

**Semināra materiāli : „Amatieru aviācijas lidojumi Krievijas teritorijā”**  
Amatieru aviācijas lidojumi Krievijas teritorijā  
Semināra norise : 2011.gada .18 maijs, lidlauks Valmiera  
Autors – referents G.Gailis

## **НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ ФЕДЕРАЦИИ ЛЮБИТЕЛЕЙ АВИАЦИИ РОССИИ**

### **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1. Настоящее наставление разработано в соответствии с Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР (ОПП-85) и другими документами, регламентирующими использование воздушного пространства СССР, и определяет порядок организации и проведения полетов на ВС в организациях Федерации любителей авиации России (ФЛА РФ).

1.2. Выполнение полетов в организациях ФЛА РФ осуществляется через систему подачи заявок единым установленным порядком по согласованию с Центрами Единой системы управления воздушным движением.

### **2. УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

2.1. Для полетов могут использоваться: - взлетно-посадочная площадка с размерами летного поля, соответствующими взлетно-посадочным характеристикам ВС (по согласованию с местными органами исполнительной власти); - ведомственные аэродромы (по согласованию с этими ведомствами).

2.2. В случае использования взлетно-посадочных площадок, расположенных вне района аэродрома, район полетов ограничивается радиусом 5 км и высотой 300 м.

2.3. Для полетов ВС ФЛА РФ разрабатывается инструкция по производству полетов с площадки или дополнение к инструкции по производству полетов с ведомственных аэродромов, которые утверждаются командующим объединением ВВС, в зоне ответственности которого расположена площадка или аэродром.

Район площадки определяется решаемыми задачами и устанавливается с учетом:

- обеспечения непрерывного и надежного руководства полетами;
- расположения всех необходимых аэродромных зон;
- рельефа местности и высоты препятствий;
- расположения воздушных трасс, местных воздушных линий, соседних

аэродромов и других элементов структуры воздушного пространства России.

### 3. ДОПУСК К ПОЛЕТАМ

3.1. Летный состав допускается к выполнению плана летной подготовки только после прохождения программы теоретического и наземного обучения и сдачи экзаменов. Такие программы разрабатываются организациями ФЛА на основе типовых программ, утвержденных центральным аппаратом ФЛА РФ.

3.2. Летному составу даются персональные допуски:

- к полетам на впервые осваиваемом пилотом типе ВС;
- к тренировочным полетам по видам подготовки;
- к самостоятельным полетам в качестве КВС;
- к полетам в качестве инструктора.

### 4. ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ, ОБЕСПЕЧЕНИЯ И РУКОВОДСТВА ПОЛЕТАМИ

4.1. Руководитель организации несет персональную ответственность за своевременность и полноту комплекса мероприятий по организации и руководству полетами. Он организует и направляет деятельность членов организации по этапам:

- принятие решения и постановки задач на полеты;
- планирование полетов;
- выполнение полетов;
- разбора полетов.

4.2. Плановая таблица для проведения полетов должна отражать характер полетного задания, время его выполнения, состав экипажей, состав руководства и обеспечения полетов применительно к особенностям полетов на данных ВС.

4.3. Ни один летчик не может быть выпущен в полет без обязательной подготовки к полетам, которая включает:

- общую подготовку, проводимую по планам на год обучения с учетом задач летной подготовки, решаемых организацией в предстоящем месяце;
- предварительную подготовку, проводимую накануне полетов;
- предполетную подготовку, проводимую непосредственно перед началом полетов.

4.4. Разрешение на выполнение полетов согласно плановой таблице после завершения подготовки дается только по результатам индивидуального и группового контроля готовности.

4.5. Выполнение планов летной подготовки без нарушений и предпосылок к летным происшествиям достигается организацией инженерно-авиационного, метеорологического, штурманского, аэродромно-технического, связного, парашютно-спасательного,

медицинского и поисково-спасательного обеспечения полетов, которое возлагается на руководителя организации.

4.6. При организации инженерно-авиационного обеспечения допускается закрепление одного техника или механика, назначаемого на время полетов из числа членов организации не более, чем за тремя ВС.

4.7. Выполнять полеты и опробование двигателя при отсутствии средств пожаротушения запрещается. Выпускать в полет ВС с неустранимыми неисправностями запрещается.

4.8. В распоряжении руководителя полетов в процессе выполнения полетов на аэродроме должен быть дежурный автомобиль.

4.9. Руководство полетами включает:

- обеспечение выпуска ВС для выполнения полетных заданий и их приема на аэродром в соответствии с плановой таблицей;
- руководство экипажами в процессе выполнения ими полетных заданий;
- контроль за соблюдением экипажами установленного режима полетов;
- оказание помощи экипажам при возникновении особых случаев в полете.

4.10. Группа руководства полетами назначается в следующем составе:

- руководитель полетов (РП);
- помощник руководителя полетов (при необходимости);
- дежурный штурман (при необходимости).

4.11. Группа обеспечения полетов назначается в следующем составе:

- старший инженер полетов;
- дежурный синоптик (его обязанности может выполнять помощник РП);
- дежурный по аэродромно-техническому обеспечению (его обязанности может выполнять старший инженер полетов);
- дежурный врач (фельдшер);
- дежурный по связи (его обязанности может выполнять помощник РП);
- наблюдающие за ВС, находящимися в воздухе (назначаются из членов организации, не занятых в полетах). Разрешается назначать РП на каждую половину летной смены. При этом для передачи управления делается перерыв в полетах.

## 5. ПОЛЕТЫ

5.1. Особенности проведения полетов на ВС ФЛА обусловлены:

- малыми скоростями и высотами полета, а также малыми размерами зон необходимого маневрирования;
- возможностью производства взлета и посадки на площадках ограниченных размеров, в том числе подобранных с воздуха;
- большим, в сравнении с другими воздушными судами, влиянием на полет ВС параметров ветра и турбулентности атмосферы;
- ограниченным приборным, связным и навигационным оборудованием;
- незащищенностью экипажа от воздействия внешней среды в полете;

- отсутствием у части летного состава профессионального летного образования.

Лица, организующие и контролирующие полеты, должны учитывать эти особенности в обязательном порядке.

5.2. Авиационные организации ФЛА РФ выполняют аэродромные, внеаэродромные полеты только после получения разрешения на использование воздушного пространства от центров ЕС УВД и органов ПВО.

5.3. Все полеты на аэродроме выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэродрома согласно заданиям. Заявки на полеты подаются руководителем авиационной организации через орган УВД аэродрома в органы ЕС УВД и Войск ПВО к 14.00 местного времени накануне дня полетов в порядке, предусмотренном Инструкцией по использованию воздушного пространства зоны ответственности ВВС соответствующего военного округа (ВА).

5.4. При отсутствии радиосвязи на аэродроме организации управления экипажами на земле и в воздухе, их взаимодействие и меры безопасности должны быть обеспечены системой визуальной сигнализации.

5.5. Внеаэродромные полеты (перелеты) выполняются по местным воздушным линиям по заявкам, подаваемым в органы ЕС УВД и Войск ПВО на полеты (перелеты) в пределах зоны ответственности объединения ВВС - к 14.00, а на полеты (перелеты), выходящие за пределы зоны ответственности, - к 11.00 местного времени накануне полетов.

При этом экипаж должен иметь:

- разрешение центра ЕС УВД на использование воздушного пространства;
- подготовленную карту полетов;
- штурманский план полета и инженерно-штурманский расчет;
- схему связи;
- отработанный план действий в особых случаях полета;
- информацию о метеорологических условиях полета по маршруту.

## **ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СССР изд. 1985 г. (Выписка применительно к полетам воздушных судов ФЛА СССР) ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

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

**Аэродром горный.** - аэродром, расположенный на высоте 1000 м и более над уровнем моря. Аэродром в горной местности. - аэродром, расположенный в местности с пересеченным рельефом и относительными

превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Видимость метеорологическая.** - видимость, определяемая органами метеорологической службы.

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

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

**Время полета воздушного судна.** - период с момента начала движения воздушного судна при взлете или отрыва от земной (водной) поверхности

(палубы корабля) при вертикальном взлете до момента окончания его пробега при посадке или касания земной (водной) поверхности (палубы корабля) при вертикальной посадке.

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

**Высота полета абсолютная.** - высота полета от уровня моря.

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

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

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

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

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

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

**Давление на аэродроме.** - атмосферное давление на уровне порога ВПП.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Опасное сближение.** - не предусмотренное полетным заданием схождение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных настоящими

Основными правилами полетов, в результате которого возникает опасность их столкновения.

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

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

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

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

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

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

**Превышение аэродрома.** - абсолютная высота наивысшей точки ВПП.

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

**Режим полета.** - параметры полета воздушного судна.

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

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

**Управление воздушным движением (УВД)** - планирование, координирование и непосредственное управление движением воздушных судов, а также контроль за соблюдением порядка использования воздушного пространства и режима полета. Эшелонирование - общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения.

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

**Дельтадром.** - земельный участок, предназначенный для выполнения взлетов и посадок дельтапланов. Квалификационными комиссиями по представлению руководителя самодеятельной организации и летчика-инструктора и сдачи необходимых экзаменов в соответствии с Положением о порядке аттестования пилотов-любителей.

## ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. В воздушном пространстве СССР полеты воздушных судов, не зарегистрированных и не имеющих документов, удостоверяющих их годность к полетам, **ЗАПРЕЩАЮТСЯ**.

2. На каждое воздушное судно должен быть нанесен присвоенный ему государственный (государственно-регистрационный) опознавательный знак. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве СССР без государственных (государственно-регистрационных) опознавательных знаков или со знаками неустановленного образца **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**, за исключением воздушных судов, выполняющих испытательные полеты.

3. Летный состав по состоянию здоровья должен соответствовать установленным требованиям. Допускать к полетам летный состав с истекшим сроком действия медицинского заключения о годности к летной работе запрещается.

4. Командиром воздушного судна является командир экипажа. Должностное лицо, включенное в полетный лист (задание на полет) в качестве проверяющего командира судна, является старшим в экипаже и несет ответственность за безопасность полета в объеме своих функциональных обязанностей. В случае когда действия командира воздушного судна не могут обеспечить безопасности полета, проверяющий, имеющий специальность летчика (пилота), обязан выполнение функций командира воздушного судна взять на себя.

5. Все аэродромы независимо от их ведомственной принадлежности при обеспечении полетов могут быть основными и запасными. Аэродромы, находящиеся в качестве запасных аэродромов для воздушных судов

независимо от их ведомственной принадлежности. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ  
Классификация полетов

6. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве СССР  
подразделяются:

1) по правилам выполнения:

- полеты по правилам визуальных полетов (**ПВП**),
- полеты по правилам приборных полетов (**ППП**).

2) по месту выполнения:

- **аэродромные** - полеты, выполняемые в районе аэродрома (аэроузла), а при необходимости - в дополнительно выделенном воздушном пространстве под непосредственным управлением органа УВД аэродрома,
- **трассовые** - полеты по воздушным трассам СССР и МВЛ,
- **маршрутные** - полеты по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ,
- **маршрутно-трассовые** - полеты по воздушным трассам СССР (МВЛ) и по маршрутам вне их (в одном полете),
- другие полеты, выполняемые в специально установленных районах и зонах,

3) по условиям пилотирования и самолетовождения:

- **визуальные полеты,**
- **полеты по приборам,**

4) по метеорологическим условиям в соответствии с наставлениями по производству полетов

- полеты в простых метеорологических условиях (**ПМУ**),
- полеты в сложных метеорологических условиях (**СМУ**),

5) по времени суток:

- **дневные** - выполняемые в период между восходом и заходом солнца;
- **ночные** - выполняемые в период между заходом и восходом солнца,
- **смешанные** - при выполнении которых в период от взлета до посадки происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот,

6) по физико-географическим условиям:

- над **равнинной и холмистой** местностью,
- над **горной** местностью,
- над **пустынной** местностью,
- над **водной** поверхностью,
- в **полярных районах Северного и Южного** полушария,

7) по высоте выполнения:

- на **предельно малых высотах** - от 0 до 200 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью,
- на **малых высотах** - от 200 до 1000 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью,
- на **средних высотах** - от 1000 до 4000 м включительно,
- на **больших высотах** - от 4000 до 12000 м (до тропопаузы) включительно,
- на **полеты в стратосфере** - выше 12000 м (выше тропопаузы),

8) по количеству пролетаемых районов УВД:

- **районные** - полеты в пределах воздушного пространства одного района УВД районного центра ЕС УВД,
- **зональные** - полеты в пределах воздушного пространства двух и более районов РЦ ЕС УВД одной зоны УВД,

- **межзональные** - полеты в пределах воздушного пространства двух зон УВД и более.

7. Классификация полетов воздушных судов по назначению, а также классификация полетов устанавливается наставлениями по производству полетов.

### ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

8. Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами, а также между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности путем визуального наблюдения экипажами воздушных судов за воздушной обстановкой и кратковременного изменения режима полета. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всего экипажа воздушного судна и разрешаются в условиях, которые определяются наставлениями по производству полетов.

9. Полеты по ПВП выполняются на высоте не менее чем на 50 м ниже нижней границы облаков в равнинной и холмистой местности и не менее чем на 100 м - в горной местности.

10. При встрече воздушных судов на пересекающихся курсах на одной высоте командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно справа от себя, должен увеличить высоту полета, а командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно слева от себя, уменьшить высоту полета таким образом, чтобы разность высот обеспечивала их безопасное расхождение. Командиры воздушных судов при выполнении маневра расхождения обязаны не терять друг друга из виду.

11. Обгон впереди летящего воздушного судна на одной высоте выполняется справа, а при полете по кругу - с внешней стороны с соблюдением интервала бокового эшелонирования.

12. Расхождение воздушных судов, выполняющих полет на встречных курсах на одной высоте, производится левыми бортами с соблюдением интервалов бокового эшелонирования.

13. Обход наземных препятствий, наблюдаемых впереди по курсу воздушного судна и превышающих высоту его полета, производится, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м.

### ПРАВИЛА ПРОДОЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ

14. Интервалы продольного эшелонирования при полетах по ПВП устанавливаются:

- 1) между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одной высоте - не менее 2 км,
- 2) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одной высоте, в момент пересечения воздушным судном

маршрута полета другого воздушного судна - не менее 2 км для воздушных судов со скоростями полета 300 км/час и менее, и не менее 5 км для воздушных судов со скоростями полета более 300 км/час.

## ПРАВИЛА БОКОВОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ

15. Интервалы бокового эшелонирования воздушных судов устанавливаются:

1) при полетах по ПВП:

- при обгоне впереди летящего воздушного судна на одной высоте
- не менее 500 м,
- при полете воздушных судов на встречных курсах - не менее 2 км.

## МИНИМАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНАЯ ВЫСОТА (ЭШЕЛОН) ПОЛЕТА

16. Полеты в воздушном пространстве СССР выполняются на высотах (эшело́нах) не менее минимальных безопасных.

Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов определяются:  
- минимальная безопасная высота полета по маршруту (МВЛ второй категории) ниже нижнего эшелона (Нмб марш.).

17. минимальная безопасная высота полета воздушного судна по кругу над аэродромом определяется с таким расчетом, чтобы истинная безопасная высота полета воздушного судна над высшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий на ней в полосе шириной 10 км ( по 5 км в обе стороны от основного маршрута полета по кругу) составляла: при полетах по ПВП - не менее 100 м.

## ПРАВИЛА ВЫДЕРЖИВАНИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ ВЫСОТЫ ПОЛЕТА

18. В воздушном пространстве СССР определение и выдерживание высоты полета воздушного судна производятся:

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

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

20. для полета по маршруту ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на

минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря, производится при выходе воздушного судна из круга полетов над аэродромом на курс следования. При переходе к аэродрому посадки на высоте ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального атмосферного давления, приведенного к уровню моря, на давление на аэродроме производится перед входом воздушного судна в круг полета над аэродромом по указанию органа УВД аэродрома.

## ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА (АЭРОУЗЛА)

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

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

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

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

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

26. Высота полета по кругу должна быть кратной 100 м, но не ниже минимальной безопасной в соответствии с пунктом 17.

27. При выполнении полетов по кругу обгонять однотипные воздушные суда запрещается. Более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные до третьего разворота на интервалах, указанных в п.15. Срезание пути на разворотах и обгон с внутренней стороны круга могут быть разрешены органом УВД только воздушным судам, выполняющим внеочередную посадку.

28. Командир воздушного судна до выхода из района аэродрома вылета обязан установить радиосвязь с органом УВД, который будет

осуществлять непосредственное управление его дальнейшим полетом, получить от него разрешение на вход в район УВД и условия полета.

29. При подходе к аэродрому посадки командир воздушного судна за 150-80 км, а при полетах ниже нижнего эшелона - за 80-3- км до выхода на аэродром обязан установить связь с органом УВД аэродрома, доложить высоту полета, курс следования и расчетное время прибытия.

30. Вход воздушного судна в район аэродрома посадки без разрешения органа УВД данного аэродрома запрещается, за исключением случаев потери радиосвязи.

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

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

33. К особым случаям в полете относятся:

- 1) внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров);**
- 2) нападение на экипаж;**
- 3) попадание в метеоусловия, к полетам в которых командир воздушного судна не подготовлен;**
- 4) потеря ориентировки;**
- 5) отказ авиационной техники;**
- 6) потеря радиосвязи ( не предусмотренная заданием на полет).**

К особым случаям в полете также относятся отказ средств связи и РТО полетов на аэродроме посадки и другие случаи, **угрожающие безопасности полета.**

34. В случае когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки, а также на покидание воздушного судна, если экипаж и пассажиры обеспечены минимальными средствами спасения. Командир оставляет воздушное судно последним, если иной порядок не определен руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

35. При попадании в метеоусловия, к полетам в которых экипаж не подготовлен, командир воздушного судна обязан принять все возможные

меры к выходу из них в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении полета.

36. При отказе авиационной техники командир воздушного судна обязан принять все возможные меры для устранения неисправности авиационной техники и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении выполнения полетного задания.

37. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан включить сигнал "Бедствие" и, используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с органом УВД непосредственно или через другие воздушные суда. В таких случаях при необходимости может использоваться аварийная частота 121,5 МГц. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин. при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж или орган УВД не отвечает.

38. Если восстановить радиосвязь не удалось, командир воздушного судна, как правило, должен прекратить выполнение задания и произвести посадку на аэродроме вылета или запасном аэродроме.

39. Командир перехваченного воздушного судна обязан:

1. немедленно выполнить указания перехватчика, подтверждая принятие сигналов-команд соответствующими сигналами-ответами;
2. оповестить о перехвате орган УВД, под непосредственным управлением которого находится воздушное судно;

25. попытаться установить радиосвязь с перехватчиком или соответствующим органом управления перехватом передачей общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц и, если связь не установлена, дублировать свой вызов на частоте 243 МГц, сообщая свой бортовой номер (свой позывной), местонахождение судна, а также характер полета.

## СИГНАЛЫ-КОМАНДЫ ПЕРЕХВАТЧИКА И СИГНАЛЫ-ОТВЕТЫ ПЕРЕХВАЧЕННОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

Сигнал-команда перехватчика:

**"Вы перехвачены, следуйте за мной"** - перехватчик, находясь немного выше и, как правило, слева от перехваченного воздушного судна, покачивается с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крены), после получения подтверждения принятия сигнала выполняет медленный горизонтальный разворот, как правило, влево с занятием необходимого курса следования. Сигнал перехваченного воздушного судна: **"Вас понял, выполняю"** - покачивание с крыла на крыло.

Сигнал-команда перехватчика: **"Ваш путь свободен, можете продолжать полет по плану"** - энергичный маневр ухода от

перехваченного воздушного судна, включающий разворот на 90 и более с набором высоты без пересечения курса следования перехваченного воздушного судна. Сигнал перехваченного воздушного судна: **"Вас понял, выполняю"** - покачивание с крыла на крыло.

Сигнал-команда перехватчика: **"Произведите посадку на этом аэродроме"** - полет по кругу над аэродромом, выпуск шасси и пролет над ВПП в направлении посадки. Сигнал перехваченного воздушного судна: **"Вас понял, выполняю"** - выпуск шасси, следование за перехватчиком и, если после полета над ВПП посадка представляется безопасной, заход на посадку и выполнение посадки