок);

при неполном составе экипажа за исключением случаев, предусмотренных пунктом 22 настоящих Правил;

если экипаж не имел установленного времени и условий для отдыха перед полетом, а также при неудовлетворительном состоянии здоровья хотя бы одного из членов экипажа;

если на аэродроме вылета фактическая погода ниже минимума, установленного для взлета командира экипажа;

если на маршруте полета имеются опасные метеоусловия, обход которых невозможен;

если на аэродроме посадки прогнозируемая погода ко времени прилета ниже минимума командира экипажа;

если отсутствуют запасные аэродромы, а также, если фактическая и прогнозируемая погода на них ниже минимума командира экипажа;

если направление и скорость ветра с учетом его порывов на аэродроме назначения и запасном превышают ограничения для ВС или командира экипажа;

если какие-либо другие условия предстоящего полета не соответствуют уровню подготовки экипажа;

без отметки в полетном листе (задании на полет) о результатах контроля готовности экипажа (при вылете с промежуточного аэродрома контроль готовности производится только в случае, предусмотренном пунктом 312 настоящих Правил);

без отметки авиадиспетчера аэродрома в полетном листе (задании на полет) о разрешении вылета с указанием времени вылета, условий полета, аэродрома посадки и запасных аэродромов;

без согласия на прием ВС на аэродроме первой посадки;

при неисправности ВС или его обледенении на земле;

при неправильной загрузке, при перегруженности ВС, а также с недостаточным запасом топлива;

при отсутствии графиков поправок к навигационно-пилотажным приборам с указанием даты их проверок, а также с истекшими сроками проверки;

без средств спасения и жизнеобеспечения, предусмотренных для данного типа ВС и определенных условий полета;

с неисправной бортовой аппаратурой ОК;

с несверенными (по контрольным экземплярам аэронавигационных документов) данными работы средств связи и РТО полетов, схемами захода на посадку и снижения на аэродромах посадки и запасных аэродромах или при отсутствии этих данных;

с неисправной аппаратурой радиолокационного опознавания;

если к моменту спланированной посадки будет превышено стартовое время.

464. Командир экипажа (группы) при подходе к аэродрому посадки за 150 – 80 км, а при полетах ниже нижнего эшелона – за 80 – 30 км до выхода на аэродром обязан установить связь с органом управления полетами аэродрома, доложить эшелон (высоту), курс и условия полета, расчетное время прибытия, получить у руководителя полетов разрешение выхода на аэродром (в зону ожидания), информацию о воздушной и метеорологической обстановках и указания по дальнейшему полету и заходу на посадку.

465. Экипаж ВС при получении команды на выполнение посадки на запасном аэродроме обязан без промедления следовать на указанный аэродром и доложить об этом органу управления полетами аэродрома вылета (при наличии радиосвязи с ним).

466. После посадки на промежуточном или конечном аэродроме, командир экипажа (группы) обязан зарегистрироваться у авиадиспетчера и сдать полетный лист, остальные полетные документы сдаются на хранение установленным порядком. Одновременно с регистрацией командир экипажа (группы) обязан дать заявку на необходимые средства обеспечения и сдать ВС под охрану.

467. Экипаж перед вылетом с промежуточного аэродрома обязан:

оценить метеорологическую обстановку по маршруту полета и на аэродромах взлета и посадки;

уточнить данные работы средств связи и РТО по маршруту полета, схемы захода на посадку и снижения на аэродромах посадки и запасных аэродромах по контрольным экземплярам аэронавигационных документов или выпискам из них;

уточнить данные работы пунктов управления, которые выделены для контроля и управления его полетом, порядок управления и связи;

при необходимости получить консультацию о порядке выполнения дальнейшего полета у старшего штурмана, начальника связи и других должностных лиц авиационной части (комендатуры).

Международные полеты

468. Международные полеты выполняются в соответствии с международными стандартами правил полетов. Допускаются отклонения от правил воздушного движения, связанные со спецификой деятельности государственной авиации, учитывающие при этом обеспечение безопасности полетов.

469. При выполнении международных полетов экипажи воздушных судов руководствуются:

а) в воздушном пространстве Российской Федерации:

Воздушным кодексом, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, сборниками аэронавигационной информации, настоящими Правилами;

б) в воздушном пространстве иностранных государств:

Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 года), соответствующими международными стандартами, рекомендациями и процедурами ИКАО, а также правилами полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых выполняется полет;

международными договорами Российской Федерации о воздушном сообщении (полетах государственной авиации) и соответствующими разрешениями на полеты со стороны полномочных органов иностранных государств;

сборниками аэронавигационной информации по международным воздушным трассам, издаваемыми в установленном порядке.

470. Международный полет (перелет) связанный с перегонкой воздушных судов может выполняться как одиночно, так и группой воздушных судов. В зависимости от условий и уровня подготовки экипажей, полетный порядок при этом может состоять из воздушных судов различных типов, сходных по режиму полета.

471. В целях качественного решения навигационных и иных (ведение радиосвязи при выполнении полета, технического обслуживания в иностранных аэропортах и др.) задач ведущим группы может быть назначено транспортное ВС-лидер.

При необходимости выполнения дозаправки самолетов в воздухе ведущим группы может быть назначен экипаж самолета-дозаправщика.

472. Выполнение международных полетов в учебных целях за исключением случаев, связанных с допуском и подготовкой экипажей, запрещается. В этом случае учебный полет совмещается с выполнением основной задачи.

Полеты на вертолетах

473. Полеты на вертолетах в ПМУ и СМУ в районе аэродрома и вне аэродрома в ПМУ, разрешается проводить без наличия запасного аэродрома.

В случае, если расстояние до ближайшего запасного аэродрома превышает тактический радиус вертолета, полеты в районе аэродрома разрешается производить без наличия запасного аэродрома и при минимуме (при устойчивых метеорологических условиях). При выполнении таких полетов в районе аэродрома должна быть подготовлена и оборудована

посадочная площадка с РП и необходимым комплектом радиосветотехнического оборудования для посадки ВС. Перечень аэродромов, на которых разрешается производить полеты без запасного аэродрома, объявляется приказом командующего объединением ВВС (командующего авиационным объединением, командира авиационного соединения), ответственного за организацию использования воздушного пространства в зоне ЕС ОрВД, в которой расположен аэродром.

Внеаэродромные полеты и перелеты в СМУ по ППП разрешаются при наличии не менее одного запасного аэродрома.

474. Полеты на вертолетах производятся с аэродромов и посадочных площадок.

475. Посадочные площадки подразделяются на обозначенные и необозначенные.

Полеты с площадок разрешается производить днем и ночью по правилам визуальных полетов. При необходимости на обозначенной площадке решением командира, организующего полеты, назначается РП. На площадку при этом могут выделяться радиотехнические и другие средства обеспечения полетов.

Минимальные размеры (длина и ширина) посадочных площадок для одиночных вертолетов должны быть не менее двух с половиной диаметров несущего винта.

476. Обозначенные площадки подбираются и оборудуются заблаговременно, наносятся на карту и учитываются на командном пункте объединения, осуществляющего управление движением ВС в зоне ответственности. Площадки должны иметь свой порядковый номер. Сведения о площадках должны содержать: краткое описание, координаты, кроки, состояние и плотность грунта, размеры, маркировку и основные курсы захода на посадку.

Маркировка и оборудование посадочных площадок осуществляется в зависимости от характера и целей полетов.

477. Командиры вертолетов должны иметь соответствующий допуск к полетам с посадкой на площадке, самостоятельно подобранной с воздуха.

Полеты ночью с посадкой на площадке самостоятельно подобранной с воздуха выполняются на вертолетах, оборудованных дополнительными поисковыми фарами или системами (приборами) ночного видения.

478. Запуск и опробование двигателей вертолета производить полным составом экипажа.

Перед запуском двигателей вертолета предметы, которые могут быть подняты струей от несущего винта, должны быть удалены от концов лопастей на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

479. Руление вертолетов вблизи препятствий и при ухудшении видимости наземных ориентиров менее одного диаметра несущего винта выполняется с сопровождающим. Решением командира экипажа для этой цели может назначаться один из членов экипажа, не участвующий в управлении ВС на рулении.

480. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке расстояние от конца лопастей несущего винта должно быть не менее:

до воздушных судов – двух диаметров несущего винта;

до других препятствий – половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

до препятствий над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками – согласно маркировке этих площадок и РЛЭ вертолета соответствующего типа.

481. Контрольное висение выполняется перед вылетом для проверки центровки и определения способа взлета, а также при необходимости опробования систем вертолета и проверки работы его силовой установки и управления.

Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта (кроме вертолетов, оборудованных для посадки на водную поверхность).

482. Перемещения и подлеты на малой высоте разрешается выполнять в целях обучения, при производстве специальных работ, а также в тех случаях, когда состояние грунта не позволяет выполнять руление.

Высоту и скорость перемещения или подлета определяет командир экипажа в зависимости от наличия препятствий с учетом ограничений, определенных РЛЭ вертолета данного типа.

483. Взлет и посадка на вертолете производится, как правило, против ветра.

484. Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее разрешается (если это определено ИПП) в случаях, если:

конструкция вертолета не позволяет производить руление;

не создается помех для взлета и посадки другим воздушным судам.

485. Взлет, висение и посадка в пыльном (снежном) облаке при отсутствии видимости наземных ориентиров запрещается.

486. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле – на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

487. Взлет и посадка на площадки, подобранные с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного (пыльного) вихря, выполняются с полетной массой, обеспечивающей висение вертолета вне зоны влияния земли.

488. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного осмотра одним из членов экипажа для целей определения прочности поверхности и пригодности ее для посадки. Ответственность за безопасность при выполнении посадки на площадку, выбранную с воздуха, и взлет с нее несет командир экипажа.

489. При встрече с опасными явлениями погоды (если обойти их,

развернуться на обратный маршрут нет возможности) или при потере ориентировки, когда всеми способами ее восстановить не удастся, а остаток топлива ограничен, командиру экипажа (старшему группы) вертолета разрешается производить вынужденную посадку на площадку, подобранную с воздуха.

Взлет с этой площадки разрешается при метеоусловиях, соответствующих минимуму командира вертолета. О своих действиях он, по возможности, информирует орган управления полетами, который осуществляет управление полетом данного вертолета.

490. Посадка вертолета ночью на аэродроме выполняется с использованием и без использования посадочных прожекторов, посадочных (рулежных) фар в соответствии с полетным заданием.

Посадку вертолетов ночью в составе групп разрешается производить на площадки, маркированные светотехническими средствами (световыми ориентирами).

Полеты с АНК одиночного и группового базирования

491. По команде «Корабль к полетам приготовить» личный состав, определенный корабельным расписанием, готовит корабль, его системы и средства обеспечения к полетам.

492. Подготовка полетной палубы, средств связи и радиотехнического обеспечения полетов на корабле должна быть закончена не позже, чем за 30 минут до начала воздушной разведки погоды.

493. Готовность к полетам корабельных воздушных судов, АТСК и личного состава проверяет РП как лично, так и по докладам дежурной службы и ГОП. Оценка работоспособности средств связи и РТО полетов и готовности расчетов постов и станций к обеспечению полетов проводится в период выполнения предполетной проверки.

494. При отсутствии или неготовности наряда специалистов на технических постах, аварийно-спасательной команды (в том числе спасательного вертолета на кораблях группового базирования корабельных воздушных судов), команды технической помощи, пожарного расчета и медицинского поста, а также при неустойчивой работе средств связи и РТО, не гарантирующих непрерывного управления полетами, полеты начинать запрещается.

495. Полеты начинаются при соответствии уровня подготовки летного состава фактическим гидрометеорологическим условиям, а также при готовности ГРП, АТСК и личного состава корабля, связанного с обеспечением полетов.

496. Полеты с палубы корабля проводятся в соответствии со служебными документами по боевой и повседневной деятельности корабельной авиации Военно-Морского Флота и ИПП с корабля данного типа в условиях, определенных РЛЭ данного типа ВС.

497. Начало полетов на корабле днем (ночью) обозначается подъемом

(включением) установленных сигналов, объявлением по линиям громкоговорящей связи корабля с записью на магнитофон.

Конец полетов днем (ночью) обозначается спуском (выключением) сигналов, объявлением по линии громкоговорящей связи корабля с записью на магнитофон.

498. Право прекращать полеты имеет командир соединения кораблей (корабля) или старший авиационный начальник.

Решение о прекращении полетов могут принять РП и командир авиагруппы с последующим докладом командиру корабля (соединения).

499. Основанием для прекращения полетов с АНК являются:

изменение гидрометеорологических условий, в которых продолжение полетов не представляется возможным по уровню подготовки летного состава или по ограничениям для конкретного типа корабельного ВС, при получении штормового предупреждения;

выход из строя или появление неисправностей в авиационно-технических средствах корабля, без устранения которых создается аварийная обстановка на полетной палубе или при управлении корабельными воздушными судами в воздухе;

запреты на полеты в отдельных районах моря (океана);

близость границ территориальных вод сопредельных государств;

усложнение орнитологической обстановки;

грубые нарушения правил выполнения полетов;

другие причины, приводящие к возникновению особой ситуации.

500. Маневрирование одиночного корабля, а также кораблей, следующих в ордере, к началу выставки инерциальных навигационных систем корабельных воздушных судов, а на кораблях с вертолетами – к моменту начала раскрутки несущих винтов на вертолетах должно быть закончено.

Выполнение взлетов и посадок корабельных воздушных судов в процессе циркуляции корабля, а также изменения его курса и хода запрещается.

Маневрирование корабля возможно только в интересах обеспечения безопасности плавания с заблаговременным прекращением взлета (посадки) корабельных воздушных судов.

Возобновление маневрирования корабля после посадки корабельных воздушных судов осуществляется после доклада РП командиру корабля о заруливании корабельных воздушных судов (после полной остановки несущих винтов вертолетов).

501. Для обеспечения необходимых условий взлета (посадки) корабельных воздушных судов, командир соединения кораблей обязан заблаговременно назначить АНК курс и скорость хода, в пределах допусков по результирующему воздушному потоку над полетной палубой с учетом типа корабельного ВС и проекта корабля.

502. В отдельных случаях, для исключения сковывания действий кораблей соединения при маневрировании или при следовании на

постоянном курсе АНК, выпускающий или принимающий корабельные воздушные суда, по команде командира соединения может выйти из ордера (походного порядка) для обеспечения взлета (посадки) корабельных воздушных судов с последующим занятием назначенного места в строю ордера (походного порядка).

503. Взлеты воздушных судов выполняются на временных интервалах, обеспечивающих отрыв очередного корабельного ВС в невозмущенном потоке.

504. Посадки воздушных судов выполняются одиночно на временных интервалах, обеспечивающих своевременное освобождение посадочной палубы, безопасное руление и возврат в исходное положение тормозных устройств корабля.

505. Положение кораблей соединения в ордере при одновременных полетах корабельных воздушных судов с нескольких кораблей должно исключить пересечение курсов взлета и посадки, зон техники пилотирования, боевого применения и маршрутов полетов без их предварительного эшелонирования по высотам.

506. При взлете ВС ночью с палубы корабля поверхность моря по курсу взлета должна быть освещена.

При полетах ночью с кораблей в интересах безопасности запрещается непредусмотренное включение прожекторов, открытых огней изменяемой и постоянной яркости и направление светового потока в сторону корабля, на котором осуществляется взлет и посадка корабельного ВС.

Для контроля за полетами воздушных судов (особенно на посадочном курсе) предусматривается обязательное использование корабельных радиолокационных станций, кратковременное включение (по команде РП) прожекторов в зенит для обозначения своего местонахождения, а также выдвижение других кораблей (при совместном плавании) в секторах взлета в качестве световых ориентиров.

507. На кораблях группового базирования корабельных воздушных судов взлеты и посадки воздушных судов ночью выполняются только одиночно с площадок, обеспечивающих наилучшие условия безопасности. Конкретные площадки назначаются РП.

508. При одновременных полетах с АНК разнотипных корабельных воздушных судов расположение зон для отработки техники пилотирования и боевого применения, зон ожидания, вынужденного покидания, сброса подвесных баков, выброски грузов и аварийного сброса боеприпасов определяется с учетом тактико-технических возможностей и особенностей корабельных воздушных судов построения кораблей в ордере и устанавливается ИПП с корабля.

509. В период полетов все корабли, находящиеся в пределах дальности полета корабельных воздушных судов до них и имеющие полетные палубы, должны содержать их в готовности к приему корабельных воздушных судов.

Указания на подготовку полетной палубы и поддержание ее в готовности к приему корабельных воздушных судов передаются на корабли

РП с флагманского корабля по действующим каналам связи.

Направлять корабельное ВС на другой корабль без подтверждения его готовности к приему ВС запрещается.

Полеты на гидросамолетах

510. Порядок руления гидросамолетов от спуска или места якорной стоянки на старт, возвращение со старта, движения плавучих средств и маркировки аэродрома должен быть предусмотрен ИПП.

511. Спуск самолета-амфибии на воду с места стоянки на берегу и его подъем из воды на берег производится только по оборудованным спускам выруливанием на двигателях или буксировкой тросами.

512. Выход гидросамолета на старт и возвращение его на якорную стоянку в зависимости от обстановки на акватории (наличие препятствий, состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, удаление якорной стоянки от старта) осуществляется рулением или буксировкой катером.

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

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

514. При буксировке гидросамолета катерами экипаж должен оставаться на своих местах и быть готовым к запуску двигателя (двигателей) в случае необходимости.

515. Постановка гидросамолета на донный якорь или на бочку осуществляется подруливанием или буксировкой катером.

Подруливание осуществляется против ветра на минимальной скорости, учитывая движение гидросамолета по инерции после выключения двигателей.

Все члены экипажа должны быть обучены технике постановки на бочку и на якорь.

К самостоятельному заруливанию на якорную стоянку или бочку разрешается допускать только опытные экипажи.

При загруженности аэродрома и якорных стоянок при малых размерах акватории, а также при невозможности заруливания против ветра постановка гидросамолета на якорную стоянку производится буксировкой катером.

516. Отход гидросамолета от якорной стоянки осуществляется на двигателе (двигателях) или буксировкой катером.

517. Взлет и посадка гидросамолета на ветровой волне производится против ветра, а на волне зыби – вдоль фронта волны с упреждением 5 – 10 градусов в сторону движения волны.

Взлет против ветровой волны на высоте, близкой к предельной, начинать после прохода максимальных волн, для чего перед взлетом визуально оценить периодичность повторения максимальных волн.

Для определения наивыгоднейшего направления взлета вдоль фронта

волны зыби перед взлетом выполнить, при необходимости, несколько пробежек на редане с различными курсами.

Предельные значения гидрометеорологических условий для взлета и посадки определяются РЛЭ гидросамолета.

518. Перед посадкой экипаж обязан убедиться в закрытии люков и переборок. Открытие в полете люков в подводной части гидросамолета производится только с разрешения командира экипажа.

519. Посадка в штиль при зеркальной поверхности воды производится на аэродроме со специально оборудованным стартом. Высота выравнивания определяется по береговой черте, буям или плавучим средствам, находящимся на акватории. К посадке в штиль на зеркальную поверхность допускать летчиков (экипаж) в соответствии с КБП.

Гидросамолет подводится к поверхности воды со стороны благоприятных подходов. Скорость вертикального снижения, начиная с высоты 50 м, не должна превышать 0,5 – 1 м/с.

520. Посадка в море среди плавающего льда и разводья запрещается. При чрезвычайных обстоятельствах посадка производится в той части разводья, откуда дует ветер.

Полеты в условиях горной местности

521. При полетах с высокогорных аэродромов командир экипажа должен учитывать значительное увеличение длины разбега и пробега воздушного судна.

522. Полет через горный хребет на вертолетах и нескоростных самолетах с превышением над ним не менее 600 м необходимо выполнять под острым углом к нему для обеспечения в кратчайшее время отворота от хребта при потере высоты под действием нисходящих потоков воздуха.

При полете со скоростями 300 км/ч и менее пересекать горный хребет на истинной высоте не менее 900 м.

523. Выполнение визуальных полетов в ущельях и горных долинах разрешается у одного из склонов при условии, что они не имеют крутых поворотов и не прерываются горами выше заданной высоты полета, а их ширина позволяет в необходимых случаях безопасно выполнить разворот для выхода из ущелья (долины).

524. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) ВС выводится на радионавигационную точку аэродрома на эшелоне не ниже безопасного для определения местоположения судна с последующим снижением для захода на посадку.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового навигационного оборудования снижение с нижнего безопасного эшелона запрещается. В этом случае ВС должно следовать на запасной аэродром.

На горных аэродромах выполнять заход на посадку по схемам,

отличающимся от установленных на данном аэродроме, запрещается.

525. Набор высоты полета в горной местности разрешается выполнять 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.

526. Экипажу воздушного судна выполнять снижение и набор высоты в облаках на подходе и в районе горного аэродрома без контроля наземными радиотехническими средствами за местоположением ВС и устойчивой двусторонней радиосвязи с органом, управляющим полетом ВС, запрещается.

Полеты в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков

527. Полеты по ППП в условиях грозовой деятельности без бортовых РТС обнаружения грозowych очагов при отсутствии наземного радиолокационного контроля запрещаются.

528. При наличии в районе аэродрома вылета мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности экипаж обязан с помощью бортовой РЛС осмотреть зону взлета и выхода из района аэродрома, оценить возможность взлета и определить порядок обхода мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и зон сильных ливневых осадков.

529. При подходе ВС к зоне грозовой деятельности (сильных ливневых осадков) командир обязан оценить возможность продолжения полета, принять решение на обход зоны, согласовав свои действия с органом управления полетами.

530. Орган управления полетами, используя радиолокаторы, метеорологическую информацию и сообщения с воздушных судов, обязан информировать экипажи о характере облачности, расположении грозowych очагов, направлении их смещения и давать рекомендации о маршруте обхода грозowych очагов. При отсутствии на экранах наземных радиолокаторов отображения мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков орган управления полетами сообщает об этом экипажам и, используя данные авиационных метеорологических станций гражданских и сообщения с бортов воздушных судов, информирует экипажи о метеорологической обстановке в контролируемом пространстве. В этом случае обход очагов мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков производится по бортовым РЛС или визуально.

531. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозowym очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 10 км. Пролет между двумя облаками допускается, если расстояние между ними не менее 30 км. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под

облаками или выше их.

Полет под мощно-кучевыми и кучево-дождевыми облаками по ПВП разрешается только днем над равнинной местностью, вне зоны ливневых осадков, если:

высота полета ВС над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях – не менее 200 м;

вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков не менее 200 м.

Полет над верхней границей мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается выполнять с превышением над ними не менее 500 м.

532. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозowymi очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортовой РЛС не менее 50 км.

533. Экипажам воздушных судов преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака и зоны сильных ливневых осадков запрещается.

Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)

534. Перед входом в зону возможной турбулентности (болтанки) члены экипажа и пассажиры должны быть пристегнуты к креслам привязными ремнями.

При попадании ВС в зону турбулентности воздуха (болтанки) командир экипажа обязан установить скорость полета, рекомендованную РЛЭ, и принять меры для немедленного выхода из опасной зоны, в том числе с разрешения органа управления полетами изменить эшелон (высоту) полета.

При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м и попадании ВС в зону турбулентности (болтанки) командир экипажа с разрешения органа управления полетами должен вывести ВС из этой зоны с набором высоты, возвратиться на аэродром вылета или следовать на запасный аэродром.

При попадании ВС в зону турбулентности (болтанки), угрожающей безопасности полета, командир экипажа имеет право изменить эшелон (высоту) полета и доложить органу управления полетами.

Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, экипаж обязан обходить стороной. Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, экипаж обязан обходить на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

Полеты в условиях повышенной электрической активности атмосферы

535. Особенности полетов в условиях повышенной электрической активности атмосферы являются:

- шумы и треск в наушниках;
- беспорядочные колебания стрелок радиокompасов;
- искрение на остеклении кабины экипажа и свечение законцовок крыльев в темное время суток.

Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в интервале температур от + 5 до – 10 градусов.

536. Командир ВС при появлении признаков сильной электризации обязан доложить органу управления полетами и выполнить его команды по выходу из опасной зоны.

При этом экипажу необходимо выключить командную радиостанцию, ночью, кроме того (при ослеплении), увеличить степень освещения кабины экипажа.

537. Изменение высот полета в зонах повышенной электризации необходимо выполнять с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростями полета в соответствии с требованиями РЛЭ.

После выхода из слоя облаков (до входа в другой слой) следует сделать горизонтальную площадку продолжительностью 5 – 10 с.

538. В случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества экипажу необходимо:

- доложить органу управления полетами о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения ВС разрядом;
- проконтролировать параметры работы двигателей;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
- осмотреть ВС в целях обнаружения повреждений;
- при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Полеты в условиях сдвига ветра

539. При взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра необходимо:

- увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ;
- осуществлять повышенный контроль изменения поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;

- при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета ДПРМ

вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной.

Разбор полетов

540. Разбор полетов подразделяется на:

межполетный;
предварительный;
полный.

541. Межполетный разбор полетов проводится непосредственными начальниками (инструкторами) с летным составом в процессе летной смены с целью исключить повторение ошибок в технике пилотирования, воздушной навигации, боевом применении, летно-тактической подготовке и эксплуатации систем и оборудования ВС, допущенных членами экипажей при выполнении полетных заданий, а также предотвратить выпуск в последующий полет неподготовленные экипажи.

Для разбора используются:

данные бортовых и наземных средств ОК;
доклады членов экипажа, выполнявших полетное задание;
результаты личных наблюдений командира (начальника), проверяющего (инструктора);

доклады РП, других лиц ГРП и руководящих должностных лиц инженерно-технического состава.

542. Предварительный разбор полетов проводится командиром авиационной части после окончания летной смены с целью подвести предварительные итоги полетов, дать указания руководящему составу авиационной части и частей обеспечения по устранению недостатков в организации и проведении полетов, оценить работу частей (подразделений) обеспечения и определить порядок подготовки и проведения полного разбора полетов. На нем присутствуют руководящие должностные лица авиационной части (от командира эскадрильи и выше), РП, старший инженер полетов, дежурный по АТО, старший дежурный по связи и РТО полетов, ответственный офицер за РЛО полетов, дежурный инженер-синоптик, командир (начальник) подразделения обработки и анализа полетной информации и, при необходимости, другие должностные лица авиационной части и частей обеспечения. Он заслушивает доклады:

командиров эскадрилий – о выполнении плановой таблицы полетов, причинах невыполнения полетных заданий, недостатках и нарушениях, допущенных личным составом при проведении полетов;

командира (начальника) подразделения обработки и анализа полетной информации – о результатах анализа бортовых средств ОК и недостатках в их использовании;

старшего инженера полетов – об отказах систем и оборудования воздушных судов, о нарушениях правил их эксплуатации и мер безопасности, о качестве аэродромно-технического обеспечения полетов, о количестве израсходованного авиационного топлива;

РП – о количестве выполненных полетов и общем налете, о недостатках в управлении полетами, нарушениях порядка использования воздушного пространства и режима полетов, об ошибках летного состава при выполнении полетных заданий, а также о качестве метеорологического, аэродромно-технического, радиолокационного, связи и радиотехнического обеспечений полетов;

заместителя командира авиационной части по безопасности полетов (начальника службы безопасности полетов) (при отсутствии указанных должностных лиц в штате авиационной части – должностного лица, ответственного за осуществление мероприятий по обеспечению безопасности полетов) – о проявившихся опасных факторах и авиационных событиях, имевших место при проведении полетов, которые могут быть определены как авиационные инциденты.

Доклады других должностных лиц заслушиваются по необходимости.

543. На предварительном разборе полетов командир авиационной части:

подводит предварительные итоги летной смены;

принимает решение об отнесении того или иного авиационного события к авиационным инцидентам и дает указания по организации их расследования;

дает указания руководящим должностным лицам авиационной части и частей обеспечения по устранению недостатков в организации и выполнении полетов;

оценивает работу инженерно-авиационной службы, метеоподразделения и частей обеспечения;

определяет содержание, порядок подготовки и проведения полного разбора полетов в авиационной части и подразделениях.

Все замечания командира, а также оценки качества радиотехнического, метеорологического, аэродромно-технического обеспечения полетов заносятся в журнал РП.

544. Полный разбор полетов проводится в авиационной части и ее подразделениях.

В эскадрилье полный разбор полетов проводит командир эскадрильи после каждой летной смены с летным составом эскадрильи с привлечением при необходимости лиц ГРП.

В авиационной части полный разбор полетов проводит командир авиационной части с летчиками и штурманами (с другими членами экипажей – решением командира авиационной части) и лицами ГРП после проведения командирских полетов, полетов в одну летную смену двух и более эскадрилий, а также решением командира авиационной части. При необходимости на разбор могут привлекаться различные специалисты авиационной части и частей обеспечения.

Полный разбор полетов с остальными членами экипажей по специальностям проводят их непосредственные начальники.

545. Материалы к полному разбору полетов в авиационной части под

руководством начальника штаба авиационной части готовят:

заместитель командира авиационной части – по организации и проведению предварительной и предполетной подготовки; итогам выполнения поставленных задач; качеству руководства полетами; результатам анализа и обобщения данных объективного контроля по технике пилотирования, воздушной навигации, боевому применению, представленным командирами эскадрилий, старшим штурманом, начальником ВОТП и руководителями полетов;

заместитель командира авиационной части по летной подготовке – по качеству выполненных полетных заданий летным составом полка с анализом данных объективного контроля;

начальник штаба авиационной части – по качеству и своевременности обеспечения полетов, организации управления полетами;

заместитель командира авиационной части по ИАС – по подготовке и эксплуатации авиационной техники летным и инженерно-техническим составом с анализом данных объективного контроля, отказам авиационной техники и их причинам;

заместитель командира авиационной части по воспитательной работе – по организации морально-психологического обеспечения в период подготовки и проведения полетов и по другим вопросам по указанию командира;

заместитель командира авиационной части по безопасности полетов (начальник службы безопасности полетов) – по недостаткам, нарушениям (упущениям) в выполнении, управлении и обеспечении полетов, проявившихся опасных факторах и авиационным инцидентам;

старший штурман авиационной части – по качеству воздушной навигации, бомбометания и пусков управляемых ракет с анализом данных объективного контроля;

начальник ВОТП авиационной части – по качеству выполнения воздушных боев, стрельб, пусков ракет по воздушным целям с анализом данных объективного контроля;

начальник РЭБ авиационной части – по результатам полетных заданий по РЭБ с анализом данных объективного контроля;

начальник разведки авиационной части – по результатам выполнения полетных заданий на воздушную разведку с анализом полученных материалов воздушной разведки и качеству обработки носителей развединформации специалистами части;

начальник связи и РТО полетов авиационной части – по качеству работы средств связи и РТО полетов и их расчетов, ведению радиообмена;

командиры эскадрилий – по качеству выполнения полетных заданий летным составом, ошибкам, нарушениям и авиационным инцидентам;

руководитель полетами на аэродроме – по действиям лиц ГРП, качеству выполнения взлетов и посадок, недостаткам в обеспечении полетов, соблюдению дисциплины и порядка личным составом и авиационным инцидентам;

руководитель полетами на полигоне – по действиям экипажей на полигоне и результатам выполнения полетных заданий на полигоне;

начальник медицинской службы авиационной части – по вопросам организации и соблюдения режима труда, отдыха и питания летного и инженерно-технического состава.

546. На полном разборе полетов:

подводятся итоги выполнения задач, поставленных на полеты;

оценивается качество полетов по видам летной подготовки;

анализируются недостатки и ошибки, допущенные личным составом;

проводится разбор авиационных инцидентов (при завершении их расследования до начала полного разбора полетов);

оценивается качество организации и проведения полетов;

отмечаются экипажи, выполнившие полетные задания с высоким качеством;

даются указания по устранению отмеченных недостатков и по использованию опыта летной работы передовых экипажей и подразделений;

разбираются другие вопросы, направленные на повышение качества летной подготовки и безопасности полетов.

547. Полный разбор полетов в летных военно-учебных заведениях организуется в соответствии со служебными документами по организации и проведению летного обучения в летных военно-учебных заведениях

VI. Управление полетами

Общий порядок управления полетами

548. Управление полетами заключается в передаче экипажам воздушных судов условий полета, команд и информации в процессе выполнения ими полетных заданий. Органы управления полетами, осуществляющие непосредственное управление полетами (воздушным движением), постоянно контролируют соблюдение экипажами заданного режима полета и выполнение подаваемых команд.

549. Управление полетами осуществляется при устойчивой двусторонней радиосвязи экипажа ВС с органом управления полетами и, как правило, при непрерывном радиолокационном контроле. Когда не обеспечивается непрерывный радиолокационный контроль, полеты воздушных судов допускаются только при обязательной устойчивой двусторонней радиосвязи с органом, осуществляющим непосредственное управление полетами.

550. Органы, осуществляющие управление полетами обязаны постоянно знать воздушную, метеорологическую и орнитологическую обстановку, состояние основных и запасных аэродромов в соответствии с планом полетов в своем районе управления полетами, информировать об этом экипажи воздушных судов и принимать своевременные меры по оказанию помощи экипажам воздушных судов, терпящих или

потерпевших бедствие, при возникновении особых ситуаций в полете и при наличии опасных метеорологических условий полета.

551. Передача управления полетом ВС между органами управления полетами осуществляется на установленных рубежах и согласованных высотах.

552. Управление считается принятым, когда орган управления полетами, которому передается управление, установил двустороннюю радиосвязь с экипажем ВС, как правило, радиолокационный контроль за его полетом, и подтвердил экипажу прием его на управление, сообщил об этом органу управления полетами, от которого передается управление данным ВС, по наземным (радио-) каналам связи или через экипаж ВС.

553. Во время управления полетами на командно-диспетчерском пункте должны быть:

- плановая таблица полетов на летную смену;

- инструкция по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла);

- инструкция дежурному по приему и выпуску воздушных судов;

- РЛЭ воздушных судов, летающих в данную смену;

- Воздушный кодекс Российской Федерации, Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, настоящие Правила и иные нормативные документы, регулирующие деятельность государственной авиации;

- памятки расчетам КП, лицам ГРП по действиям при получении сигнала бедствия;

- данные настройки АРК, РСБН на воздушных судах и частоты (каналы) приводных радиостанций и наземных радиомаяков;

- схема воздушного движения в районе аэродрома;

- схема размещения средств связи и РТО полетов на аэродроме;

- памятки РП по действиям в особых случаях в полете;

- бюллетень погоды на период полетов;

- данные о фактической погоде на своем и запасных аэродромах;

- данные радиолокационной разведки погоды;

- таблица критических значений метеорологических элементов и условий, при которых полеты ограничиваются или прекращаются;

- схема ухода на запасные аэродромы с указанием курсов полета, расстояний, минимальных остатков топлива для полета с заходом на посадку на них;

- таблица максимально допустимой скорости ветра при взлете и посадке по типам воздушных судов, а также график для определения боковой составляющей ветра;

- таблица минимального удаления от начала ВПП воздушных судов, заходящих на посадку, при котором разрешается выруливание воздушных судов на ВПП для взлета;

- схема ориентиров для определения дальности горизонтальной

видимости с КДП (СКП) днем и ночью;
таблицы естественного освещения;
инструкция лицам ГРП по предупреждению несанкционированного взлета воздушных судов;
выписки из инструкции по действиям должностных лиц при авиационном происшествии;
выписки из действующего расписания движения воздушных судов гражданской авиации (на аэродромах совместного базирования и использования).

РП на полигоне обязан иметь документацию, установленную Федеральными авиационными правилами по организации полигонной службы в государственной авиации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации № 431 от 25 октября 2001 г., зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 21 марта 2002 г., регистрационный № 3318).

Контроль за наличием документов у РП на аэродроме, у других лиц ГРП и их своевременное обновление возлагается на начальника штаба авиационной части.

554. РП на аэродроме управляет полетами лично и через лиц ГРП. Управление полетами осуществляется по данным наблюдений за воздушными судами визуально, с помощью радиотехнических средств и по докладам экипажей.

555. Для управления полетами устанавливаются зоны:

зона визуального контроля – летное поле аэродрома и воздушное пространство в пределах фактической визуальной видимости РП или ПРП до дальности не более 5 км от КТА;

зона посадки – воздушное пространство, ограниченное сектором ± 25 град. относительно посадочного курса и дальностью 60 км от начала ВПП;

ближняя зона – воздушное пространство до удаления 75 км от КТА (исключая воздушное пространство зоны визуального контроля и зоны посадки);

дальняя зона – воздушное пространство с удаления 75 км от КТА и до границы, установленной ИПП.

556. Управление экипажами осуществляют:

в зоне визуального контроля – РП на аэродроме или ПРП от начала выруливания воздушного судна до передачи управления РБЗ и от визуального обнаружения ВС (приема управления от РЗП) до заруливания ВС на стоянку или в границах, установленных ИПП;

в ближней зоне – РБЗ с момента обнаружения на ИКО (ИВО) отметки от взлетевшего (ушедшего на второй круг) ВС (приема управления от РП или ПРП) до передачи управления РДЗ (РЗП) и с момента приема управления от РДЗ до передачи управления РЗП или в границах, установленных ИПП;

в дальней зоне – РДЗ с момента приема управления от РБЗ до

передачи управления ОБУ (на взаимодействующий ПУ) или РБЗ (после выполнения экипажем задания), а также с момента приема управления от ОБУ (взаимодействующего ПУ) до передачи управления РБЗ или в границах, установленных ИПП;

в зоне посадки – РЗП с момента приема управления от РБЗ до дальности ближней границы зоны видимости посадочного радиолокатора, определенной технической документацией и подтвержденной результатами летной проверки.

557. Управление экипажами принимают:

РБЗ от РП (ПРП) – с момента обнаружения на ИКО отметки от взлетевшего воздушного судна;

РДЗ от РБЗ (РБЗ от РДЗ) – в полосе приема-передачи управления (60 – 75 км) или на рубежах, установленных ИПП;

РЗП от РБЗ – в пределах зоны посадки с началом разворота ВС на посадочный курс;

ПРП (РП) от РЗП – в пределах визуальной видимости*.

558. РП на аэродроме и ПРП отвлекаться от визуального наблюдения за взлетающими и садящимися воздушными судами запрещается.

559. Особенности распределения воздушного пространства и управления экипажами на всех этапах полета, определяемые условиями расположения аэродрома и возможностями радиотехнических средств, а также порядок передачи (приема) управления экипажами излагаются в ИПП.

560. При полетах воздушных судов за пределами района аэродрома управление экипажами передается РЦ ЕС ОрВД или по его указанию вспомогательному ПУ.

561. При передаче управления РЦ ЕС ОрВД (ВПУ) по каналам наземной связи, а при отсутствии ее через борт ВС, сообщаются позывной экипажа (ведущего группы), его местонахождение, курс, эшелон (высота), позывной аэродрома посадки и остаток топлива, а экипажу (ведущему группы) – курс полета, расстояние и время полета до поворотного пункта маршрута или аэродрома посадки, рубеж возврата и курс на аэродром вылета или ближайший запасной аэродром, эшелон (высота) полета, позывной ПУ и канал (частота) связи с ним.

Военные секторы РЦ ЕС ОрВД с получением информации о пролете транзитом через районы аэродромов (аэроузлов) воздушных судов, следующих по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ, обязаны немедленно предупредить РП на этих аэродромах о времени входа таких

* Командир экипажа при заходе на посадку не позднее достижения своего метеоминимума при установлении контакта с ВПП (ориентирами) обязан доложить РП «Полосу вижу» (в ПМУ – при проходе ДПРМ). Если при снижении на посадочной прямой до момента достижения высоты, соответствующей минимуму командира экипажа или аэродрома, от экипажа не поступил доклад об установлении контакта с ВПП (ориентирами), РП обязан подать команду на прекращение снижения и перевод воздушного судна в набор высоты.

воздушных судов в районы аэродромов (аэроузлов), о высотах и маршрутах их полетов.

562. В авиационных частях, где штатами не предусмотрены должности старшего помощника РП, функции по руководству полетами в ближней зоне (функции РБЗ) распределяются между РП на аэродроме и РЗП. При этом:

РП на аэродроме определяет экипажам эшелоны полета и способы захода на посадку, дает команды на занятие и освобождение аэродромных зон, ведет контроль воздушных судов, находящихся в аэродромных зонах, выход на ДПРМ (маяк РСБН), вход в зону ожидания, вход в круг и выход из круга полетов, оказывает помощь РЗП в формировании потока воздушных судов, заходящих на посадку;

РЗП управляет экипажами, выполняющими полет по схемам захода на посадку, формирует поток воздушных судов, заходящих на посадку, передает (принимает) управление экипажами, осуществляющими полеты в дальнюю зону.

При выполнении полета по кругу (двумя разворотами на 180 градусов) передача управления от РП к РЗП выполняется перед выполнением первого разворота, а при полете с прямой – после набора заданной высоты перед началом разворота на ДПРМ (маяк РСБН). Передача управления при выполнении экипажем полета в аэродромной зоне от РП к РЗП выполняется после окончания экипажем задания в зоне.

В авиационных частях, где штатами не предусмотрен КП, руководство полетами в дальней зоне возлагается на РП на аэродроме, а контроль полетов воздушных судов в этой зоне – на дежурного штурмана.

При организации руководства полетами на аэродроме в соответствии с пунктом 562 настоящих Правил особенности управления экипажами и порядок передачи (приема) управления ими должны быть изложены в ИПП.

563. На аэродромах, обеспечиваемых авиационными комендатурами, функции по руководству полетами распределяются между РП на аэродроме и РЗП в соответствии с пунктом 562 настоящих Правил. Зоны ответственности и рубежи передачи управления устанавливаются ИПП в зависимости от возможностей радиолокационных средств аэродрома и РЦ ЕС ОрВД.

564. Радиообмен в воздушных радиосетях, переговоры по громкоговорящей и телефонам лиц ГРП и расчетов КП, а также между лицами ГРП, радиолокационная информация, выдаваемая операторами РЛС на КП, записываются средствами регистрации информации в течение всей летной смены.

565. Организация руководства полетами на авиационном полигоне определяется Федеральными авиационными правилами по организации полигонной службы в государственной авиации.

566. Особенности организации руководства полетами в аэродромной зоне (над аэродромом) определяется ИПП. При отработке техники

пилотирования или боевого применения (тактического) над аэродромом взлеты и посадки других воздушных судов ограничиваются РП во избежание их опасного сближения.

567. В РОСТО управление полетами организуется установленным порядком. При отсутствии радиолокационных средств в авиационно-спортивных организациях РП на аэродроме должен организовать визуальный контроль с земли за полетами экипажей, а там, где это невозможно (в удаленных зонах и на маршрутах), – контроль с помощью радиолокационных средств других федеральных органов исполнительной власти в порядке, определенном инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла).

568. Замена лиц ГРП во время полетов запрещается. В случае неспособности РП на аэродроме по каким-либо причинам выполнять свои обязанности, командир авиационной части обязан организовать посадку воздушных судов и принять решение на прекращение или продолжение полетов, доложив об этом старшему над ним начальнику.

Если кто-либо из других лиц ГРП не в состоянии выполнять свои обязанности, РП на аэродроме обязан прекратить выпуск воздушных судов и доложить об этом командиру авиационной части, который принимает решение на продолжение, ограничение или прекращение полетов и докладывает об этом старшему начальнику.

569. РП на аэродроме разрешается летать на воздушную разведку и доразведку погоды. В этих случаях его полетом руководит должностное лицо, назначенное для руководства полетами на этот период командиром авиационной части. Во время доразведки погоды, выполняемой РП на аэродроме, плановые полеты запрещаются.

В летных военно-учебных заведениях выполнять полеты разрешается помощнику РП и дежурному штурману в свободное от руководства полетами время.

Другим лицам ГРП выполнять полеты в данную летную смену запрещается.

570. Все должностные лица, выполняющие обязанности в составе ГРП, пользуются правом подачи установленных команд и передачи информации экипажам воздушных судов, а также получения необходимой информации от них.

571. Запрещается запросами по радио отвлекать экипаж от пилотирования ВС при выполнении взлета и посадки на высотах менее 150 м (для вертолетов менее 50 м). В случаях, не терпящих отлагательства, для обеспечения безопасности полета разрешается подавать исполнительные команды на любых этапах полета ВС.

572. Все лица ГРП обязаны осуществлять руководство полетами в соответствии с установленной для них методикой работы и фразеологией радиообмена и отвечают за безопасность полетов экипажей воздушных судов, находящихся под их управлением, в объеме функциональных обязанностей. Допускается ведение неустановленного радиообмена при

возникновении особых случаев на борту ВС или на земле.

573. Лицам, не связанным с руководством полетами (кроме контролирующих должностных лиц, специалистов НИУ, центров боевой подготовки и переучивания летного состава, военно-учебных заведений ВВС, выполняющих служебные задания), находиться в местах размещения лиц ГРП во время полетов запрещается.

Отвлекать лиц ГРП от исполнения своих обязанностей во время полетов запрещается.

574. В районе аэродрома совместного базирования непосредственное управление полетами воздушных судов всех ведомств осуществляет орган управления полетами ведомства, воздушные суда которого выполняют полеты. При одновременных полетах воздушных судов различных ведомств управление полетами осуществляется объединенным органом управления полетами, состоящим из представителей этих ведомств.

Особенности управления внеаэродромными полетами и перелетами

575. Руководство внеаэродромными полетами и перелетами осуществляют ПУ авиацией в установленных для них зонах и районах.

576. Прием и выпуск воздушных судов, выполняющих перелеты в период проведения полетов на аэродроме, осуществляет ГРП этого аэродрома. Для обеспечения безопасности посадки (вылета) перелетающих воздушных судов полеты на аэродроме при необходимости ограничиваются или прекращаются. При одновременном приеме (выпуске) восьми и более воздушных судов полеты в районе аэродрома прекращаются за 15 минут до подхода к ДПРМ (РСБН) аэродрома (до взлета) первых воздушных судов группы.

577. Подтверждение о готовности аэродрома посадки и запасного аэродрома к приему воздушных судов должно гарантировать управление приемом воздушных судов, готовность ВПП, работу средств связи и РТО полетов, инженерно-авиационное, аэродромно-техническое и метеорологическое обеспечения, размещение и питание прибывающих экипажей.

578. На аэродромах (в том числе и запасных), указанных в заявке на полеты, за 30 минут до расчетного времени прилета (пролета) воздушного судна включаются дежурные средства обеспечения полетов: КРС, РСБН, ДПРМ и АРП, а для обеспечения взлета и посадки, кроме того, РСП, ПРМГ, РЛС, БПРМ, светотехническое оборудование (при необходимости), а также другие средства по решению РП на аэродроме или по запросу с борта ВС.

При необходимости выполняется радиолокационная и воздушная разведка погоды.

579. Старшие авиационные начальники аэродромов назначения и

запасных аэродромов отвечают за постоянную готовность этих аэродромов к обеспечению перелетов. Они обязаны обеспечить готовность аэродрома и лиц ГРП к указанному в заявке времени, подтвердить РЦ ЕС ОрВД готовность к приему воздушных судов и доложить об этом на вышестоящий КП.

580. Старший авиационный начальник аэродрома обязан имеющими средствами обеспечить охрану прибывшего ВС, необходимое обслуживание экипажа и пассажиров установленным порядком (включая отдых и питание), а также подготовку и выпуск в дальнейший полет этого ВС в согласованное заявленное время в соответствии с полетным заданием с учетом готовности экипажа и метеорологических условий.

Особенности управления полетами на АРЗ и в военных представительствах

581. В военных представительствах и на АРЗ управление полетами осуществляется в соответствии со служебными документами.

582. При одновременных полетах воздушных судов авиационной части и АРЗ группа руководства полетами назначается от авиационной части, при этом помощником РП на период полетов воздушных судов АРЗ назначается штатный РП АРЗ.

583. Руководство ознакомительными полетами осуществляют лица ГРП предприятия промышленности (АРЗ, авиационной части), сдающего воздушные суда. При необходимости, в помощь лицам ГРП может выделяться помощник РП из летчиков авиационной части, получающей воздушные суда.

584. При полетах на аэродромах АРЗ на КДП (СКП), кроме перечисленной в пункте 553 настоящих Правил документации, должны быть:

программа летных испытаний воздушных судов после ремонта и программа ознакомительного полета, а также методики, схемы и профили выполнения этих полетов;

инструкция по организации и проведению летных испытаний воздушных судов на АРЗ.

585. На аэродромах предприятий промышленности руководство полетами экипажей военных представительств и авиационных частей, принимающих воздушные суда на этих предприятиях, осуществляется штатной ГРП предприятия.

Особенности управления полетами вертолетов

586. Для управления полетами вертолетов устанавливаются зоны:

зона визуального контроля – летное поле аэродрома и воздушное пространство в пределах фактической визуальной видимости РП и ПРП до дальности не более 5 км от КТА;

зона посадки – воздушное пространство, ограниченное сектором ± 15 градусов относительно посадочного курса до дальности 30 км от начала ВПП;

ближняя зона – воздушное пространство вокруг аэродрома в радиусе 35 км от КТА (исключая воздушное пространство зоны визуального контроля и зоны посадки);

дальняя зона – воздушное пространство вокруг аэродрома с удаления 35 км до границы, установленной ИПП (в зависимости от высот полета, наличия РТС и дальности их действия).

587. В частях, где штатами не предусмотрен КП, руководство полетами вертолетов в районе аэродрома осуществляет ГРП в составе:

руководитель полетами;

помощник руководителя полетами;

дежурный штурман;

руководитель зоны посадки.

При этом:

РП на аэродроме осуществляет руководство экипажами вертолетов на рулении, висении, взлете и посадке, в ближней и дальней зоне. Он определяет высоты и способы захода на посадку, дает команды на занятие и освобождение пилотажных зон, зон ожиданий, выход на приводную радиостанцию, выход из круга и вход в круг полетов, формирует потоки вертолетов, заходящих на посадку. Кроме того, РП на аэродроме оказывает помощь экипажам при возникновении особых ситуаций в полете, ведет контроль полетов транзитных и перелетающих воздушных судов, руководит работой ГРП, принимает меры по предотвращению опасного сближения вертолетов в воздухе;

РЗП руководит экипажами на посадочном курсе в секторе ± 15 градусов с момента начала разворота вертолета на посадочный курс до пролета приводной радиостанции и визуального его обнаружения РП на аэродроме (ПРП). Кроме того, на РЗП возлагается контроль движения вертолетов в ближней и дальней зонах в пределах видимости радиолокационных средств, занятия, выдерживания места и освобождением пилотажных зон, соблюдения параметров полета на маршрутах и схемах захода на посадку, выхода на ПРС, входа в зону ожидания, выхода из круга и входа в круг полетов.

дежурный штурман контролирует (по докладам экипажей, РЗП, расчетов РЛС, расчетным данным) выдерживание экипажами (группами) режима полета вертолетов по маршрутам и в пилотажных зонах, при заходе на посадку, в ближней и дальней зонах в пределах, установленных ИПП.

РП на площадке, в аэродромной зоне руководит экипажами вертолетов в воздушном пространстве зоны, установленном ИПП, в пределах визуальной видимости. Он дает команды на занятие и освобождение зон, на выполнение посадки и взлета с посадочных площадок, разрешает (запрещает) выполнение заданий в зоне, принимает меры по предотвращению опасного сближения вертолетов в воздухе и столкновений с искусственными и естественными препятствиями. Кроме того, на него возлагается контроль

выдерживания места в зоне, соблюдения параметров полета и схем захода на посадку, входа и выхода из зоны ответственности.

588. Передача управления экипажами вертолетов между лицами ГРП осуществляется на рубежах, определенных ИПП.

589. При отсутствии на аэродроме РСП управление экипажами вертолетов в зоне посадки возлагается на РП на аэродроме.

Особенности управления полетами с АНК одиночного и группового базирования

590. Для управления полетами с АНК группового базирования назначается ГРП в составе:

- руководитель полетами;
- помощник руководителя полетами (при полетах самолетов);
- помощник руководителя полетами на взлете (при полетах самолетов);
- руководитель ближней зоны;
- руководитель дальней зоны;
- руководитель зоны посадки;
- руководитель посадки;
- руководитель визуальной посадки (при полетах самолетов);
- дежурный штурман;
- офицер боевого управления в зоне боевых действий;
- штурман наведения (при полетах самолетов).

Кроме указанных лиц решением старшего авиационного начальника в состав ГРП могут назначаться:

- руководитель полетами на полигоне;
- авиационный наводчик;
- руководитель полетами в зоне пилотажа.

591. Для руководства полетами на кораблях одиночного базирования назначается ГРП в составе:

- руководитель полетами;
- офицер боевого управления в зоне боевых действий;

592. Состав и функциональные обязанности ГРП на АНК могут уточняться ИПП с корабля конкретного проекта.

593. К выполнению обязанностей РП на кораблях группового базирования допускаются штатные РП корабля, заместители командира авиационной части, старший штурман авиационной части (летчик), начальник ВОТП авиационной части, прошедшие теоретическую подготовку и стажировку в практическом руководстве полетами на аэродроме и корабле в соответствующих условиях.

К выполнению обязанностей РП на кораблях одиночного базирования допускается летный состав не ниже командира отряда, прошедший теоретическую подготовку и стажировку в практическом руководстве полетами на данном проекте корабля в соответствующих

условиях.

594. Лица штатной ГРП допускаются к руководству полетами приказом командира АНК, а летный состав – приказом командира авиационной части.

595. Решение на прием и выпуск днем одиночных вертолетов на кораблях одиночного базирования принимает командир корабля, а решение на посадку и взлет принимает командир вертолета.

Командиры и старшие помощники командиров кораблей одиночного базирования проходят специальную подготовку по планам отделов боевой подготовки ВВС и ПВО флотов и проверяются в знании основных документов, регламентирующих выполнение полетов с кораблей одиночного базирования.

596. Командир корабля (старший помощник командира корабля) информирует командира вертолета об условиях захода и посадки (направление и скорость ветра, скорость, курс корабля, волнение моря и наличие качки). Подача на борт вертолета исполнительных команд командирами кораблей (старшими помощниками командирами кораблей) запрещается.

597. При отсутствии на корабле указанных подготовленных лиц, а также в ночных условиях прием и выпуск вертолетов выполняется только РП (штатным или из летного состава), имеющего допуск к руководству полетами с АНК.

598. Помощник руководителя полетов назначается из специалистов БЧ-6, сдавших зачеты и усвоивших работу механизмов полетной палубы.

599. Помощник руководителя полетов на трамплине назначается из летного состава, имеющих практику полетов с НИУТК. Допуск к руководству полетами в качестве ПРПтр оформляется приказом командира авиационной части и заносится в летную книжку.

600. Руководитель визуальной посадки назначается из летного состава, выполнившего не менее 10 тренировочных посадок на НИУТК, ТАВКР и прошедший теоретическую и практическую подготовку по специальной программе в центре боевой подготовки и переучивания летного состава.

Допуск к руководству полетами в качестве руководителя визуальной посадки с НИУТК и ТАВКР дается отдельно, оформляется приказом командира авиационной части и заносится в книжку руководителя полетов.

601. При выполнении полетов с АНК и полигона НИУТК на летную смену могут назначаться два РВП, два ПРПВ, которые поочередно выполняют свои обязанности в первую и вторую половины летной смены.

602. РБЗ, РДЗ, ОБУ, РЗП, Рпос., ДШ, ОБУзбд, ШН назначаются из лиц ГРП штатного расписания корабля, прошедших теоретическую и практическую подготовку, имеющих соответствующие допуски, оформленные приказом по кораблю.

603. Для управления полетами на АНК группового и одиночного

базирования корабельных воздушных судов устанавливаются зоны:

зона визуального контроля – взлетно-посадочная палуба (посадочная площадка), трамплин АНК и воздушное пространство в пределах фактической видимости РП и ПРП до дальности не более 5 км от АНК;

ближняя зона (зона полетов в районе корабля) – воздушное пространство до удаления 75 км для АНК группового базирования корабельных воздушных судов и 30 км для АНК одиночного базирования корабельных воздушных судов от АНК (исключая воздушное пространство зоны визуального контроля и зоны посадки);

дальняя зона – воздушное пространство с удаления 75 км для АНК группового базирования корабельных воздушных судов и 30 км для АНК одиночного базирования корабельных воздушных судов от АНК и до границы, установленной инструкцией по производству полетов с АНК и определяется тактическим радиусом корабельных воздушных судов;

зона посадки – воздушное пространство, ограниченное сектором ± 25 градусов относительно посадочного курса и дальностью от 2 до 40 км от палубы АНК группового базирования и соответственно сектором ± 15 градусов и дальностью до 10 км от АНК одиночного базирования корабельных воздушных судов;

зона ответственности руководителя посадки – участок зоны посадки (сектор ± 25 градусов относительно посадочного курса) в пределах дальности от 15 км до 1 км от палубы АНК. Руководитель посадки управляет заходящими на посадку корабельными воздушными судами с момента его обнаружения на индикаторе до передачи управления РВП, но не ближе 1 км;

зона ответственности руководителя визуальной посадки – участок зоны посадки (сектор ± 25 градусов относительно посадочного курса) до удаления 5 км от палубы АНК. РВП осуществляет управление полетами корабельных воздушных судов в своей зоне ответственности с момента обнаружения его на экране видеоконтрольного устройства телевизионной аппаратуры контроля взлета и посадки воздушных судов (но не далее 5 км) до приземления и движения корабельного ВС по полетной палубе после посадки. Если до дальности 1 км РВП не принял управление корабельным ВС от Рпос, то Рпос дает команду командиру экипажа об уходе на второй круг.

604. В зоне визуального контроля управление экипажами осуществляют РП, ПРПВ (на дальностях и в секторах, определенных ИПП). В ближней зоне управление экипажами осуществляет РБЗ (на АНК одиночного базирования корабельных воздушных судов – РП. В дальней зоне управление экипажами осуществляет РДЗ, ОБУзбд, ШН (на АНК одиночного базирования корабельных воздушных судов – ОБУзбд). В зоне посадки управление экипажами осуществляют РЗП, Рпос, РВП (на АНК одиночного базирования корабельных воздушных судов – РП).

Порядок передачи (приема) управления корабельных воздушных

судов между лицами ГРП в зонах ответственности, границы размещения зон пилотирования, ожидания и аварийного покидания корабельных воздушных судов определяются ИПП с АНК конкретного проекта.

605. Для контроля воздушной обстановки на СКП (КДП) АНК оборудуются выносные индикаторы (планшеты воздушной обстановки) и обеспечивается выдача на них данных от РЛС корабля. На экранах выносных индикаторов, планшетах и экранах РЛС наносятся типовые схемы подхода и захода на посадку корабельных воздушных судов.

606. На ККП РП кроме документов, предусмотренных пунктом 553 настоящих Правил, иметь:

- видеокамеру для регистрации взлетов, заходов на посадку и посадок;

- таблицу допустимых значений качки АНК, при которых разрешается выполнение взлета и посадки (по типам корабельных воздушных судов);

- данные по связи и РТО полетов, в том числе данные по связи и РТО полетов кораблей;

- таблицу минимальных удалений от корабля корабельных воздушных судов, заходящих на посадку, при которых разрешено выруливание на различные стартовые позиции;

- таблицу для определения стартовой позиции в зависимости от скорости ветра и веса корабельного ВС;

- таблицу весовых данных корабельных воздушных судов для выставки тормозных машин.

За наличие документов на ККП РП и их своевременное обновление отвечает командир АНК (заместитель командира корабля по авиации).

Особенности управления полетами гидросамолетов

607. Руководство полетами гидросамолетов на аэродроме осуществляет РП с пункта управления, расположенного на берегу.

608. ПРП располагается на подвижном СКП, оборудованном на катере со всеми необходимыми средствами связи и сигнализации. Катер устанавливается на расстоянии 200 – 250 м от торца ВПП и на 100 – 200 м в стороне от полосы приводнения.

До начала полетов ПРП совместно с комендантом аэродрома обязан осмотреть акваторию аэродрома на катере, обращая особое внимание на:

- наличие, исправность и правильное размещение маркировочного и светотехнического оборудования;

- отсутствие посторонних плавающих предметов и скоплений птиц на ВПП и в местах руления и стоянки;

- состояние поверхности акватории (тип волны, высота волны, длина волны, видимость ориентиров и брызгообразование).

По окончании осмотра ПРП докладывает РП о готовности аэродрома.

РП (при необходимости) периодически организует осмотр акватории, используя доклады экипажей, ПРП на катере, а при ночных полетах, кроме того, прожекторы и специальные радиотехнические средства.

609. Руководство полетами вертолетов-амфибий осуществляется РП с корабля (катера), оборудованного средствами радиосвязи и спасания, который устанавливается на удалении 250 – 300 м от точки приводнения вертолета.

610. При ночных полетах прожекторы устанавливаются на стационарных платформах или, если позволяет конфигурация аэродрома, на берегу.

Особенности управления полетами при проведении поисково-спасательных работ

611. Управление поисково-спасательными силами осуществляют:

Главный координационный центр поиска и спасания ФПСУ, Центральный командный пункт ВВС;

КП авиационных объединений, соединений и частей видов Вооруженных сил Российской Федерации (спасательно-координационные центры);

командно-диспетчерские и соответствующие им ПУ полетами авиации других федеральных органов исполнительной власти;

зональные (вспомогательные зональные) и районные (вспомогательные районные) центры ЕС ОрВД;

специально создаваемые вспомогательные ПУ полетами в районе бедствия (воздушные, наземные, корабельные).

612. При большом удалении района поиска от ПУ объединения в нем оборудуется посадочная площадка с необходимыми средствами управления. Связь ПУ объединения с посадочной площадкой осуществляется через воздушные суда-ретрансляторы.

При необходимости в районе поиска устанавливается временный или местный режим использования воздушного пространства.

613. Координация действий поисково-спасательных сил и средств различных федеральных органов исполнительной власти осуществляется ГКЦПС ФПСУ.

VII. Действия экипажа (органов управления полетами) при возникновении особых ситуаций в полете

614. К особым ситуациям в полете относятся:

потеря пространственной ориентировки;

вынужденное покидание воздушного судна;

попадание в метеорологические условия, к полетам в которых экипаж не подготовлен;

потеря ориентировки;
отказ систем и оборудования воздушного судна;
потеря радиосвязи;
внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа.

Порядок действий экипажей и органов управления полетами в особых ситуациях, не указанных в Федеральных авиационных правилах полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, настоящих Правилах, определяется руководствами по летной эксплуатации (инструкциями экипажу) воздушных судов, руководством по организации работы лиц группы руководства полетами на аэродромах авиации Вооруженных Сил Российской Федерации (документом, ему соответствующим, федерального органа исполнительной власти).

Потеря пространственной ориентировки

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

616. После вывода ВС в горизонтальный полет прекратить выполнение задания, доложить органу управления полетами и следовать на аэродром посадки.

617. Если командиру экипажа не удалось восстановить пространственную ориентировку до высоты, обеспечивающей безопасное покидание ВС, он должен покинуть ВС, предварительно подав команду экипажу на его покидание. Минимальная высота покидания воздушного судна определяется РЛЭ данного типа ВС.

Вынужденное покидание воздушного судна

618. Вынужденное покидание ВС в особых ситуациях, определенных РЛЭ, является обязательным. Решение на покидание ВС принимает командир экипажа или РП.

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

619. Перед покиданием ВС командир экипажа обязан (по возможности) доложить органу управления полетами, который им управляет, свое местонахождение, развернуть ВС в направлении малонаселенного района, стереть ключевую информацию системы опознавания, выключить двигатели.

620. При снижении на парашютах каждый член экипажа должен наблюдать (по возможности) за другими членами экипажа, просматривать местность, обращая особое внимание на расположение населенных пунктов, дорог, троп, рек, озер, ущелий, а также на наличие кораблей,

расположение островов, направление на берег.

Перед приводнением привести в готовность плавательные средства.

621. Действия экипажа воздушного судна после приземления (приводнения) с парашютом определяются РЛЭ и специальными инструкциями.

Попадание в метеорологические условия, к полетам в которых экипаж не подготовлен

622. При попадании в метеорологические условия, к полетам в которых экипаж не подготовлен, командир ВС обязан принять все возможные меры к выходу из них, предварительно доложив о случившемся органу управления полетами, и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении полетного задания.

623. Если при снижении на посадочной прямой не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение ВС в пространстве относительно заданной траектории полета не обеспечивает безопасной посадки, командир экипажа обязан:

- прекратить снижение;
- перевести ВС в набор высоты;
- доложить РП, действовать по его указанию.

624. Орган управления полетами, учитывая воздушную обстановку, метеоусловия и запас топлива на ВС, обязан вывести его в район с метеорологическими условиями, соответствующими уровню подготовки экипажа, или на запасный аэродром (посадочную площадку).

625. Если на аэродроме назначения высота нижней границы облаков и полетная видимость будут ниже минимума командира экипажа или аэродрома, а направить воздушное судно на запасной аэродром невозможно (малый остаток топлива, закрыты запасные аэродромы), РП обязан:

- включить все средства РТО полетов;
- определить экипажу и лицам ГРП порядок захода ВС на посадку;
- подать команду ГРП об усилении контроля за полетом ВС при заходе на посадку и снижении на посадочном курсе, особенно после пролета ДПРМ;

определить экипажу минимальную высоту снижения на посадочном курсе в зависимости от минимума командира экипажа и его действия при обнаружении ВПП после выхода на эту высоту (при этом РП может разрешить экипажу снижение для выхода под облака после пролета ДПРМ до высоты пролета БПРМ, а если высота нижней границы облаков, указанная в минимуме погоды данного ВС, ниже высоты пролета БПРМ – снижение после пролета БПРМ до высоты, установленной этим минимумом);

дать команду на включение светотехнического оборудования аэродрома и посадочных прожекторов (днем прожекторы выставить навстречу заходящему на посадку ВС в начале ВПП со снятыми рассеивателями под углом, близким к углу направления глиссады снижения на данном аэродроме);

привести в готовность №1 дежурные поисково-спасательные силы и средства, команду технической помощи;

выслать (при необходимости) помощника с радиостанцией в район БПРМ для оказания помощи экипажу в заходе на посадку;

доложить о своем решении старшему авиационному начальнику;

контролировать с помощью средств РТО правильность выхода ВС на посадочный курс и снижение с этим курсом;

при визуальном обнаружении ВС командами по радио помогать экипажу выйти на ВПП с посадочным курсом и выполнить посадку;

при невозможности обеспечения безопасной для жизни экипажа посадки на аэродром или на пригодные для посадки площадки, не допуская полной выработки топлива на ВС, принять решение на его покидание.

Потеря ориентировки

626. При потере ориентировки командир ВС обязан:

не допускать необдуманных, поспешных действий и полета с произвольными курсами;

доложить органу управления полетами о потере ориентировки, остатке топлива и условиях полета;

включить сигнал «Бедствие»;

передать по радио сигнал «Полюс»;

занять наивыгоднейшую высоту для обнаружения ВС радиотехническими средствами и скорость максимальной продолжительности полета;

применить наиболее эффективный в данных условиях способ восстановления ориентировки, согласуя свои действия с органами управления полетами.

При потере ориентировки снижение ниже безопасной высоты (эшелона), установленной для данного района полетов, запрещается.

При потере ориентировки вблизи государственной границы командир воздушного судна должен немедленно взять курс на свою территорию.

627. При потере ориентировки в групповом полете командир (ведущий) группы должен запросить ведомые экипажи о местонахождении группы. Получив от ведомых данные о местонахождении, командир (ведущий) группы должен уточнить свое место. Если и после этого ориентировка не восстановлена, он обязан передать управление группой своему заместителю или одному из

ведомых, знающих свое местонахождение.

Замена ведущего группы, потерявшего ориентировку, не снимает с него ответственности за исход полета группы.

628. В случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива, и до наступления темноты произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

Если вынужденную посадку произвести невозможно или экипаж не уверен в ее безопасности, покинуть ВС, предварительно доложив о своем решении органам управления полетами.

629. Орган управления полетами, получивший доклад от командира ВС о потере ориентировки или установив факт потери ориентировки по другим данным, после обнаружения ВС обязан доложить на вышестоящий КП, оказать помощь его экипажу в восстановлении ориентировки и выводе на маршрут полета или аэродром посадки. Для вывода ВС на аэродром посадки может использоваться воздушное судно-лидер с соответствующими летно-техническими характеристиками.

Отказ систем и оборудования воздушного судна

630. При отказе систем и оборудования воздушного судна или пожаре командир ВС обязан:

- доложить органу управления полетами;

- действовать согласно РЛЭ ВС данного типа для принятия мер по устранению неисправности, ликвидации пожара;

- в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении выполнения полетного задания.

631. Орган управления полетами, получив сообщение об отказе систем, оборудования воздушного судна или пожаре, обязан:

- определить местонахождение ВС;

- контролируя его полет, оказать экипажу помощь в соответствии с обстановкой и характером отказа;

- немедленно известить орган управления полетами аэродрома посадки для приведения в готовность аварийно-спасательных средств.

Потеря радиосвязи

632. При потере радиосвязи с органом управления полетами экипаж обязан, используя все имеющиеся каналы, принять меры к восстановлению связи с органом управления полетами или установлению ее с другими воздушными судами или органами управления полетами.

Радиосвязь с экипажем ВС считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании всех каналов радиосвязи на неоднократные запросы по каждому из них экипаж не отвечает и не выполняет подаваемые команды.

633. Если восстановить радиосвязь не удалось, экипаж должен включить сигнал «Бедствие», периодически обозначать себя нажатием кнопки «Знак» («Опознавание») и в зависимости от обстановки продолжить или прекратить выполнение задания. Для приема команд использовать АРК и аппаратуру приборного наведения и продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях и режиме полета.

В этом случае экипаж обязан:

при выходе на аэродром посадки занять эшелон для воздушных судов с отказавшей радиосвязью, объявленный на предполетных указаниях;

при полете под облаками, если позволяет высота, в облака не входить;

при полете по приборам строго выдерживать установленные эшелон, режим и профиль полета;

выполнять полет с таким расчетом, чтобы прибыть на аэродром посадки в предусмотренное планом полета время или в расчетное время, о котором экипаж докладывал органу управления полетами, но по возможности не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени;

выход с маршрута (воздушной трассы) на аэродром посадки производить по установленной для данного аэродрома схеме;

полет в районе аэродрома и заход на посадку выполнять с точным соблюдением плана полета (перелета) и инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (для перелетающих экипажей – требований документов аэронавигационной информации), усилив осмотрительность;

ночью при заходе на посадку на четвертом развороте или после пролета ДПРМ обозначить себя и запросить посадку миганием АНО (фарой) или пуском белой ракеты.

Посадку на неосвещенную прожекторами ВПП выполнять в случае получения от РП разрешения на нее включением огней разрешения посадки.

634. О потере радиосвязи с ВС РП докладывает командира авиационной части, на КП объединения ВВС и ПВО и в РЦ ЕС ОрВД, указывая при этом тип ВС, позывной экипажа, эшелон полета, остаток топлива и предполагаемый район местонахождения, время взлета и потери радиосвязи.

635. Для восстановления радиосвязи с экипажем и обеспечения безопасности полета РП обязан:

включить все средства связи и РТО полетов для обнаружения ВС и контроля за его полетом, доложить на вышестоящий КП (ПУ), имеющий данные о местонахождении ВС, следующего без радиосвязи, и на основе полученной информации обеспечить безопасность полета других воздушных судов;

использовать все каналы связи (в том числе аппаратуру приборного наведения, канал приводной радиостанции – АРК), каналы связи других

КП (ПУ), а также радиосвязь через воздушные суда, находящиеся в воздухе;

продолжать передавать команды экипажу, а убедившись в их выполнении – руководить полетом ВС;

освободить заданный экипажу эшелон и ближайший (нижний и верхний) эшелоны для обратного полета, за 15 минут до расчетного времени прибытия ВС, следующего без радиосвязи, освободить круг полетов;

внимательно следить за воздушной обстановкой (особенно ночью и в сложных метеорологических условиях), информировать другие экипажи или подавать им команды для обеспечения безопасности полета ВС, следующего без радиосвязи;

в случае необходимости выслать ВС-лидер для вывода ВС, следующего без радиосвязи, на свой или запасной аэродром;

ночью при подходе ВС, следующего без радиосвязи, к четвертому развороту или к ДПРМ включить посадочные прожекторы.

636. КП объединения (РЦ ЕС ОрВД), получив доклад о потере радиосвязи с ВС, дает команду руководителям полетов (КП) запасных аэродромов (аэродрома посадки при перелетах) на включение всех средств связи и РТО полетов для непрерывного радиолокационного наблюдения за ВС, следующим без радиосвязи, а также на освобождение экипажу заданного эшелона и ближайшего нижнего эшелона (но не ниже нижнего эшелона) для обратного полета на аэродром.

Внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа

637. При внезапном ухудшении здоровья командира экипажа или его ранении выполнение задания прекращается, а в случаях, исключающих возможность выполнения посадки, экипаж должен покинуть воздушное судно, доложив об этом (по возможности) органу управления полетами.

При ранении или резком ухудшении здоровья командира экипажа ВС с двойным управлением его обязанности выполняет помощник командира экипажа (второй летчик).

638. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа или пассажира командир воздушного судна обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи и в зависимости от обстановки принять решение об изменении высоты, продолжении или прекращении полета.

639. Орган управления полетами, получив доклад о прекращении полетного задания в связи с внезапным ухудшением состояния здоровья (ранением) члена экипажа или пассажира, обязан обеспечить выход ВС на ближайший аэродром, его внеочередную посадку, организовать оказание медицинской помощи после посадки.

VIII. Обеспечение полетов

640. Обеспечение полетов включает: обеспечение полетов аэронавигационной информацией; штурманское обеспечение; инженерно-авиационное обеспечение; аэродромно-техническое обеспечение; связь и радиотехническое обеспечение; радиолокационное обеспечение; морально-психологическое обеспечение; метеорологическое обеспечение; орнитологическое обеспечение; медицинское обеспечение; поисково-спасательное обеспечение; объективный контроль полетов.

Обеспечение полетов аэронавигационной информацией

641. В авиационной части обеспечение полетов аэронавигационной информацией организуется начальником штаба и осуществляется старшим штурманом и начальником связи и РТО.

Основными документами аэронавигационной информации являются: сборники аэронавигационной информации, перечни аэронавигационной информации и радионавигационные карты, утвержденные и изданные в установленном порядке.

642. При выполнении полетов с использованием электронной базы данных экипажу на борту необходимо иметь документы аэронавигационной информации, опубликованные типографским способом, или выписки из них.

Штурманское обеспечение полетов

643. Штурманское обеспечение полетов организуется старшим штурманом авиационной части в соответствии с решением командира авиационной части на полеты, указаниями вышестоящих штабов и должностных лиц штурманской службы и осуществляется на всех этапах организации и проведения полетов.

Объем и содержание мероприятий штурманского обеспечения определяются служебными документами по штурманской службе государственной авиации.

Инженерно-авиационное обеспечение полетов

644. Инженерно-авиационное обеспечение полетов организуется заместителем командира авиационной части по ИАС и проводится в соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов и документами по инженерно-авиационному обеспечению государственной авиации в целях своевременной подготовки воздушных судов к полетам, достижения безотказной работы в полете и высокой эффективности их применения.

645. Инженерно-авиационное обеспечение полетов осуществляет инженерно-авиационная служба, используя свои средства эксплуатации,

ремонта и технического обслуживания авиационной техники, а также средства наземного обслуживания общего применения, выделяемые авиационно-технической частью.

646. После выполнения полетов и послеполетной подготовки, инженерно-техническому составу, участвующему в их обеспечении, должно быть предоставлено не менее 8 часов для отдыха (сна).

647. Организация инженерно-авиационного обеспечения перелетающих воздушных судов на промежуточных аэродромах производится в соответствии с документами по инженерно-авиационному обеспечению государственной авиации.

Аэродромно-техническое обеспечение полетов

648. Аэродромно-техническое обеспечение полетов организуется и проводится командиром авиационно-технической части (подразделения) в соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов с целью непосредственного обеспечения на аэродромах (посадочных площадках) полетов авиационных частей, подразделений и отдельных воздушных судов.

649. Аэродромно-техническое обеспечение авиационных частей (подразделений) осуществляется авиационно-техническими частями.

Количество средств, выделяемых для аэродромно-технического обеспечения, указывается в распоряжении по АТО и зависит от количества и типа воздушных судов, планируемых для полетов, летного ресурса, характера выполняемых задач и установленных сроков готовности авиационной части (подразделения) к первому и последующим вылетам, а также от возможностей авиационно-технической части (подразделения).

Средства, необходимые для обеспечения, должны выделяться в минимально необходимых количествах и в сроки, исключающие их простой и холостой выезд.

650. За рациональное использование сил и средств аэродромно-технического обеспечения отвечает командир обеспечиваемой авиационной части (подразделения).

651. Для руководства силами и средствами авиационно-технической части (подразделения) назначается дежурный по аэродромно-техническому обеспечению из лиц, хорошо знающих организацию работ по обеспечению полетов. Дежурный по аэродромно-техническому обеспечению подчиняется РП. Он осуществляет руководство всеми силами и средствами аэродромно-технического обеспечения в соответствии с указаниями старшего инженера полетов.

652. Движение личного состава и техники по аэродрому допускается только по установленным маршрутам и с установленной скоростью.

Маршруты движения пешеходов и техники определяются для каждого направления посадки воздушных судов.

Схема движения личного состава и техники по аэродрому утверждается

старшим авиационным начальником аэродрома. Схемы движения по аэродрому устанавливаются у КПП автомобильного парка, КДП и в других местах сосредоточения личного состава и техники.

В кабинах специальных и грузовых автомобилей, работающих постоянно или временно на аэродроме по обслуживанию воздушных судов, должны находиться схемы, определяющие порядок подъезда данного типа машин к ВС и отъезда от него.

653. Аэродромно-техническое обеспечение полетов на аэродроме совместного базирования осуществляется установленным порядком.

654. Подготовка аэродрома к полетам осуществляется в установленном порядке.

Связь и радиотехническое обеспечение полетов

655. Связь и РТО полетов организует начальник связи и РТО авиационной части на основании решения командира авиационной части на проведение полетов.

656. В соответствии с указаниями командира авиационной части командир части (подразделения) связи и РТО принимает решение на обеспечение полетов, в котором определяет основные и резервные средства связи и РТО, состав и расстановку личного состава дежурных смен, время проведения подготовки техники к обеспечению полетов, назначает старшего дежурного по связи и РТО полетов.

657. Непосредственное руководство силами и средствами связи и РТО, выделенными для обеспечения полетов, осуществляет старший дежурный по связи и РТО полетов. Он подчиняется РП. Ему подчиняется весь личный состав дежурной смены.

658. Руководство работой дежурной смены при отсутствии полетов на аэродроме осуществляет дежурный по связи и РТО аэродрома. Он назначается из числа штатных дежурных по связи и РТО (при их отсутствии – из специалистов части связи и РТО, имеющих соответствующую подготовку и допуск) на сутки и подчиняется дежурному по приему и выпуску воздушных судов. В период обеспечения полетов дежурный по связи и РТО аэродрома подчиняется старшему дежурному по связи и РТО полетов.

659. Допуск и подготовка личного состава, средств связи и РТО к обеспечению полетов осуществляется установленным порядком.

660. Подготовка средств связи и РТО полетов должна заканчиваться за 30 минут до начала воздушной разведки погоды (средств, обеспечивающих проведение радиолокационной разведки погоды – за 1 час).

До начала полетов личный состав дежурной смены обязан:

провести настройку и регулировку аппаратуры в соответствии с данными по связи и РТО полетов и техническими параметрами для каждого объекта связи и РТО полетов;

проверить и подготовить к работе основные и резервные средства и их

автономные источники питания;

проверить исправность выносного оборудования, средств объективного контроля, линии связи, управления и сигнализации;

проверить работу средств связи и РТО полетов в период воздушной разведки погоды и устранить выявленные недостатки;

доложить старшему дежурному по связи и РТО полетов о готовности средств к обеспечению полетов.

661. Личный состав дежурной смены во время полетов обязан:

по команде РП (старшего дежурного по связи и РТО полетов) производить перестройку аппаратуры с одной частоты на другую, переходить с одного канала связи на другой, с рабочего комплекта на резервный, внешнего источника энергоснабжения на автономный;

при отказе средств связи и РТО полетов немедленно доложить старшему дежурному по связи и РТО полетов, включить резервные средства и принять меры для быстрого ввода в действие отказавших средств.

662. В период полетов личному составу дежурной смены самовольно оставлять свои рабочие места и выполнять работы, не связанные с обеспечением полетов, запрещается.

663. В целях проверки готовности к работе и оценке параметров средств связи и РТО полетов производится их летная проверка. Летная проверка средств связи и РТО организуется и проводится установленным порядком

664. Порядок организации связи и РТО полетов (перелетов) государственной авиации определяется инструкциями по использованию воздушного пространства зон ЕС ОрВД и инструкциями по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлов, авианесущих кораблей, полигонов и т.д.).

665. На аэродромах совместного базирования (совместного использования, совместной эксплуатации) авиации связь и РТО полетов организуется установленным порядком.

Радиолокационное обеспечение полетов

666. РЛО полетов в Министерстве обороны Российской Федерации осуществляется силами и средствами радиотехнических войск, воинских частей и подразделений связи и РТО, корабельными радиолокационными средствами, а в других федеральных органах исполнительной власти, имеющих подразделения государственной авиации, силами и средствами этих органов власти. РЛО полетов организует начальник связи и РТО авиационной части на основании решения командира авиационной части на проведение полетов.

667. Радиолокационный контроль за полетами государственной авиации, как правило, должен быть непрерывным и организован от взлета до посадки.

668. Для непосредственного руководства расчетами РЛС и АСУ,

выделенными для обеспечения полетов авиации, из числа заместителей командира части (подразделения) или наиболее подготовленных офицеров назначается ответственный офицер за радиолокационное обеспечение полетов. Он подчиняется РП (старшему расчету ПУ авиацией). Если радиолокационные средства входят в состав воинской части (подразделения) связи и РТО, то ответственный офицер за РЛО полетов не назначается, а его обязанности возлагаются на старшего дежурного по связи и РТО полетов.

669. Порядок организации РЛО полетов (перелетов) авиации определяется инструкциями по использованию воздушного пространства зон ЕС ОрВД и инструкциями по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлов, авианесущих кораблей, полигонов и т.д.).

Морально-психологическое обеспечение полетов

670. Морально-психологическое обеспечение полетов организуется заместителем командира авиационной части (подразделения) по воспитательной работе в соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов.

Морально-психологическое обеспечение полетов проводится установленным порядком.

Метеорологическое обеспечение полетов

671. Метеорологическое обеспечение полетов государственной авиации организуется начальниками соответствующих штабов через начальников метеорологических служб и осуществляется штатными метеорологическими подразделениями на всех этапах подготовки и проведения полетов в целях наиболее полного использования метеорологических условий для эффективного применения авиации и обеспечения безопасности полетов.

Метеорологическое обеспечение полетов проводится установленным порядком.

Орнитологическое обеспечение полетов

672. Орнитологическое обеспечение полетов организуется старшим авиационным начальником аэродрома.

Орнитологическое обеспечение осуществляется личным составом воинских частей (подразделений) тыла, связи и РТО, радиотехнических войск, метеорологической службы.

Порядок организации орнитологического обеспечения полетов и обязанности должностных лиц по его осуществлению определяется инструкцией, утверждаемой старшим авиационным начальником аэродрома.

Медицинское обеспечение полетов

673. Медицинское обеспечение полетов организуется начальником медицинской службы авиационной части в соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов. Оно осуществляется на всех этапах организации и проведения полетов в целях сохранения здоровья и поддержания высокой работоспособности членов экипажей.

Для медицинского обеспечения полетов привлекаются силы и средства медицинской службы авиационно-технической части, обеспечивающей полеты.

Медицинское обеспечение полетов проводится установленным порядком.

Поисково-спасательное обеспечение полетов

674. Поисково-спасательное обеспечение полетов организуется командиром авиационной части в соответствии с инструкцией по организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации в зоне управления воздушным движением ЗЦ ЕС ОрВД и инструкции по производству полетов в районе аэродрома (полигона).

675. Полеты воздушных судов, не обеспеченные в поисково-спасательном отношении, запрещаются.

676. Порядок выделения поисковых сил и средств на аэродромах определяется графиком, утвержденным командующим авиационным объединением.

Сведения о количестве и дислокации дежурных поисково-спасательных сил и средств с КП района или зоны ответственности за ПСО полетов доводятся до командиров авиационных частей, организующих полеты, по их запросу.

Сведения о дежурных поисково-спасательных силах и средствах, обеспечивающих полеты, вносятся в плановую таблицу полетов и на предполетных указаниях доводятся до летного состава.

677. Внеаэродромные полеты и перелеты воздушных судов обеспечиваются поисково-спасательными силами и средствами, находящимися на дежурстве в зоне обслуживания воздушного движения ЗЦ ЕС ОрВД.

Поисково-спасательное обеспечение межзональных перелетов воздушных судов осуществляется поисково-спасательными силами и средствами, находящимися на дежурстве в зонах обслуживания воздушного движения ЗЦ ЕС ОрВД, на основании поданных от авиационных частей заявок через ЦКП ВВС.

678. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиационных частей при совместном базировании осуществляется в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэродрома. В этом случае, организация работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов,

терпящих или потерпевших бедствие в районе аэродрома, возлагается на старшего авиационного начальника аэродрома с предоставлением ему права на привлечение сил и средств поиска и спасания от авиационных частей, базирующихся на данном аэродроме.

Объективный контроль полетов

679. Объективный контроль полетов организуется и осуществляется в соответствии с приказом Министра обороны Российской Федерации от 17 октября 2001 г. № 420 «Об утверждении Федеральных авиационных правил по организации объективного контроля в государственной авиации» (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 22 февраля 2002 г., регистрационный № 3266) и решением командира авиационной части на полеты в целях контроля технического состояния воздушных судов, действий экипажей в полете, инженерно-технического состава, лиц ГРП, расчетов ПУ, КП, ПН, КДП, СКП, РСП и центров ЕС ОрВД, средств радиолокации, связи, РТО и АСУ при проведении полетов.

680. Объективный контроль осуществляется личным составом авиационных частей, центров боевого управления, частей связи и РТО, радиотехнических подразделений и полигонов в соответствии с функциональными обязанностями с использованием бортовых и наземных штатных и нештатных средств ОК.

Полеты воздушных судов, не обеспеченные исправными средствами ОК средств управления, а также вылеты воздушных судов с неисправными бортовыми средствами ОК запрещаются.

681. Правомерность проведения полетов в отношении объективного контроля определяется исправностью средств ОК полетов, соответствием уровня подготовки летного, инженерно-технического состава, подразделения обработки и анализа полетной информации, лиц ГРП и расчетов ПУ, РЛС, РСП предъявляемым требованиям, соответствием выделенных сил и средств ОК условиям проведения полетов.

Сведения о силах и средствах ОК, их исправности и готовности командир авиационной части получает от своего заместителя.

Потребное количество сил и средств ОК полетов, порядок их использования определяет командир авиационной части с учетом условий предстоящих полетов. Свое решение он доводит руководящим должностным лицам авиационной части и частей обеспечения на постановке задач на полеты.

682. Порядок проведения оперативного контроля на промежуточных аэродромах определяется должностным лицом, организующим перелет, если это не отражено в служебных документах по организации объективного контроля авиации федерального органа исполнительной власти. Специальный контроль на промежуточном аэродроме проводится в случаях отказов ВС, если для определения их причин требуются материалы ОК, а также нарушений экипажем режима полета и выхода за эксплуатационные

ограничения, выявленных по результатам оперативного контроля, а полный – в случае авиационного происшествия или инцидента.

При совместном базировании авиационных частей объективный контроль средств управления полетами организует старший авиационный начальник. В остальном командиры авиационных частей ОК полетов организуют раздельно.

Группа обеспечения полетов

683. На каждую летную смену назначается группа обеспечения полетов:

- старший инженер полетов;
- дежурный инженер-синоптик;
- дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов;
- старший дежурный по связи и РТО полетов;
- ответственный офицер за радиолокационное обеспечение полетов;
- дежурный врач (фельдшер);
- хронометражист;
- дежурные планшетисты;
- наблюдатель за воздушными судами, заходящими на посадку;
- авиационный диспетчер.

684. На каждую летную смену на АНК группового базирования назначается группа обеспечения полетов в составе:

- старший инженер полетов;
- дежурный инженер-синоптик (из состава БЧ-1);
- дежурный врач (из состава медицинской службы АНК);
- дежурный по связи и РТО полетов (из состава БЧ-4);
- хронометражист (из состава ГУП);
- дежурный БЧ-6;
- командир дежурного катера;
- руководитель старта (из ИТС авиагруппы);
- офицеры стартовых постов;
- стартовая команда;
- аварийно-спасательная группа.

685. На каждую летную смену на кораблях одиночного базирования назначается группа обеспечения полетов в составе:

- старший техник полетов (техник вертолета);
- дежурный по связи и РТО полетов (из состава БЧ-4);
- дежурный врач (фельдшер) (из состава медицинской службы корабля);
- аварийно-спасательная команда (из состава службы живучести);
- командир дежурного катера.

Состав группы обеспечения полетов с палубы корабля и функциональные обязанности лиц этой группы определяются инструкцией по производству полетов с корабля данного типа.

686. Подготовку лиц, указанных в пунктах 683 ÷ 703 настоящих

Правил, проводят их непосредственные командиры (начальники).

687. Старшим инженером полетов назначается заместитель командира авиационной части по ИАС, инженер авиационной части по специальности. При полетах одной (отдельной) эскадрильи старшим инженером полетов может быть назначен командир авиационного технического отряда (заместитель командира эскадрильи по ИАС), инженер авиационного технического отряда по специальности (начальник ТЭЧ звена, начальник группы обслуживания). Он подчиняется РП и является начальником всего ИТС авиационной части, выделенного для обеспечения полетов на летную смену, а по отношению к дежурному по аэродромно-техническому обеспечению – начальником по вопросам обеспечения подготовки воздушных судов к полетам и использования средств АТО полетов.

688. Дежурным инженером-синоптиком назначается офицер (инженер-синоптик) метеоподразделения летающей авиационной части, допущенный приказом командира авиационной части к метеорологическому обеспечению полетов в соответствующих метеоусловиях. Он подчиняется РП, а по специальным вопросам – инженеру-синоптику вышестоящего метеоподразделения. Ему подчиняется дежурная смена метеоподразделения на аэродроме.

689. Дежурным по аэродромно-техническому обеспечению полетов назначается офицер (прапорщик или специалист, имеющий соответствующую подготовку и допуск) авиационно-технической части. Он подчиняется РП, а по вопросам использования средств АТО – старшему инженеру полетов. Ему подчиняется весь личный состав авиационно-технической части, выделенный для обеспечения полетов на данную летную смену.

690. Старшим дежурным по связи и РТО полетов назначается офицер (специалист, имеющий соответствующую подготовку и допуск) части (подразделения) связи и РТО. Он подчиняется РП. Ему подчиняются весь личный состав части (подразделения) связи и РТО, выделенный для обеспечения полетов на летную смену.

691. Ответственным офицером за РЛО полетов назначается офицер из числа заместителей командира или наиболее подготовленных офицеров части (подразделения) радиотехнических войск. Ему подчиняется весь личный состав, выделенный для радиолокационного обеспечения полетов.

692. Дежурным врачом (фельдшером) назначается врач авиационной части (фельдшер эскадрильи) или врач от авиационно-технической части. На период полетов он подчиняется начальнику медицинской службы авиационной части.

693. Хронометражистом назначается сержант или солдат (старшина, матрос, специалист). Он подчиняется РП (ПРП) и размещается рядом с РП (ПРП).

694. Дежурным планшетистом КП назначается сержант или солдат (старшина, матрос, специалист), имеющий соответствующую подготовку и допуск. Он подчиняется РДЗ, ОБУ.

695. Наблюдателем за воздушными судами заходящими на посадку, назначается сержант или солдат (старшина, матрос, специалист), прошедший специальную подготовку. Он подчиняется РП (ПРП) и по решению командира авиационной части размещается рядом с РП (ПРП) или на БПРС.

696. Кроме группы обеспечения полетов на летную смену назначаются:
наземная поисково-спасательная команда;
спасательная парашютно-десантная группа;
команда технической помощи;
наряд на посты технического осмотра воздушных судов и их вооружения;
команда уборки тормозных парашютов;
команда оцепления;
пожарные посты (количество пожарных постов устанавливается решением старшего авиационного начальника аэродрома);
медицинский пост аэродрома.

697. Наземная поисково-спасательная команда назначается в составе 8÷10 человек (в том числе медицинский работник и радист) из специалистов ИАС авиационных подразделений, включая и технико-эксплуатационную часть авиационной части, во главе с начальником команды, которым назначается офицер ИАС (специалист), прошедший специальную подготовку. На период дежурства в распоряжение НПСК от авиационно-технической части выделяется автотранспорт высокой проходимости или специальная поисковая техника.

Личный состав НПСК подчиняется ее начальнику, а начальник команды – руководителю полетов.

698. Спасательная парашютно-десантная группа назначается в составе двух-трех человек, в том числе и медицинского работника (врача или фельдшера), подготовленных к парашютным прыжкам в различных климатогеографических условиях днем и ночью. Личный состав СПДГ подчиняется командиру экипажа поисково-спасательного ВС.

699. Команда технической помощи и наряд на посты технического осмотра воздушных судов и их вооружения назначается из инженерно-технического состава эскадрилий и авиационно-технической части. Они подчиняются старшему инженеру полетов.

700. Команда уборки тормозных парашютов назначается из числа специалистов группы парашютно-тормозных систем или подготовленных для этого специалистов ИАС. Она подчиняется старшему инженеру полетов.

701. Команда оцепления назначается из сержантов или солдат (старшин, матросов, специалистов) авиационно-технической части, имеющих средства сигнализации (ракетницу с набором белых и красных ракет, белый и красный флажки, ночью – фонарь) и связи с КДП. Она подчиняется ПРП на СКП.

Состав команды оцепления и места выставления личного состава команды определяются ИПП.

702. Пожарный пост (боевой расчет с пожарным автомобилем)

назначается независимо от количества летающих воздушных судов. Состав боевого расчета, порядок его назначения и несения службы определяются табелем пожарным постам, утверждаемым командиром авиационно-технической части. Пожарный пост должен иметь телефонную или радиосвязь с боевым резервом, который несет дежурство в пожарной команде, и руководителем полетов. Он подчиняется РП.

703. Медицинский пост аэродрома во главе с дежурным фельдшером назначается из состава авиационно-технической части для оказания неотложной медицинской помощи и эвакуации пострадавших в лечебные учреждения. Медицинский пост должен иметь санитарный автомобиль и соответствующее медицинское оснащение.

704. Для обеспечения приема и выпуска перелетающих воздушных судов на аэродромах промежуточной посадки при отсутствии на них полетов старшим авиационным начальником аэродрома назначается группа обеспечения перелетов, в которую входят:

- дежурный инженер;
- команда приема, подготовки и выпуска воздушных судов;
- дежурный инженер-синоптик;
- дежурный по АТО;
- дежурный по связи и РТО аэродрома;
- ответственный офицер за радиолокационное обеспечение перелетов;
- наблюдатель за воздушными судами, заходящими на посадку.

На время приема (выпуска) перелетающих воздушных судов, кроме того, назначаются:

- команда технической помощи;
- технический пост;
- пожарный пост;
- медицинский пост аэродрома.

Обязанности лиц группы обеспечения полетов

Старший инженер полетов

705. Старший инженер полетов до начала полетов обязан:

изучить плановую таблицу полетов, задачи на летную смену и особенности работы личного состава ИАС в период полетов;

получить инструктаж у заместителя командира авиационной части по ИАС;

провести общее построение ИТС, проверить количество прибывших на полеты специалистов ИАС и их достаточность для выполнения полного объема работ в установленные сроки;

проверить соответствие заявке СНО ОП, выделенных авиационно-технической частью для обеспечения полетов;

организовать проверку готовности к работе СНО ОП воздушных судов после допуска их должностными лицами авиационно-технической части к

обслуживанию и заправке воздушных судов;
распределить средства обслуживания по зонам (позициям);
руководить буксировкой воздушных судов;
проверить готовность к работе ПУ ИАС;
проверить готовность к работе и провести инструктаж команды технической помощи и личного состава технических постов;
проверить готовность к работе и провести инструктаж пожарного поста;
после предполетных указаний довести до инженерно-технического состава уточненную плановую таблицу полетов, выполняемые задачи и особенности предстоящих полетов, получить доклады от заместителей командиров эскадрилий по ИАС (командиров авиационно-технических отрядов) о готовности воздушных судов к полетам;

за 20 минут до начала воздушной разведки погоды и до начала полетов доложить РП о готовности воздушных судов, команды технической помощи, пожарного поста, постов технического осмотра воздушных судов и СНО ОП к обеспечению полетов.

706. Старший инженер полетов во время полетов обязан:

обеспечивать выход воздушных судов в полет в соответствии с плановой таблицей;

принимать доклады от лиц, проводящих оперативный контроль материалов ОК. О всех случаях нарушения правил эксплуатации воздушных судов в полете и выхода контролируемых параметров за эксплуатационные ограничения, о неисправностях воздушных судов немедленно докладывать РП и заместителю командира авиационной части по ИАС;

докладывать РП о всех задержках в подготовке воздушных судов к полетам и о принятии мер по их устранению, а также о случаях нарушения правил эксплуатации воздушных судов личным составом;

оказывать помощь РП при возникновении особых ситуаций в полете;

определять место стоянки прилетающих воздушных судов, организовывать их встречу, заправку и подготовку к дальнейшему полету;

вести журнал старшего инженера полетов;

организовать через заместителей командиров эскадрилий по ИАС (командиров авиационно-технических отрядов) запись в журнале подготовки воздушных судов обо всех неисправностях, выявленных в результате оперативного контроля материалов ОК.

707. Старший инженер полетов по окончании полетов обязан:

организовать буксировку воздушных судов;

организовывать проведение послеполетной подготовки воздушных судов;

подвести итоги работы инженерно-технического состава за летную смену и доложить о них заместителю командира авиационной части по ИАС;

докладывать на предварительном разборе полетов о недостатках в эксплуатации воздушных судов личным составом и в аэродромно-техническом обеспечении, об отказах воздушных судов на земле и в воздухе,

причинах задержки выхода воздушных судов в полет;

дать разрешение на убытие с аэродрома личного состава ИАС и средств наземного обеспечения полетов.

Дежурный инженер-синоптик

708. Дежурный инженер-синоптик в период предварительной подготовки к полетам обязан:

изучить поставленные на полеты задачи, районы (маршруты), продолжительность и профиль предстоящих полетов, запасные аэродромы, минимумы экипажей, планируемых на полеты, а также метеоусловия, при которых могут выполняться полеты;

установить (при необходимости) дополнительный объем работы метеорологическому подразделению и поставить задачи личному составу на период подготовки и проведения полетов;

проанализировать метеорологическую обстановку и разработать прогноз погоды на период полетов;

получить консультацию в метеорологическом подразделении вышестоящего штаба об ожидаемом развитии атмосферных процессов;

доложить в установленное время командиру авиационной части и летному составу согласованный с вышестоящим метеорологического подразделением прогноз погоды на период полетов;

доложить командиру авиационной части предложения по организации воздушной и радиолокационной разведки погоды.

709. Дежурный инженер-синоптик в период предполетной подготовки, до вылета разведчика погоды обязан:

проанализировать метеорологические условия на своем и запасных аэродромах, в районе аэродрома и на маршрутах полетов (полигонах);

произвести необходимые расчеты для прогнозирования опасных явлений погоды;

не позднее, чем за 1 час до начала воздушной разведки погоды разработать прогноз погоды и предложения по мерам безопасности на период воздушной разведки погоды и на период полетов, согласовать их с дежурным синоптиком вышестоящего метеорологического подразделения;

доложить командиру авиационной части, РП и экипажу-разведчику погоды фактическую и ожидаемую на период разведки погоды и полетов метеорологическую обстановку на своем, запасных аэродромах, в районе аэродрома, на маршруте разведки и в районе полетов, данные радиолокационной разведки погоды, измерений высоты нижней границы облаков и горизонтальной видимости, результаты орнитологических наблюдений, а также предложения по выбору маршрута и профиля на воздушную разведку погоды;

выписать и вручить бюллетень погоды РП и экипажу-разведчику погоды на время разведки погоды;

за 20 – 25 минут до взлета экипажа-разведчика погоды уточнить

высоту нижней границы облаков и горизонтальную видимость во всех точках аэродрома, где они измеряются, а также наличие зон с опасными явлениями погоды по данным радиолокационных наблюдений, полученных от РДЗ, РБЗ, РЗП и расчета МРЛ;

доложить записанный в бюллетень погоды прогноз в метеорологическое подразделение вышестоящего штаба.

710. Дежурный инженер-синоптик во время воздушной разведки погоды обязан:

анализировать донесения экипажа-разведчика погоды, при необходимости докладывать РП предложения по изменению маршрута и профиля полета на воздушную разведку погоды;

анализировать данные измерений высоты нижней границы облаков и видимости во всех точках аэродрома, где они измеряются, и в случае их резкого отличия от данных, полученных от экипажа-разведчика погоды, докладывать об этом РП и в метеорологическое подразделение вышестоящего штаба.

711. Дежурный инженер-синоптик после посадки экипажа-разведчика погоды обязан:

присутствовать при докладе экипажа-разведчика погоды командиру авиационной части и РП результатов разведки погоды;

уточнить прогноз погоды с учетом результатов разведки погоды;

доложить летному составу фактическую и ожидаемую метеорологическую обстановку, результаты орнитологических наблюдений в районе аэродрома, на маршрутах полетов, полигонах (площадках приземления) и запасных аэродромах на период полетов и предложения по обеспечению их безопасности;

выписать и вручить РП бюллетень погоды на летную смену;

доложить в метеорологическое подразделение вышестоящего штаба прогноз погоды, записанный в бюллетень погоды.

712. Дежурный инженер-синоптик в период полетов обязан:

собирать данные о фактической погоде и орнитологических наблюдениях на аэродромах посадки, запасных аэродромах, в районе и на маршрутах полетов, анализировать их состояние и изменение;

систематически уточнять метеорологические условия посадки воздушных судов на своем аэродроме по данным наземных измерений на КДП (СКП), БПРМ, ДПРМ и по донесениям экипажей, и в случае резкого различия между значениями высоты нижней границы облаков и видимости, измеренных инструментально и определенных экипажами воздушных судов, докладывать РП и в метеорологическое подразделение вышестоящего штаба;

ежечасно, а при полетах в СМУ, при минимуме погоды и неустойчивой, резко меняющейся метеорологической обстановке – через 30 минут докладывать РП данные о фактической погоде и орнитологических наблюдениях на своем, запасных аэродромах и в районе полетов;

докладывать РП немедленно по мере получения штормовые оповещения и предупреждения, поступившие из метеорологического

подразделения вышестоящего штаба и других метеорологических подразделений ;

обобщать и докладывать РП и в метеорологическое подразделение вышестоящего штаба данные воздушной и радиолокационной разведок погоды;

уточнять, при необходимости, корректировать прогноз погоды, согласовывать его с метеорологическим подразделением вышестоящего штаба, выписывать и вручать РП уточненный бюллетень погоды;

если характер погодных условий не меняется, то докладывать РП о подтверждении прогноза погоды каждые 3 часа, а при полетах в условиях минимума погоды – ежечасно;

при угрозе возникновения опасных явлений погоды, достижении критических значений метеозадающих элементов и предельных расстояний до зон с опасными явлениями погоды на аэродромах посадки, полигонах (площадках приземления) и маршрутах полетов выписывать и вручать штормовое предупреждение РП, докладывать об этом командиру авиационной части и в метеорологическое подразделение вышестоящего штаба.

713. Дежурный инженер-синоптик по окончании полетов обязан:

представить РП стартовый журнал для оценки оправдываемости прогноза погоды (штормового предупреждения) и качества метеорологического обеспечения;

заполнить бюллетень погоды фактическими данными наземных наблюдений и донесениями экипажей.

Дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов

714. Дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов до начала полетов обязан:

получить задачу у командира авиационно-технической части, изучить распоряжение по АТО полетов, характер и особенности предстоящих полетов;

организовать перевозку личного состава на аэродром;

обеспечить своевременность прибытия на технические позиции (в зоны рассредоточения воздушных судов) средств АТО и готовность их к работе;

проверить знание личным составом авиационно-технической части задач на полеты и обязанностей по их обеспечению;

доложить старшему инженеру полетов о готовности выделенных материальных и технических средств к обеспечению полетов;

совместно с представителем инженерно-авиационной службы проверить качество подготовки средств АТО полетов, кондиционность топлива, масел, спецжидкостей и газов;

проверить готовность мест размещения и обогрева личного состава на аэродроме, а также организацию его питания;

проверить готовность к работе ПУ АТО полетов;

за 20 минут до начала воздушной разведки погоды и до начала полетов

доложить РП о готовности средств АТО к обеспечению полетов.

715. Дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов во время полетов обязан:

- организовать своевременную подачу к воздушным судам средств АТО полетов, авиационных средств поражения и других материальных средств;

- организовать своевременную доставку на аэродром пищи и питьевой воды;

- лично и через помощников в зонах рассредоточения контролировать работу личного состава авиационно-технической части, выделенного для обеспечения полетов, принимать меры к обеспечению безопасности и выполнению установленных правил движения транспорта и пешеходов по аэродрому;

- знать место расположения аэродромного пункта специальной обработки и площадок для дезактивации, дегазации и дезинфекции техники;

- в случаях выхода из строя средств АТО полетов докладывать старшему инженеру полетов и принимать необходимые меры для немедленной замены их исправными средствами.

716. Дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов по окончании полетов обязан:

- обеспечить послеполетную подготовку воздушных судов;

- участвовать в предварительном разборе полетов и представить командиру авиационной части распоряжение по АТО полетов для записи замечаний и выставления оценки за их обеспечение;

- организовать перевозку личного состава с аэродрома и с разрешения старшего инженера полетов возвращение средств АТО полетов в подразделения;

- доложить командиру авиационно-технической части о выполнении задачи и замечаниях, полученных от должностных лиц в ходе обеспечения полетов.

Старший дежурный по связи и РТО полетов

717. Старший дежурный по связи и РТО полетов до начала полетов обязан:

- изучить характер и особенности предстоящих полетов;

- уточнить состав выделяемых основных и резервных средств связи и РТО полетов;

- контролировать предварительную подготовку личного состава дежурных смен и средств связи и РТО полетов;

- ознакомиться с имевшимися недостатками прошлых смен, причинами их возникновения и принятыми мерами по их устранению;

- провести предполетный инструктаж личного состава дежурных смен;

- проверить готовность к работе основных и резервных средств связи и РТО полетов;

- проверить качество работы радиостанций в сетях управления

воздушными судами;

проверить готовность к работе средств объективного контроля;

в соответствии с решением командира авиационной части (старшего авиационного начальника) до начала предполетной летной проверки перевести средства связи и РТО полетов на автономные источники электропитания;

за 30 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и за 20 минут до начала полетов доложить РП о готовности к работе личного состава дежурной смены, средств связи и РТО полетов и средств объективного контроля;

руководить движением подвижных средств связи и РТО;

контролировать работу личного состава дежурной смены и средств связи и РТО полетов во время предполетной летной проверки, принимать меры к устранению выявленных недостатков.

Решение о замене средств связи и РТО полетов, отказавших до начала полетов, принимает командир (заместитель командира) части связи и РТО (командир подразделения). Старший дежурный по связи и РТО полетов докладывает об этом командиру авиационной части и РП.

718. Старший дежурный по связи и РТО полетов во время полетов обязан:

контролировать работу средств связи и РТО полетов и средств ОК;

принимать меры для восстановления работоспособности отказавших средств связи и РТО полетов;

с разрешения РП при необходимости давать команды на включение (выключение) средств связи и РТО полетов, на переход с одного режима (канала) работы на другой, а также резервных средств и источников электропитания;

руководить движением подвижных средств РТО.

719. Старший дежурный по связи и РТО полетов по окончании полетов обязан:

получить от РП замечания о работе средств связи и РТО полетов;

организовать сдачу материалов ОК на обработку;

подвести итоги работы личного состава дежурной смены по обеспечению полетов;

руководить движением подвижных средств связи и РТО;

подготовить командиру части связи и РТО материал для разбора обеспечения полетов.

720. При обеспечении перелетов и внеаэродромных полетов старший дежурный по связи и РТО руководствуется настоящими Правилами и указаниями РП (дежурного по приему и выпуску воздушных судов).

Ответственный офицер за РЛО полетов

721. Ответственный офицер за РЛО до начала полетов обязан:

проанализировать недостатки, имевшие место на предыдущих полетах;

участвовать в постановке задач на предстоящие полеты;

лично провести предполетную подготовку личного состава и техники к радиолокационному обеспечению полетов, принять доклады начальников (старших смен) расчетов о готовности к обеспечению полетов радиоэлектронной техники и средств ОК;

провести предполетный инструктаж личного состава;

доложить командиру воинской части (подразделения) о готовности расчетов к радиолокационному обеспечению полетов авиации;

за 30 минут до взлета экипажа-разведчика погоды и за 20 минут до начала полетов доложить РП о готовности к радиолокационному обеспечению полетов личного состава, техники, средств ОК;

в ходе разведки погоды проверить готовность РЛС и АСУ, соответствие качества прохождения радиолокационной информации установленным требованиям, принимать меры к устранению выявленных недостатков.

722. Ответственный офицер за РЛО полетов во время полетов обязан:

контролировать работу РЛС и АСУ и средств ОК;

по указанию РП (старшего расчета ПУ) устанавливать режимы работы РЛС;

ставить задачи начальникам (старшим смен) расчетов РЛС, АСУ на ведение радиолокационного контроля за каждым взлетевшим ВС, а также на обнаружение и сопровождение воздушных судов, входящих в радиолокационное поле (зону информации) подразделения;

лично контролировать полноту и качество радиолокационной информации, выдаваемой на ПУ авиацией;

давать команду на включение средств ОК при угрозе возникновения или возникновении в воздухе авиационных происшествий и инцидентов;

принимать меры для восстановления работоспособности отказавших РЛС и АСУ и своевременного перехода на резервные источники радиолокационной информации.

723. Ответственный офицер за РЛО полетов по окончании полетов обязан:

получить от РП (старшего расчета ПУ) замечания о работе РЛС и АСУ;

доложить командиру воинской части (подразделения) результаты радиолокационного обеспечения полетов авиации, недостатки, замечания по работе расчетов РЛС, АСУ и предложения по их устранению;

подготовить данные для разбора радиолокационного обеспечения полетов с расчетами РЛС и АСУ.

Дежурный врач (фельдшер)

724. Дежурный врач (фельдшер) до начала полетов обязан:

изучить характер и особенности предстоящих полетов;

определить летный состав, подлежащий межполетному и послеполетному медицинскому осмотру;

проверить готовность санитарного транспорта и медицинских средств обеспечения полетов;

проверить качество кислорода, предназначенного для заправки бортовых кислородных систем воздушных судов;

проконтролировать оснащение и готовность медицинского поста к работе;

оказывать помощь начальнику медицинской службы авиационной части в проведении предполетного медицинского контроля летного состава и лиц ГРП.

725. Дежурный врач (фельдшер) во время полетов обязан:

проводить межполетный и послеполетный медицинский контроль летного состава;

обеспечить работу медицинского поста аэродрома;

следить за соблюдением летным составом и ГРП режима отдыха, питания и стартового времени;

контролировать санитарно-гигиеническое состояние мест отдыха и приема пищи личным составом;

оказывать неотложную медицинскую помощь личному составу на аэродроме, а также членам летных экипажей при вынужденных посадках и вынужденных покиданиях воздушных судов.

726. Дежурный врач (фельдшер) по окончании полетов обязан доложить командиру авиационной части результаты медицинского контроля летного состава в процессе полетов, а также недостатки в организации труда, отдыха и питания летного состава, лиц ГРП и ИТС на аэродроме.

Хронометражист

727. Хронометражист до начала полетов обязан:

пройти инструктаж у начальника штаба (заместителя начальника штаба) авиационной части;

получить копию плановой таблицы полетов;

подготовить рабочее место.

728. Хронометражист во время полетов обязан:

вести журнал хронометража полетов;

докладывать РП о превышении экипажем запланированного времени полета.

729. Хронометражист по окончании полетов обязан подготовить РП данные хронометража за летную смену.

Дежурный планшетист КП

730. Дежурный планшетист КП до начала полетов обязан:

получить от РДЗ (ОБУ) задачу на летную смену;

пройти тренировку по проводке целей на горизонтальном и вертикальном планшетах;

подготовить рабочее место;
доложить РДЗ (ОБУ) о готовности к работе.

731. Дежурный планшетист КП во время полетов обязан:
выполнять проводку воздушных целей;
немедленно докладывать РДЗ (ОБУ) об отклонении цели от заданного маршрута, о потере ее оператором РЛС, а также о появлении посторонних целей.

732. Дежурный планшетист КП по окончании полетов обязан подготовить отчетную документацию по проводке воздушных целей.

Наблюдатель за воздушными судами, заходящими на посадку

733. Наблюдатель за воздушными судами, заходящими на посадку, до начала полетов обязан:

изучить конфигурацию воздушных судов, заходящих на посадку, при различных положениях шасси, крыла и механизации крыла;
получить задачу и пройти инструктаж у ПРП (РП);
проверить сигнализацию (световую и звуковую) и связь с РП (ПРП).

734. Наблюдатель за воздушными судами, заходящими на посадку, во время полетов обязан:

следить с помощью оптического прибора и визуальное за положением шасси, крыла и механизацией заходящих на посадку воздушных судов;
немедленно докладывать ПРП (РП) о невыпуске шасси, ненормальном положении крыла и механизации у заходящих на посадку воздушных судов, о появлении птиц на посадочном курсе.

735. Наблюдатель за воздушными судами, заходящими на посадку, по окончании полетов обязан убыть в свою часть с разрешения ПРП (РП).

Начальник наземной поисково-спасательной команды

736. Начальник НПСК отвечает за своевременное заступление команды на дежурство, постоянную ее готовность к проведению ПСР; сохранность аварийно-спасательного имущества и безопасность проведения поисково-спасательных работ членами команды.

737. Начальник НПСК в период предварительной подготовки обязан:
получить инструктаж у заместителя командира авиационной части;
довести членам команды время заступления на дежурство, форму одежды и экипировку, местонахождение;
порядок оповещения и сбора личного состава при получении команды на выход.

738. Начальник НПСК до начала воздушной разведки погоды обязан:
проверить наличие, экипировку личного состава команды и знания ими своих обязанностей;
опросить личный состав команды о состоянии здоровья, при необходимости добиться замены заболевших членов команды;

проверить выделенные транспортные средства, их заправку и техническое состояние;

проверить наличие, комплектацию и состояние аварийно-спасательного имущества;

проверить исправность средств связи и их настройку на выделенные каналы (частоты) управления;

уточнить район и характер предстоящих полетов, ознакомиться с фактическими и ожидаемыми метеоусловиями;

доложить РП о заступлении НПСК на дежурство за 15 минут до взлета экипажа-разведчика погоды.

739. Начальник НПСК при получении команды (сигнала) на выход обязан:

объявить сбор личного состава команды;

получить у РП или оперативного дежурного КП (авиационного диспетчера) карты района полетов масштаба 1:100000 и 1:200000, палетку с сеткой визуального поиска и задачу на поиск;

после уяснения задачи довести ее до личного состава, а также данные об авиационном происшествии, предварительный план действий и поиска, меры безопасности при проведении поисково-спасательных работ;

обеспечить своевременный выход команды на проведение ПСР.

740. Начальник НПСК при выходе в район поиска обязан:

составить (уточнить) план поиска и довести его до членов команды;

организовать поиск потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и членов экипажа;

систематически докладывать на КП (ПУ) о ходе и результатах поиска.

741. Начальник НПСК после обнаружения потерпевших бедствие обязан:

доложить на КП (ПУ) о факте обнаружения потерпевших бедствие;

сфотографировать (провести видеосъемку) место бедствия до принятия мер, которые могут нарушить положение деталей на месте происшествия;

принять экстренные меры по оказанию необходимой помощи пассажирам и экипажу потерпевшего бедствие ВС, при этом (по возможности) обеспечить сохранность положения ВС и (или) его деталей;

при наличии очагов пожаров предпринять меры по их тушению;

принять меры по экстренной эвакуации потерпевших с места бедствия;

доложить руководителю ПСР о принятых мерах и необходимой помощи;

обеспечить охрану места происшествия и сохранность положения ВС и (или) его деталей до получения дальнейших указаний.

742. Начальник НПСК по окончании ПСР обязан:

организовать возвращение команды на аэродром базирования;

доложить рапортом (устно и письменно) командиру авиационной части о результатах ПСР.

Авиационный диспетчер аэродрома

743. Авиационный диспетчер аэродрома до начала полетов (перед заступлением на дежурство) обязан изучить и знать:

- требования документов, регламентирующих летную работу, и уметь руководствоваться ими;

- инструкцию по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла), минимумы своего и запасных аэродромов;

- расположение, степень готовности средств связи и РТО полетов основного и запасных аэродромов, их данные и порядок использования;

- правильность оформления заявок на полеты и перелеты, установленный порядок и сроки их подачи на вышестоящий КП, в РЦ ЕС ОрВД и на КП объединения ВВС и ПВО;

- аэродромную сеть;

- схему проводной и радиосвязи между ПУ, центрами ЕС ОрВД и органами ВВС и ПВО;

- расстояние и расчетное время полета между основными аэродромами воздушных судов различных типов;

- тактико-технические данные основных типов воздушных судов;

- структуру и порядок использования воздушного пространства;

- возможности аэродрома по приему воздушных судов и размещению экипажей;

- порядок согласования полетов в районе аэродрома (аэроузла);

- ожидаемую воздушную, метеорологическую и орнитологическую обстановку в районе своего и запасных аэродромов, допустимые скорости ветра для взлета и посадки различных типов воздушных судов;

- место нахождения, состав и степень готовности сил и средств поисково-спасательного обеспечения и порядок их вызова;

- планы полетов и перелетов на текущие и последующие сутки;

- характер (цель) выполнения задания перелетающими экипажами и количество перевозимых пассажиров;

- порядок действий при получении сообщения о бедствии.

744. Авиационный диспетчер аэродрома во время полетов (при несении дежурства) обязан:

- принимать, правильно оформлять и своевременно передавать установленным порядком заявки на полеты и перелеты, контролировать их прохождение и утверждение в вышестоящих КП, РЦ ЕС ОрВД и оповещение органов ВВС и ПВО;

- постоянно знать воздушную, наземную, радиолокационную, метеорологическую и орнитологическую обстановку;

- своевременно запрашивать вышестоящий КП, центр ЕС ОрВД о разрешении на полеты (перелеты) и использование воздушного пространства, доводить его до экипажей с записью в полетном листе (задании на полет), а также до РП;

- в день перелета экипажа с аэродрома первого вылета делать отметку в

полетном листе о начале и конце стартового времени;

проверять наличие соответствующих подписей должностных лиц в листе контроля готовности к вылету, списков личного состава, перевозимого на воздушном судне, сопроводительной и загрузочной ведомости и метеобюллетеня;

передавать на вышестоящий КП и в РЦ ЕС ОрВД решения на выпуск или прием воздушных судов и сообщать РП о полученных условиях на полеты (перелеты);

информировать экипаж ВС об изменении заявки на полет (перелет) и переносе времени вылета;

своевременно оповещать вышестоящий КП, РЦ ЕС ОрВД и орган ВВС и ПВО о посадке и вылете ВС, а также о начале (окончании) полетов и их переносах;

своевременно подавать заявки и контролировать выделение средств авиационно-технического, инженерно-авиационного обеспечения перелетов, размещение и питание экипажей;

своевременно информировать РП о полученных из РЦ ЕС ОрВД запретах и кратковременных ограничениях использования воздушного пространства и изменениях воздушной обстановки, а также о готовности запасных аэродромов к приему воздушных судов;

обеспечивать и вести планы полетов и перелетов;

при вылете на аэродром ВС, а также при использовании аэродрома в качестве запасного докладывать РП;

информировать заинтересованные подразделения, части (организации) о вылете (посадке) ВС;

заполнять планы полетов и перелетов в соответствии с поступившими заявками и представлять их на утверждение;

вести журнал учета воздушных перевозок грузов, журнал учета перевозки пассажиров и недостатков в их обеспечении.

745. Авиационный диспетчер аэродрома по окончании полетов (дежурства) обязан оформить учетно-отчетную документацию.

ПЕРЕЧЕНЬ
сокращенных наименований и обозначений*

АГ	– авиационная группа авианесущего корабля
АДС	– авиационная диспетчерская служба
АНК	– авианесущий корабль
АРЗ	– авиационный ремонтный завод Министерства обороны Российской Федерации
АРК	– автоматический радиокompас
АРП	– автоматический радиопеленгатор
АСУ	– автоматизированная система управления
АСП	– авиационное средство поражения
АТСК	– авиационно-технические средства корабля
АТО	– аэродромно-техническое обеспечение
АТЧ	– авиационно-техническая часть
БИЦ	– боевой информационный центр корабля
БПРМ	– ближний приводной радиомаркерный пункт
БЧ	– боевая часть авианесущего корабля
ВВС	– Военно-воздушные силы
ВзПУ	– воздушный пункт управления
ВЛК	– врачебно-летная комиссия
ВМСК	– высотный морской спасательный комплект
ВОТП	– воздушно-огневая и тактическая подготовка
ВПП	– взлетно-посадочная полоса
ВПУ	– вспомогательный пункт управления
ВС	– воздушное судно
ВСКП	– выносной стартовый командный пункт
ГБУ	– группа боевого управления
ГКЦПС	– Главный координационный центр поиска и спасания
ГОП	– группа обеспечения полетов
ГОЩ	– газоотводный щит на авианесущем корабле
ГСМ	– горюче-смазочные материалы
ГРП	– группа руководства полетами
ГЦ ЕС ОрВД	– Главный центр единой системы ОрВД
ДПРМ	– дальний приводной радиомаркерный пункт
ДПРС	– дальняя приводная радиостанция
ДРЛ	– диспетчерский радиолокатор
ДШ	– дежурный штурман
ИАО	– инженерно-авиационное обеспечение
ИАС	– инженерно-авиационная служба

* Приводимый перечень сокращенных наименований и обозначений применяется только в целях настоящих Правил.

ИВО	– индикатор воздушной обстановки
ИКАО	– международная организация гражданской авиации
ИКО	– индикатор кругового обзора
ИНС	– инерциальная навигационная система
ИПП	– инструкция по производству полетов в районе аэродрома
ИТС	– инженерно-технический состав
КБП	– курс боевой подготовки (документ, ему соответствующий, авиации федерального органа исполнительной власти)
КДП	– командно-диспетчерский пункт
КП	– командный пункт
КПП	– контрольно-пропускной пункт
КПС	– командный пост связи корабля
КРС	– командная радиостанция
КСП	– курс специальной подготовки
КТА	– контрольная точка аэродрома
МВЛ	– местная воздушная линия
МСК	– морской спасательный комплект
МРЛ	– метеорологический радиолокатор
МРМ	– маркерный радиомаяк
НАЗ	– носимый аварийный запас
НИУ	– научно-исследовательские (испытательные) учреждения
НИУТК	– наземный исследовательский учебно-тренировочный комплекс (имитирующий взлетно-посадочную палубу АНК)
НПСК	– наземная поисково-спасательная команда
ОБУ	– офицер боевого управления
ОБУзбд	– офицер боевого управления зоны боевых действий на АНК
ОК	– объективный контроль
ОрВД	– организация воздушного движения
ОЯП	– опасные явления погоды
ПАР	– приводная аэродромная радиостанция
ПВП	– правила визуального полета
ПНК	– прицельно-навигационный комплекс
ПМУ	– простые метеорологические условия
ПНС	– прицельно-навигационная система
ПН	– пункт наведения;
ПНЦ	– пункт наведения и целеуказания
ППП	– правила приборного полета
ПРЛ	– посадочный радиолокатор
ПРМГ	– посадочная радиомаячная группа
ПРП	– помощник руководителя полетами на аэродроме
ПРПВ	– помощник руководителя полетами на взлете
ПСО	– поисково-спасательное обеспечение
ПСР	– поисково-спасательная работы
ПС и ПДС	– поисково-спасательная и парашютно-десантная служба

ПУ	– пункт управления
РБЗ	– руководитель ближней зоны
РБУ	– расчет боевого управления
РВП	– руководитель визуальной посадки
РД	– рулежная дорожка
РДЗ	– руководитель дальней зоны
РЗП	– руководитель зоны посадки
РЛО	– радиолокационное обеспечение
РЛС	– радиолокационная станция
РЛЭ	– руководство по летной эксплуатации воздушного судна или инструкция экипажу воздушного судна
РМС	– радиомаячная система
РНТ	– радионавигационная точка
РОСТО	– Российская оборонная спортивно-техническая организация
РП	– руководитель полетами
Рпос	– руководитель посадки корабельных воздушных судов на АНК
РСБН	– радиотехническая система ближней навигации
РСП	– радиолокационная система посадки
РТО	– радиотехническое обеспечение
РТС	– радиотехнические средства
РЭБ	– радиоэлектронная борьба
РЭО	– радиоэлектронное оборудование
РЦ ЕС ОрВД	– районный центр единой системы ОрВД
САБ	– светящаяся авиационная бомба
СИВ	– система имитации видимости
СКП	– стартовый командный пункт
СМУ	– сложные метеорологические условия
СНВ	– система ночного видения
СН и ЛИ	– станция наземных и летных испытаний
СНО ОП	– средства наземного обеспечения общего применения
СП	– стартовая позиция
СПДГ	– спасательная парашютно-десантная группа
СРЛДН	– самолет радиолокационного дозора и наведения
СС и РТО	– средства связи и радиотехнического обеспечения
СТО	– светотехническое оборудование
СУРТ	– самолет управления и ретрансляции
ТАВКР	– тяжелый авианесущий крейсер
ТМ	– тормозная машина авианесущего корабля
ФПСУ	– Федеральное управление авиационно-космического поиска и спасения при Министерстве обороны Российской Федерации
ЦБУ	– центр боевого управления авиацией
ЦКП	– центральный командный пункт
ЦРП	– центр руководства полетами на аэродроме
ШН	– штурман наведения

Приложение № 2
к Правилам (п.6)
"Утверждаю"

Маршруты: _____

ПЛАНОВАЯ ТАБЛИЦА НА ПОЛЕТЫ

Командир _____
(воинская часть, организация, подразделение)

(воинская часть, организация, подразделение)

на "___" _____ 20__ г.

"___" _____ 20__ г.

Рассвет _____ Заход солнца _____
Восход солнца _____ Наступление темноты _____
Начало полетов _____
Конец полетов _____

№п/п	Тип и №ВС	Фамилия ком. экипажа	Позывной	Посадочный мин. летчика		Когда последний раз летал в данных условиях		1 час						2 час						3 час						7 час	8 час	Количество полетов и налет	Примечание
				день	ночь	день	ночь	10	20	30	40	50	60	10	20	30	40	50	60	10	20	30	40	50	60				

Группа руководства полетами	Группа обеспечения полетов	Планировалось: полетов _____ налет _____
Руководитель полетами _____	Старший инженер полетов _____	Выполнено: полетов _____ налет _____
Помощник РП _____	Дежурный синоптик _____	Правильность составления плановой таблицы проверил:
Руководитель ближней зоны _____	Начальник НПСК _____	
Руководитель дальней зоны _____	Дежурный по АТО _____	
Руководитель зоны посадки _____	Ст. дежурный по связи и РТО _____	
Руководитель полетами на полигоне _____	Дежурный врач (фельдшер) _____	
Помощник РП на полигоне _____		Заместитель командира по л/п _____
		Заместитель командира по ИАС _____
		Старший штурман _____
		Начальник ВОТП _____
		Начальник связи и РТО _____

Начальник штаба _____
(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

Примечания:

1. Состав экипажей указывается на обороте плановой таблицы.
2. В графе "Когда последний раз летал" в данных условиях" указывается дата последнего полета на боевом самолете.
3. Командиры экипажей-разведчиков погоды заносятся первыми в плановую таблицу, ниже остальные командиры экипажей, разведчики погоды, дежурные экипажи ПСС, а также номера резервных самолетов.

Приложение № 3
к Правилам (п.6)

Полетный лист
(вариант)

Войсковая часть (организация)

Стартовое время

Дата, время	Начало	
	Конец	
Подпись АДС		

Командиру экипажа _____
в составе экипажа _____
на _____ «__» _____ 200__ г.
(тип ВС)

выполнить _____
(указать количество полетов, номера упражнений КБП, цель полета)

Полеты разрешаю:

Время суток	Высота облачности не ниже, м		Полетная видимость не менее, км		Скорость ветра у земли не более, м/с	
	для взлета	для посадки	для взлета	для посадки	для взлета	для посадки
Днем						
Ночью						

М.П. «__» _____ 200__ г.

Командир (начальник) _____
(наименование воинской части, организации)

((воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

Отметка АДС при перелетах

Оборотная сторона полетного листа

																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					</
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

Донесение о выполнении задания

Командир экипажа (летчик) _____
(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

М.П. Командир (начальник) _____
(наименование воинской части, организации)

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

Приложение № 4
к Правилам (п.6)

Задание на полет № ____
(вариант)

« ____ » _____ 200 ____ г.

Войсковая часть (организация) _____

Стартовое время

Дата, время	Начало	
	Конец	
Подпись АДС		

Командиру экипажа _____

в составе экипажа:

помощника командира _____

штурмана _____

бортового техника (инженера) _____

бортового оператора № 1 _____

бортового оператора № 2 _____

Другие члены экипажа _____

На _____ бортовой .№ ____ (максимальный полетный вес ____ т)
(тип ВС)

выполнить _____
(указать количество полетов, номера упражнений КБП, цель полета)

Маршрут полета _____

Дополнения и изменения задания (чьим распоряжением) _____

Расчетная продолжительность полета _____ Горючего _____ кг на ____ ч ____ мин

Полеты разрешаю:

Время суток	Высота облачности не ниже, м		Полетная видимость не менее, км		Скорость ветра у земли не более, м/с	
	для взлета	для посадки	для взлета	для посадки	для взлета	для посадки
Днем						
Ночью						

Готовность экипажа и знание режимов полета по маршруту проверил.

М.П. « ____ » _____ 200 ____ г.

Командир (начальник) _____
(наименование воинской части, организации)

(в/звание, подпись, инициал имени, фамилия)

Оборотная сторона задания на полет

Разрешение на вылет

Дата	Маршрут полета	Высота (эшелон) полета	Время и отметка АДС при перелетах

Другие отметки

Донесение о выполнении задания

Дата	Аэродромы взлета и посадки	Время суток	Номер выполн. упр.	Фактич. погода		Время		количество полетов	Налет				Применение посадочных систем				Перевезе-но		Топливо				
				при взлете	при посадке	взлета	посадки		общий	в закр. кабине	в СМУ		Назв. систе-мы	количество				грузов	людей	остаток	заправлено	слито	всего
														при миним.									
											заходов	посадок		взлетов	посадок								
Днем																							
Ночью																							
Итого																							
Пилотирование ВС помощником командира экипажа						Днем																	
						Ночью																	

Пилотирование ВС помощником командира экипажа: днем _____ ночью _____

Израсходовано: топлива _____ кг, масла _____ кг, спирта _____ кг.

Командир экипажа (летчик) _____
(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

Штурман экипажа _____
(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

Оценка за упражнения, выполненные в комплексе _____

Оценка выполнения задания _____

М.П. Командир (начальник) _____
(наименование воинской части, организации)

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

«__» _____ 200__ г.

**Максимальные значения параметров метеоэлементов, полеты при которых
считаются выполненными в СМУ**

Типы воздушных судов	При одном метеоэлементе				При двух метеоэлементах	
	Высота нижней границы облаков, м		Полетная видимость, км		Высота нижней границы облаков, м	
					Полетная видимость, км	
	День	Ночь	День	Ночь	День	Ночь
Истребители, штурмовики, самолеты вертикального взлета и посадки аэродромного базирования, фронтовые бомбардировщики и разведчики, торпедоносцы, противолодочные самолеты, буксировщики	400	500	3	4	$\frac{500}{4}$	$\frac{600}{5}$
Дальние дозвуковые самолеты; дозвуковые стратегические самолеты, самолеты дальней разведки, целеуказания и др. типы самолетов этого предназначения	300	350	3	4	$\frac{350}{4}$	$\frac{400}{5}$
Дальние сверхзвуковые самолеты всех предназначений	400	450	4	5	$\frac{450}{4}$	$\frac{500}{5}$
Военно-транспортные, транспортные самолеты всех предназначений и учебно-штурманские самолеты	250	300	2,5	3	$\frac{300}{3}$	$\frac{350}{3,5}$
Вертолеты всех	200	250	2	2,5	$\frac{250}{2}$	$\frac{300}{2,5}$

предназначений и поршневые самолеты					2,5	3
Самолеты корабельной авиации	450	550	4	5	$\frac{500}{5}$	$\frac{600}{6}$
Учебные турбореактивные самолеты	250	300	4	4,5	$\frac{300}{4,5}$	$\frac{400}{5}$









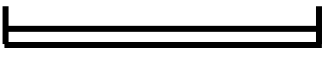

Примечание. Полеты в составе пары под облаками считаются полетами в СМУ при высоте нижней границы облаков на 100 м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице. Полеты в составе звена (отряда) под облаками считаются полетами в СМУ при высоте нижней границы облаков на 200 м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице.



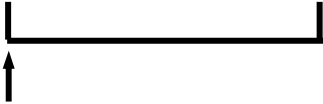
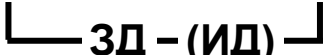



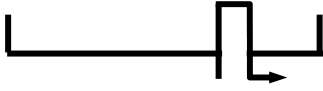

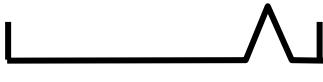

Приложение № 6
к Правилам (п. 57)





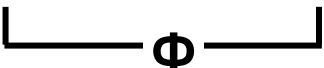






Максимальные перерывы в тренировочных полетах (в месяцах) для летчиков и штурманов


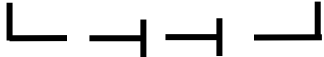

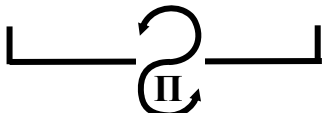
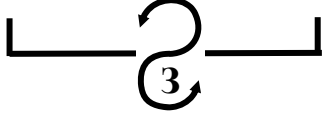
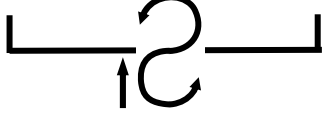
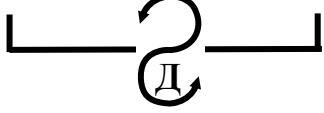
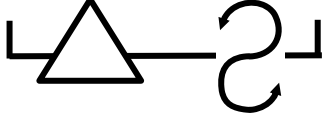



Метеоусловия полета	Время суток	Летчики						Штурманы		
		На самолетах с одним управлением			На самолетах с двойным управлением			снайперы, 1 класса	2 класса	3 класса и без класса
		снайперы, 1 класса	2 класса	3 класса и без класса	снайперы, 1 класса	2 класса	3 класса			
ПМУ	день	3,5	2,5	2	4	3	2,5	4	3	2,5
	ночь	3	2	1,5	4	3	2,5			
СМУ	день	3	2	1,5	4	3	2,5	4	2,5	2
	ночь	2,5	1,5	1	4	3	2,5			
Посадочный (взлетный) минимум	день	2	1,5	1	3	2,5	1,5	4	2,5	2
	ночь	2	1	1	3	2,5	1,5			



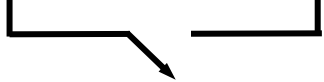



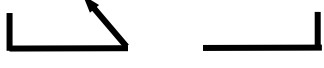
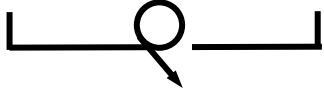


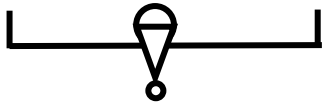
Условные знаки для составления плановых таблиц полетов







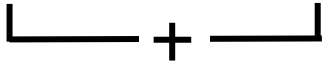




Задание на полет	Условный знак
Полет по кругу	
Полет в зону	
Полет по маршруту	
Полет под шторкой	
Полет в облаках	
Полет за облаками	
Полет на сверхзвуковых скоростях	
Полет на практическом потолке	
Полет на малой и предельно малой высоте	
Полет в составе группы	

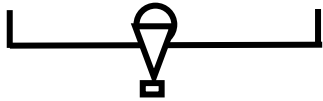
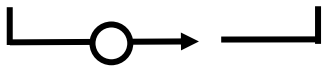
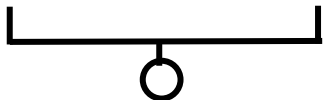
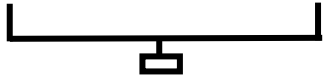


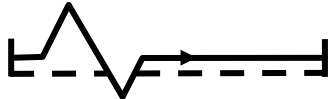
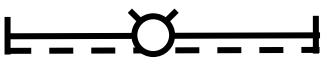


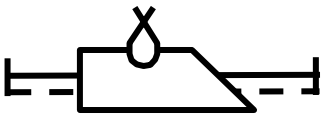
Задание на полет	Условный знак
Полет на облет самолета	 ОБЛ
Полета с грунта	 ГР
Взлет с СПРД	
Полет с запуском или имитацией отказа двигателя (двигателей) в воздухе	 ЗД - (ИД)
Полет в радиолокационном контакте	
Полет на разведку погоды	
Полет на выполнение захода на посадку: с рубежа	
с прямой	
двумя разворотами на 180° или по коробочке	
Посадка группой	
Посадка на ВПП, не освещенную прожекторами	 Ф



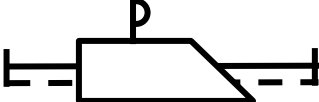
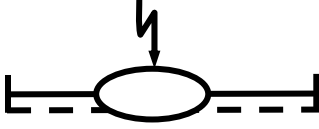

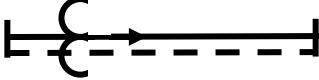
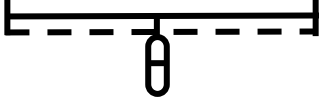
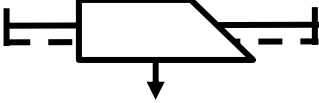

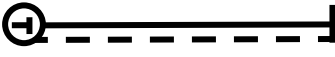

Задание на полет	Условный знак
Полет воздушной цели	
Полет на стрельбу по воздушным целям: из пушек	
неуправляемыми ракетами	
управляемыми ракетами	
Фотографирование	
Фотострельба	
Полет на перехват воздушной цели с атакой:	
в переднюю полусферу	
в заднюю полусферу	
под большим ракурсом	
шара (аэростата)	
на фоне земли (с указанием ракурса)	

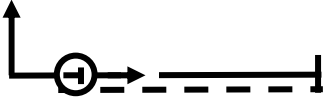







Задание на полет	Условный знак
Полет на перехват низколетящей воздушной цели (с указанием ракурса)	
Полет на сопровождение	
Дежурство в воздухе (самостоятельный поиск – охота)	
Полет на воздушный бой при сближении с противником:	
на встречных курсах	
на попутных курсах	
на пересекающихся курсах	
Полет на отработку дальнего ракетного боя	
Полет на воздушный бой в качестве цели	
Полет на боевое маневрирование	
Полет на ретрансляцию	
Полет на постановку помех	

Задание на полет	Условный знак
Полет на боевое применение в условиях радиопомех	
Полет на боевое применение по наземной цели:	
с горизонтального полета	
с пикирования	
с боевого разворота	
с пикирования после выполнения горки	
с кабрирования с углами до 45°	
с кабрирования с углами более 45°	
с петли Нестерова	
Тактическое бомбометание	
Фотобомбометание	
Полет на освещение цели	

Задание на полет	Условный знак
Полет на обозначение цели	
Полет на воздушную разведку визуальную (В), с применением оптико-электронных средств (Ф), с применением радиоэлектронных средств (Р)	
Полет на буксировку воздушной мишени (планера)	
Взлет под шторкой	
Посадка вертолета по стартовым огням	
Полет с посадкой на площадке вне аэродрома	
Полет на корректирование артиллерийского или ракетного огня	
Полет на буксировку шнурокладчика	
Полет на десантирование посадочным способом	
Тактическая выброска десанта	
Полет на выброску парашютного десанта (парашютистов)	

Задание на полет	Условный знак
Полет на выброску груза	
Полет вертолета по кругу с посадкой по самолетному	
Висение вертолета (полет на выгрузку грузов, высадку людей с режима висения)	
Полет вертолета с внешней подвеской	
Полет на дозаправку топливом в воздухе	
Полет для наведения ударных сил на цель	
Полет на разведывательный поиск мин	
Полет на минометание	
Полет на торпедометание	
Полет на радиогидроакустический (РГА),магнитометрический (ММ), теплопеленгационный (ТП), гидроакустический (ГА), радиолокационный (РЛ) поиск	
Полет на бомбометание с УПАК	

Задание на полет	Условный знак
Взлет гидросамолета (амфибии) с воды	
Посадка гидросамолета (амфибии) на воду	
Полет со спасательной лодкой «Фрегат»	
Полет на отработку передачи проводника буксирного троса с корабля на корабль (подводную лодку)	
Полет на отработку подъема человека с воды «ковшом» на борт вертолета с режима висения	
Полет на буксировку трала	
Полет на отработку подъема человека с воды на борт вертолета с режима висения при помощи аквалангиста, опускаемого в воду лебедкой	
Полет на сброс спасательного катера на воду	
Взлет по вертикали	
Взлет с корабля на стопе	
Взлет с корабля на ходу	

Задание на полет	Условный знак
Взлет с корабля на ходу по вертикали	
Взлет с коротким разбегом	
Взлет с трамплина	
Посадка с коротким пробегом	
Посадка по вертикали	
Посадка на аэрофинишер	
Посадка на корабль на стопе	
Посадка на корабль на ходу	

Примечания: 1. При выполнении полетного задания группой количество воздушных судов в группе указывается внутри знака.

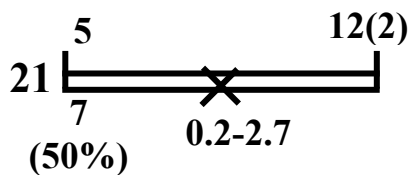
Например, 

2. Номер упражнения пишется над чертой условного знака справа, а высота полета под чертой. В случае, если в упражнении предусмотрено несколько полетных заданий, то рядом с номером упражнения в скобках указывать номер полетного задания.

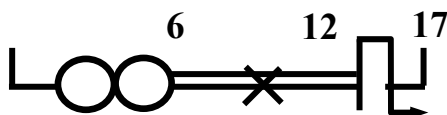
Над условным знаком слева пишется номер маршрута или зоны.

Перед условным знаком пишется бортовой номер ВС, под условным знаком слева – заправка ВС.

Например,



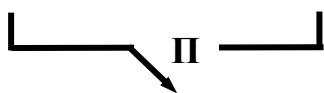
3. При выполнении в одном полете различных заданий условный знак составляется из знаков, соответствующих данным заданиям.



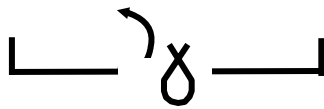
Например,

4. Условные знаки полетов на боевое применение по наземным целям составляются из тех знаков маневров и средств поражения, которые отрабатываются и применяются в данном полете.

Например,



стрельба из пушки с пикирования;



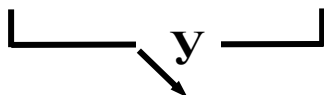
бомбометание с пикирования после выполнения боевого

разворота;



стрельба неуправляемыми ракетами с пикирования после

выполнения горки;



пуск управляемой ракеты с пикирования;



стрельба из съемной подвижной пушечной установки с

горизонтального полета;



бомбометание управляемой авиационной бомбой с

горизонтального полета.

Полет на отработку маневров без применения средств поражения обозначается соответствующим знаком маневра без указания средств поражения.

5. При выполнении боевых применений с использованием различных режимов прицела при необходимости могут вводиться дополнительные обозначения. Например, полет на бомбометание с прицеливанием по вынесенной точке и навигационное бомбометание обозначаются



6. Условные знаки заданий на полет, выполняемых на боевом самолете, чертятся красным цветом, на учебном или учебно-боевом самолете – любым другим цветом. Все буквы и цифры пишутся черным цветом.

7. Разрешается использование условных знаков заданий на полет для составления плановых таблиц полетов, не указанных в настоящих Правилах, решением руководителей авиации федеральных органов исполнительной власти. Примечание 2 принять за основу, при необходимости после обсуждения на методическом совете решением командующего объединением (командира части центрального подчинения) разрешается изменять порядок надписей возле условного знака задания на полет.

Лист контроля готовности к перелету

Дата _____
Тип ВС _____
Бортовой номер ВС _____, войсковая часть (организация) _____
Командир экипажа _____
Помощник командира экипажа (второй летчик) _____
Штурман _____
Радист _____
Бортовой техник _____
Маршрут полета: _____

Проверен:

№ п/п	Должностные лица	Готовность экипажа и ВС	Дата проверки, воинское звание, подпись, фамилия	Прим.
1.	Штурман			
2.	Начальник связи			
3.	Зам. командира по ИАС (ст.инженер полетов)			
4.	Врач			

Дежурный авиадиспетчер _____
(подпись, инициал имени, фамилия)

Примечание. Контрольный лист выдается экипажу дежурным авиадиспетчером при сдаче летной документации, изымается при разрешении ему перелета и хранится в течение месяца.

**Сигналы (команды), подаваемые эволюциями воздушного судна
при управлении группой**

Значение сигнала (команды)	Сигнал
Внимание	Мелкие покачивания с крыла на крыло
Передаю командование группой заместителю	Сигнал «Внимание», затем энергичный выход из строя вниз со снижением на 50-100 м с последующим разворотом в сторону и занятием места в строю в качестве ведомого
Перестроиться из клина в пеленг (изменить пеленг)	Сигнал «Внимание», затем крен в сторону желаемого пеленга
Группе собраться или сомкнуть строй	Сигнал «Внимание», затем глубокие покачивания с крыла на крыло
Разомкнуться	Сигнал «Внимание», затем змейка в горизонтальной плоскости
Противник в направлении...	Сигнал «Внимание» и разворот в направлении противника (если позволяет обстановка)
Атакуем одновременно	Сигнал «Внимание» и пример командира
Роспуск группы на посадку по одному	Сигнал «Внимание» с одновременным отворотом от строя в сторону круга полетов

**Дублирующие сигналы и знаки для управления движением воздушных судов
на земле и в воздухе**

Значение сигнала, команды	Сигнал (знак)	
	днем	ночью
Разрешите взлет	Подъем руки вверх	Частое мигание АНО
Взлет разрешаю	Включение зеленого светофора Подъем белого флажка вертикально вверх и опускание до горизонтального положения в направлении взлета	Включение зеленого светофора Подъем белого фонаря вертикально вверх и опускание до уровня плеч в направлении взлета
Взлет запрещаю	Включение красного светофора Подъем красного флажка вертикально вверх	Включение красного светофора Подъем красного фонаря вертикально вверх
Разрешите посадку	Полет самолета по кругу с покачиванием с крыла на крыло	Полет самолета по кругу и мигание АНО (фарой) или пуск белой ракеты с борта ВС
Произвожу немедленную вынужденную посадку	Пуск нескольких ракет с борта ВС (при отсутствии сигнальных ракет – включение и выключение посадочной фары на посадочном курсе до прохода ДПРМ с интервалом 2-4 с)	Пуск нескольких ракет с борта ВС (при отсутствии сигнальных ракет – включение и выключение посадочной фары на посадочном курсе до прохода ДПРМ с интервалом 2-4 с)
Посадку разрешаю	Знак «Т» на аэродроме	Мигание, а затем включение линии огней на основной ВПП

Посадку запрещаю (уходите на второй круг)	Пуск одной или нескольких красных ракет или крест из полотнищ посадочного знака «Т»	Перевод огней ВВВ в мигающий режим с пуском одной или нескольких красных ракет
Посадку производить на запасную ВПП	Уборка посадочного знака «Т» на основной ВПП	Выключение линии огней основной ВПП
Требование общей посадки	Серия дымовых шашек или параллельно поперечному полотнищу посадочного знака «Т» в 5 м от него выложено дополнительное полотнище	Пуск серии зеленых ракет
Шасси не выпущено	Полотнища посадочного знака «Т» разъединены на 5 м	—
Посадку производите на запасном аэродроме	На месте посадочного знака «Т» выложена из полотнищ стрела в направлении запасного аэродрома	Включение световой стрелы в направлении запасного аэродрома на месте посадочного знака «Т»

**Единая методика расчета высот
полета ВС с одним барометрическим высотомером
(при установке на барометрическом высотомере давления аэродрома)**

1. Для полета на заданной высоте эшелона:

$$H_{\text{пр.аэр.эш.}} = H_{\text{эш.}} + (P_{\text{аэр.}} - 760)11$$

где: $H_{\text{пр.аэр.эш.}}$ – приборная высота полета на заданном эшелоне относительно давления аэродрома;

$H_{\text{эш.}}$ – заданный эшелон полета;

$P_{\text{аэр.}}$ – давление аэродрома;

2. Для полета на высоте, заданной по минимальному атмосферному давлению по маршруту (участку маршрута) приведенному к уровню моря:

$$H_{\text{пр.аэр.прив.}} = H_{\text{прив. мин.}} + (P_{\text{аэр.}} - P_{\text{прив. мин.}})11,$$

где: $H_{\text{пр. аэр. прив.}}$ – приборная высота полета относительно давления аэродрома для полета на высоте заданной по минимальному атмосферному давлению по маршруту (участку маршрута) приведенному к уровню моря;

$H_{\text{прив. мин.}}$ – заданная высота полета относительно минимального атмосферного давления по маршруту (участку маршрута) приведенного к уровню моря;

$P_{\text{прив. мин.}}$ – значение минимального атмосферного давления по маршруту (участку маршрута) приведенное к уровню моря и времени полета с учетом барической тенденции. Определяется по синоптической карте и приводится ко времени полета по следующей формуле:

$$P_{\text{прив.мин.}} = \frac{3}{4} (P_{\text{прив.мин.}} + \frac{\Delta P}{3} t)$$

где: $P_{\text{прив.мин.}}$ – минимальное атмосферное давление на участке маршрута определенное по синоптической карте;

ΔP – тенденция изменения атмосферного давления;

t – промежуток времени между моментом определения метеоданных и расчетным моментом пролета точки с минимальным давлением, час;

$P_{\text{аэр.}}$ – давление аэродрома.

3. Приборная безопасная высота полета относительно давления аэродрома $H_{\text{пр.без.аэр.}}$ для каждого участка маршрута рассчитывается по формуле:

$$H_{\text{пр.без.аэр.}} = H_{\text{ист.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{преп.}} + (P_{\text{прив. аэр.}} - P_{\text{прив. мин.}}) - \Delta H_t.$$

где: $H_{\text{ист.}}$ – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) при полетах ниже нижнего эшелона по ПВП, ППП (100м, 200м, 300м, 600м в соответствии с пунктом 16 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации);

$\Delta H_{\text{рел.}}$ – значение превышения наивысшей точки рельефа местности на участке маршрута в полосе 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута) над низшим порогом ВПП;

$\Delta H_{\text{преп.}}$ – максимальное значение превышения препятствий (естественных и искусственных) над наивысшей точкой рельефа местности на участке маршрута в пределах полосы учета $H_{\text{рел.}}$;

$P_{\text{прив.аэр.}}$ – значение атмосферного давления на уровне ВПП, приведенное к уровню моря и времени полета с учетом барической тенденции, определяется дежурным синоптиком или рассчитывается по формуле:

$$P_{\text{прив.аэр.}} = P_{\text{аэр.}} + H_{\text{аэр.}}/11$$

где: $P_{\text{аэр.}}$ – значение атмосферного давления на уровне ВПП;

$H_{\text{аэр.}}$ – абсолютная высота низшего порога ВПП;

11 – барический градиент, принятый в стандартной атмосфере;

$P_{\text{прив.мин.}}$ – значение минимального атмосферного давления по маршруту (участку маршрута) приведенное к уровню моря и времени полета с учетом барической тенденции;

ΔH_t – значение методической температурной поправки высотомера, которая учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле:

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15}{300} H_{\text{испр.}}$$

где: t_0 – температура воздуха у земли в точке минимального атмосферного давления, а

$$H_{\text{испр.}} = H_{\text{ист.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{преп.}} + (P_{\text{прив. аэр.}} - P_{\text{прив. мин.}})$$