

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

# ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ К НПП ГА—85



МОСКВА „ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ“ 1986

**ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ  
К НАСТАВЛЕНИЮ  
ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ  
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР  
(НПП ГА—85)**



**МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1985**

**Автор Ф.И. СКРИПНИК**  
**Отв. редактор В.Я. ПОТЕМКИН**  
**Консультанты: В.Ф. КИСЕЛЕВ, В.Н. СДЕРЖИКОВ**  
**Художники: А.А. МИТРОФАНОВ, Е.И. ОРЛОВ,**  
**И.И. ТАЖИЕВ**

**ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ К НАСТАВЛЕНИЮ ПО ПРОИЗВОДСТВУ  
ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР (НПП ГА-85)**

**Редакторы В.Н. Рудский, М.И. Эпштейн**  
**Художественный редактор В.В. Платонов**  
**Технический редактор Г.Б. Абрамова**  
**Корректор А.Н. Горбунова**

Сдано в набор 31.10.85. Подписано в печать 25.11.85  
Формат 60×90<sup>1/4</sup>. Бумага офсетная №1. Гарнитура литературная  
Офсетная печать. Фотонабор. Усл. печ. л. 35,25. Усл. кр. отп. 35,25. Уч. изд. л. 16,71  
Тираж 5030. Заказ 152. Изд. №304. Бесплатно  
Издательство «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5  
Тип. изд-ва «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5

На основании Воздушного кодекса Союза ССР, введенного в действие с 1 января 1984 г., приказом Министра гражданской авиации от 8 апреля 1985 г. № 77 утверждено и введено в действие новое Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА — 85).

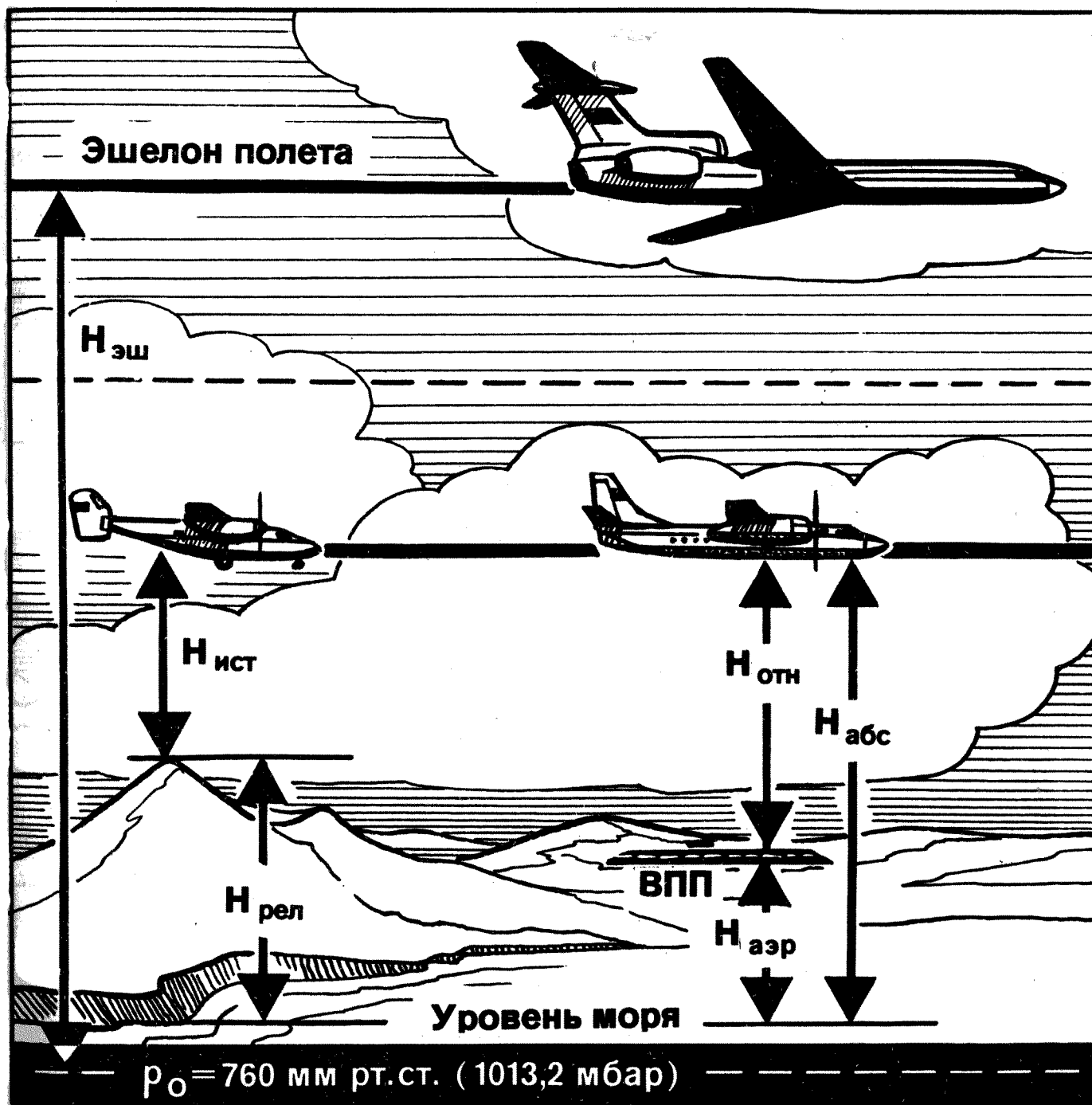
В Наставлении реализованы требования партии и правительства по дальнейшему развитию гражданской авиации и повышению ее эффективности в решении народнохозяйственных задач. НПП ГА — 85 — это основной закон летной жизни, который необходимо четко знать и неукоснительно выполнять.

Настоящее иллюстрированное приложение к НПП ГА — 85 направлено на повышение уровня подготовки летного состава, работников службы УВД и других служб, обеспечивающих полеты.

**БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ — КОМПЛЕКСНАЯ  
ХАРАКТЕРИСТИКА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
И АВИАЦИОННЫХ РАБОТ, ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ  
СПОСОБНОСТЬ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ БЕЗ  
УГРОЗЫ ДЛЯ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ ЛЮДЕЙ.  
(НПП ГА — 85)**

# **Глава 1**

## **ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

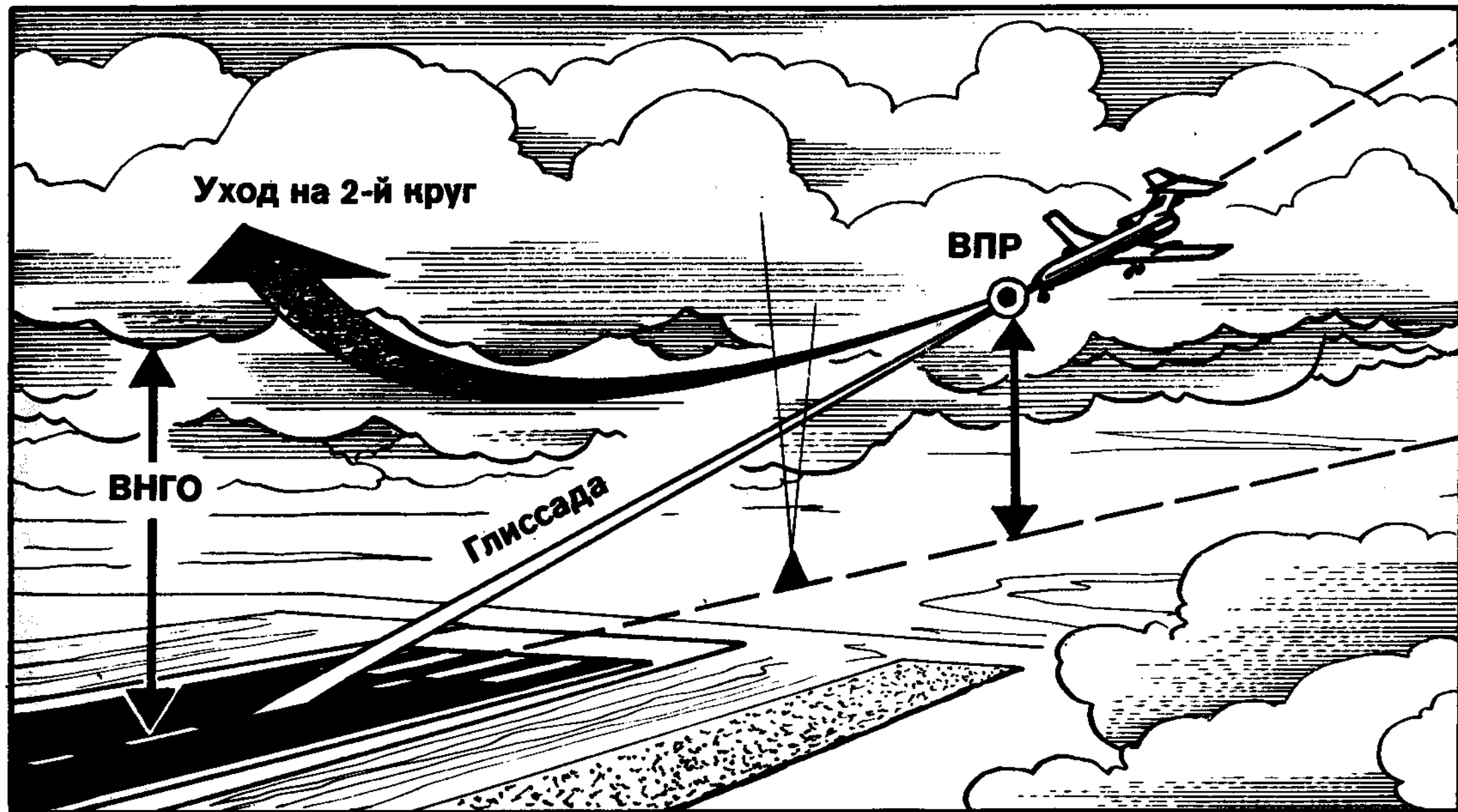


**ВЫСОТА ПОЛЕТА** — расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна.

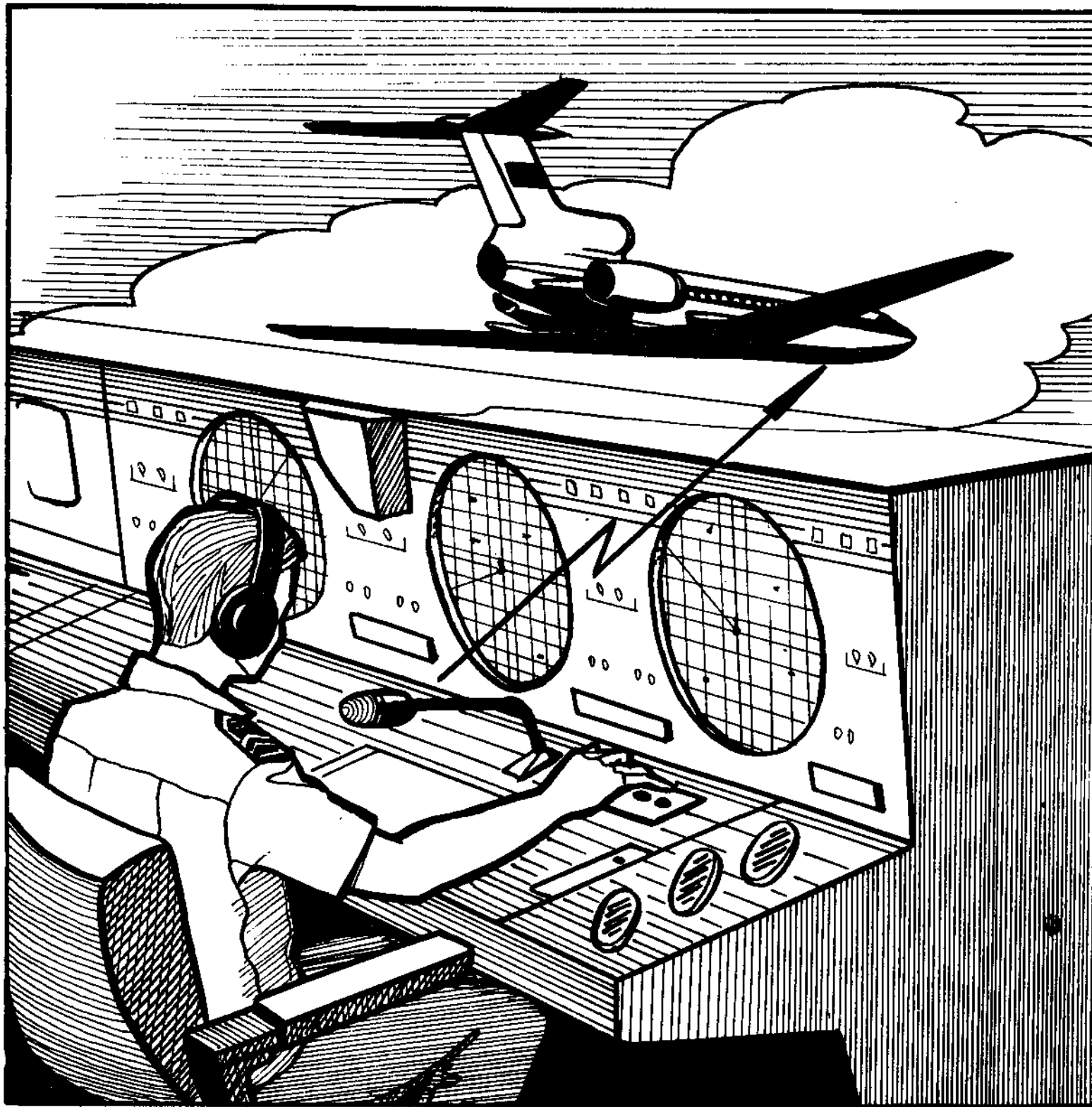
В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном), относительную (от уровня порога ВПП, уровня аэродрома, наивысшей точки рельефа и т.п.) и абсолютную (от уровня моря).

**ВЫСОТА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ** — установленная относительная высота, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случаях, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки. ВПР отсчитывается от уровня порога ВПП.

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







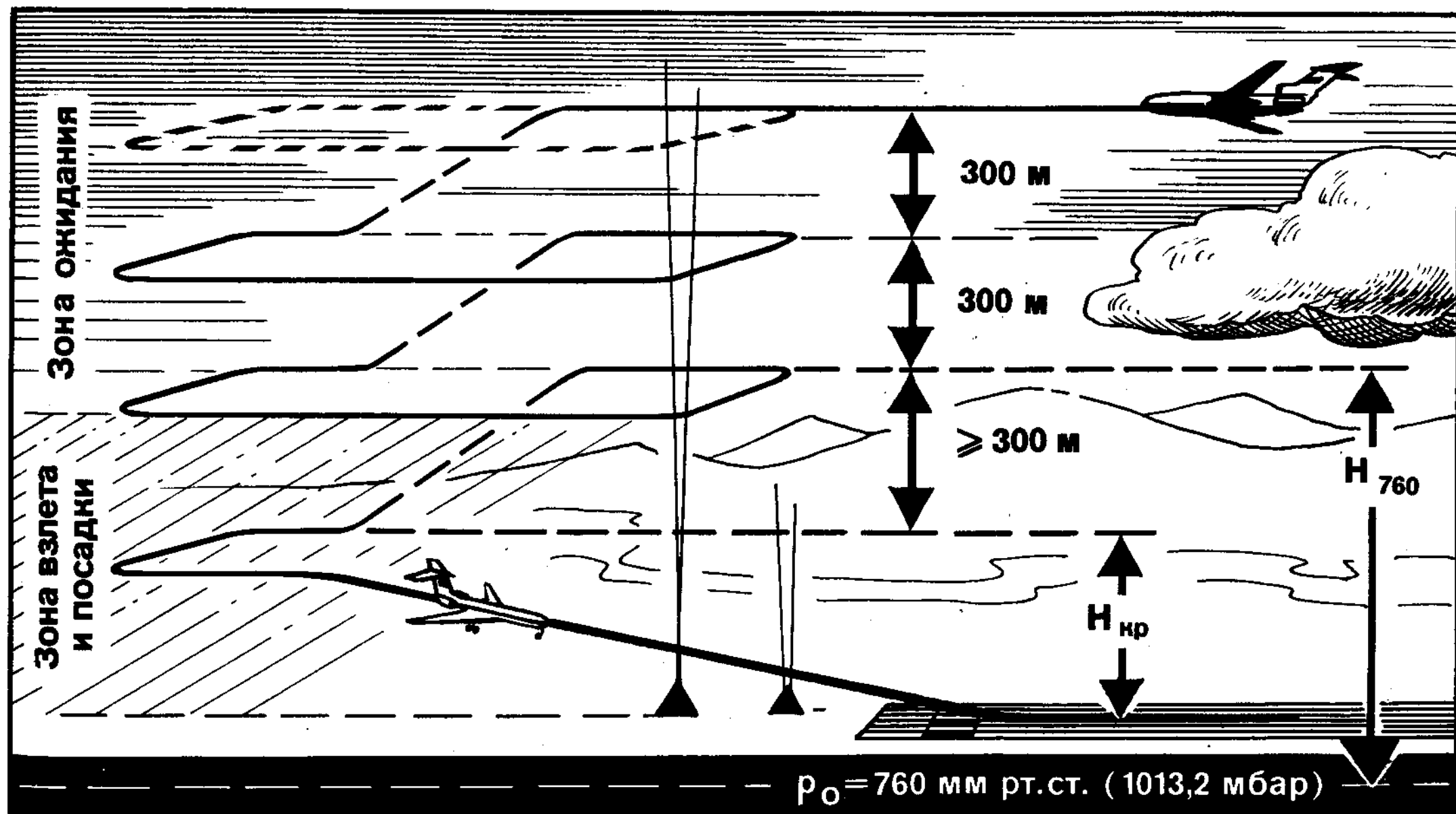
**ДИСПЕТЧЕРСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ** — информация, передаваемая диспетчером службы движения экипажу о метеоусловиях, воздушной обстановке, работе радио-, электротехнических средств, состоянии аэродромов, и другие сведения, необходимые для выполнения полета.

**ДИСПЕТЧЕРСКАЯ РЕКОМЕНДАЦИЯ** — рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, и используемая по усмотрению экипажа.

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

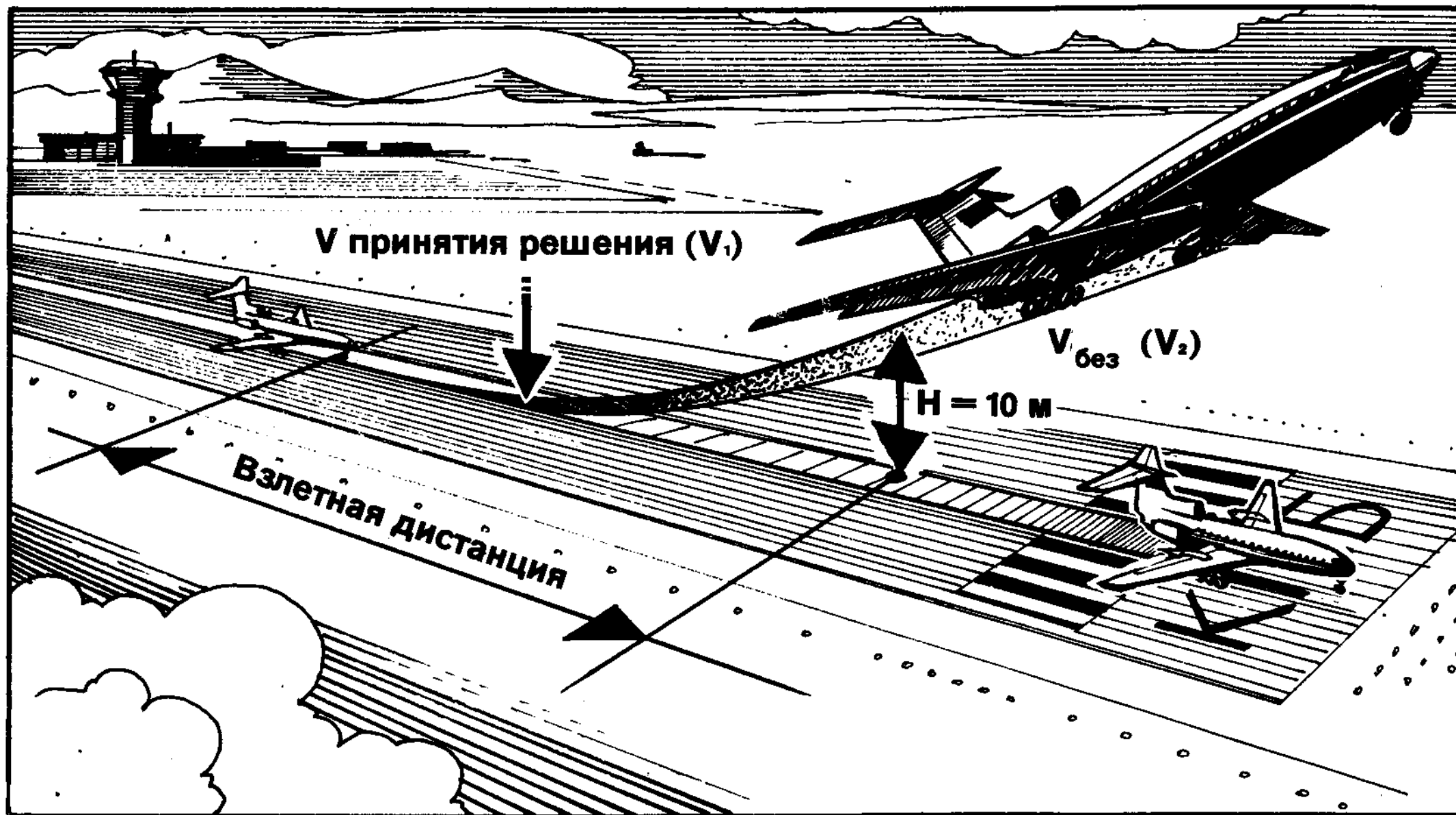
**ЗОНА ОЖИДАНИЯ** — воздушное пространство определенных размеров, установленное, как правило, над РНТ района аэродрома (аэроузла) для ожидания воздушными судами очереди подхода к аэродрому или захода на посадку.

**ЗОНА ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ** — воздушное пространство от уровня аэродрома до высоты второго эшелона включительно, в границах, обеспечивающих маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку.



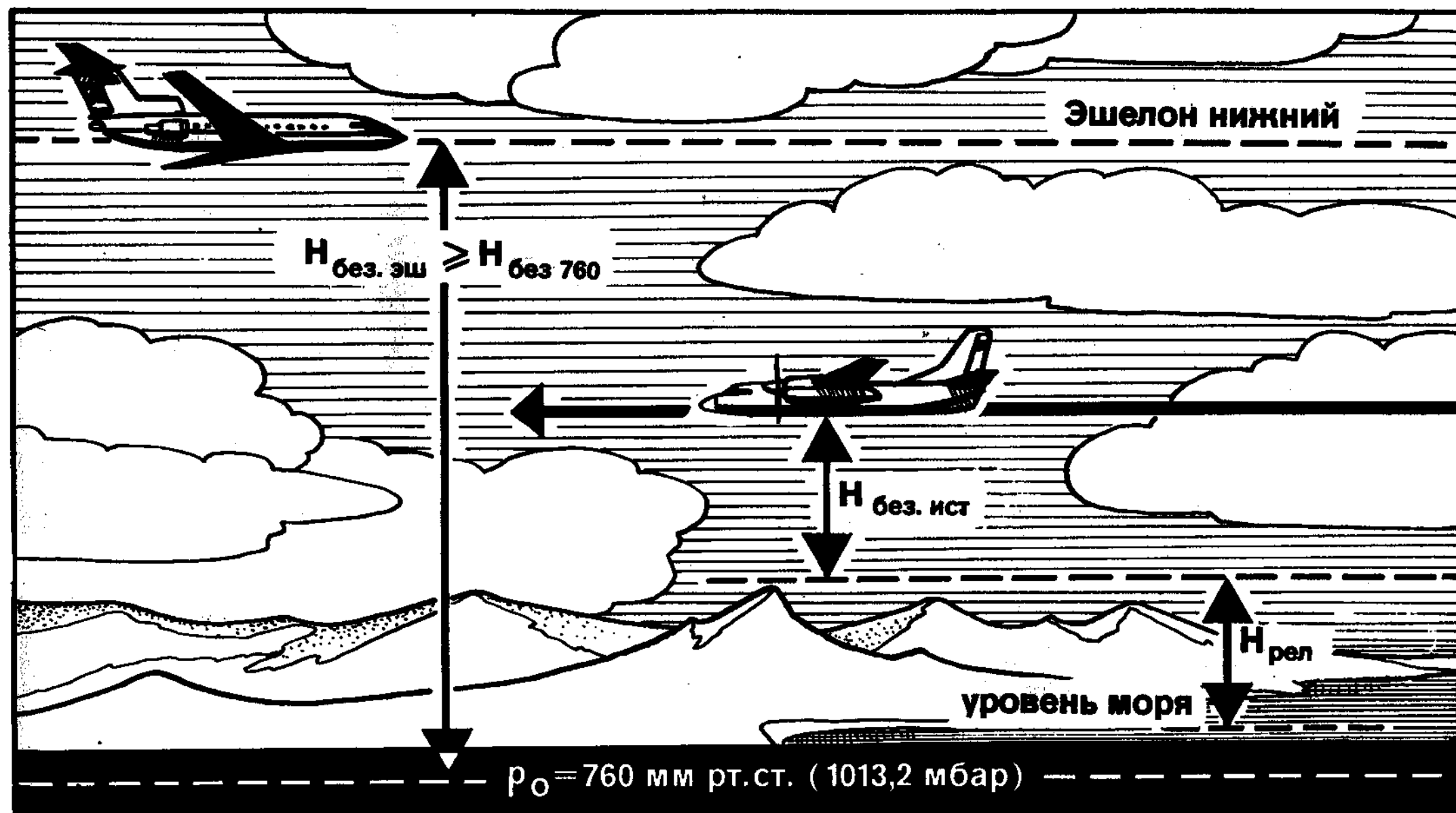
**СКОРОСТЬ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ** — наибольшая скорость разбега самолета, при которой в случае отказа критического двигателя возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета.

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



**ЭШЕЛОН НИЖНИЙ** (минимальный безопасный) — ближайший к безопасной высоте расчетный эшелон полета, расположенный выше безопасной высоты.

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

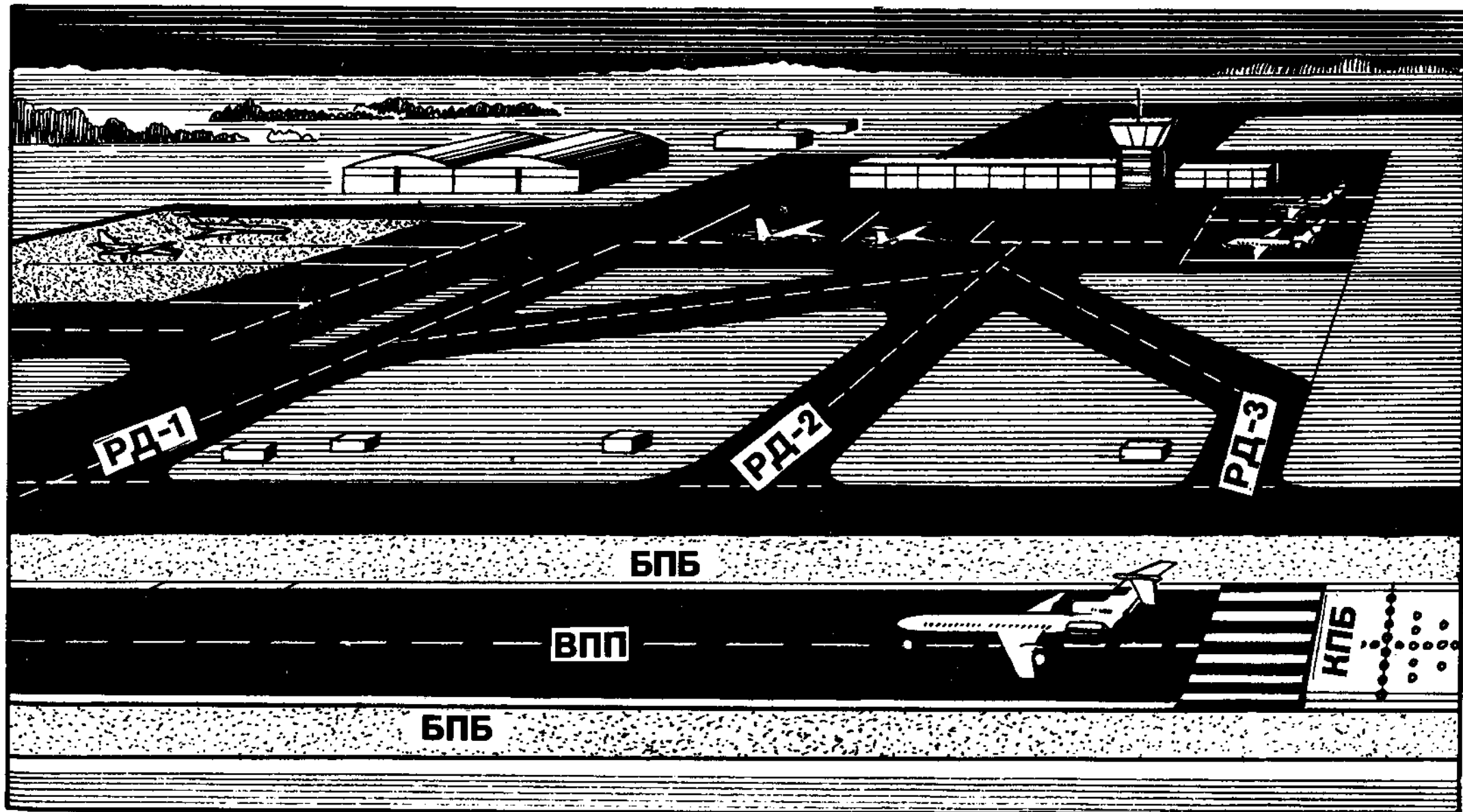


**ЛЕТНОЕ ПОЛЕ** — часть аэродрома, на которой расположена одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения.

**ПЛОЩАДЬ МАНЕВРИРОВАНИЯ** — часть аэродрома, которая используется для взлета, посадки и связанного с ними передвижения воздушных судов.

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

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

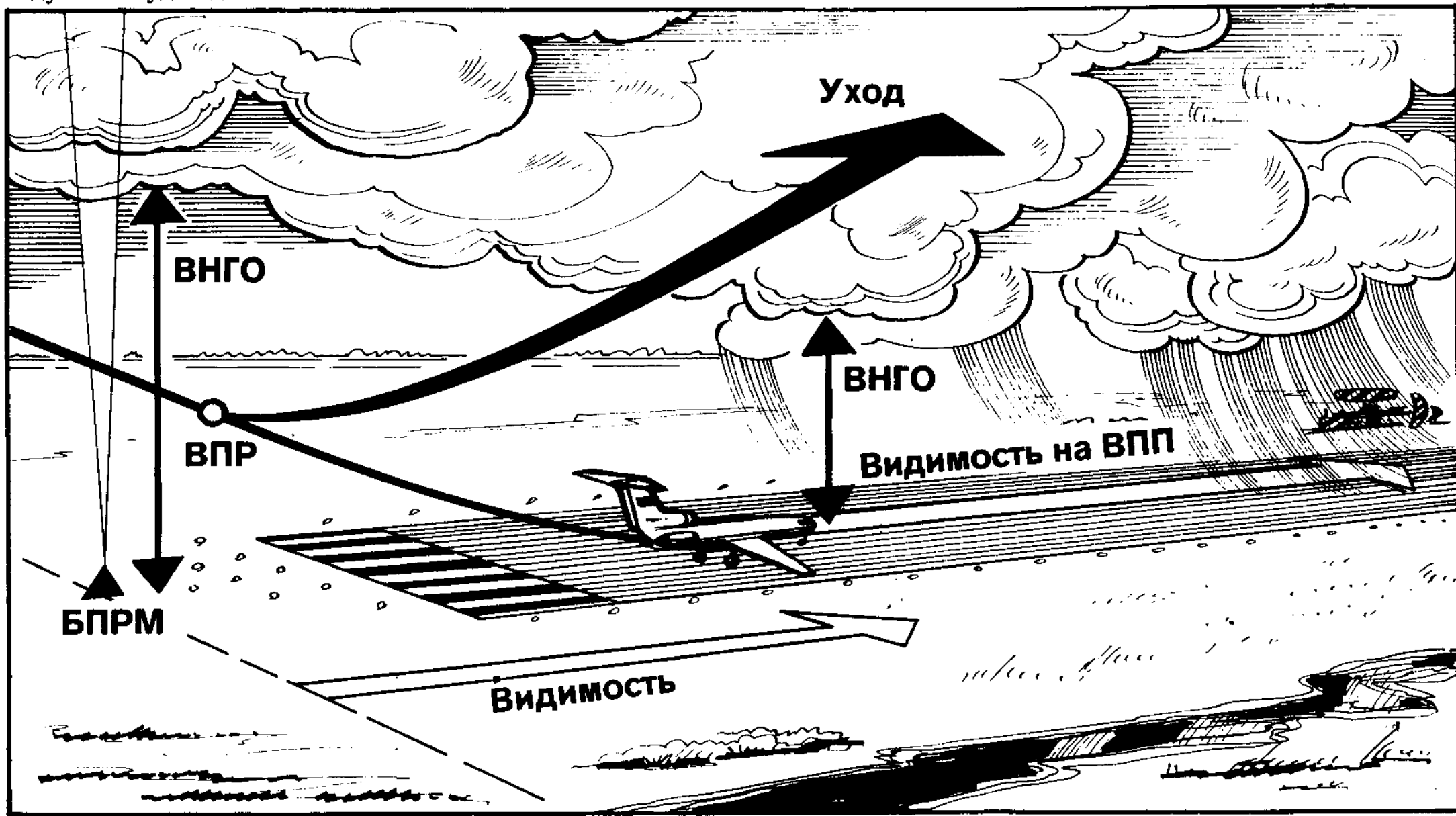


**МИНИМУМ АЭРОДРОМА** — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет и посадку воздушного судна данного типа.

**МИНИМУМ АЭРОДРОМА ТРЕНИРОВОЧНЫЙ** — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых на данном аэродроме разрешаются тренировочные полеты на воздушном судне данного типа.

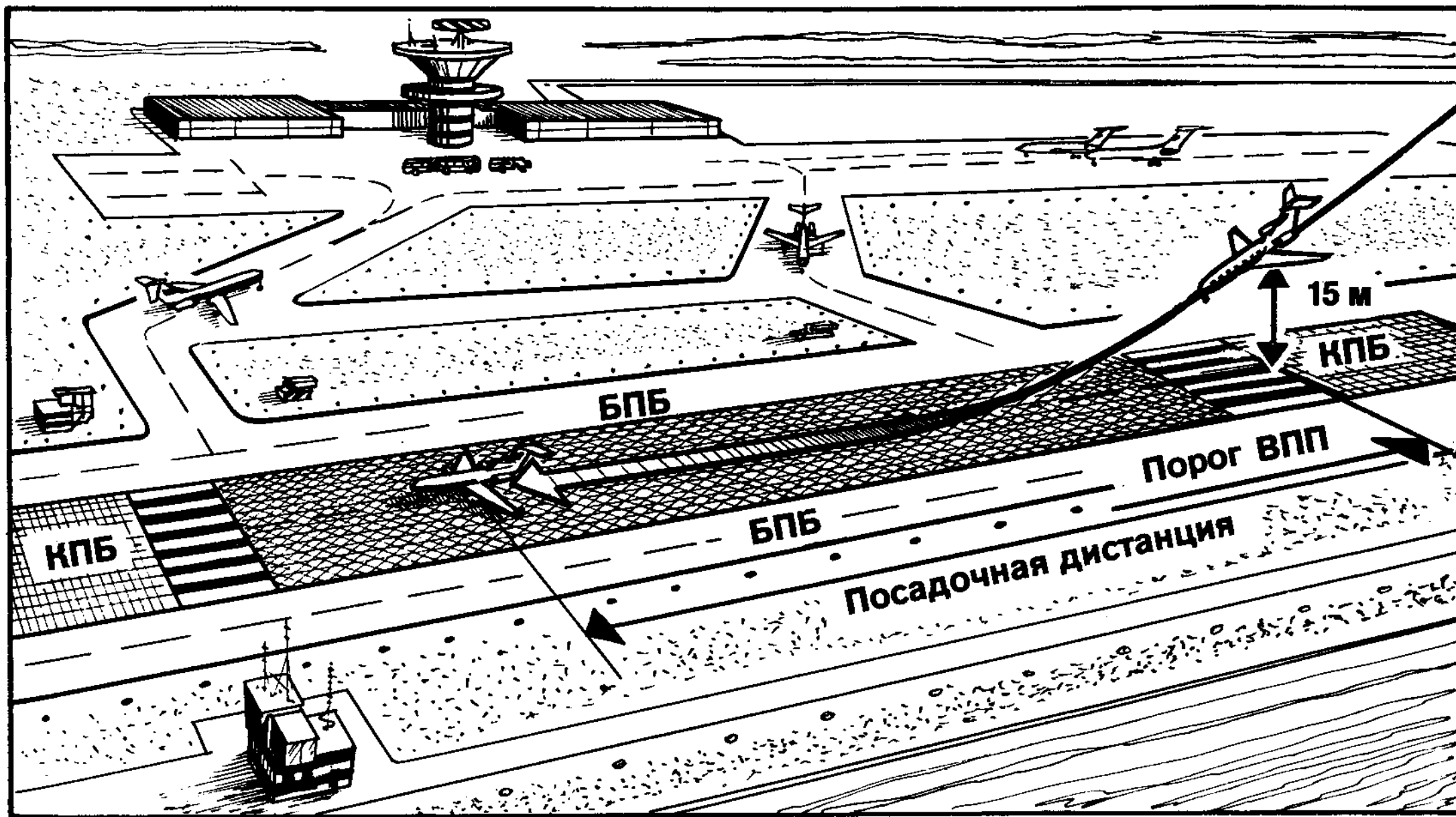
**МИНИМУМ ВОЗДУШНОГО СУДНА** — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа.

**МИНИМУМ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА** — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых командиру разрешается выполнять взлет, посадку или полет по ПВП (ОПВП) на воздушном судне данного типа.

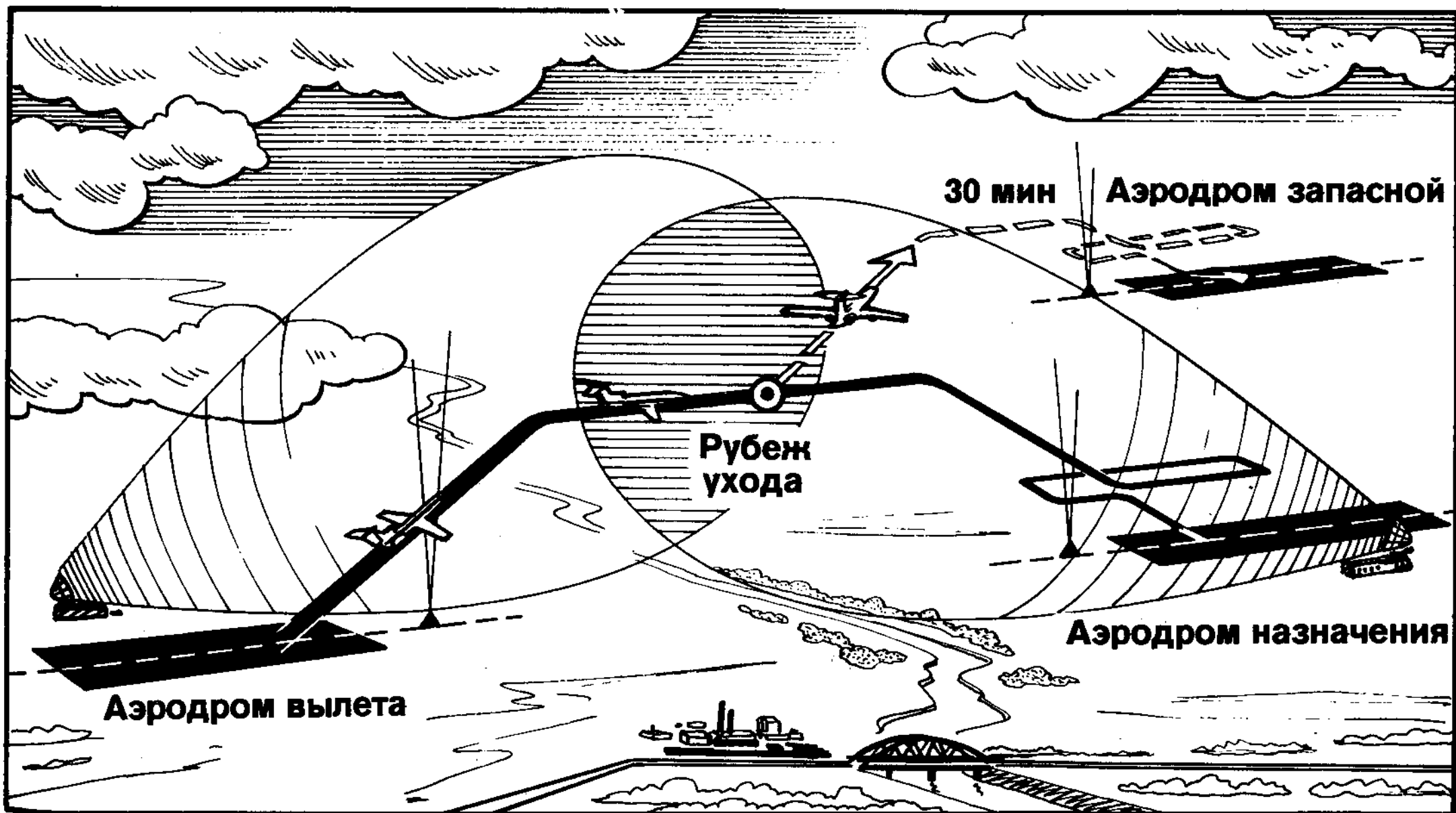


**ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ** — расстояние по горизонтали, проходимое самолетом с высоты 15 м (9 м для самолетов со скоростью захода на посадку менее 200 км/ч при градиенте снижения не более 5 %) над уровнем торца ВПП до полной его остановки.

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



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

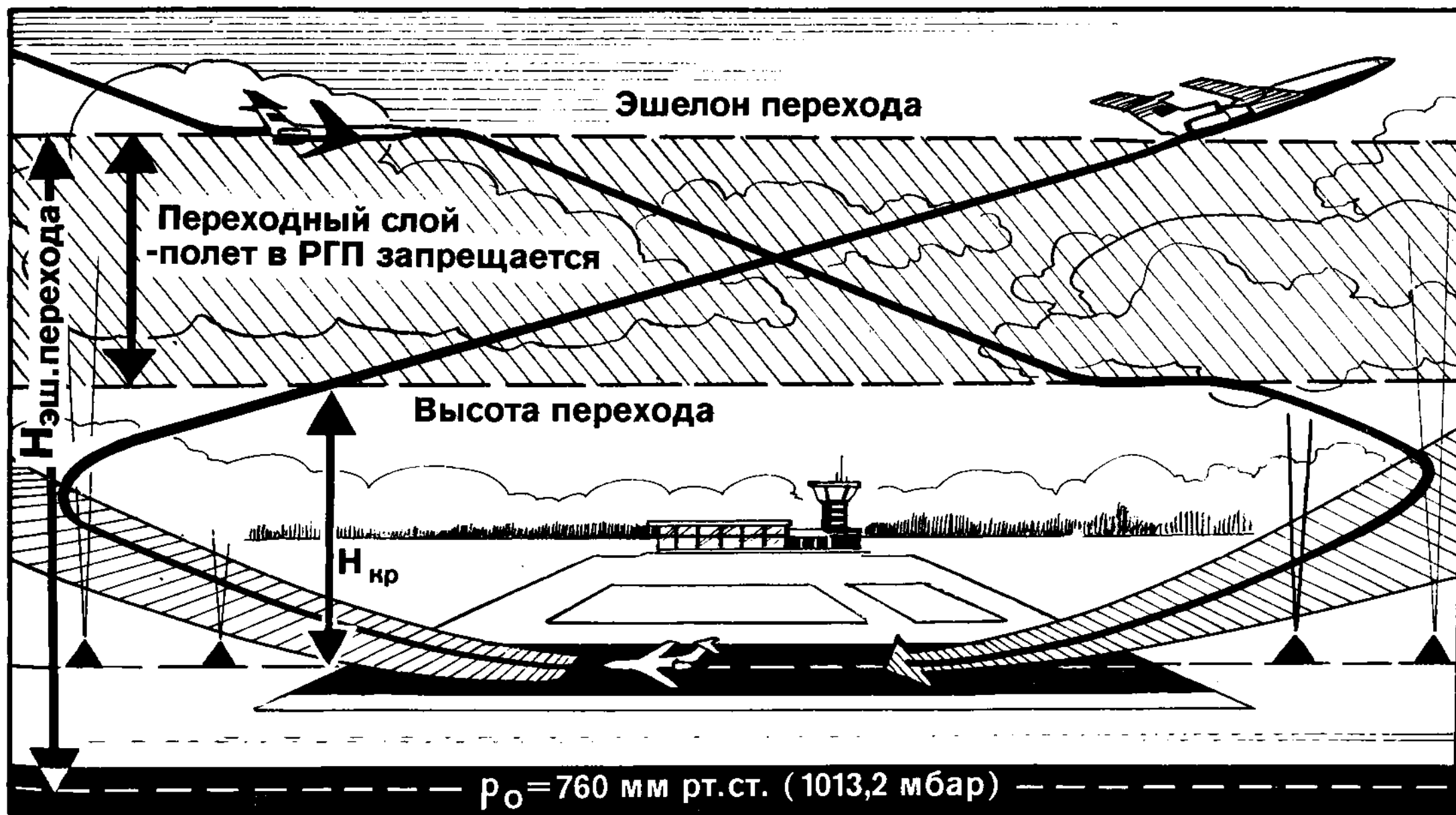


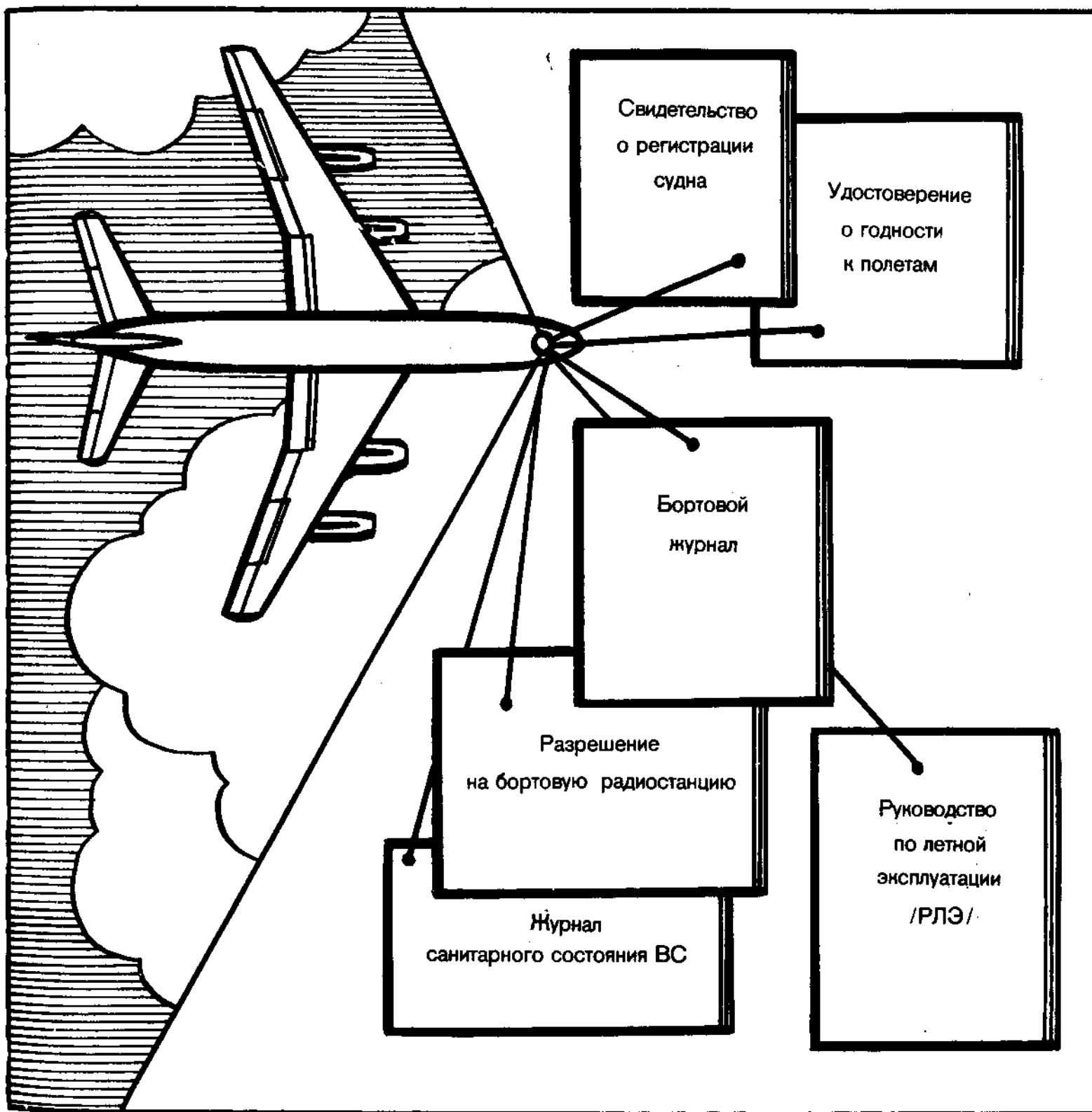


**ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА** — установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера с давления 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря. Эшелонем перехода является нижний эшелон аэродрома (аэроузла, части района УВД).


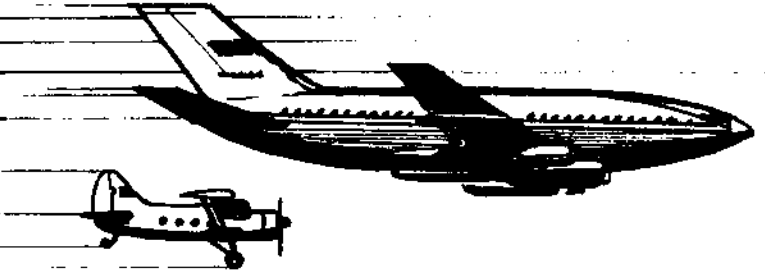
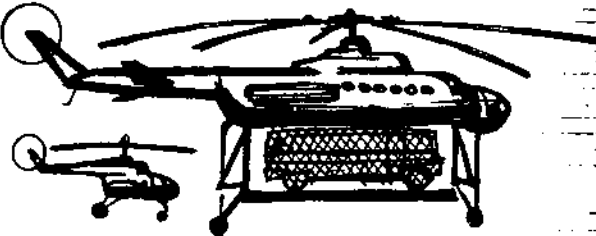
**ВЫСОТА ПЕРЕХОДА** — установленная в районе аэродрома высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение давления 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) при наборе заданного эшелона.

**ПЕРЕХОДНЫЙ СЛОЙ** — воздушное пространство между высотой перехода и эшелонем перехода. Полеты воздушных судов в режиме горизонтального полета в переходном слое **ЗАПРЕЩАЮТСЯ**.





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

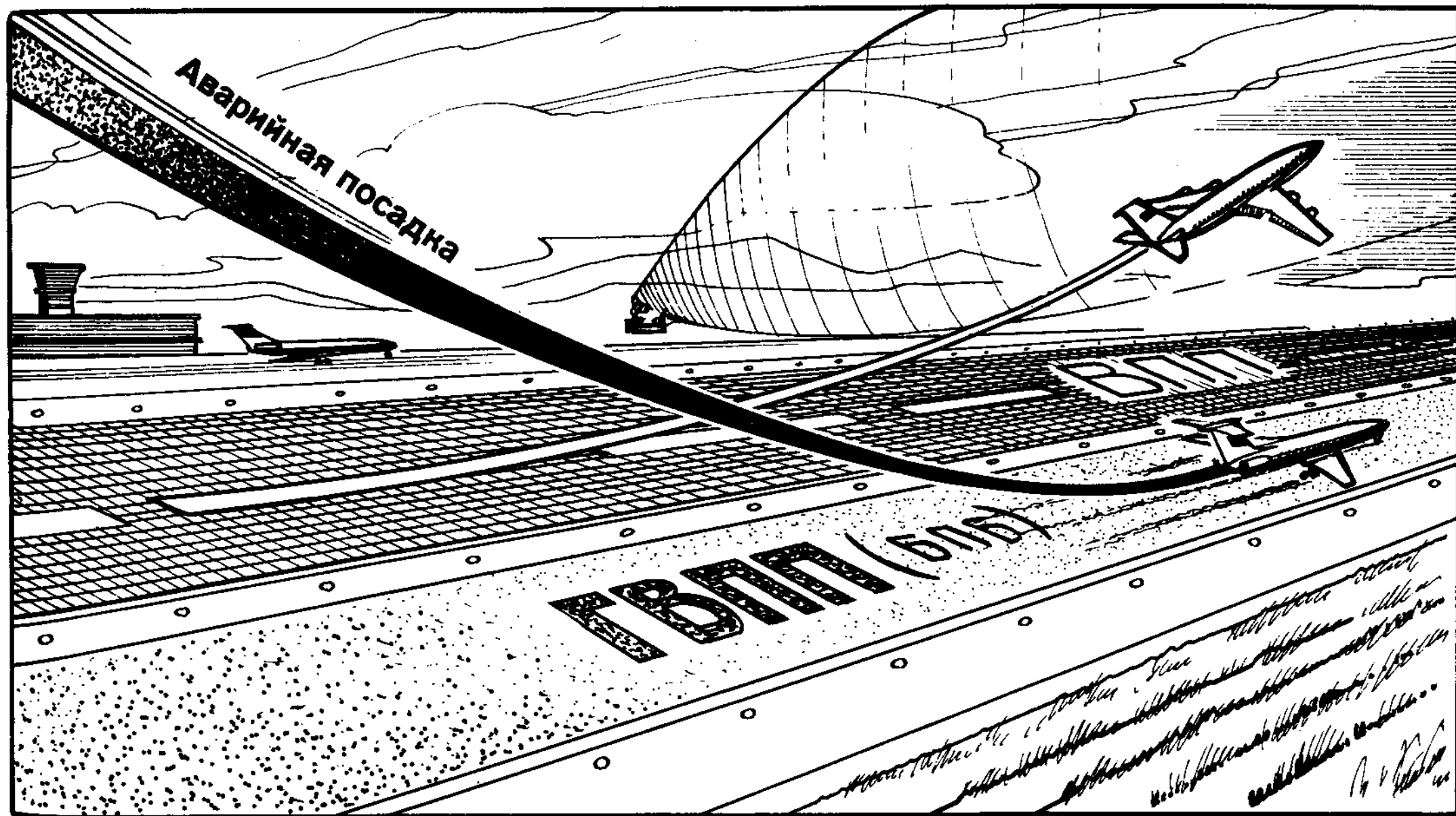
			
			
КЛАСС	$m_{\text{мах.взл,т}}$	КЛАСС	$m_{\text{мах.взл,т}}$
1	75 и более	1	10 и более
2	От 30 до 75	2	От 5 до 10
3	От 10 до 30	3	От 2 до 5
4	До 10	4	До 2

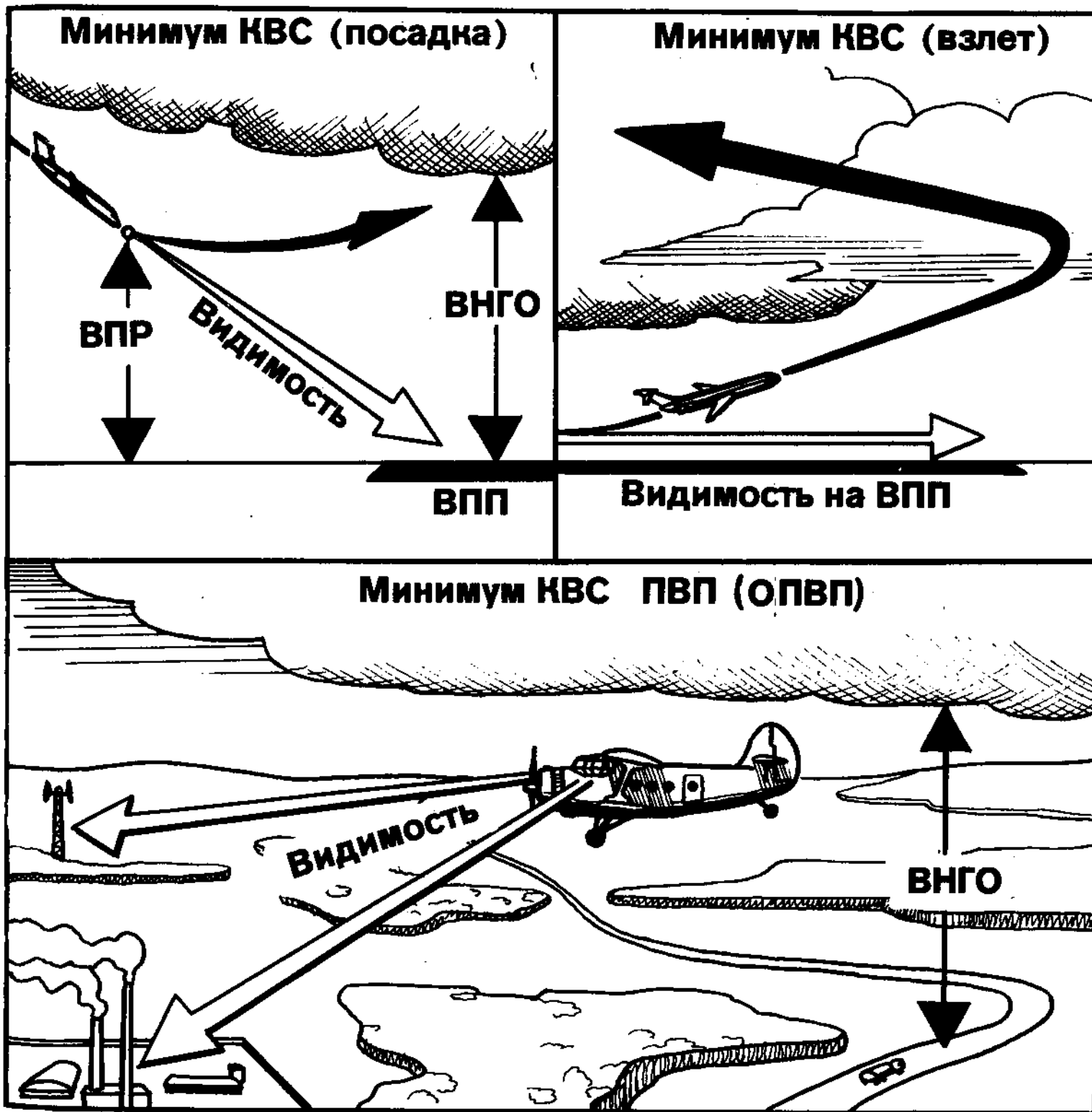
2.2.10. В зависимости от максимальной взлетной массы воздушным судам присваиваются классы.

2.2.12. По дальности полета самолеты подразделяются на:

- магистральные дальние 6000 км и более;
- магистральные средние от 2500 до 6000 км;
- магистральные ближние от 1000 до 2500 км;
- самолеты местных воздушных линий — до 1000 км.

2.5.3. На классифицированных аэродромах должна быть подготовлена запасная ГВПП, постоянно содержащаяся в эксплуатационной готовности для взлета и посадки воздушных судов. При наличии на аэродроме двух и более ИВПП, а также, если аэродром, имеющий ИВПП, расположен в стесненных условиях (сложный рельеф местности и др.), для аварийной посадки воздушного судна может быть использована БПБ, подготовленная как ГВПП.





2.7.8. Минимум командира воздушного судна для взлета — минимально допустимое значение видимости на ВПП, при котором командиру разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

2.7.9. Минимум командира воздушного судна для посадки — минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР (ВНГО), при которых командиру разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

2.7.10. Минимум командира воздушного судна для полетов по ПВП и ОПВП — минимально допустимые значения видимости и ВНГО, при которых командиру разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

2.7.12. Для обеспечения безопасности и эффективности полетов в сложных метеорологических условиях устанавливаются категорированные минимумы:

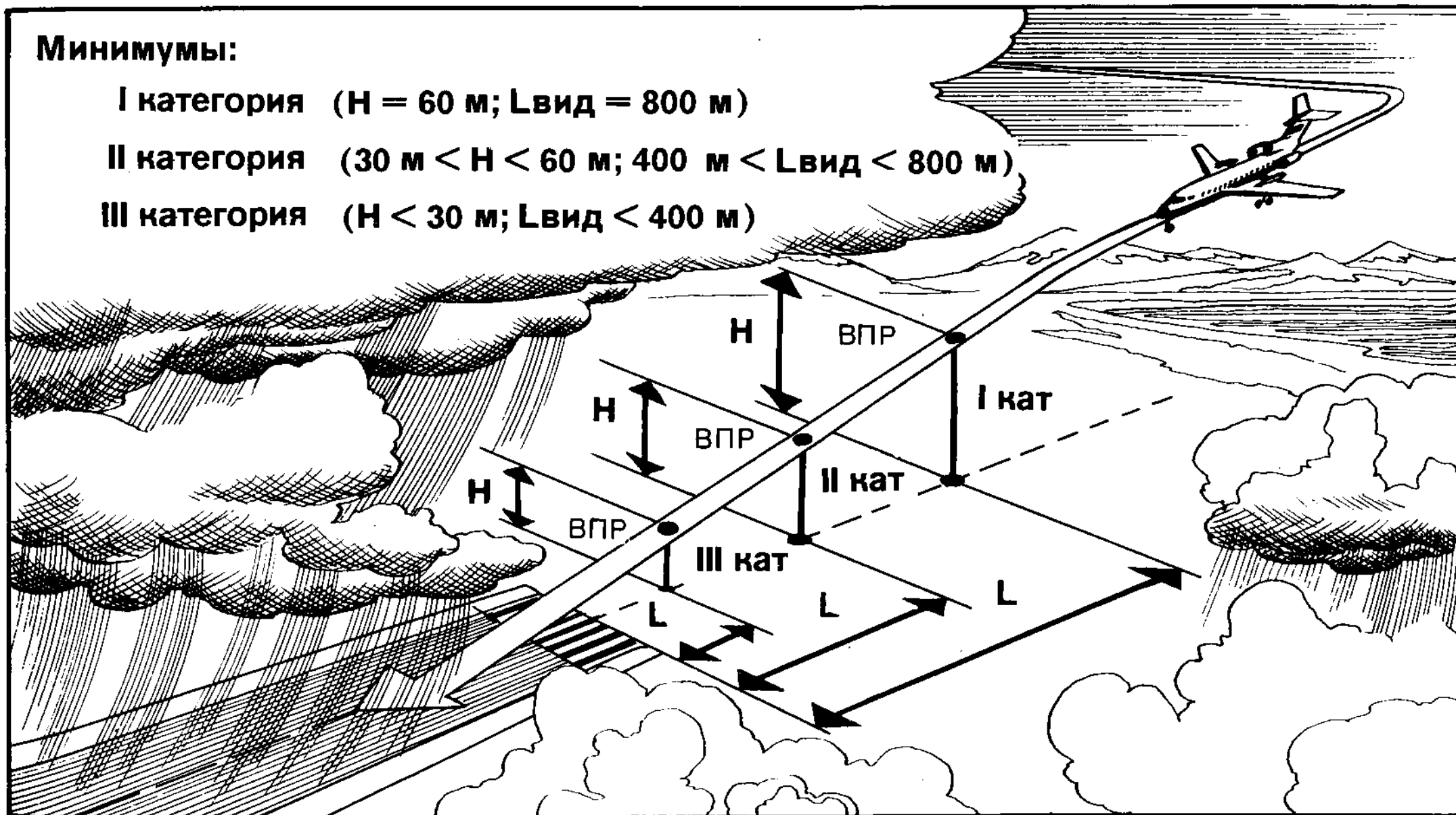
- минимум I категории: высота нижней границы облаков 60 м, видимость на ВПП — 800 м;
- минимум II категории: высота нижней границы облаков менее 60 м, но не менее 30 м, видимость на ВПП — менее 800 м, но не менее 400 м;
- минимум III категории: высота нижней границы облаков менее 30 м, видимость на ВПП — менее 400 м.

### Минимумы:

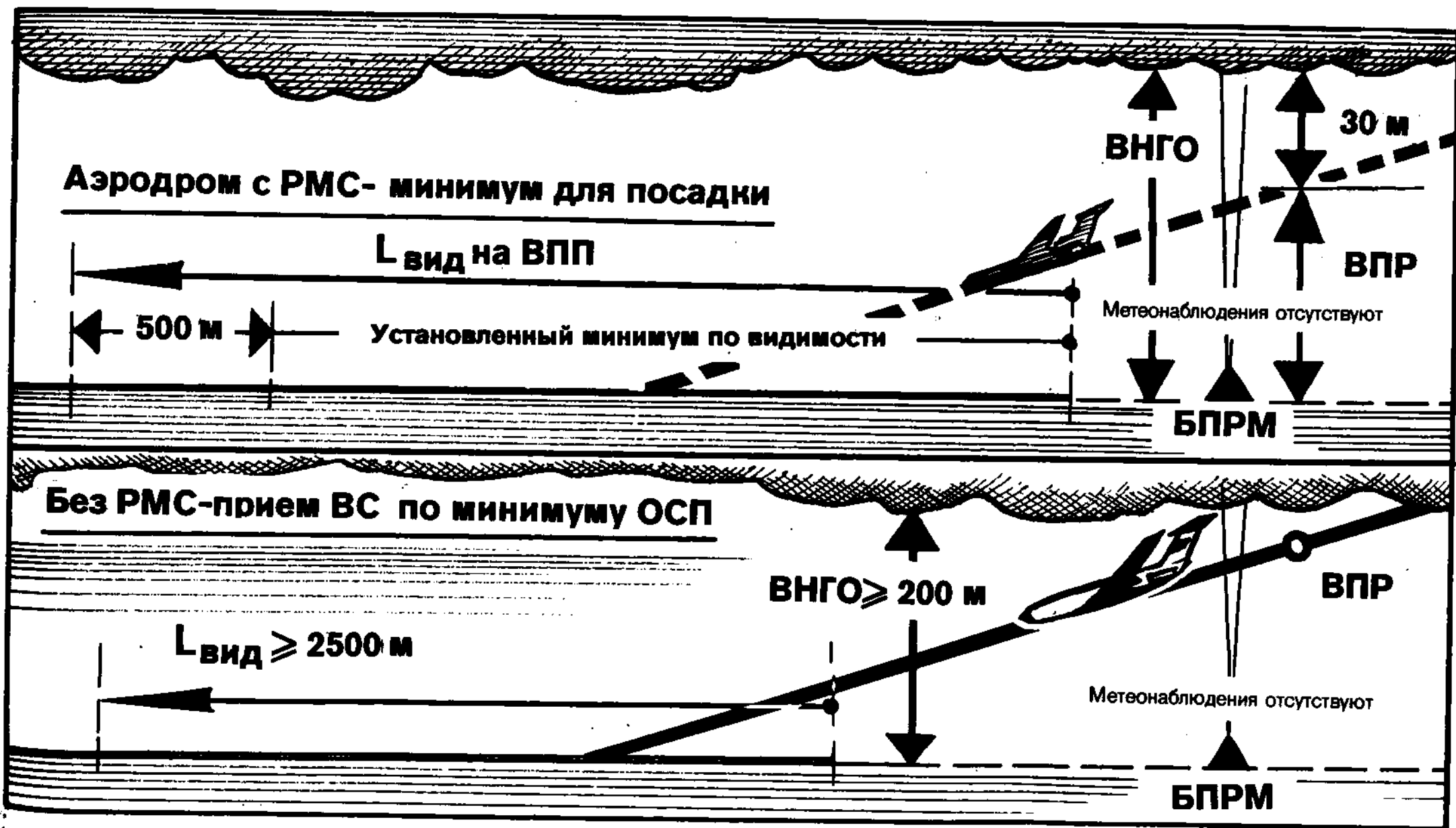
I категория ( $H = 60 \text{ м}$ ;  $L_{\text{вид}} = 800 \text{ м}$ )

II категория ( $30 \text{ м} < H < 60 \text{ м}$ ;  $400 \text{ м} < L_{\text{вид}} < 800 \text{ м}$ )

III категория ( $H < 30 \text{ м}$ ;  $L_{\text{вид}} < 400 \text{ м}$ )

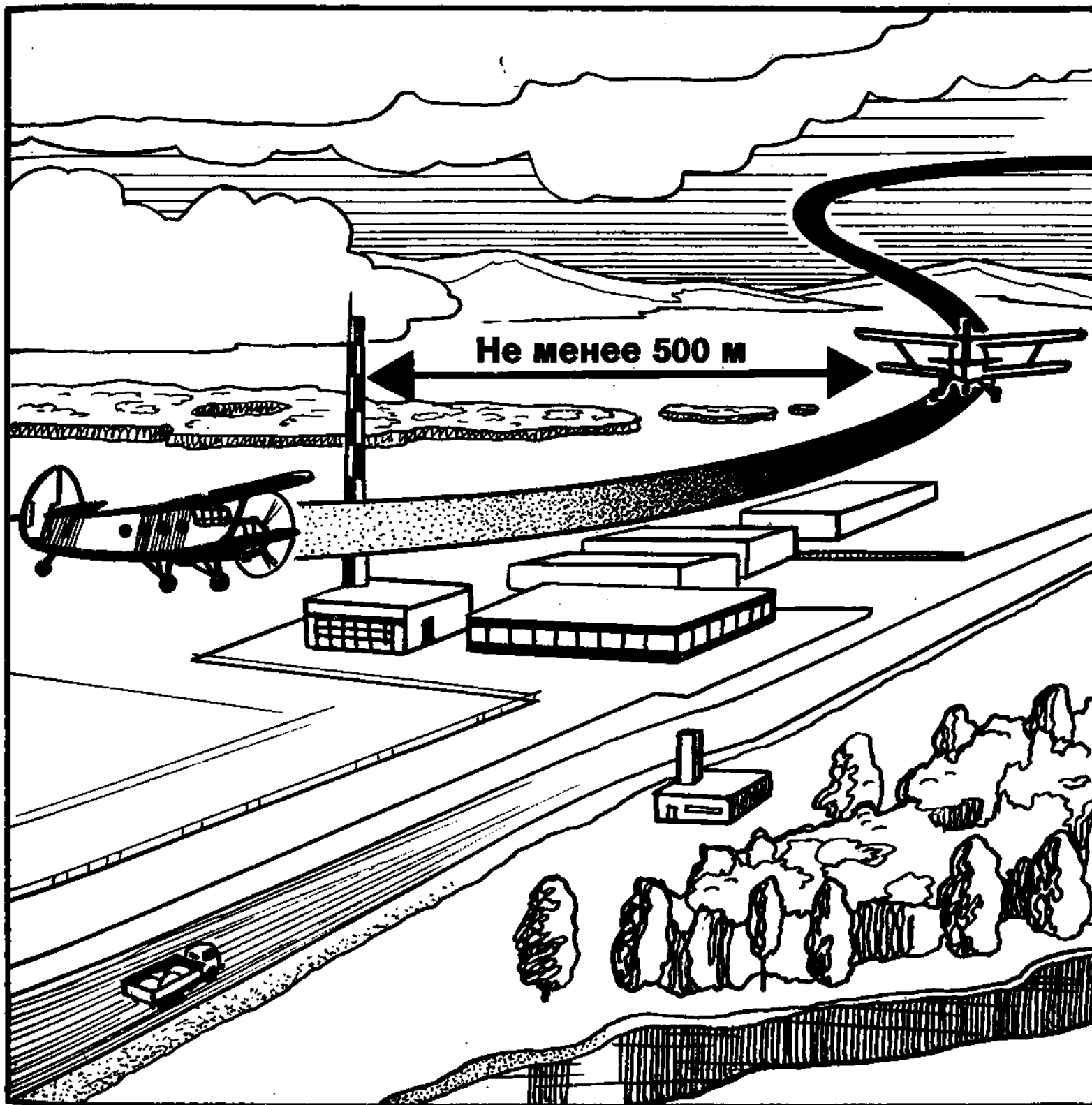


2.7.16. На аэродромах с РМС при отсутствии метеонаблюдений на БПРМ минимум для посадки по РМС увеличивается на 30 м по высоте нижней границы облаков и на 500 м по видимости на ВПП. На аэродромах без РМС при отсутствии метеонаблюдений на БПРМ прием воздушных судов осуществляется по минимуму ОСП, при высоте нижней границы облаков не менее 200 м и видимости на ВПП, рассчитанной в соответствии с Методикой определения минимумов для взлета и посадки воздушных судов гражданской авиации, но не менее 2500 м.



**Г л а в а 5**  
**ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ**

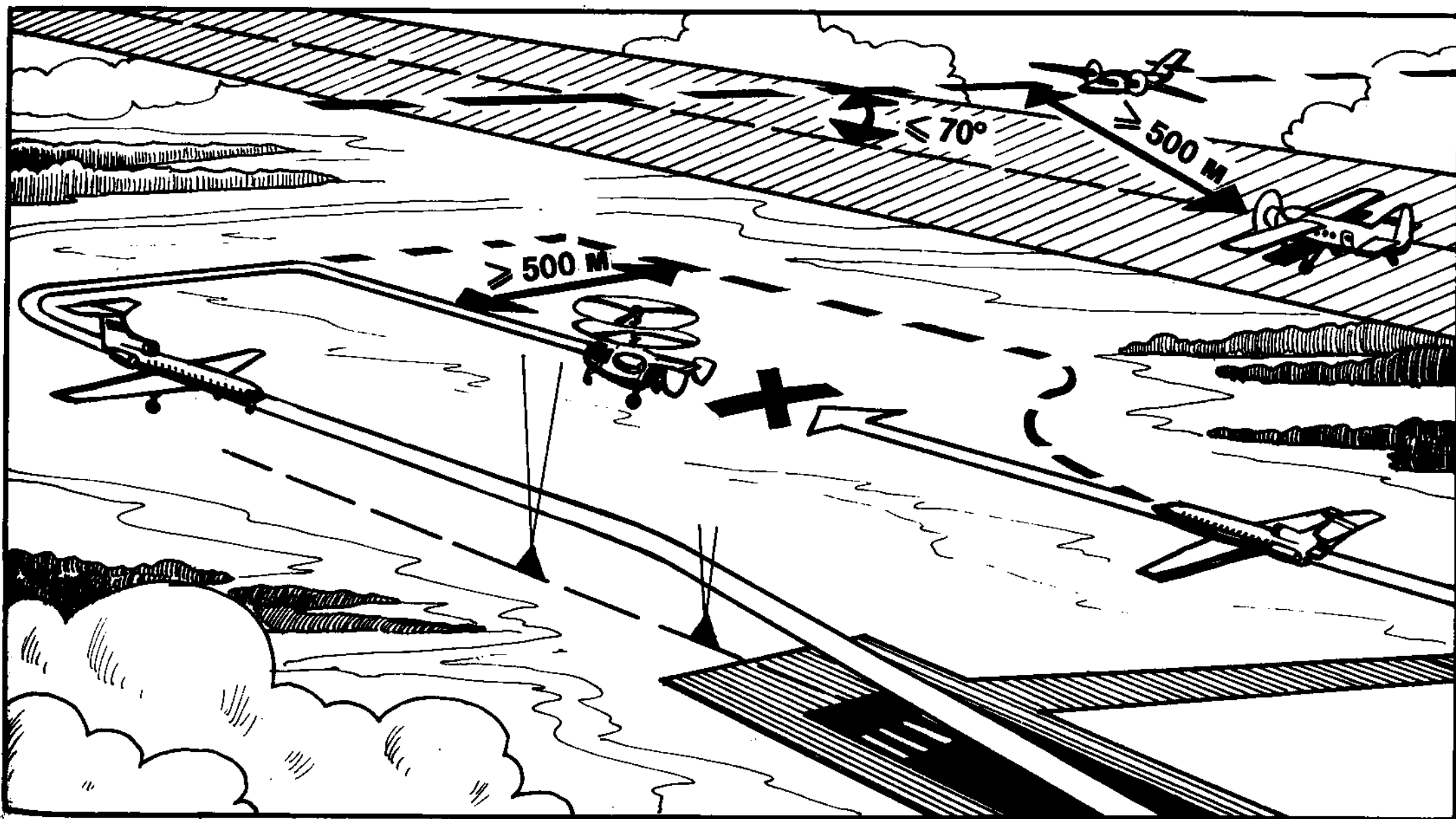




5.3.5. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осматрительностью всех членов экипажа воздушного судна.  
5.3.6. Обходить препятствия, наблюдаемые впереди по курсу воздушного судна, следует, как правило, справа на удалении от препятствий не менее 500 м.

5.3.7. Обгон впереди летящего воздушного судна должен выполняться с правой стороны с интервалом не менее 500 м. Обгоняющим считается воздушное судно, которое подходит к впереди летящему судну с курсом, отличающимся от его курса менее чем на  $70^\circ$ .

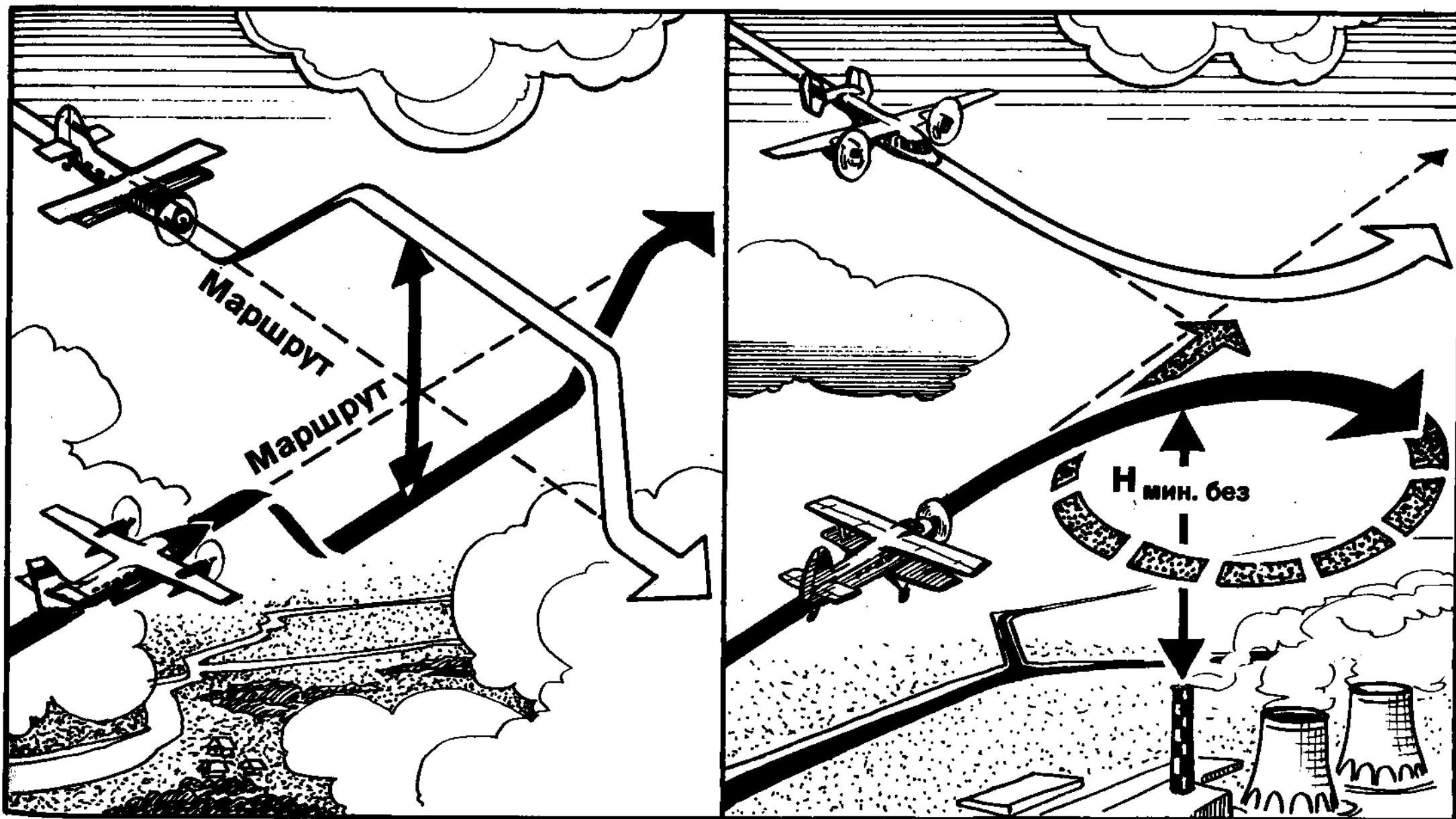
При выполнении полетов по кругу обгонять односторонние воздушные суда ЗАПРЕЩАЕТСЯ. Более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные до третьего разворота с внешней стороны круга и с интервалом не менее 500 м.



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

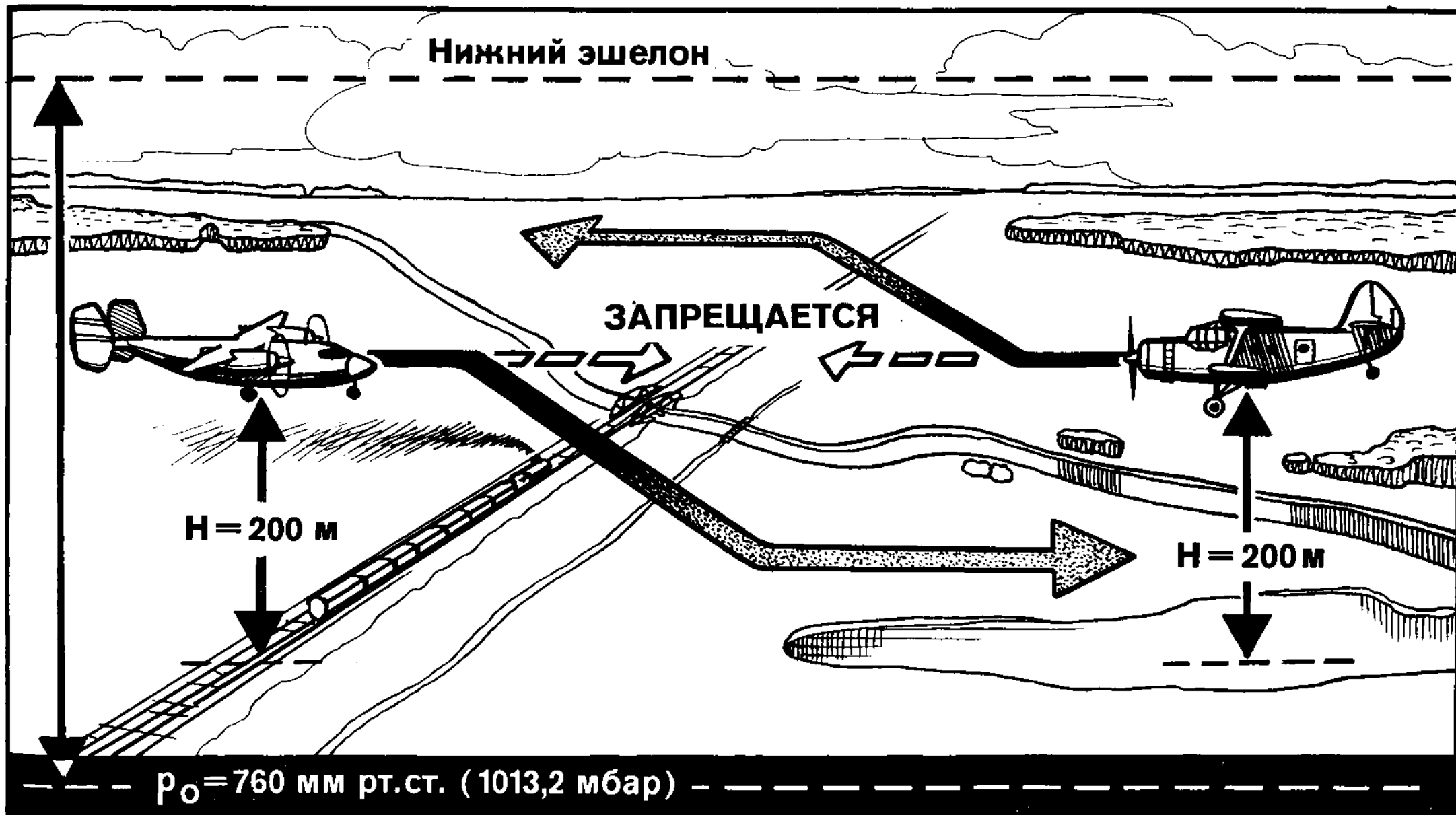
Если изменить высоту невозможно (облачность, полет на минимальной высоте или другие ограничения), командиры обязаны, отвернув воздушные суда, обеспечить их безопасное расхождение.

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



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

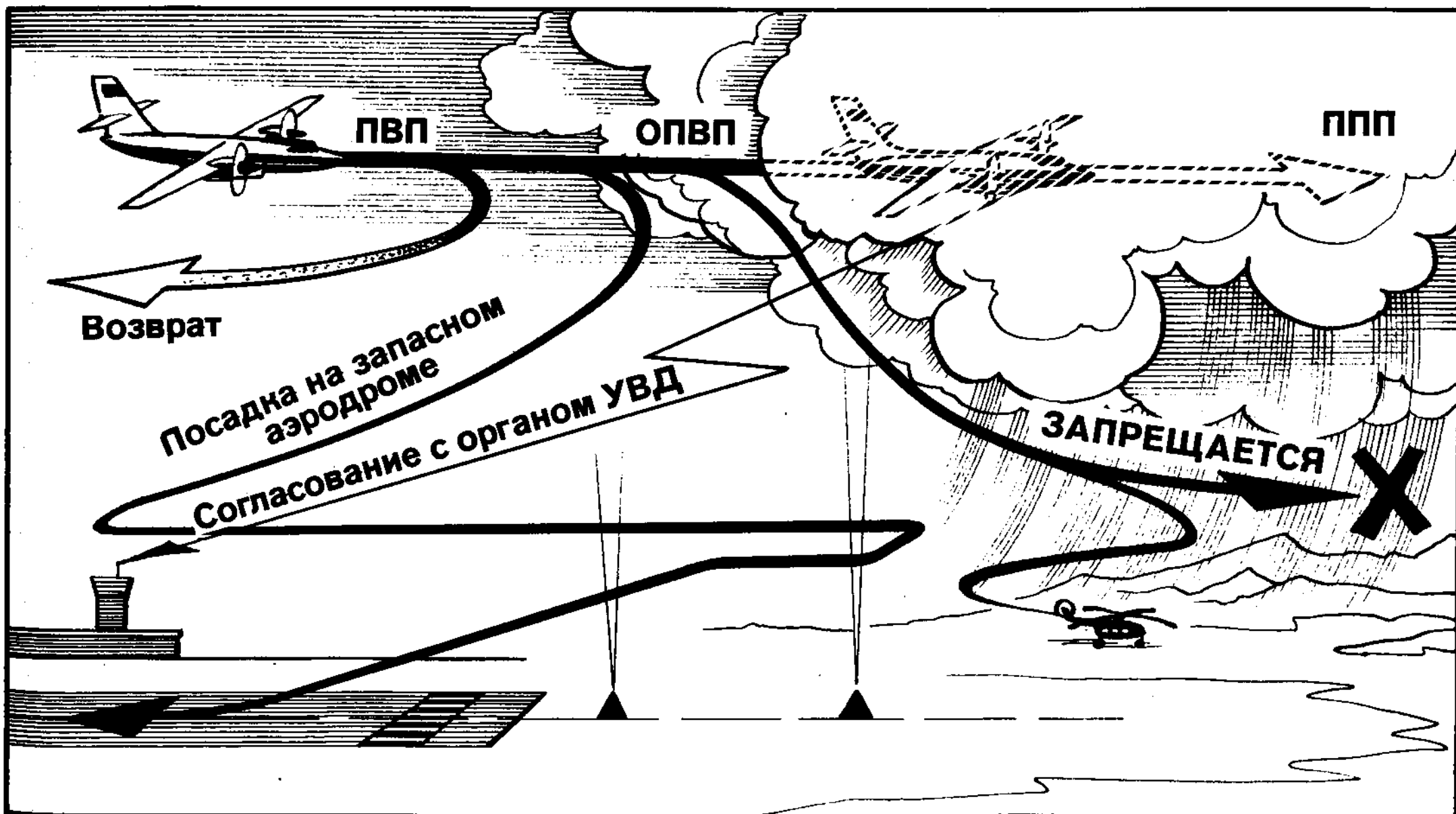
5.3.10. В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах каждый командир должен отвернуть свое воздушное судно вправо для их расхождения левыми бортами.



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

- возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к полетам по ОПВП;
- перейти на полет по ОПВП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка командира и оснащенность воздушной трассы (МВЛ) не препятствуют этому;
- перейти на полет по ППП, если командир и воздушное судно допущены к таким полетам.

Командиры вертолетов, кроме того, могут действовать согласно п. 7.7.19 НПП ГА — 85.

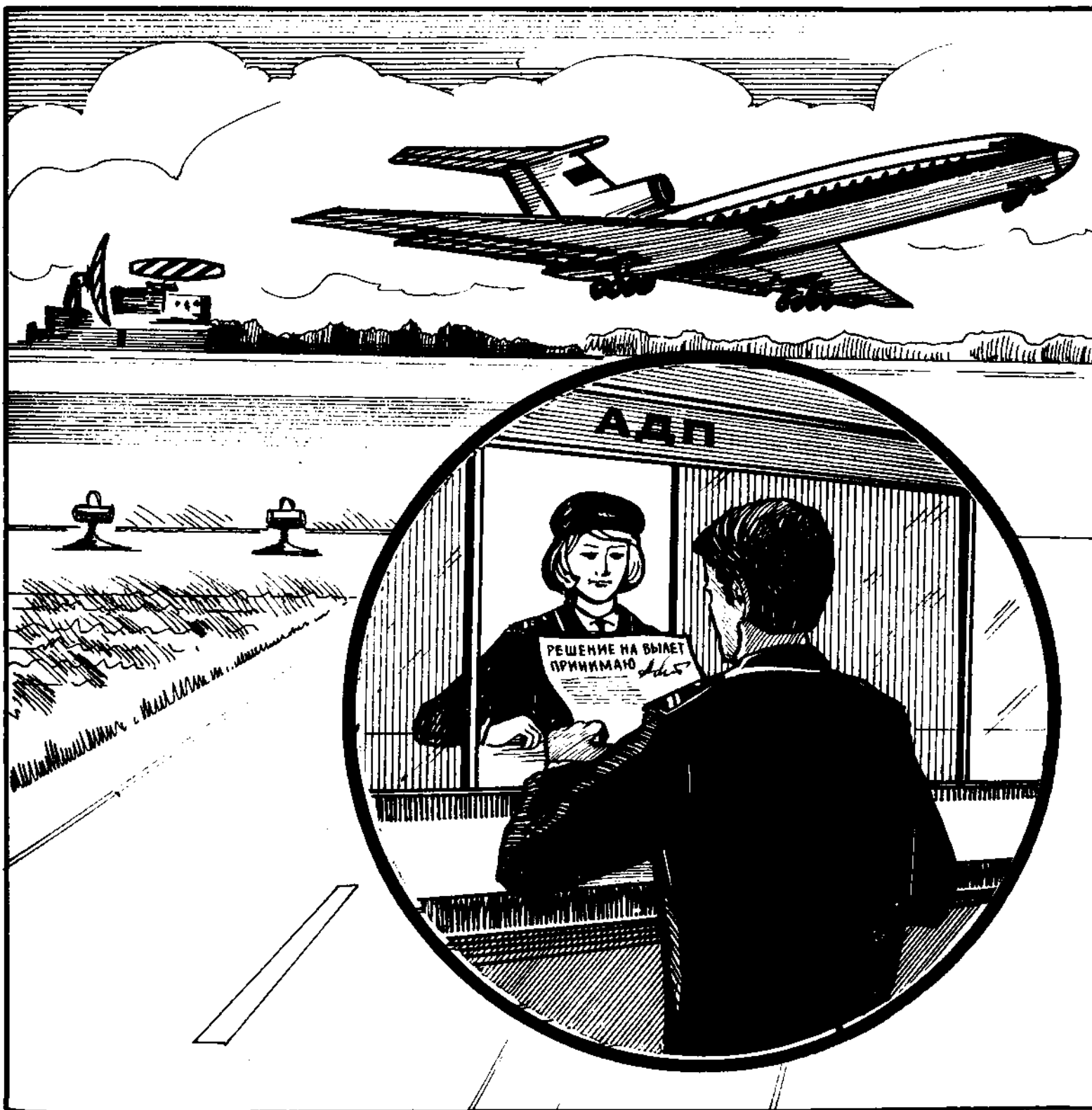


## 5.5. ПРАВИЛА ВЫЛЕТА И ПРИЛЕТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

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

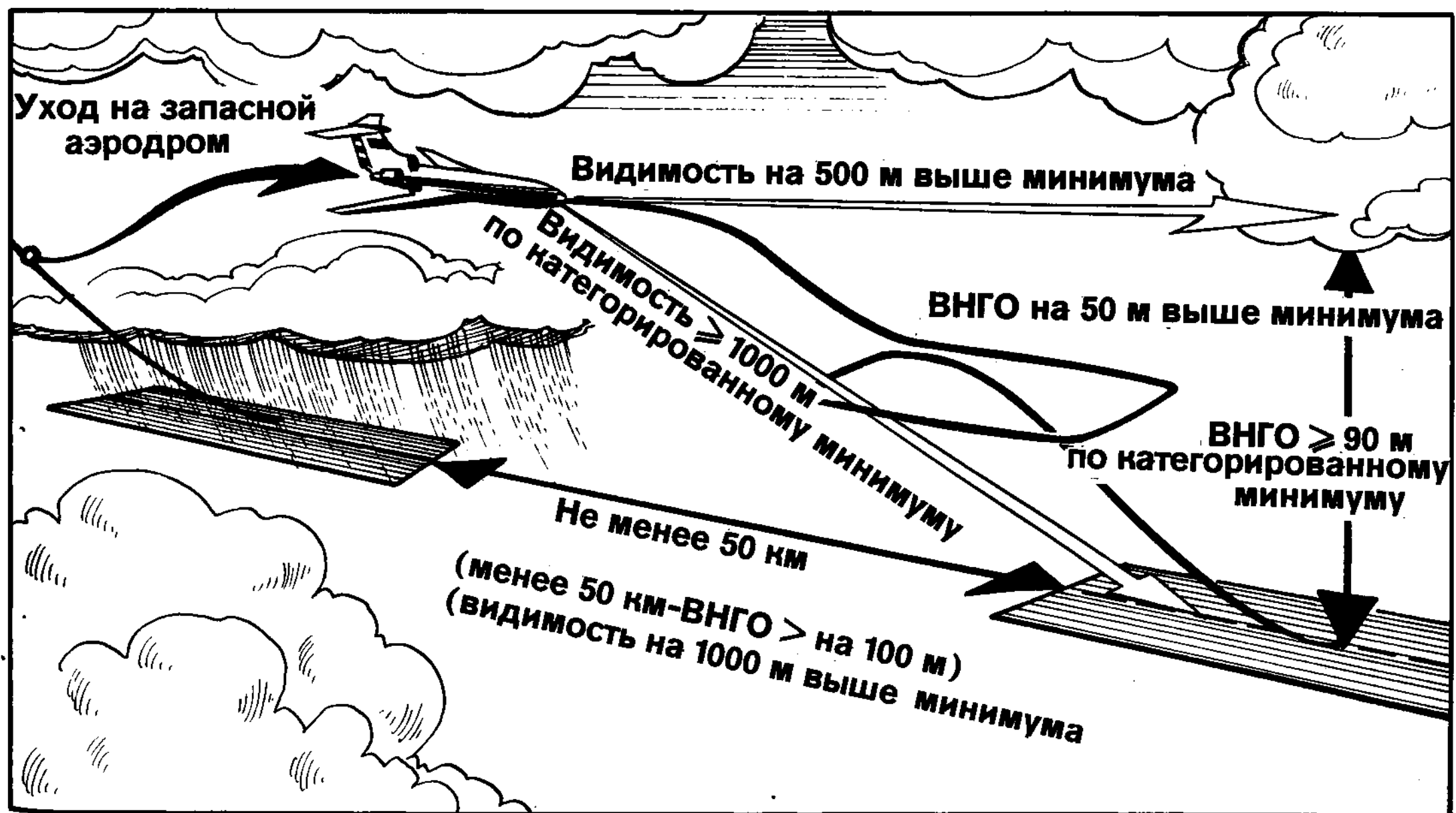
- готовности экипажа к выполнению полета;
- готовности воздушного судна к полету;
- анализа метеообстановки;
- информации диспетчера о состоянии аэродромов вылета, назначения и запасных, о воздушной обстановке и обеспечении полета.

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



5.5.11.4. Запасным аэродромом для полетов по ППП может быть выбран аэродром, если на нем ко времени прилета прогнозируется:

- высота нижней границы облаков на 50 м и видимость на 500 м выше минимума;
- высота нижней границы облаков не менее 90 м и видимость не менее 1000 м — в случае, когда выбранный запасной аэродром допущен к эксплуатации по категорированному минимуму, а командир и воздушное судно допущены к полетам по соответствующей категории;
- высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше минимума — в случае, когда выбранный запасной аэродром расположен на расстоянии менее 50 км от аэродрома назначения.



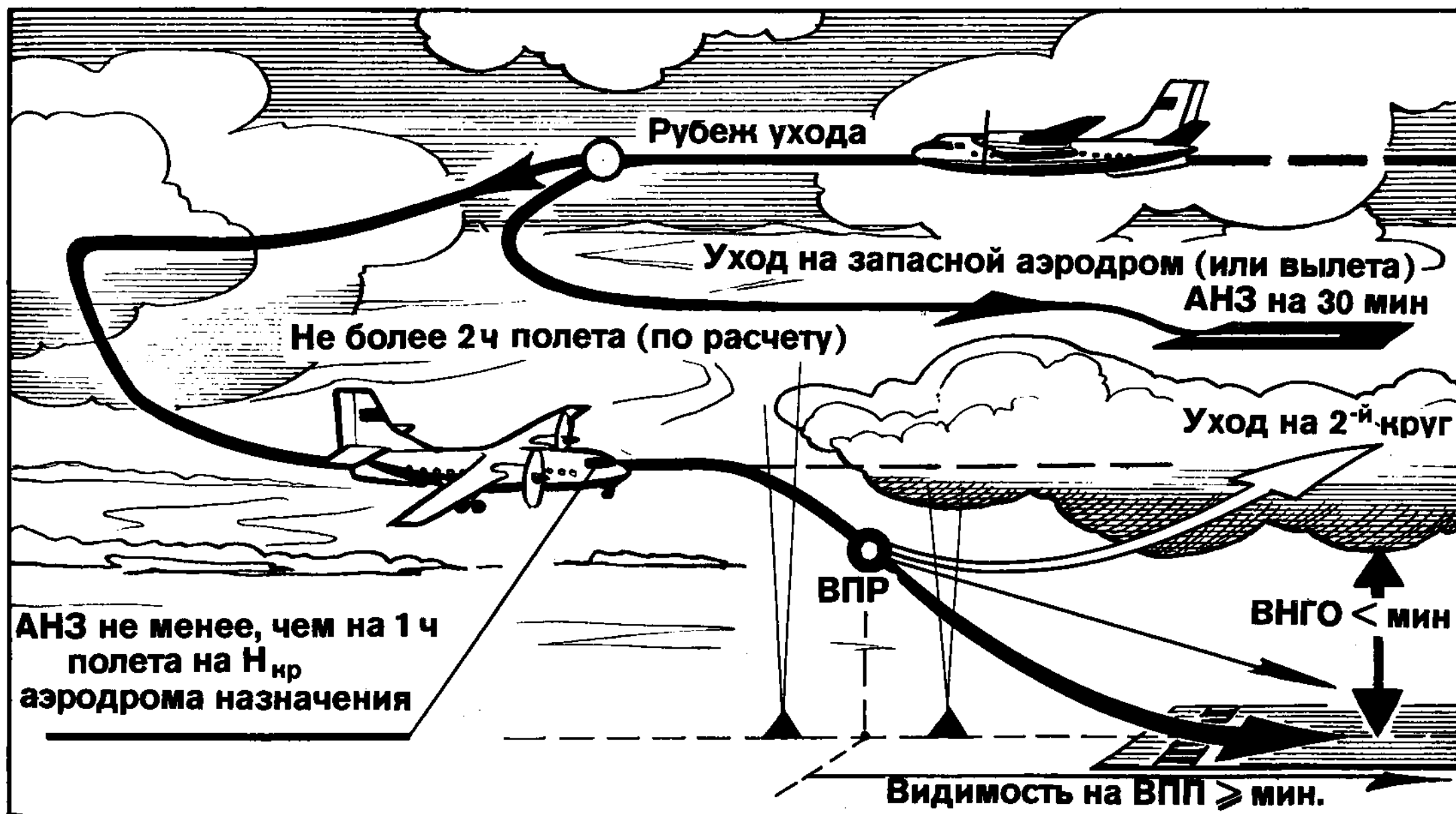
## Истинные безопасные высоты полета

Скорость полета (истинная), км/ч	Безопасная высота полета (истинная), м	
	по ППП	по ПВП
<b>В зоне взлета и посадки</b>		
300 и менее (по кругу)	300	100
Более 300 (по кругу)	300	200
<b>В районе подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам</b>		
<b>а) в равнинной или холмистой местности и над водным пространством:</b>		
300 и менее	600	100
от 301 до 550	600	200
более 550	600	
<b>б) в горной местности (горы 2000 м и менее):</b>		
550 и менее	900	300
более 550	900	
<b>в) горной местности (горы выше 2000 м):</b>		
550 и менее	900	600
более 550	900	



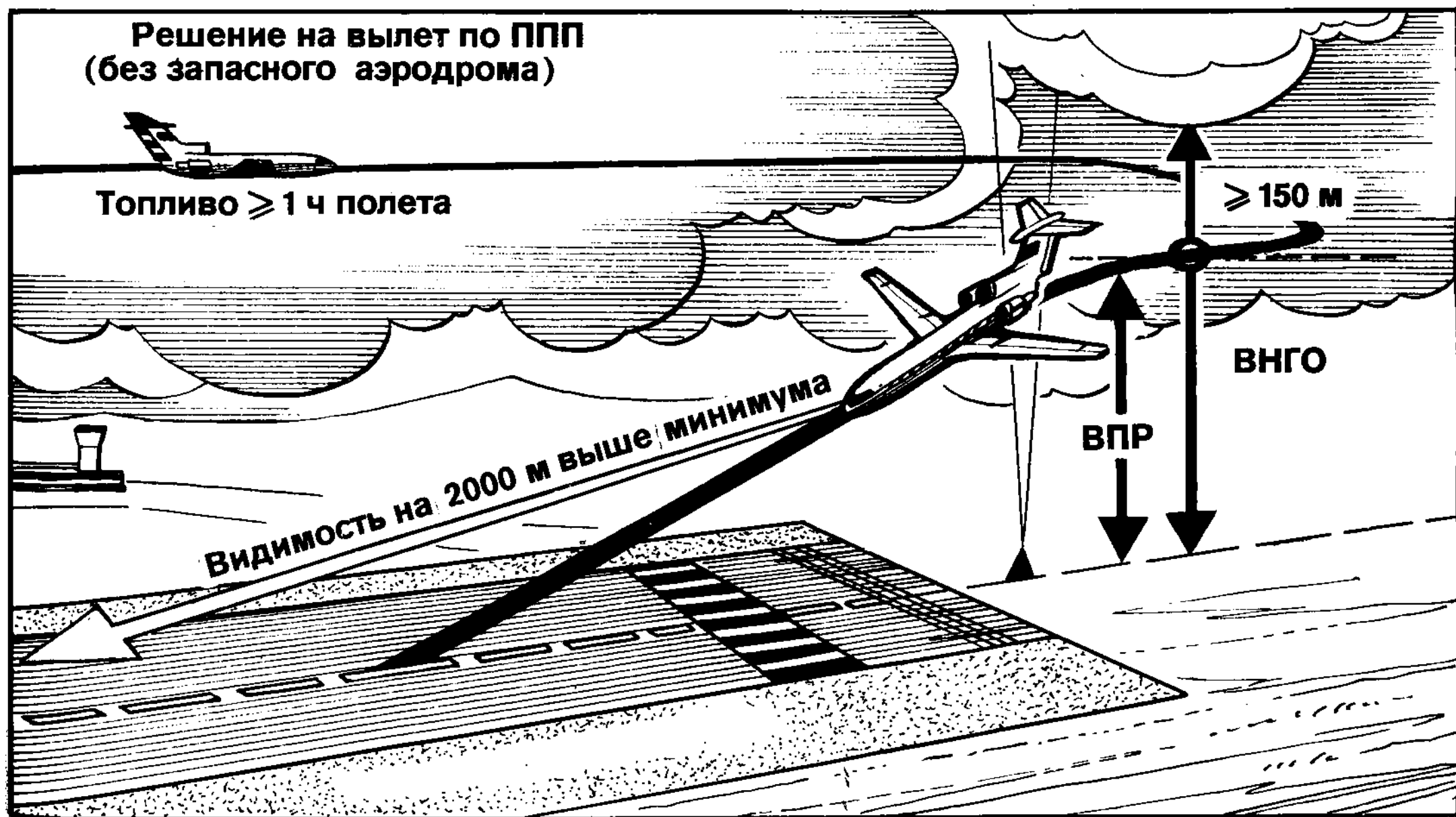
5.5.11.7. В случае, когда неблагоприятная аэронавигационная и (или) метеорологическая обстановка и заправка топливом не позволяют выбрать запасной аэродром, уход на который возможен с ВПР аэродрома назначения, командиру воздушного судна предоставляется право принятия решения на вылет с расчетом рубежа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

- продолжительность полета от рубежа ухода до аэродромов назначения и запасного не превышает 2 ч по расчету;
- на аэродромах назначения и запасном фактическая погода не ниже минимума (при продолжительности полета более 2 ч по расчету независимо от фактической погоды);
- прогноз погоды ко времени прилета на аэродромах назначения и запасном соответствует требованиям п.5.5.11.4 НПП ГА — 85. При этом расчетное количество топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения должно быть не менее чем на 1 ч полета на высоте круга. Рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна оставалось не менее чем на 30 мин полета на высоте круга.

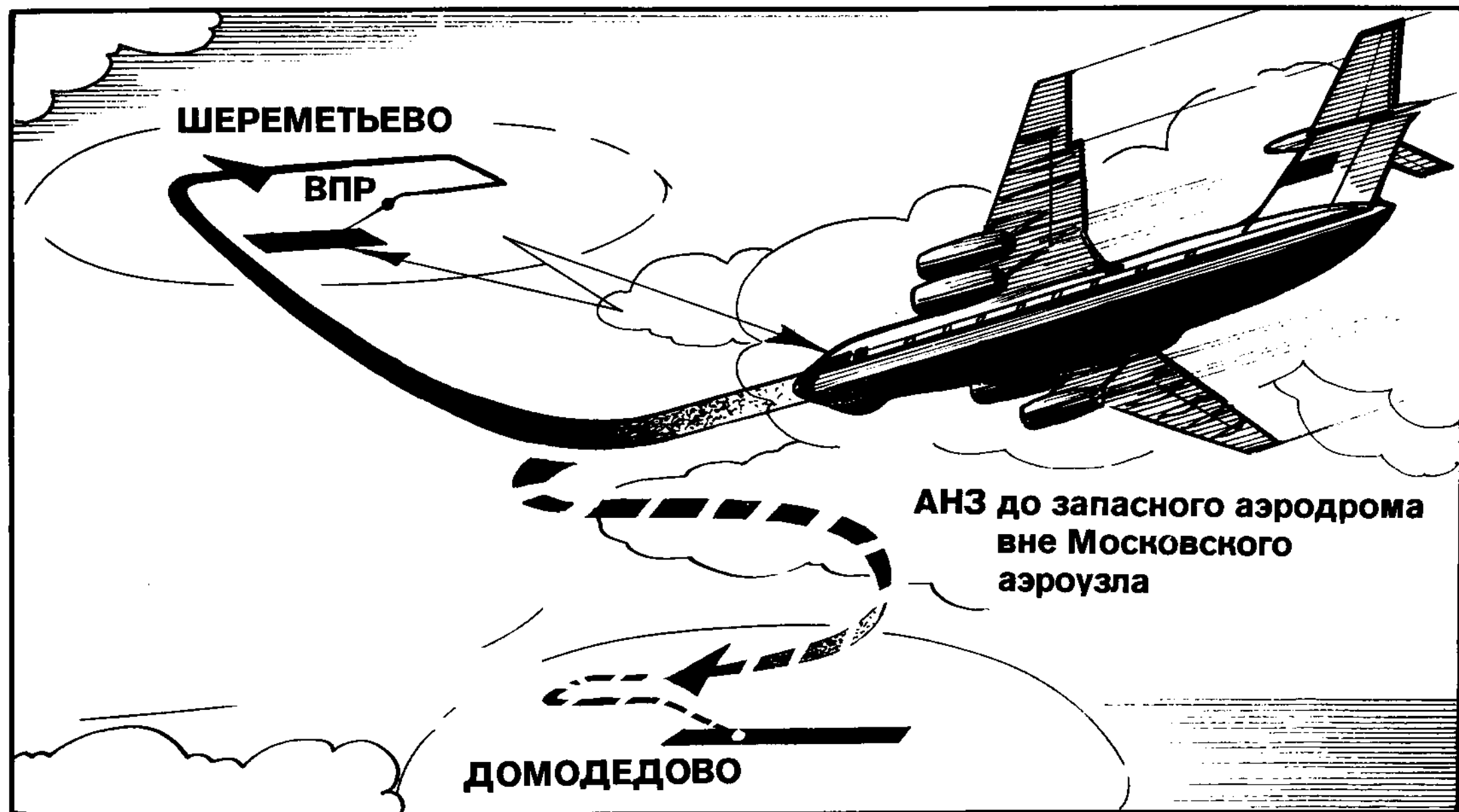


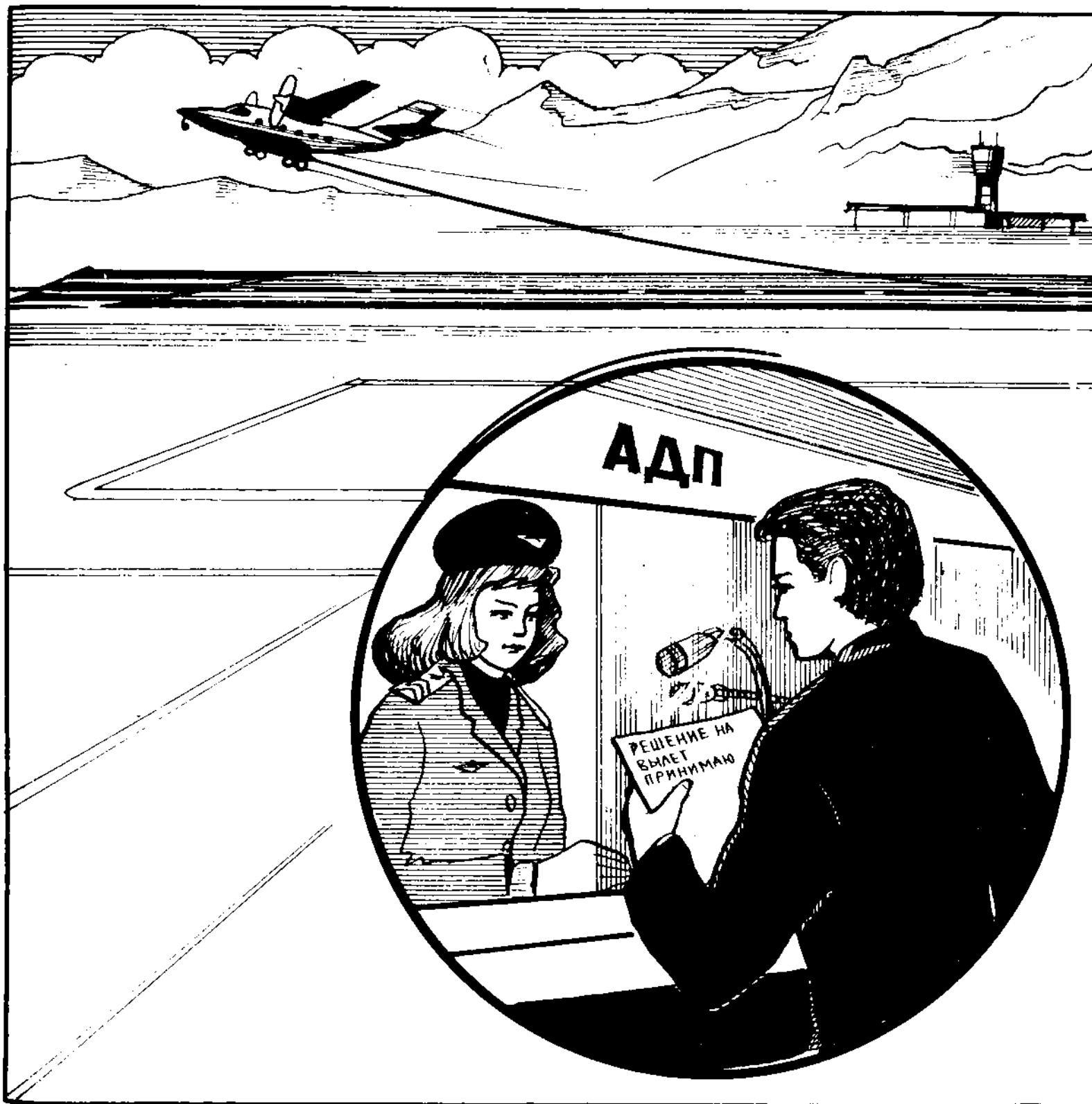
5.5.11.8. Командир воздушного судна имеет право принимать решение на вылет без запасного аэродрома, если:

- на аэродроме назначения имеются две непересекающиеся ВПП (в том числе грунтовая ВПП), пригодные для посадки воздушного судна данного типа, техническое состояние которых соответствует установленным требованиям;
- на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета видимость на 2000 м и высота нижней границы облаков на 150 м выше минимума (наибольшего из установленных для обеих ВПП по системе, которая будет использоваться при посадке);
- расчетный остаток топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения не менее чем на 1 ч полета на высоте круга.



5.5.11.9. При принятии решения на вылет на один из аэродромов Московского аэроузла разрешается выбирать в качестве запасного другой аэродром этого аэроузла, если по времени прилета на запасном аэродроме прогнозируется высота нижней границы облаков не ниже 200 м и видимость не менее 2000 м.  
При отсутствии запасного аэродрома, соответствующего указанным требованиям, командир воздушного судна должен выбрать запасной аэродром (аэродромы) вне Московского аэроузла.





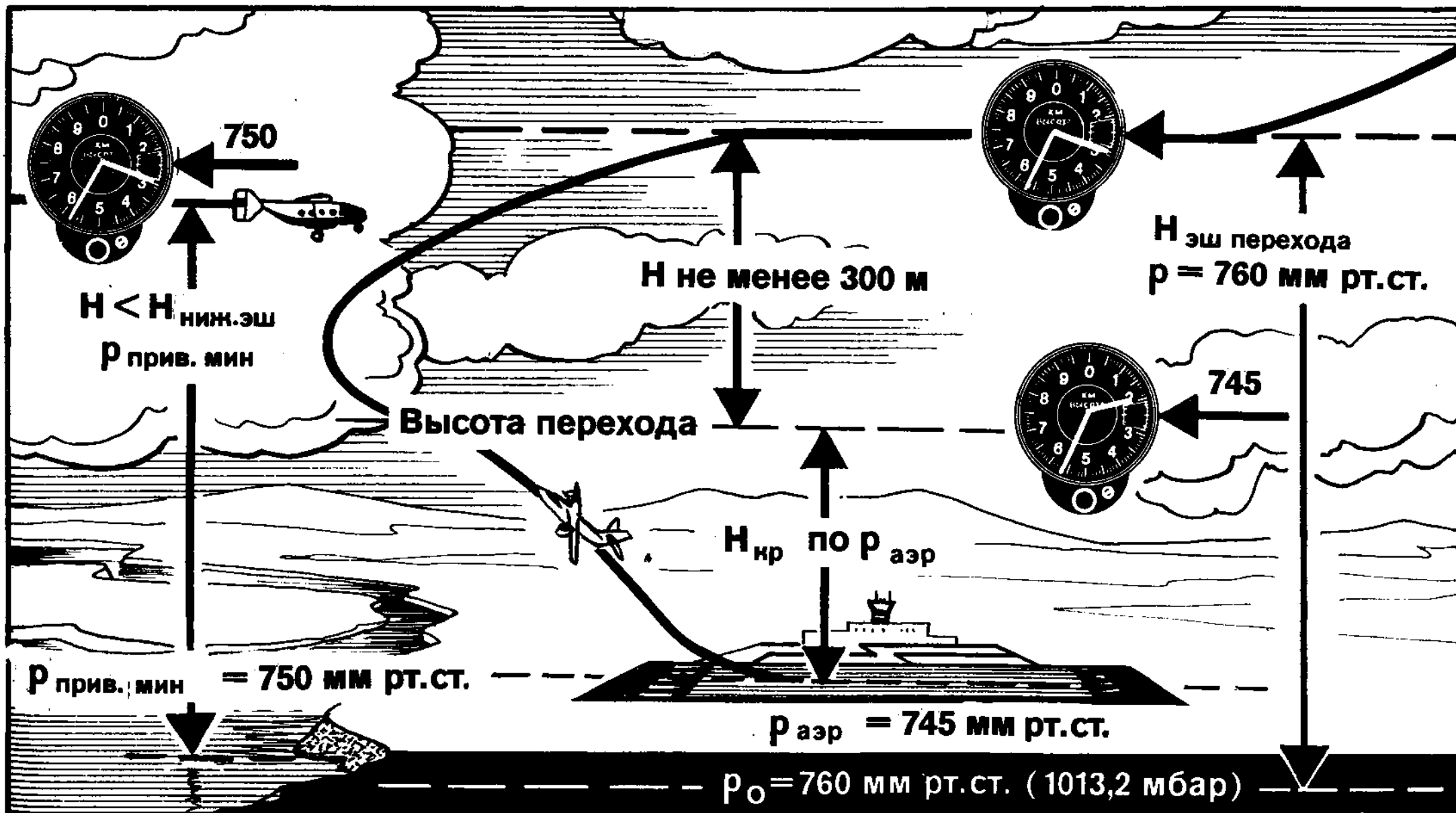
5.5.12.2. При отсутствии запасного аэродрома принимать решение на вылет по ПВП (ОПВП) разрешается, если ко времени прилета на аэродроме назначения прогнозируется видимость на 500 м и высота нижней границы облаков на 50 м выше установленного минимума.

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

## 5.6. ПРАВИЛА УСТАНОВКИ ШКАЛЫ ДАВЛЕНИЯ БАРОМЕТРИЧЕСКОГО ВЫСОТОМЕРА

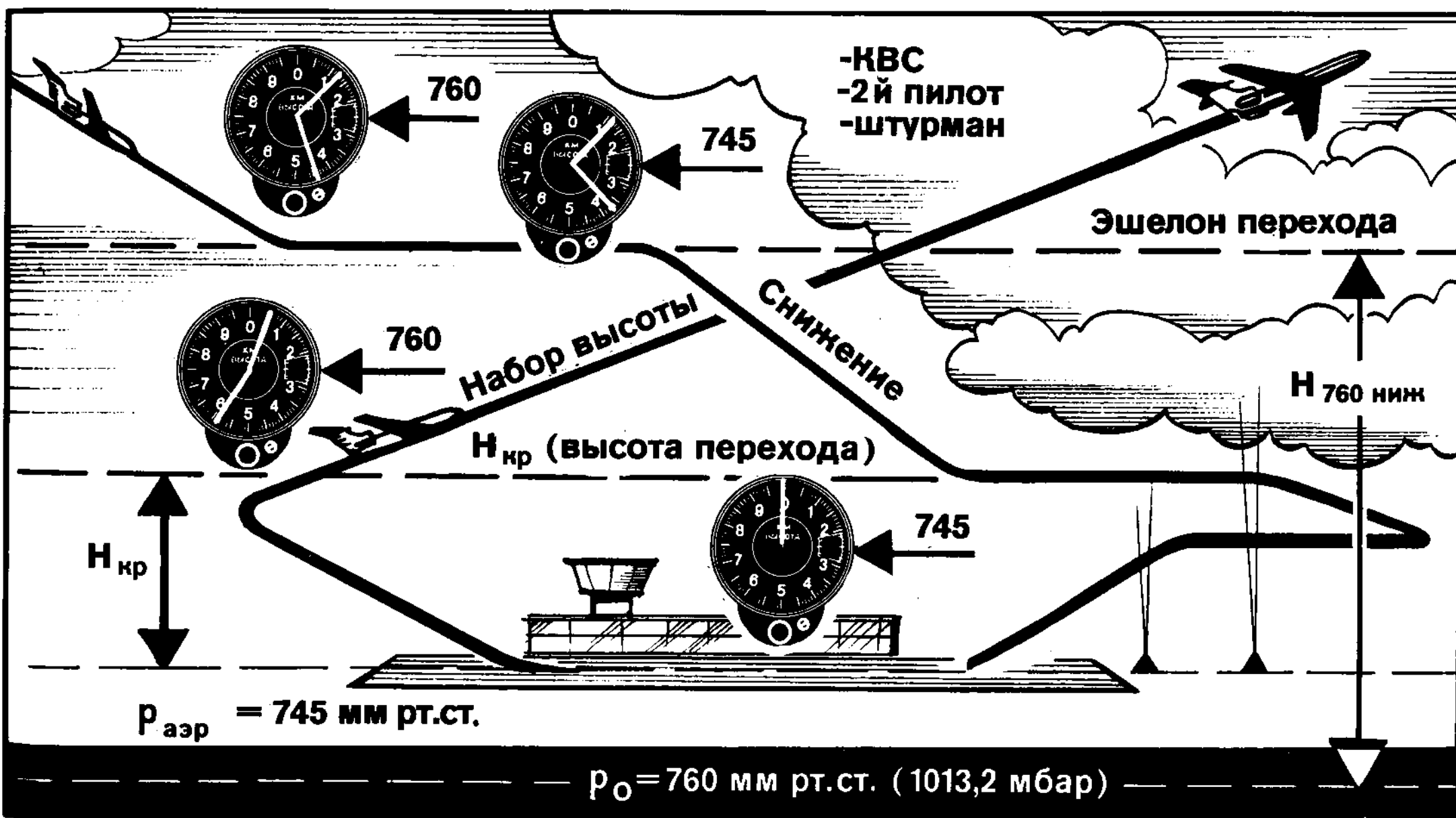
5.6.1. Отсчет барометрической высоты полета воздушного судна производится при полетах:

- в районе аэродрома в пределах аэродромного круга полетов, на высоте перехода и ниже — по значению атмосферного давления на аэродроме;
- по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона — по минимальному атмосферному давлению на маршруте (участке маршрута), приведенному к уровню моря;
- на эшелоне перехода и выше — по стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар).



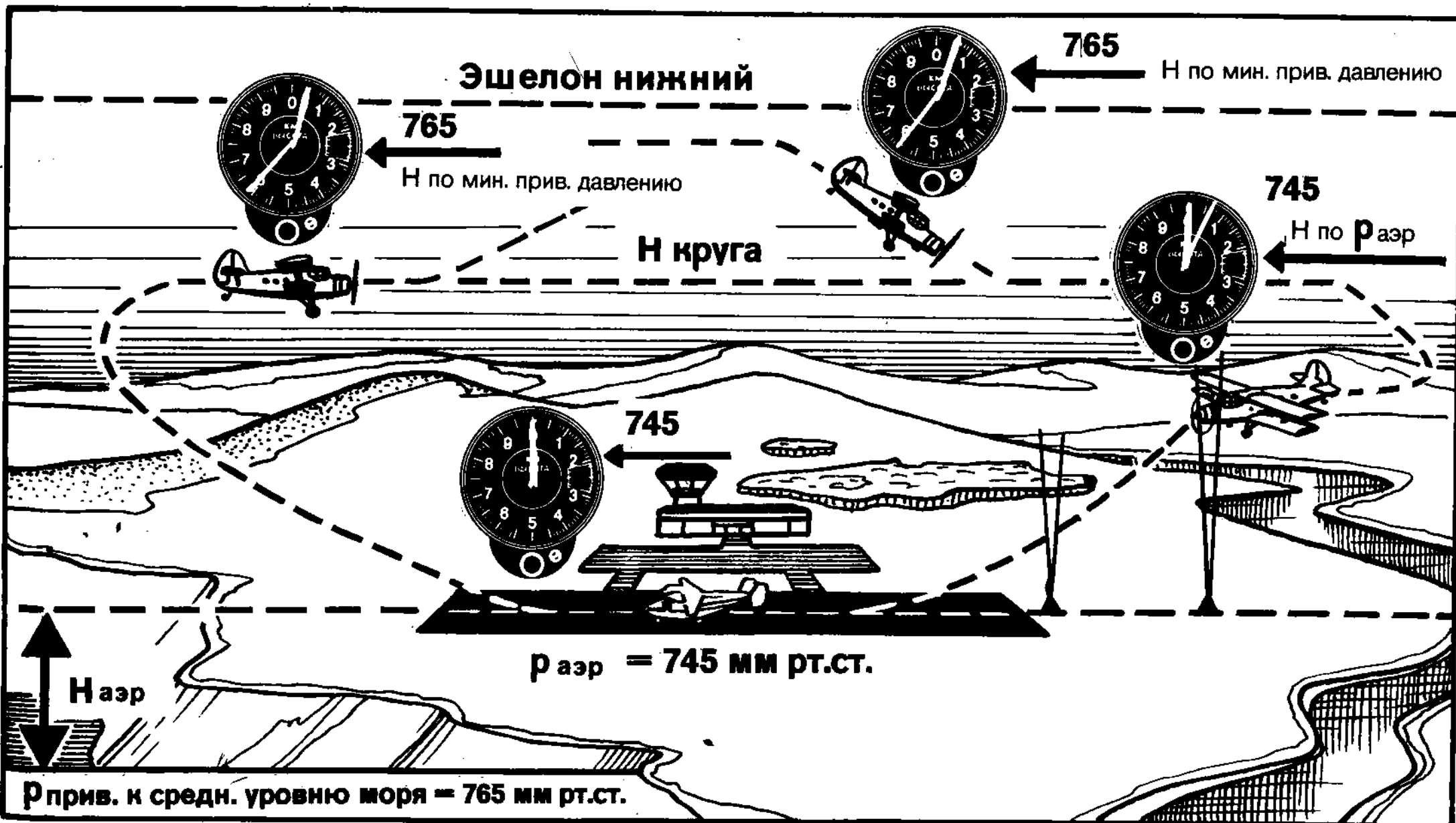
5.6.3. При наборе высоты для полета на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего атмосферному давлению на аэродроме, на отсчет «760» производить при пересечении высоты перехода.

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



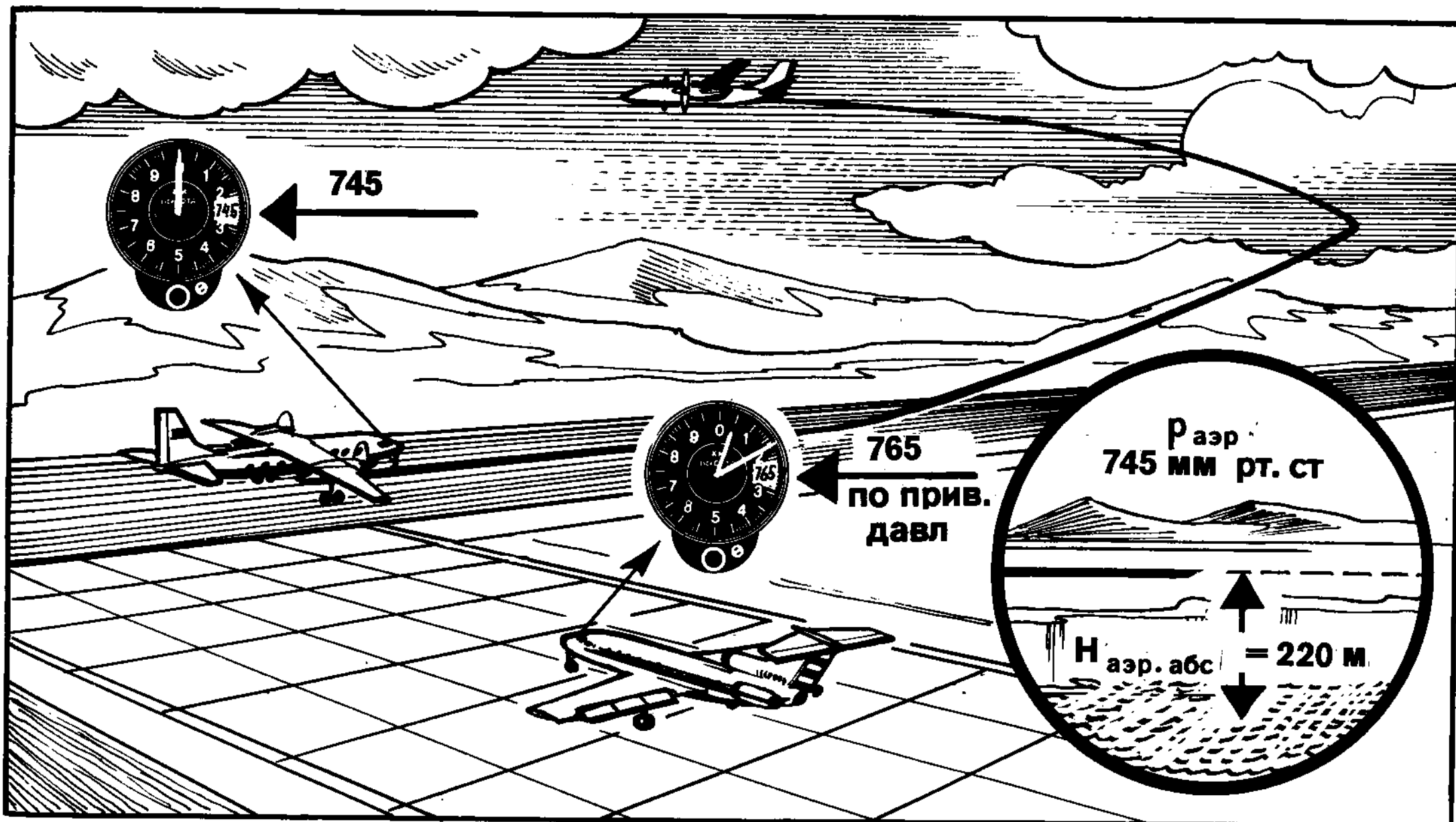
5.6.5. При полете по маршруту на высотах ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего атмосферному давлению на аэродроме, на отсчет, соответствующий минимальному атмосферному давлению по маршруту, приведенному к уровню моря, производить при выходе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

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

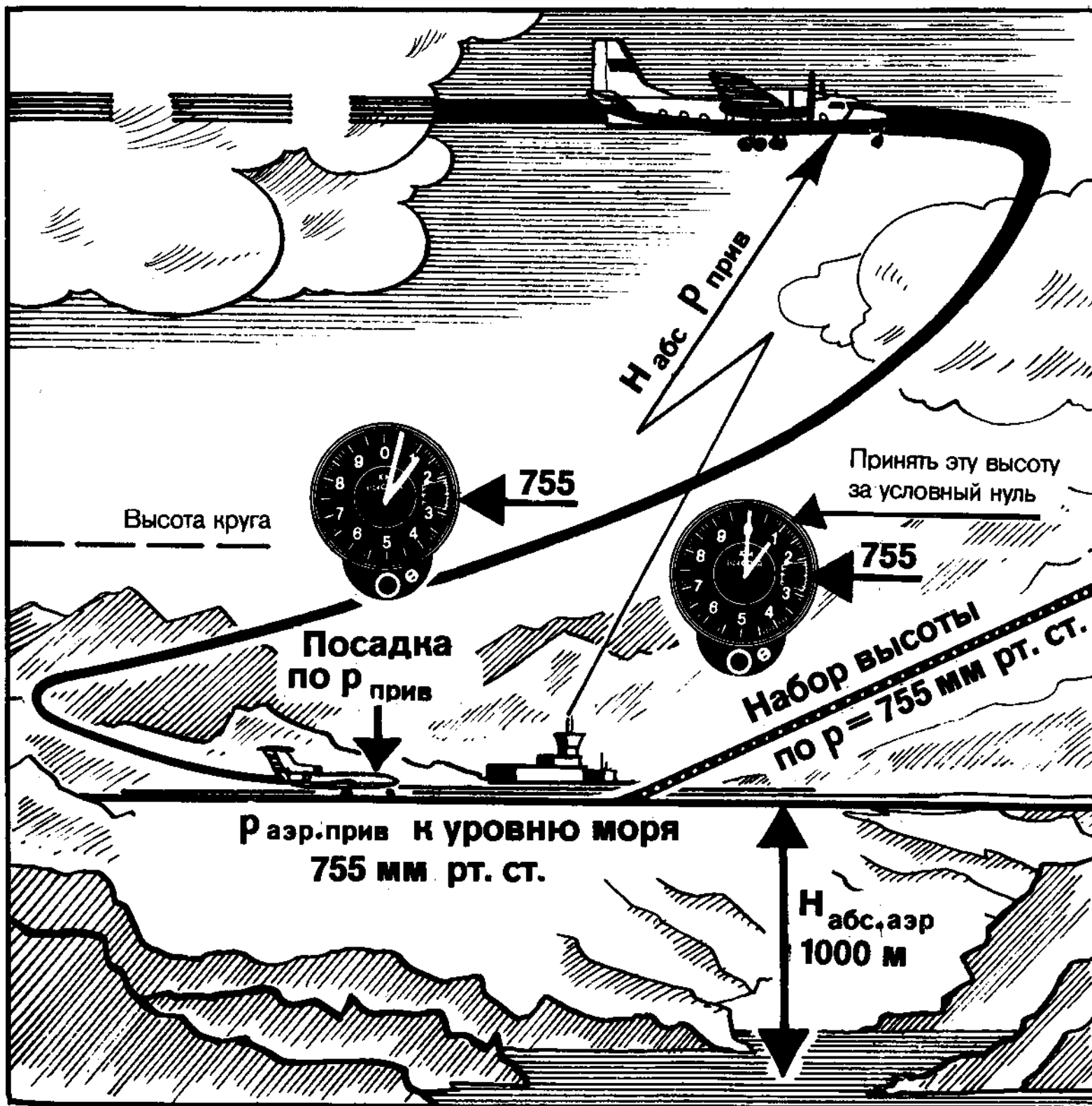


5.6.2. На предварительном старте экипаж обязан установить стрелки барометрических высотомеров на «ноль» высоты и сравнить отсчет на шкале давления со значением атмосферного давления на аэродроме.

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







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

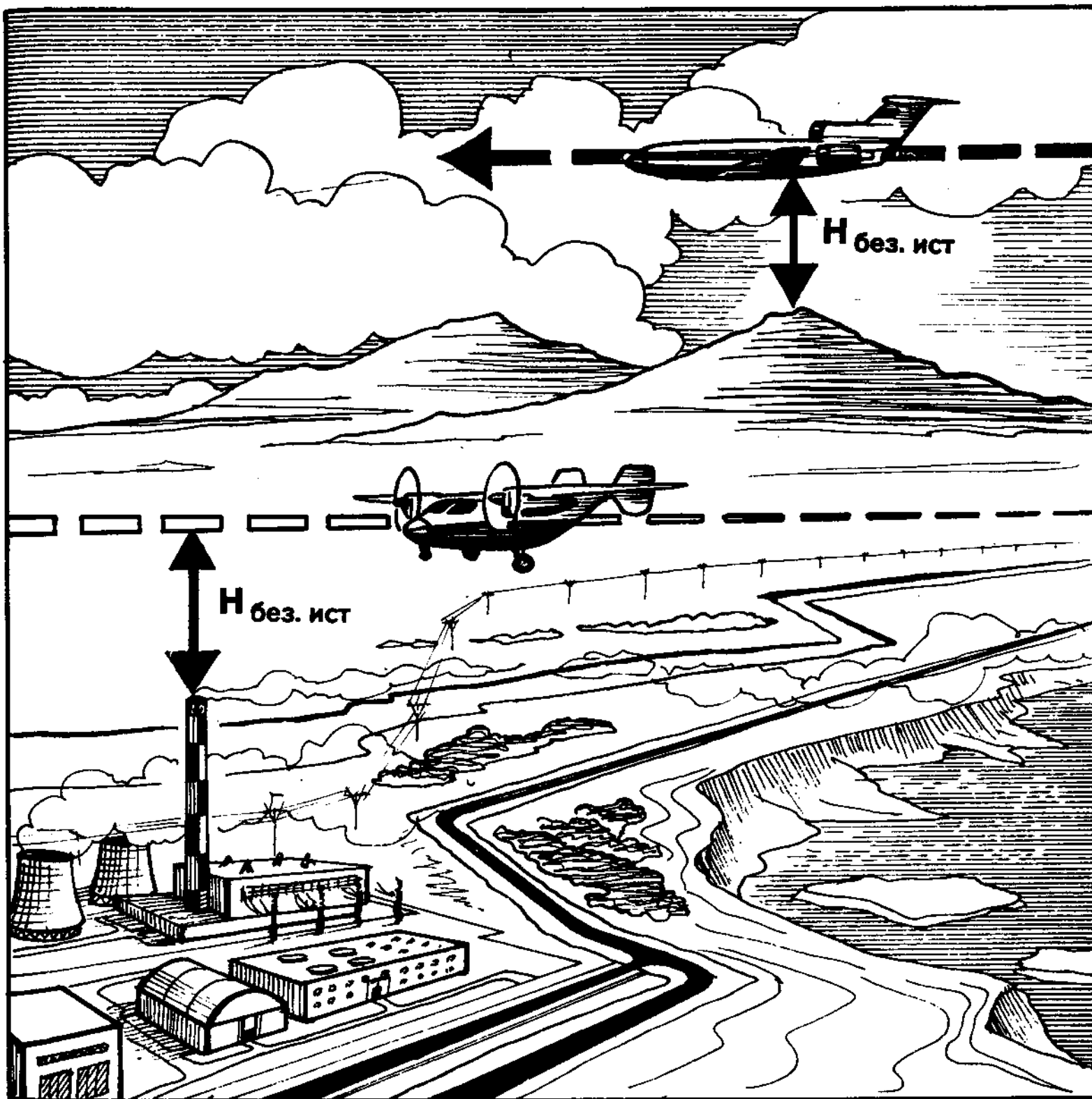
- перед взлетом установить значение давления аэродрома, приведенное к уровню моря. Показание высотомера в этом случае принимается за «условный нуль», относительно которого производится набор заданной высоты;

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

## 5.7. ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ВЫДЕРЖИВАНИЯ БЕЗОПАСНЫХ ВЫСОТ ПОЛЕТА

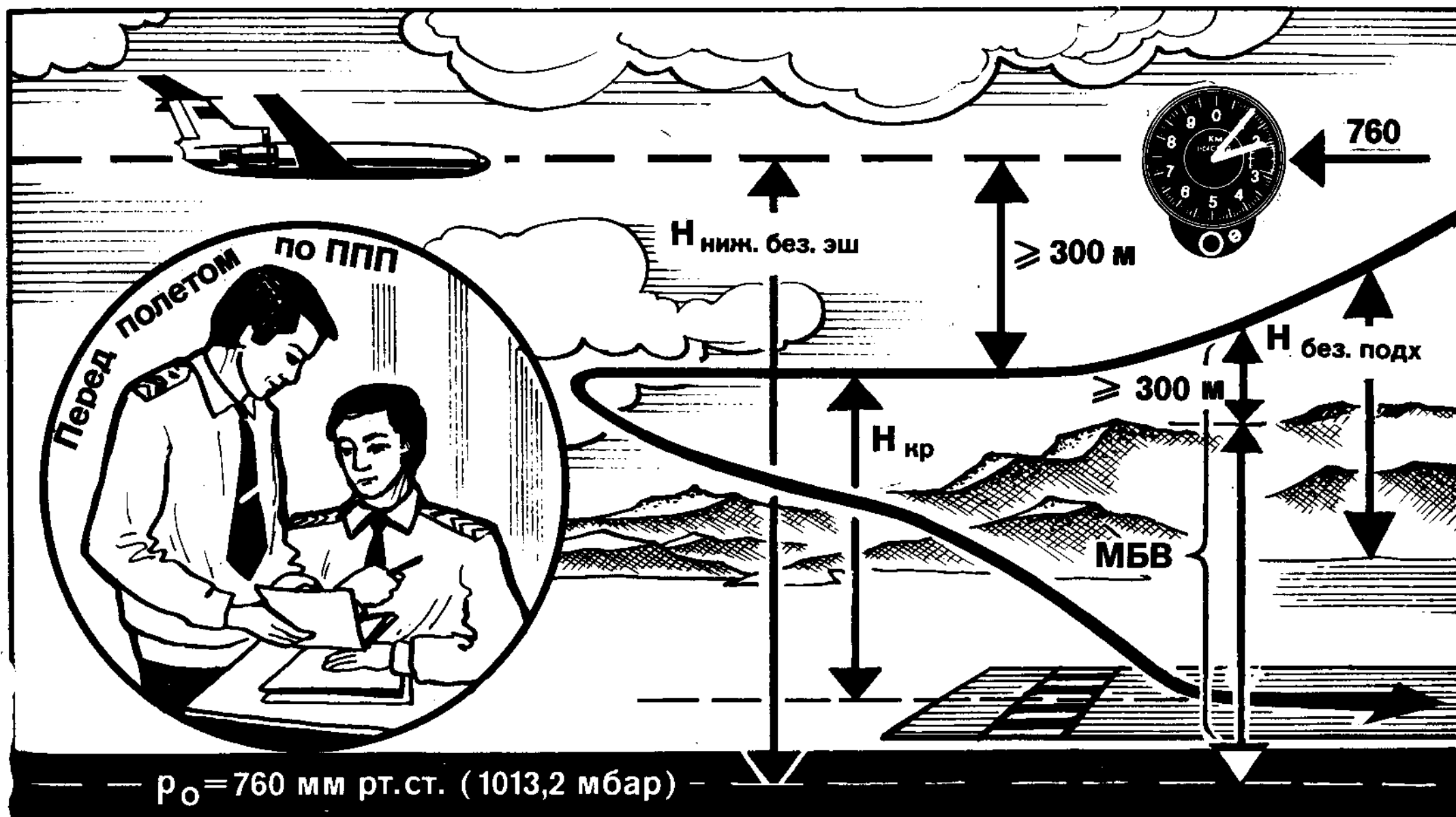
5.7.1. Истинная безопасная высота полета по ППП, ПВП и ОПВП устанавливается в зависимости от рельефа местности и высоты искусственных препятствий на ней, скорости полета воздушного судна, применяемых правил и района полета с учетом допусков в точности пилотирования и навигации, погрешностей высотомеров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

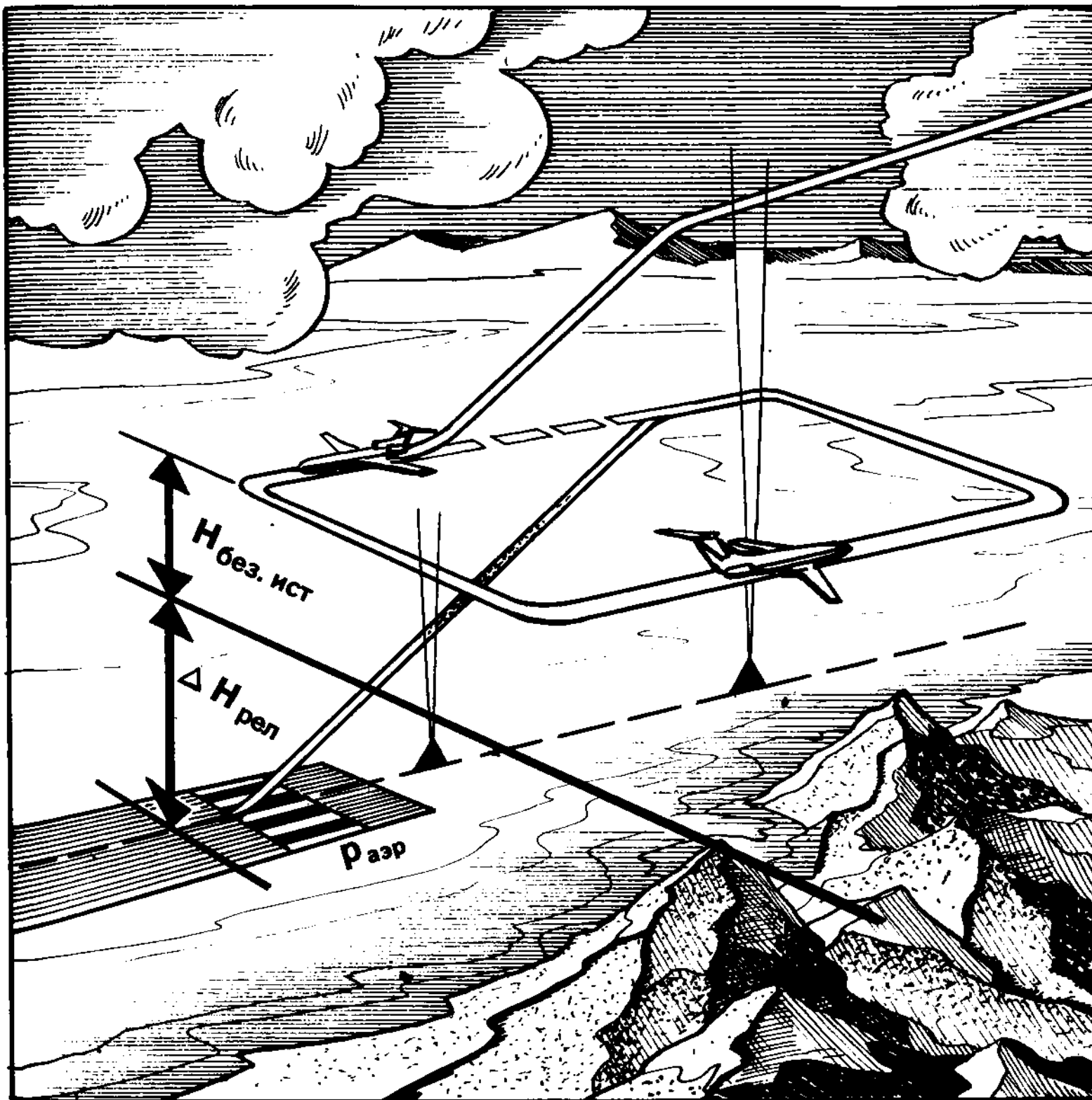
Истинные безопасные высоты полета указаны в табл. 5.



### 5.7.3. Перед каждым полетом по ППП:

- по сборникам аэронавигационной информации (инструкциям по производству полетов в районах аэродромов) определяются высота полета по аэродромному кругу (высота круга), минимальная безопасная высота в районе аэродрома (МБВ) и безопасная высота в районе подхода;
- рассчитывается высота нижнего безопасного эшелона.



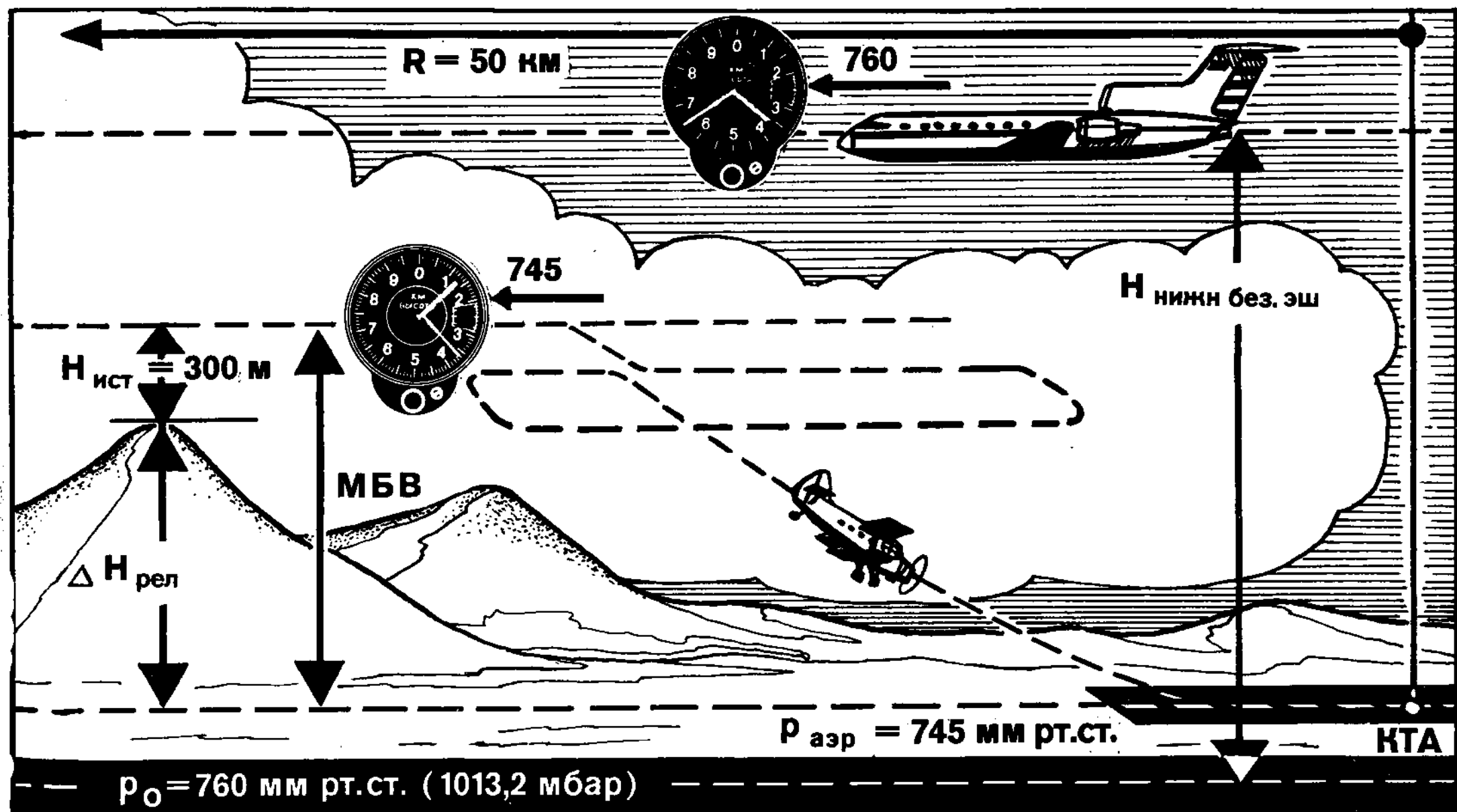


5.7.4. Высота полета по аэродромному кругу (высота круга) определяется в зависимости от скорости полета по кругу и истинной безопасной высоты и округляется в сторону увеличения до значений, кратных 100 м.

Приложение 1 к НПП ГА — 85, п.3. Расчет высоты полета по аэродромному кругу (высоты круга) для включения в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и сборники аэронавигационной информации производится по формуле

$$H_{кр} = H_{без.ист} + \Delta H_{рел} - \Delta H_i$$

5.7.5. Для каждого аэродрома устанавливается минимальная безопасная высота полетов по приборам (МБВ), которая может быть использована при снижении в аварийных ситуациях при выходе за пределы схемы захода на посадку и обеспечивать минимальный запас истинной высоты полета 300 м над высшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий на ней в радиусе 50 км от КТА. Если разница в высотах рельефа местности с учетом искусственных препятствий на ней составляет не более 100 м, МБВ устанавливается единой для всего района аэродрома. При большей разнице высот район аэродрома делится на секторы, и для каждого сектора устанавливается МБВ. Высота наивысших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней определяется относительно уровня порога ВПП по направлению захода на посадку и округляется в сторону увеличения до значений, кратных 10 м.

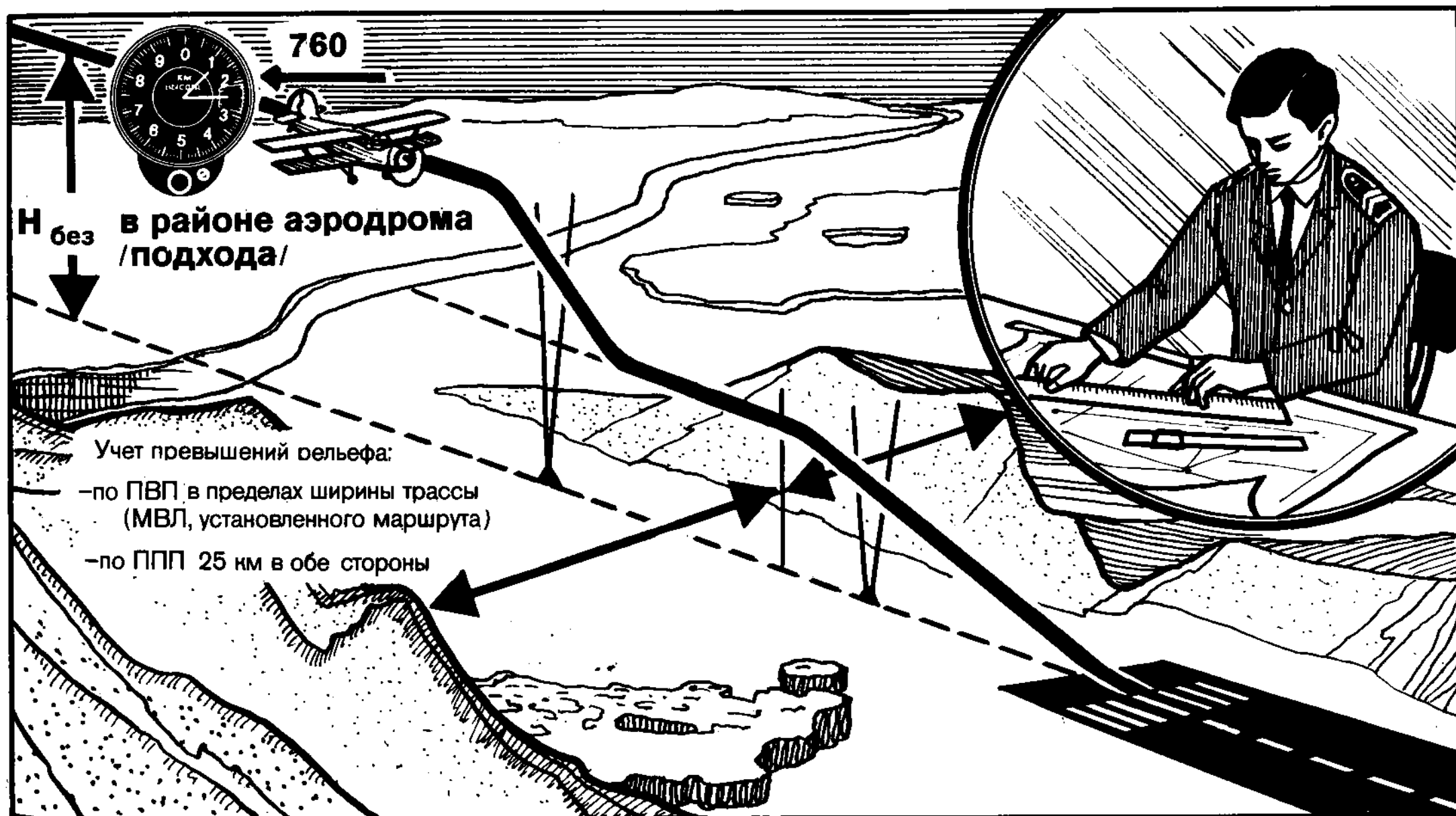


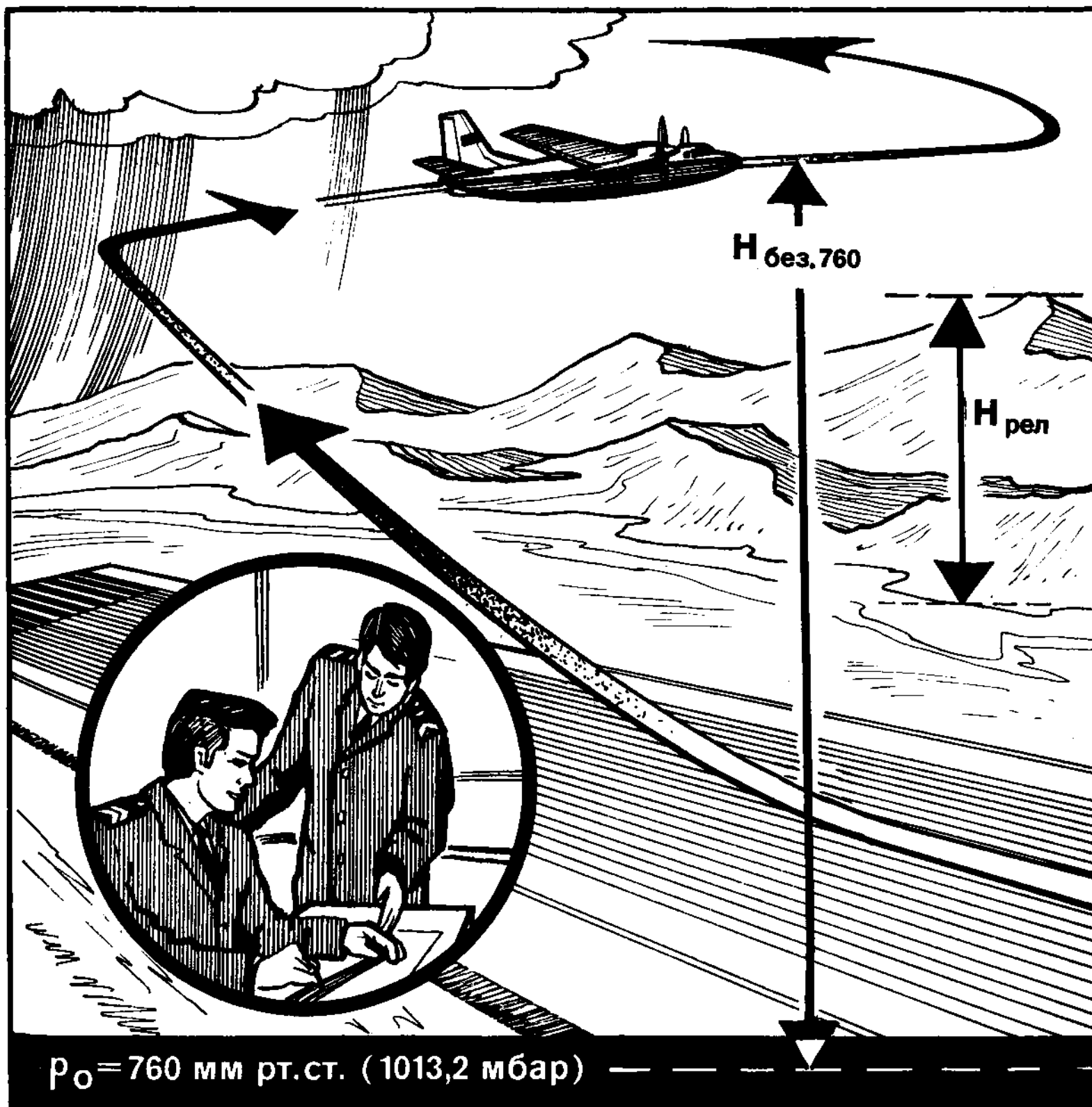
5.7.6. Безопасная высота полета в районе подхода определяется по атмосферному давлению аэродрома, приведенному к уровню моря.

Приложение 1 к НПП ГА — 85, п.2. Расчет безопасной высоты полета в районе подхода для включения в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и сборники аэронавигационной информации производится по формулам:

$$H_{\text{без.подх}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_i + (760 - p_{\text{прив.аэр}}) \cdot 11;$$

$$H_{\text{без.подх}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_i + (1013,2 - p_{\text{прив.аэр}}) \cdot 8,25.$$





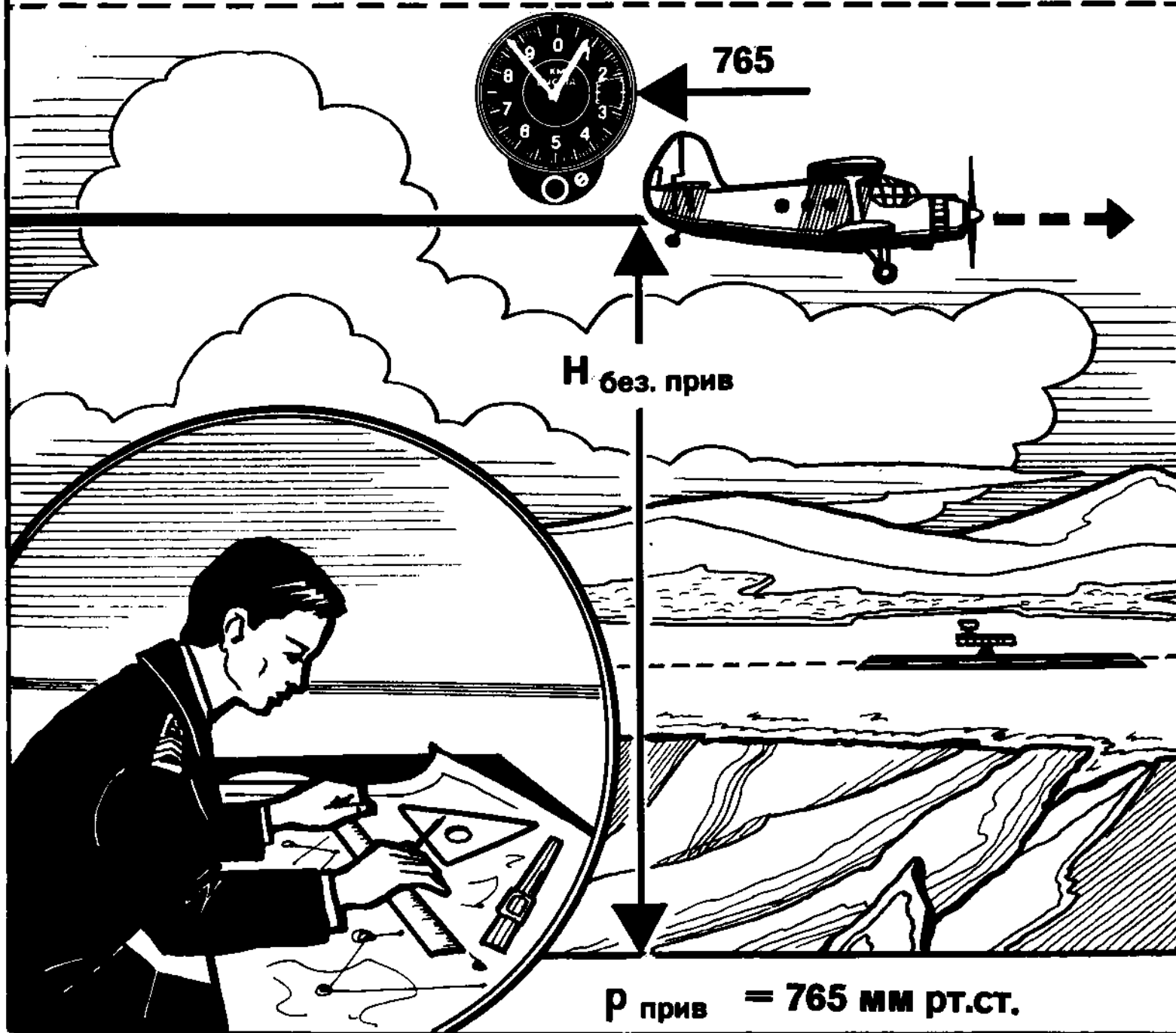
5.7.8. Высота нижнего безопасного эшелона определяется путем расчета безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) с последующим увеличением полученного значения до высоты ближайшего попутного эшелона.

Приложение 1 к НПП ГА-85, п.1. Расчет безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) производится по формулам:

$$H_{\text{без.760}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_i + (760 - p_{\text{прив.мин}}) \cdot 11;$$

$$H_{\text{без.1013,2}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{рел}} - \Delta H_i + (1013,2 - p_{\text{прив.мин}}) \cdot 8,25.$$

## Нижний эшелон



5.7.10. При полетах по ПВП и ОПВП ниже нижнего эшелона безопасная высота в районе аэродрома (по атмосферному давлению аэродрома) и безопасная высота по маршруту (по минимальному приведенному давлению) рассчитываются по фактическому значению температуры на аэродроме вылета (назначения). Приложение 1 к НПП ГА — 85, п.5.

Расчет безопасной высоты в районе аэродрома при полете ниже нижнего эшелона производится по формуле

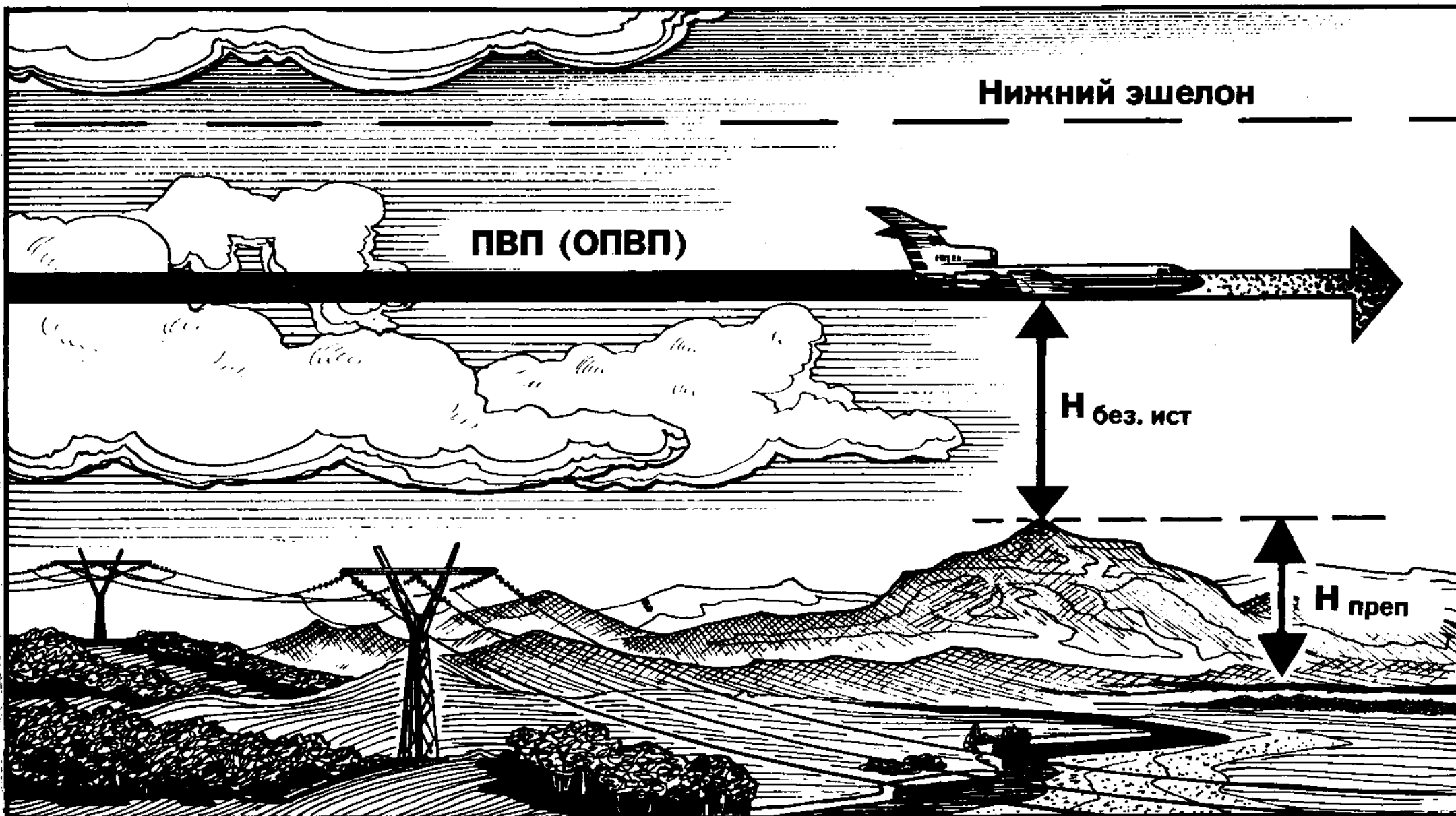
$$H_{\text{без. аэр}} = H_{\text{без. ист}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_i.$$

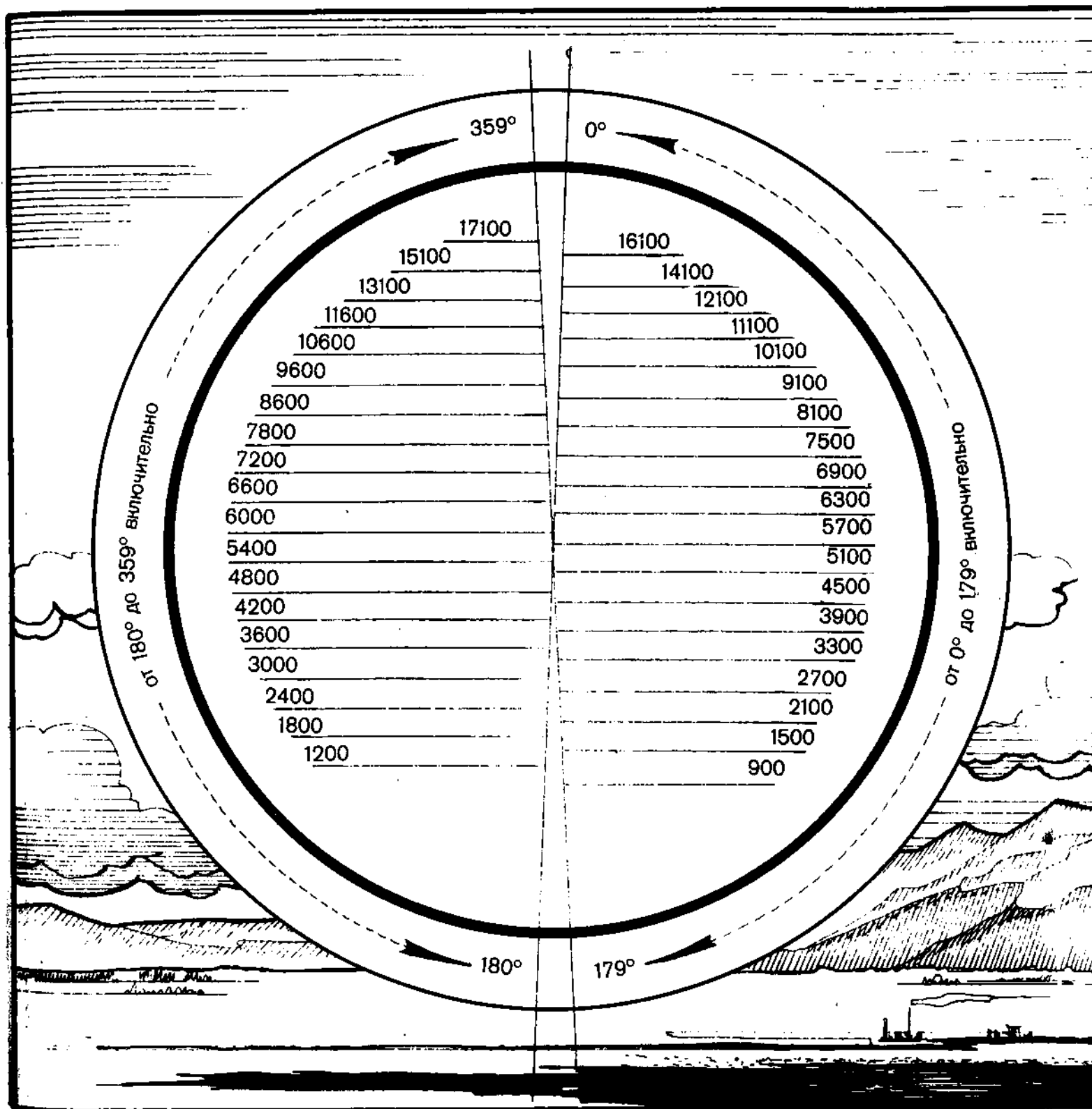


5.7.9. Перед каждым полетом по ПВП (ОПВП) рассчитываются:

- безопасная высота в районе аэродрома, при полете ниже нижнего эшелона;
- безопасная высота полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона;
- высота нижнего безопасного эшелона.

Приложение 1 к НПП ГА — 85, п.6. Расчет безопасной высоты полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона производится по формуле  $H_{\text{без.прив}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{преп}} - \Delta H_{\text{и}}$ .



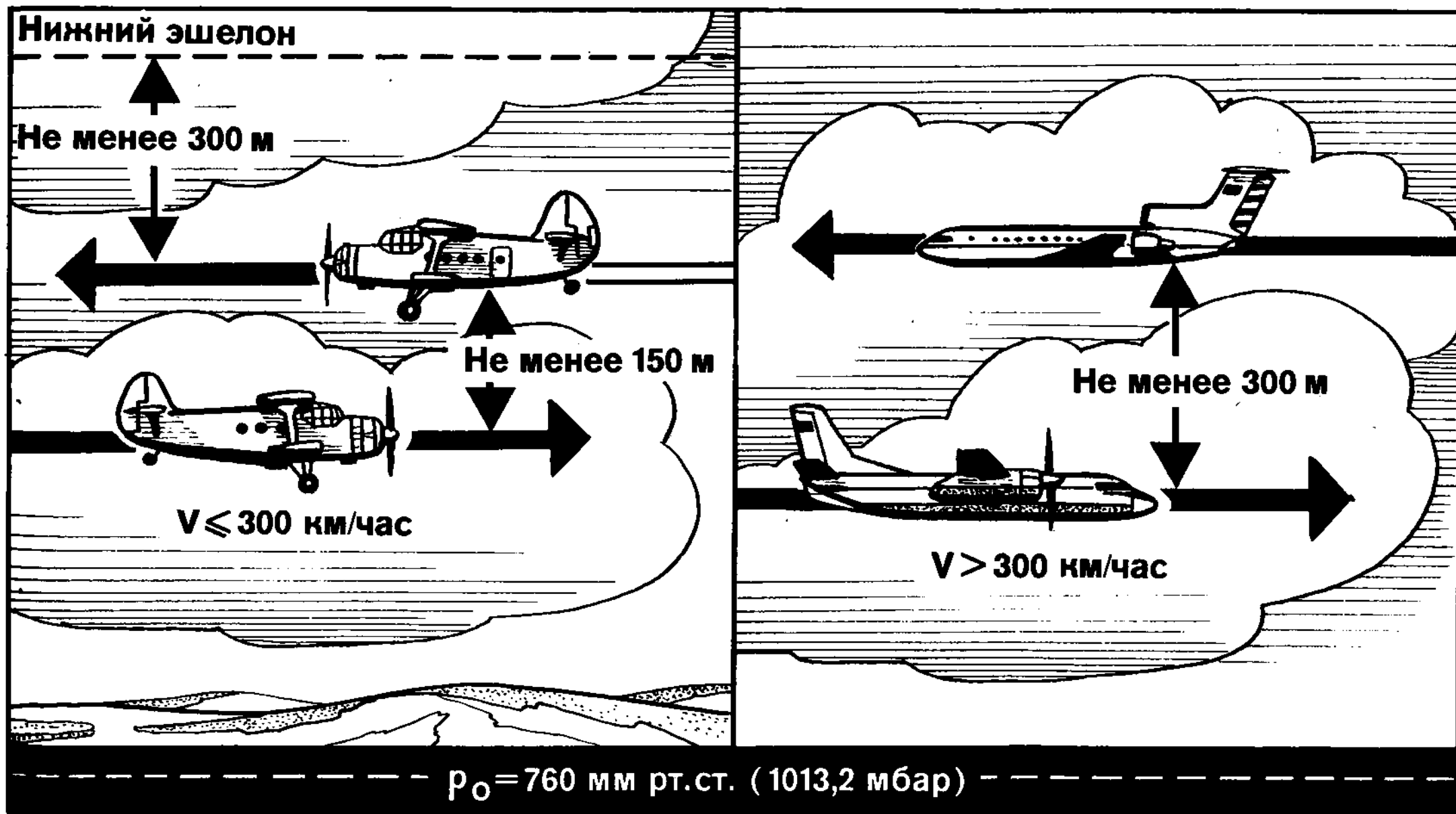


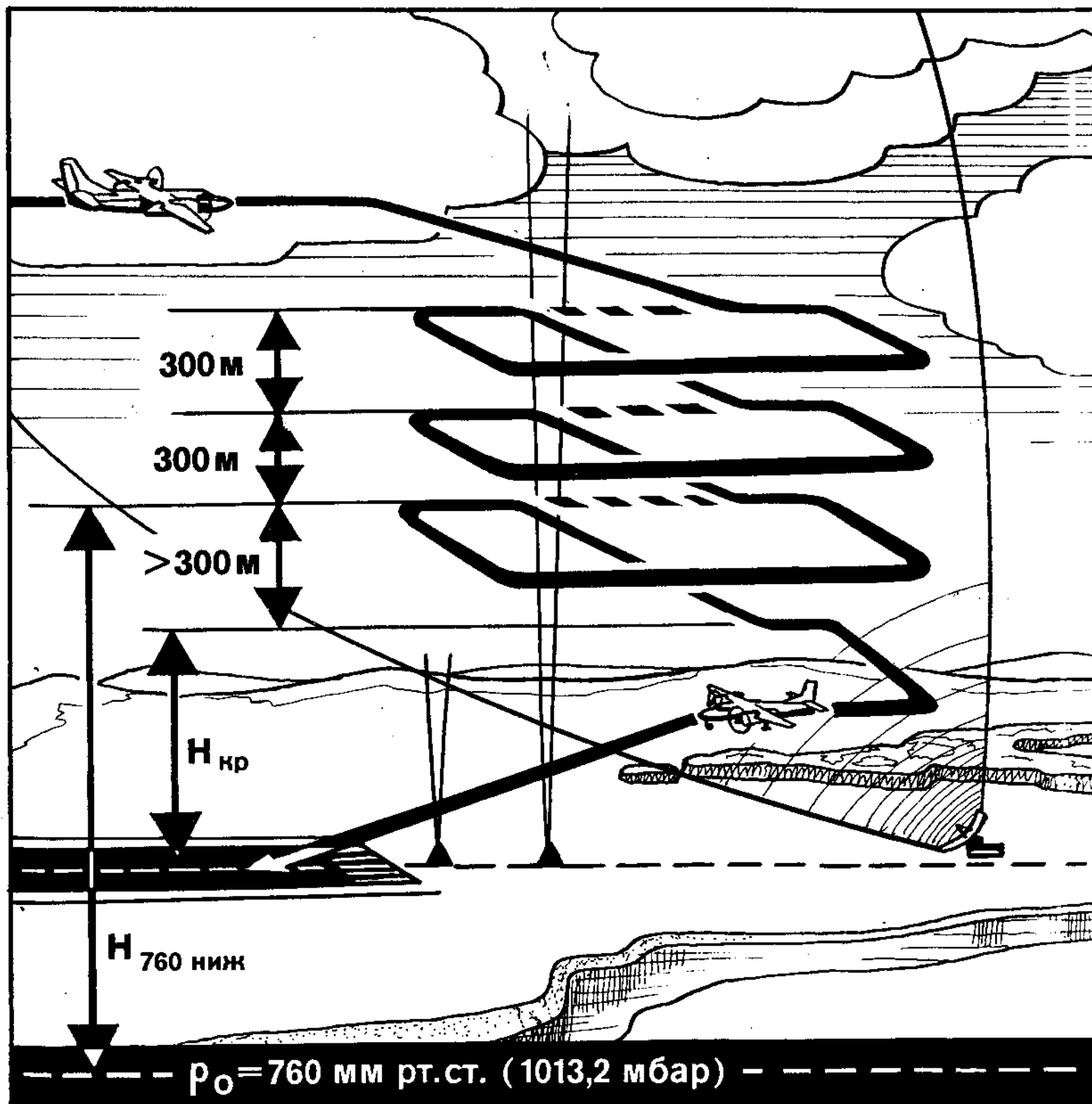
5.8.6. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве СССР осуществляется по полукруговой системе.

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

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

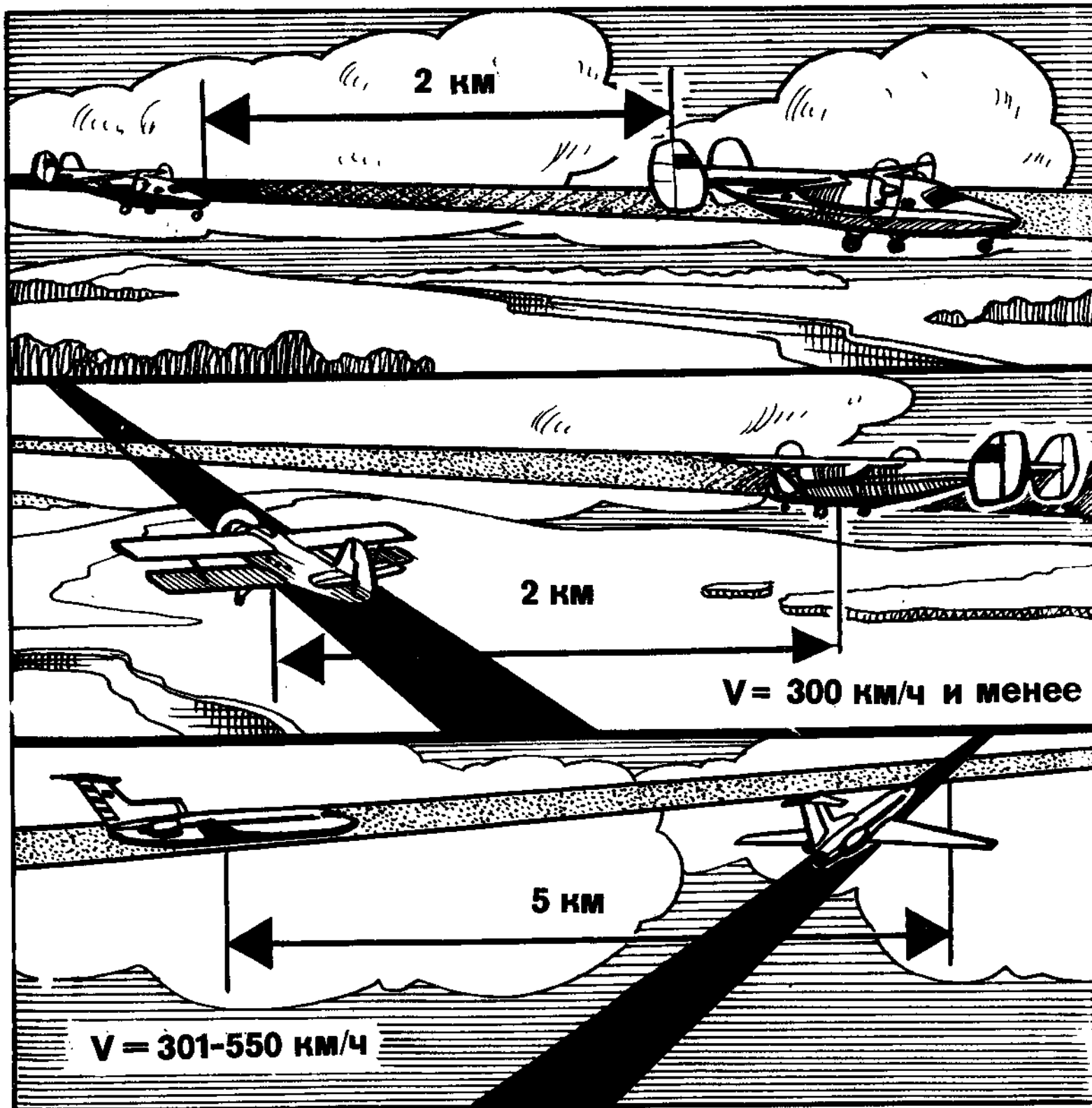
На высотах ниже нижнего эшелона полеты воздушных судов по ПВП (ОПВП) со скоростями не более 300 км/ч эшелонируются через 150 м, со скоростями более 300 км/ч — во всех случаях через 300 м.





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

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



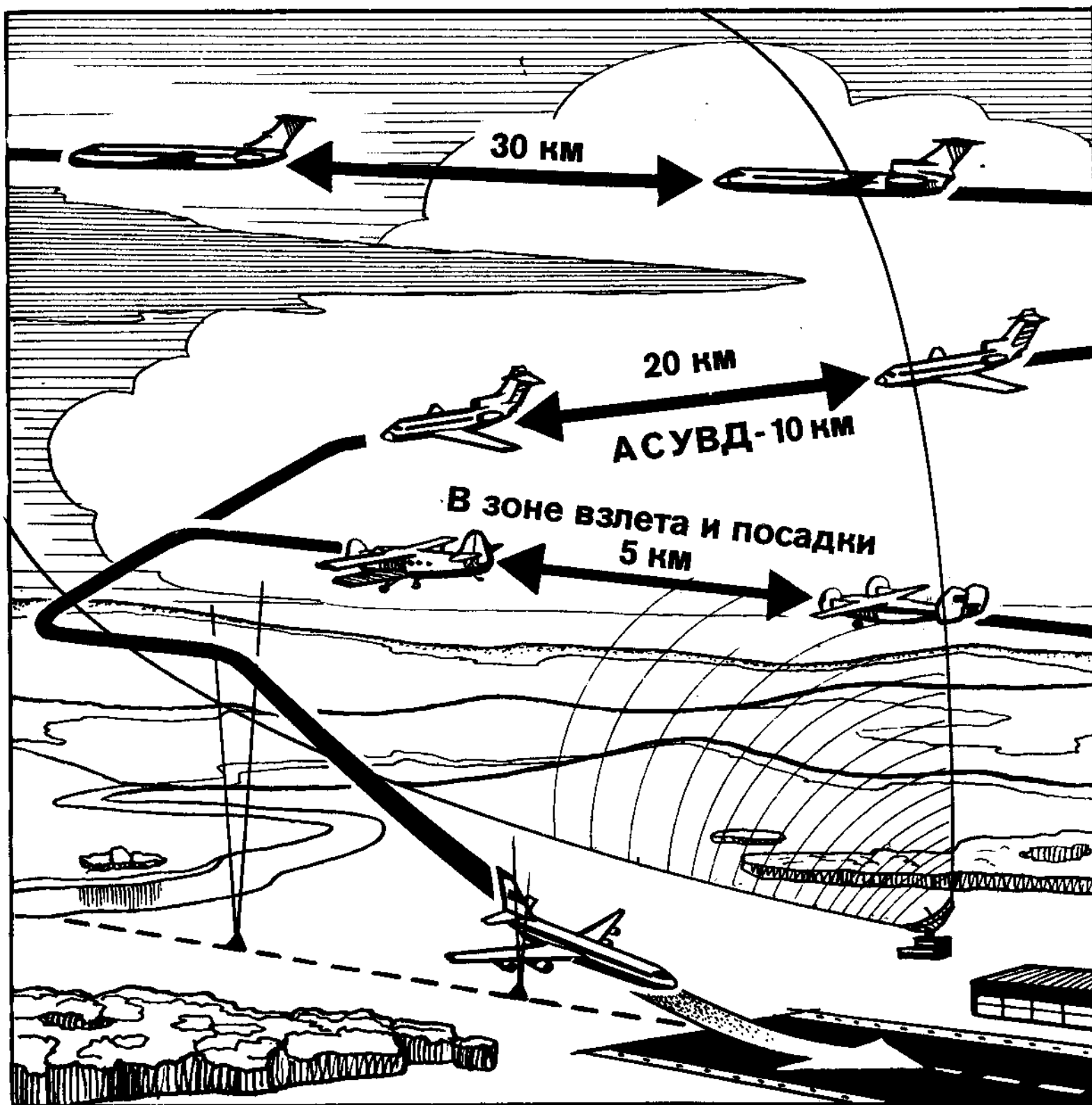
5.9.1. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ПВП.

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

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

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

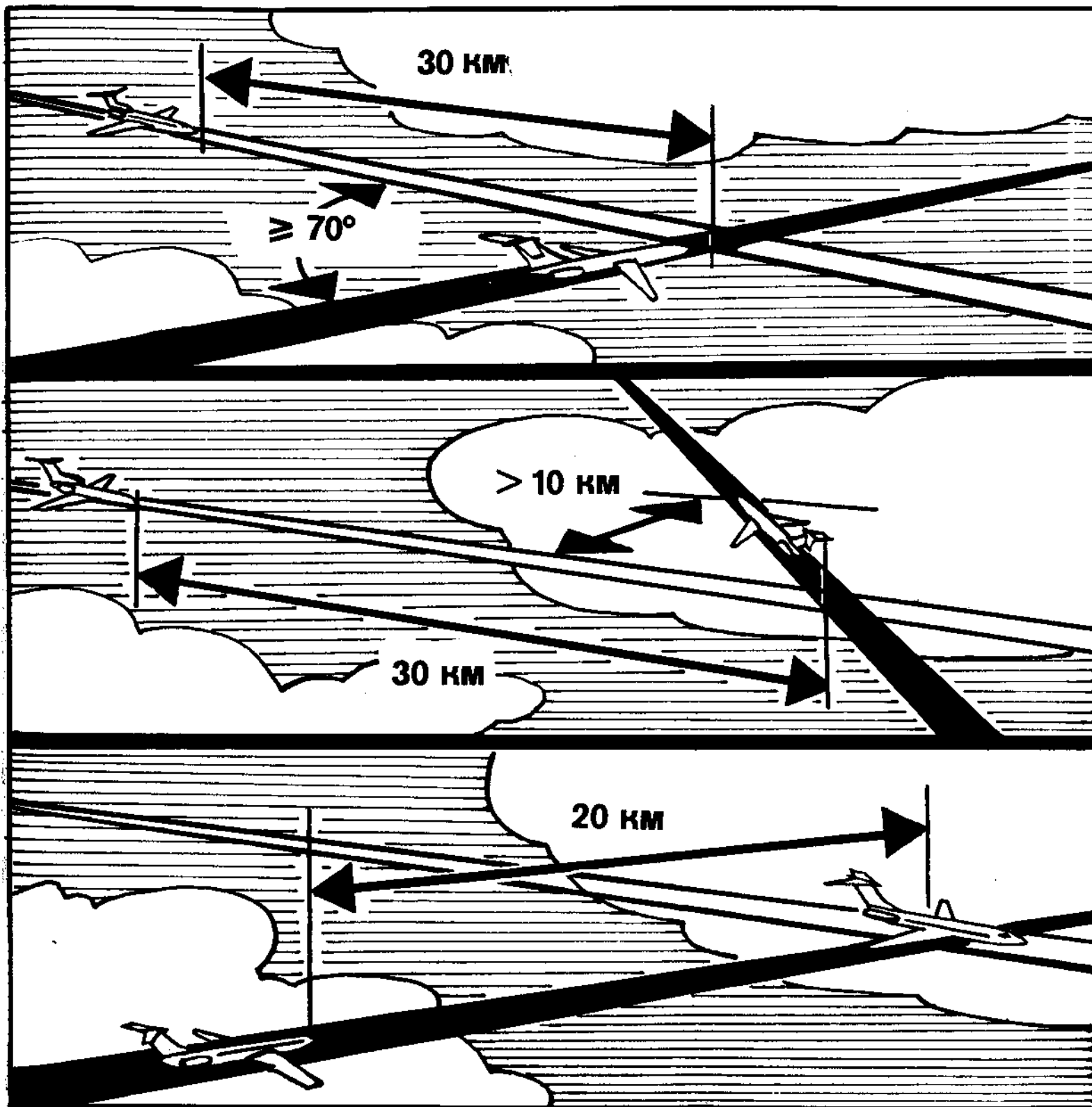
— 5 км для воздушных судов со скоростями полета 301—550 км/ч.



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

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

- на воздушных трассах, МВЛ и по установленным маршрутам — 30 км;
- в зоне подхода — 20 км;
- в зоне подхода при использовании АСУВД — 10 км;
- в зоне взлета и посадки — 5 км.



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

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

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

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

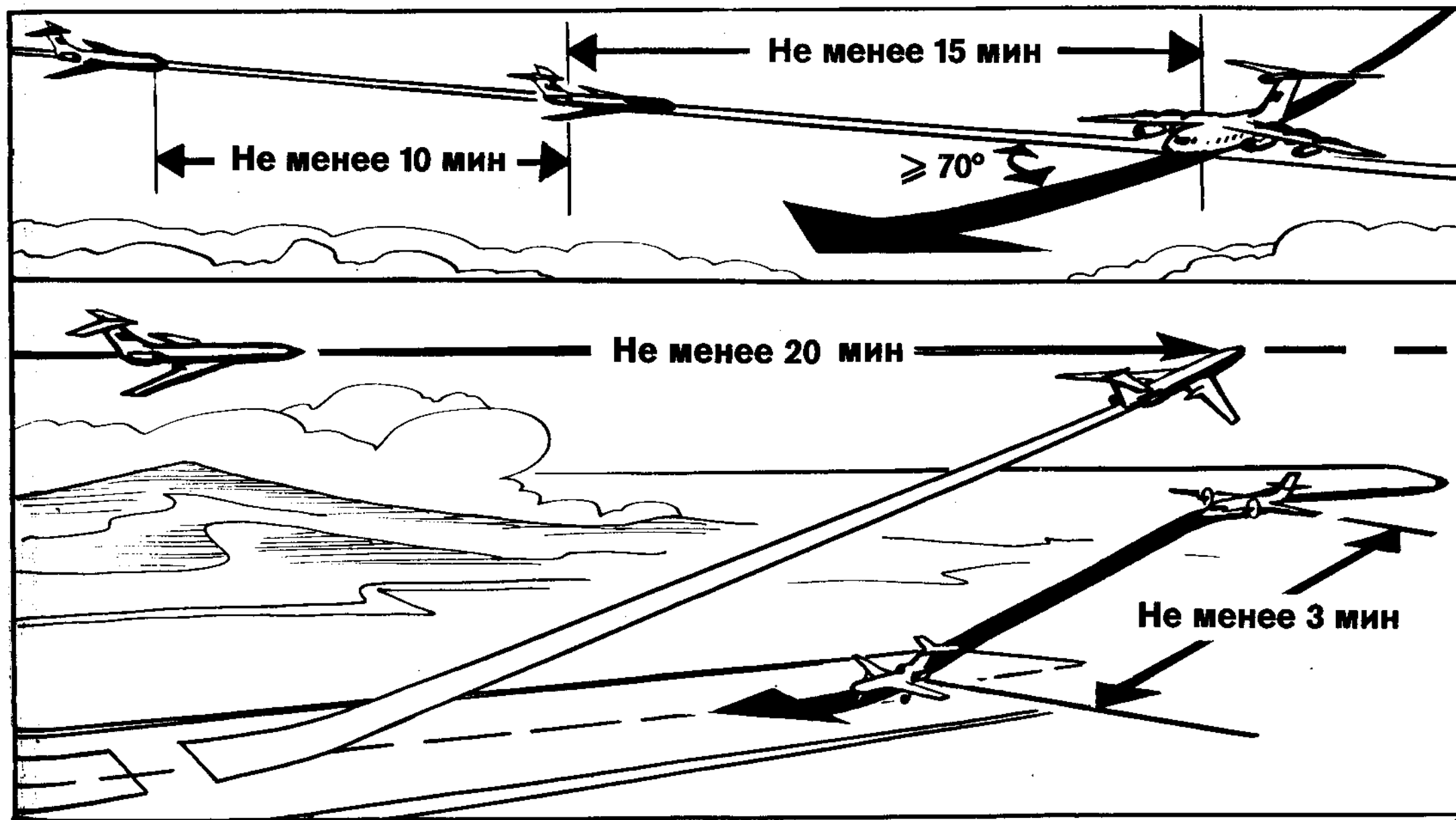
5.9.3.1. Между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

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

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

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

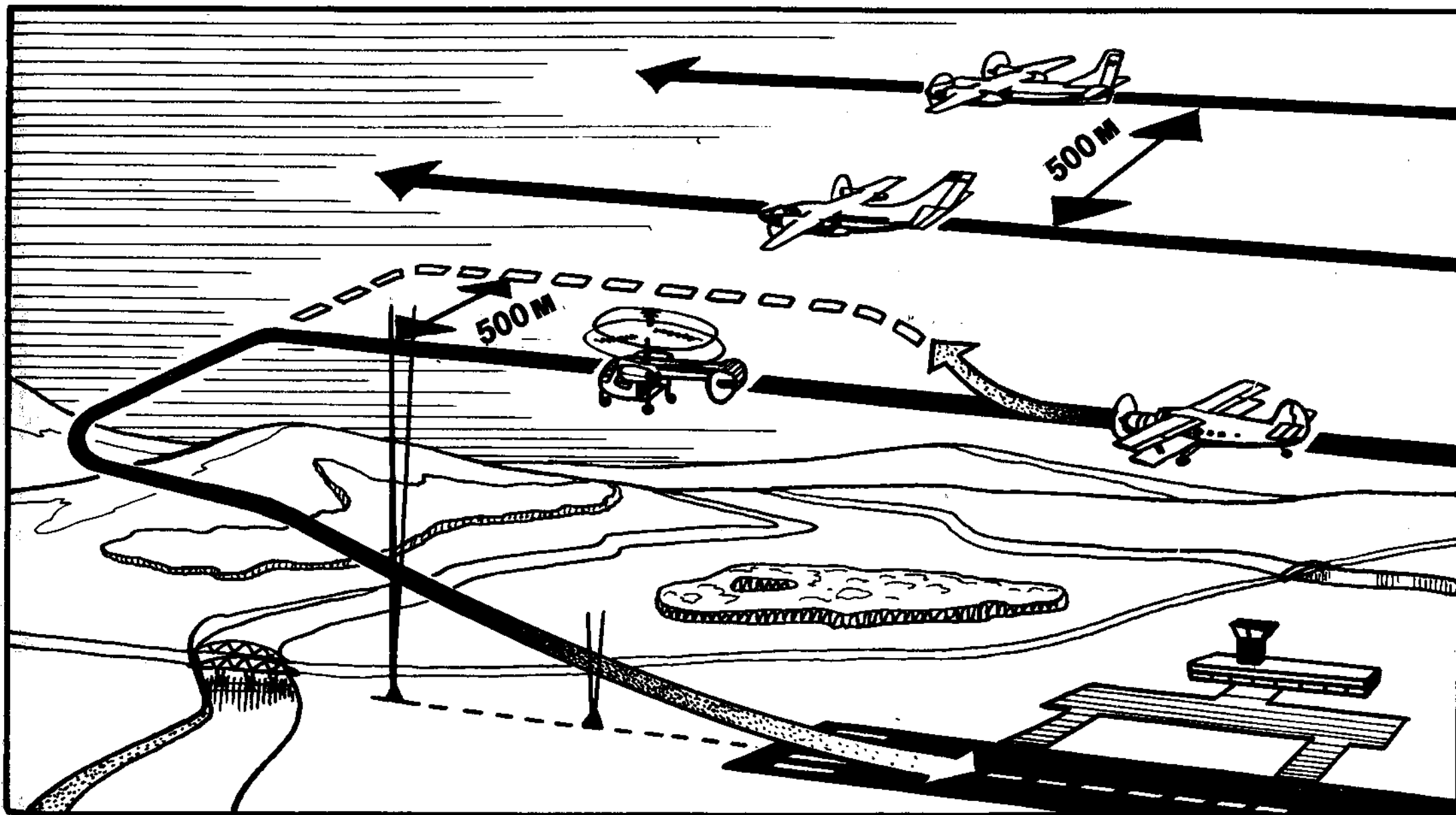
5.9.3.3. Между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее  $70^\circ$ ) на одном эшелоне (высоте), — 15 мин в момент пересечения.

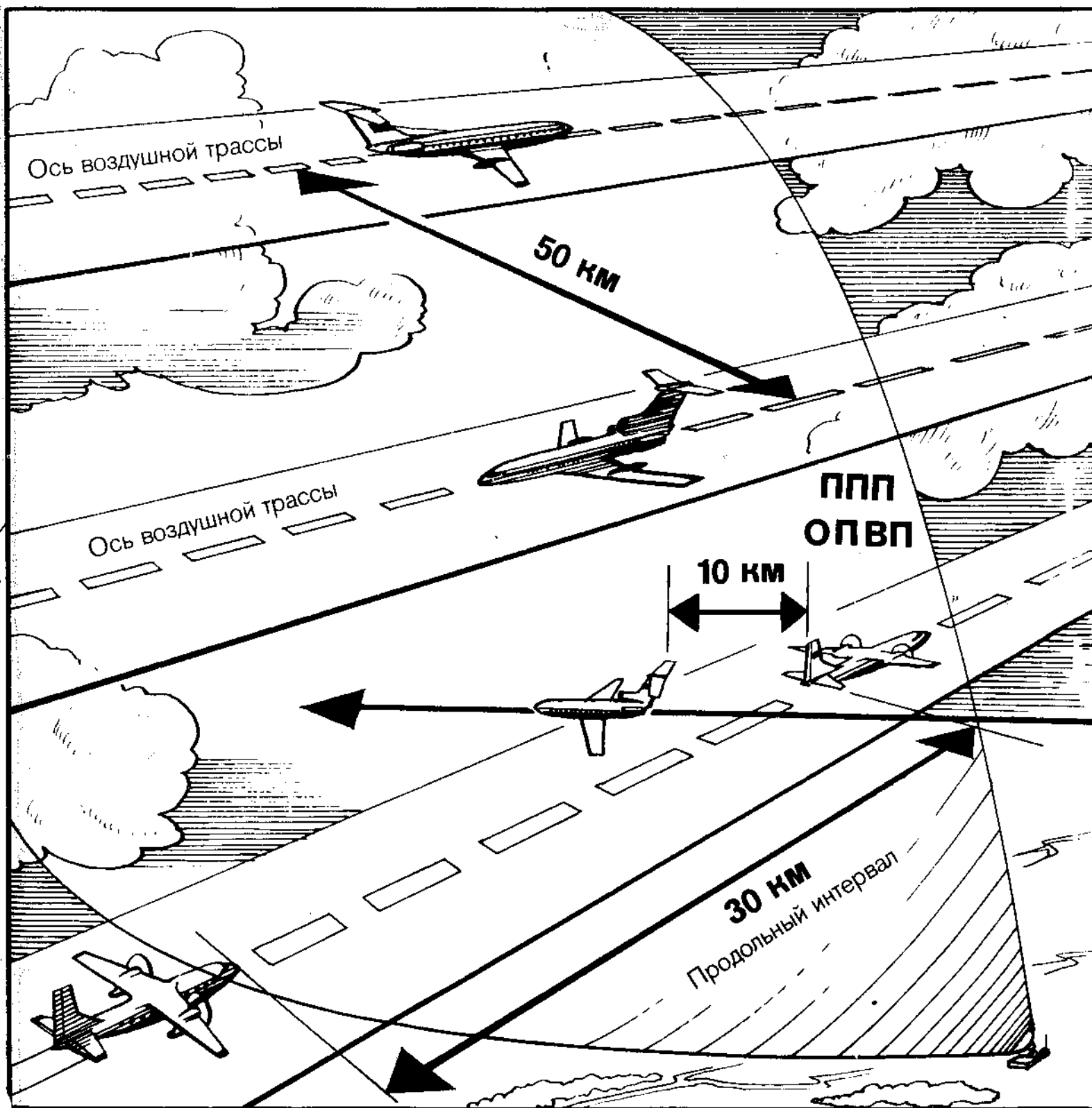




## 5.10. ПРАВИЛА БОКОВОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ

5.10.1. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полете на одной высоте по ПВП:  
— при обгоне впереди летящего воздушного судна справа (по аэродромному кругу — с внешней стороны) — 500 м.





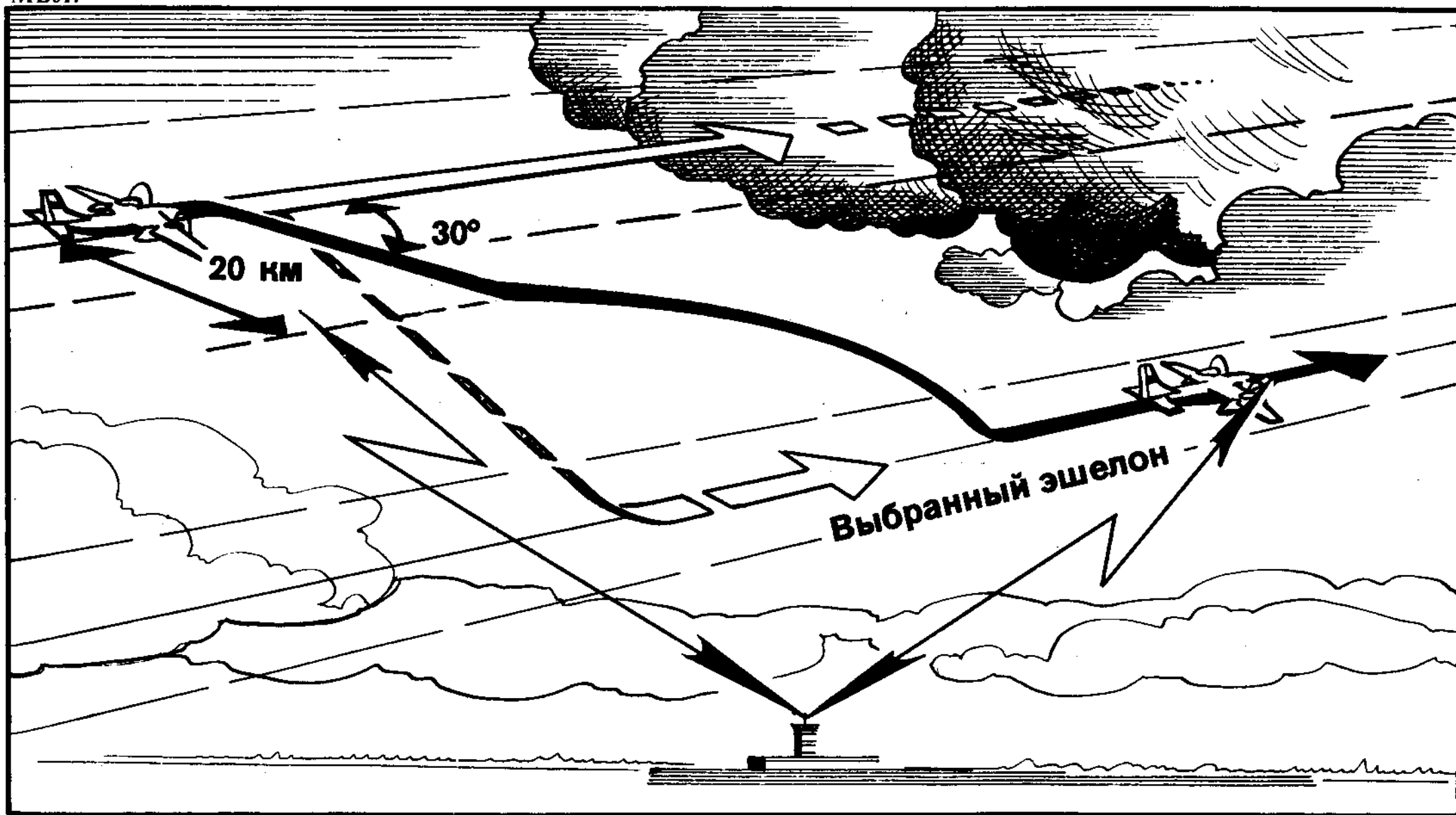
5.10.2. Минимальные интервалы бокового эшелонирования для полетов по ППП (ОПВП) при непрерывном радиолокационном контроле:

- между осями параллельных воздушных трасс — 50 км;
- при пересечении эшелона (высоты), занятого попутным воздушным судном, — 10 км в момент пересечения (в пределах воздушной трассы, МВЛ, коридора);
- при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным воздушным судном, — 10 км в момент пересечения (в пределах воздушной трассы, МВЛ, коридора, с соблюдением 30-километрового продольного интервала).

# 5.11. ПРАВИЛА ИЗМЕНЕНИЯ ЭШЕЛОНА (ВЫСОТЫ) ПОЛЕТА И ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС

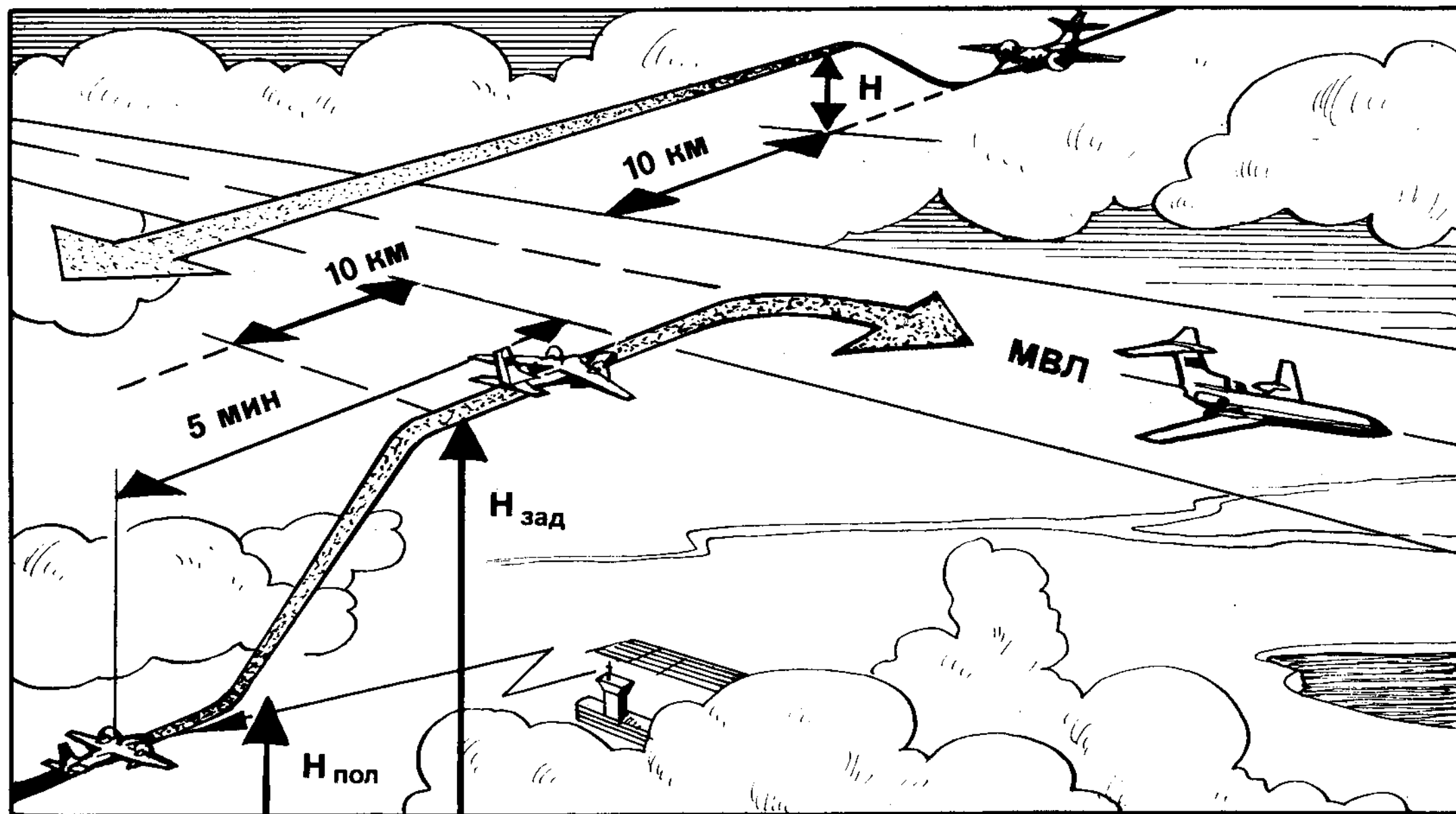
5.11.5. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом органу УВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением.

В этом случае командир обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на  $30^\circ$  от оси маршрута и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. О выполнении маневра командир воздушного судна информирует диспетчера службы движения. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ. Заняв новый эшелон, командир по согласованию с органом УВД выводит воздушное судно на воздушную трассу или МВЛ.



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

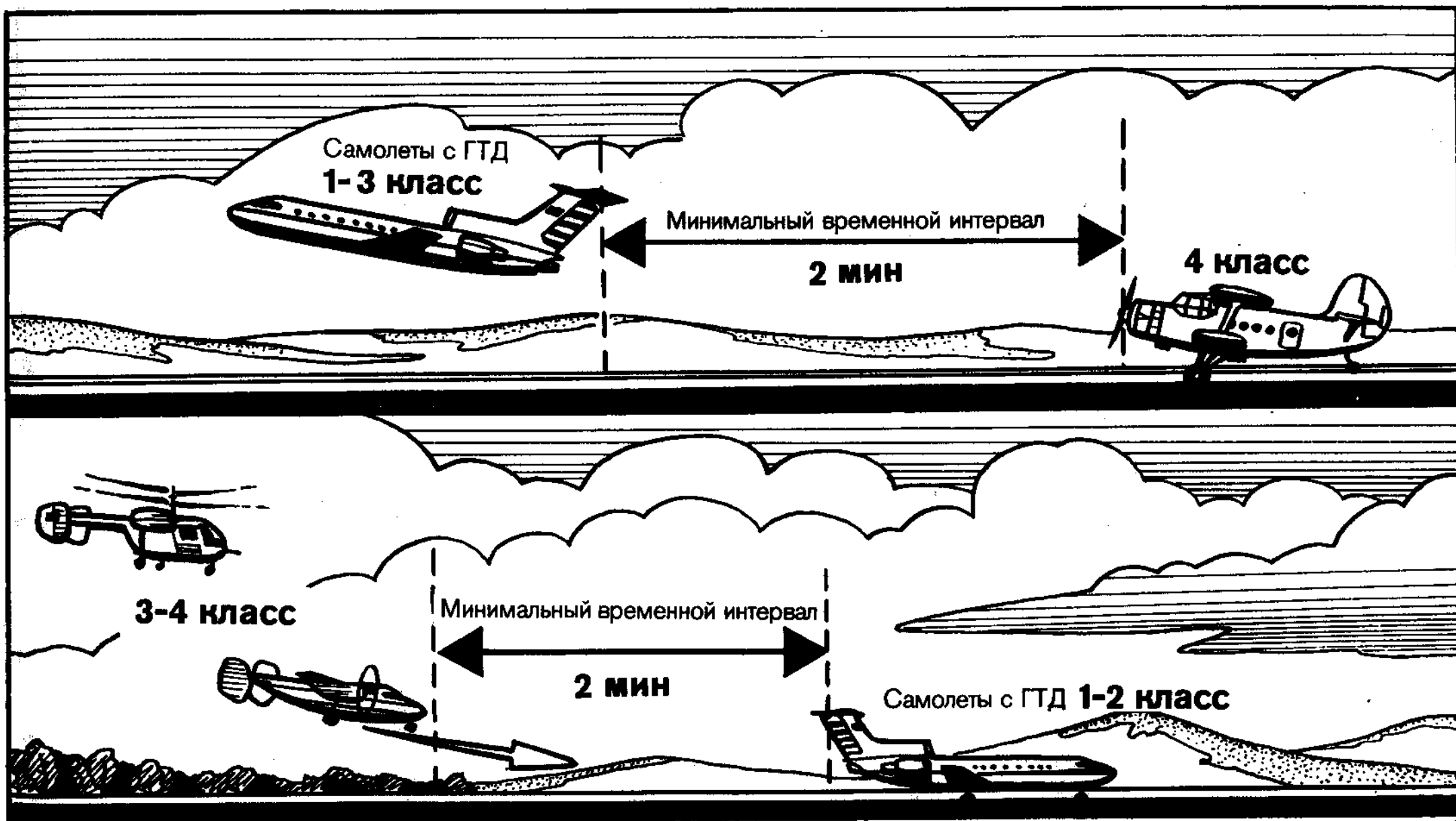
5.11.8. Для входа на воздушную трассу (МВЛ) командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин до подхода к ее границе обязан получить разрешение и условия для продолжения полета от диспетчера, осуществляющего непосредственное управление воздушным движением.



**5.12. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА И В ЗОНЕ  
ОЖИДАНИЯ**

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

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

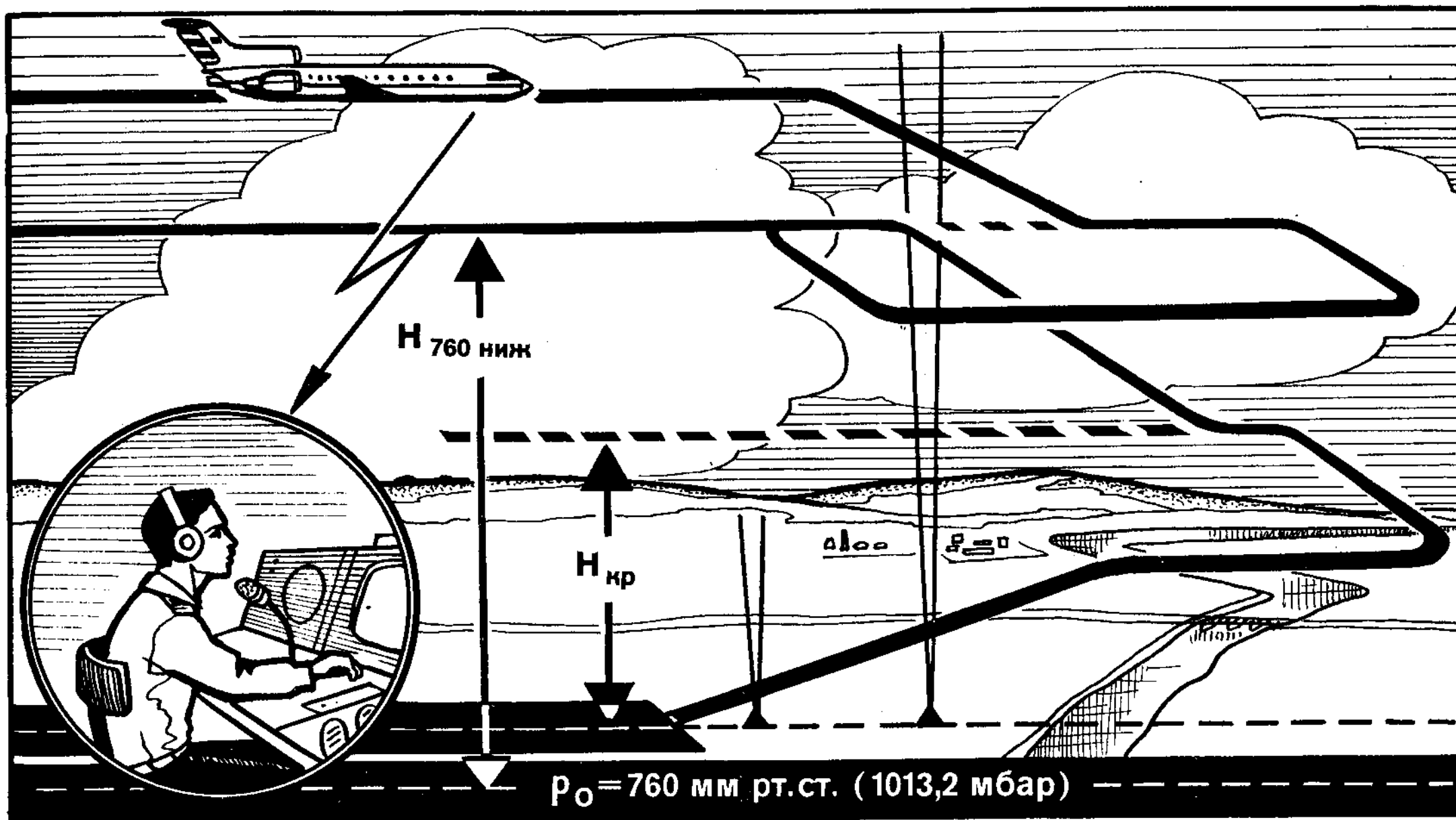


5.12.7. Для регулирования очередности захода на посадку воздушных судов устанавливаются зоны ожидания над специально выделенными РНТ или характерными наземными ориентирами.

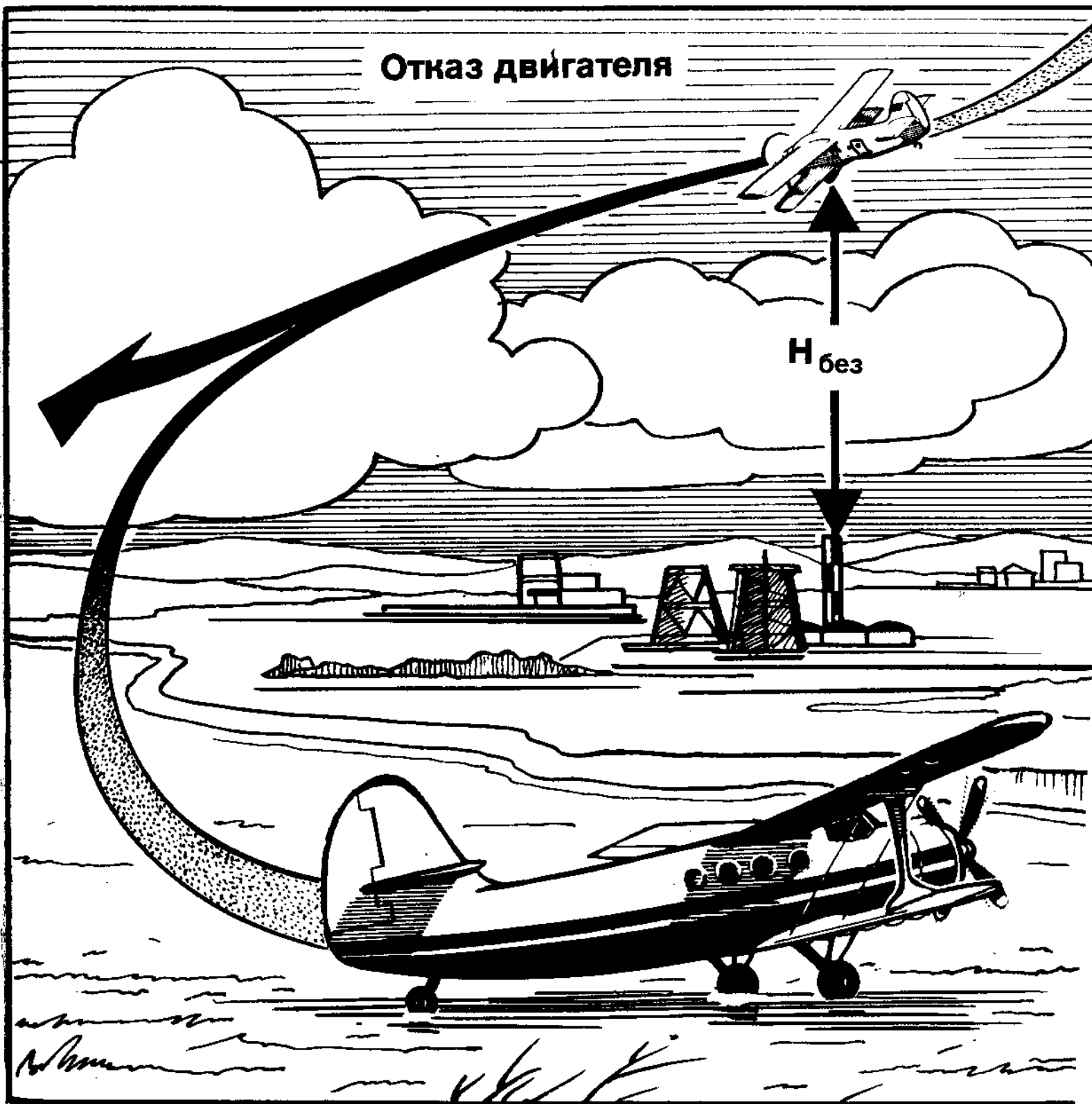
Приложение 1 к НПП ГА — 85, п.7. Расчет высоты нижнего эшелона зоны ожидания производится по формулам:

$$H_{760\text{ниж}} \geq H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_i + (760 - p_{\text{аэр}}) \cdot 11;$$

$$H_{1013,2\text{ниж}} \geq H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_i + (1013,2 - p_{\text{аэр}}) \cdot 8,25.$$



## Отказ двигателя



## 5.13. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ВОЗДУШНЫМ ТРАССАМ, МВЛ И УСТАНОВЛЕННЫМ МАРШРУТАМ

5.13.4. Полеты по ПВП над населенным пунктом могут выполняться на высоте, дающей возможность в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этого пункта или на ближайшем аэродроме. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать соответствующую высоту, командир воздушного судна обязан обходить населенные пункты, как правило, с правой стороны, если не установлен другой порядок обхода.

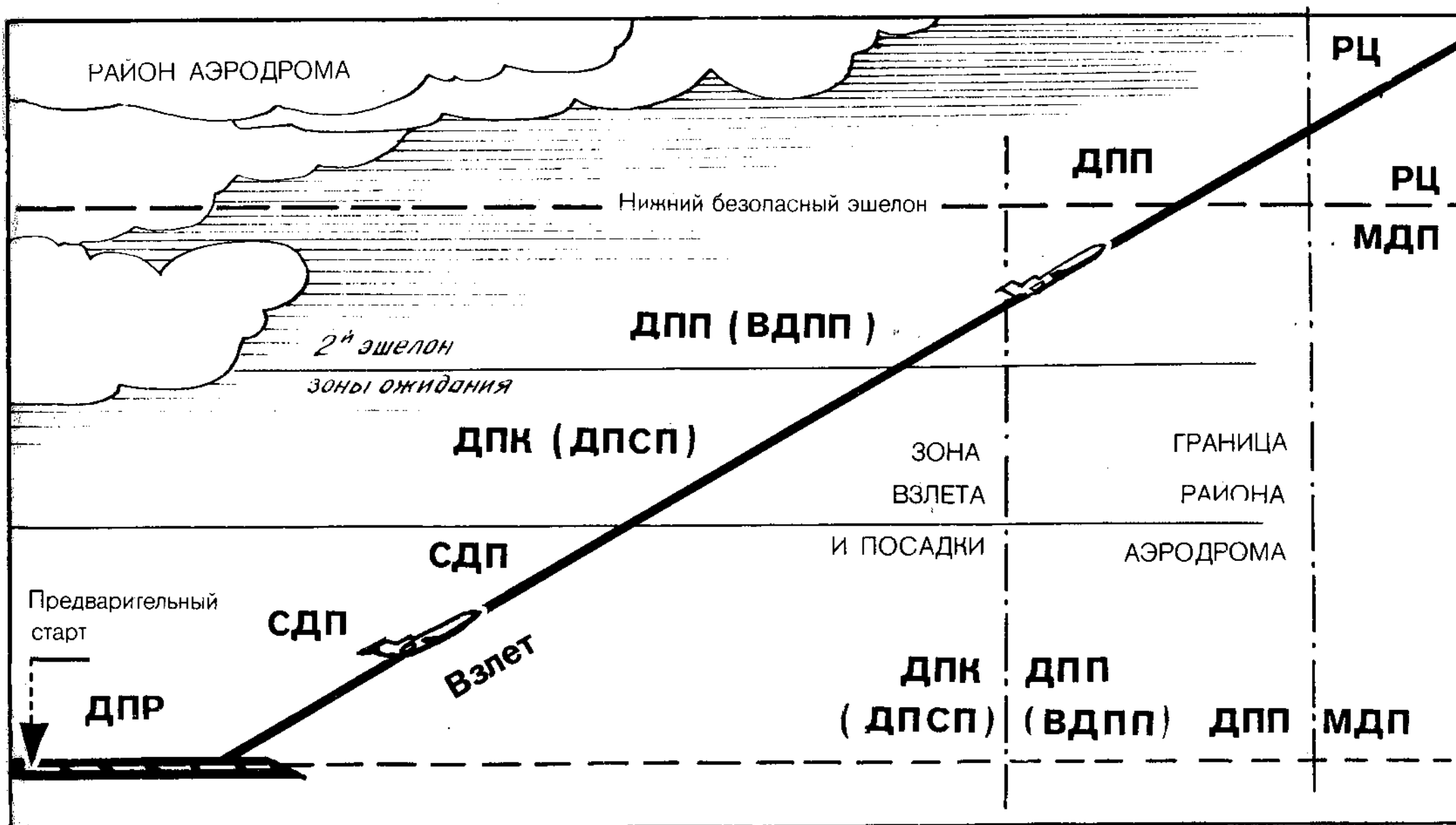
**Глава 6**  
**УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ**



#### 6.4.4. Рубежи передачи управления движением воздушных судов.

##### 6.4.4.1. При вылете:

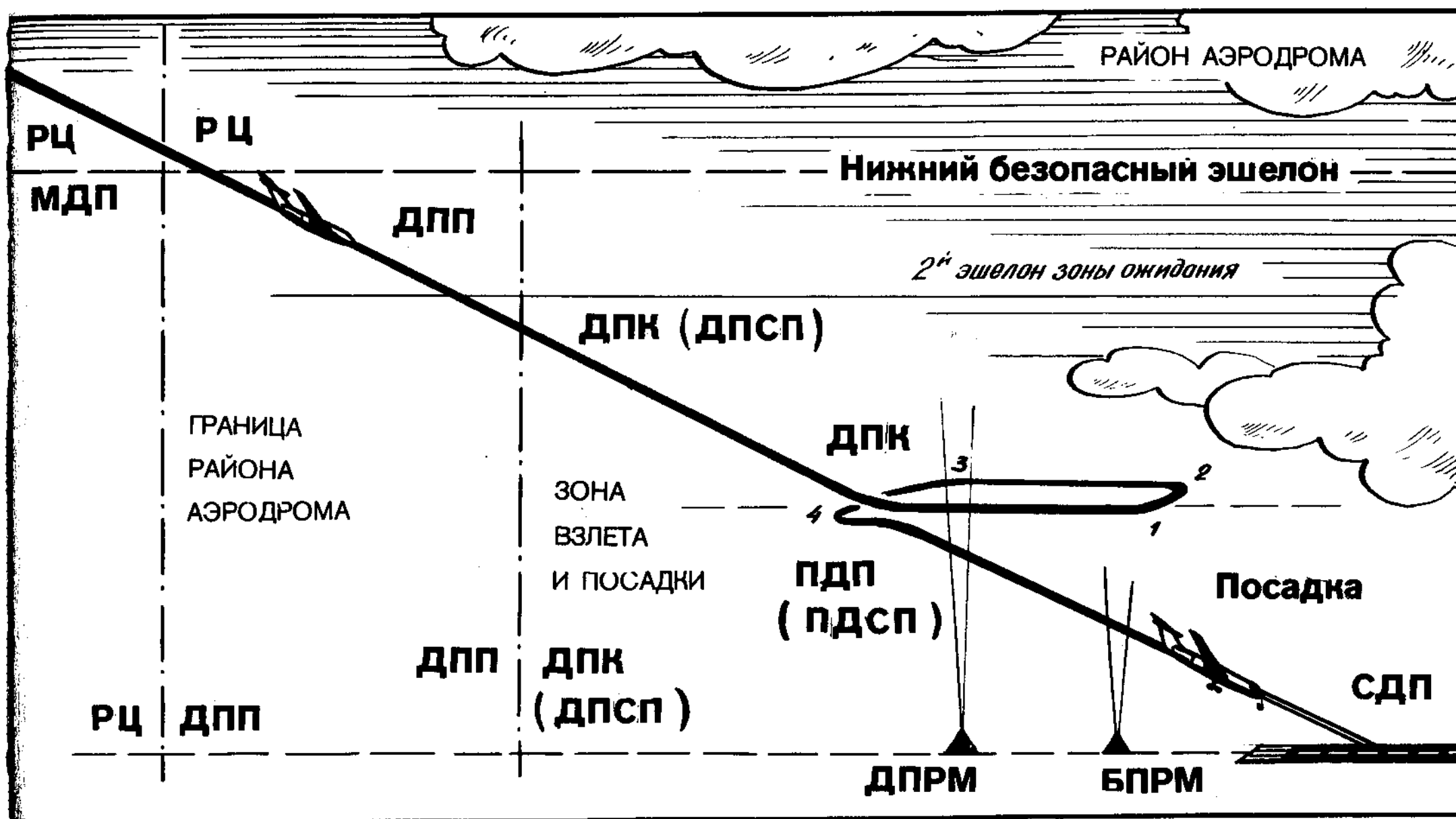
- между ДПР и СДП — предварительный старт;
- между СДП и ДПК (ДПСП) — высота, установленная инструкцией по производству полетов;
- между ДПК (ДПСП) и ДПП (ВДПП) — высота второго эшелона зоны ожидания или рубеж на установленном расстоянии от аэродрома (граница зоны взлета и посадки);
- между ДПП и МДП — нижний безопасный эшелон в пределах района аэродрома (зоны подхода);
- между ДПК (ДПСП) и МДП — рубеж на установленном расстоянии от аэродрома;
- между ДПП и РЦ — граница района аэродрома по расстоянию или высоте;
- между РЦ и МДП — нижний безопасный эшелон в пределах района УВД.



#### 4.4. Рубежи передачи управления движением воздушных судов.

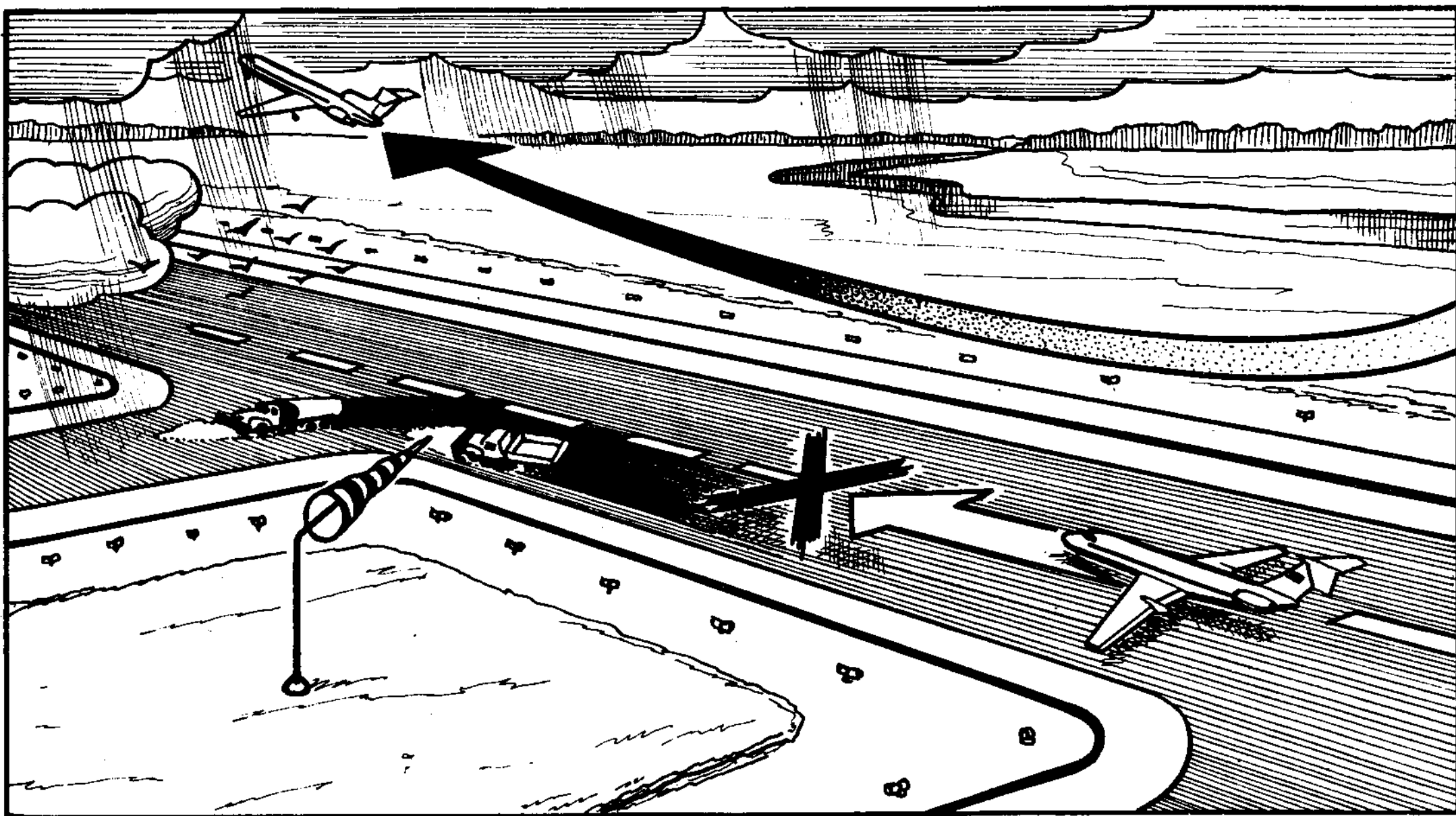
##### 4.4.2. При прилете:

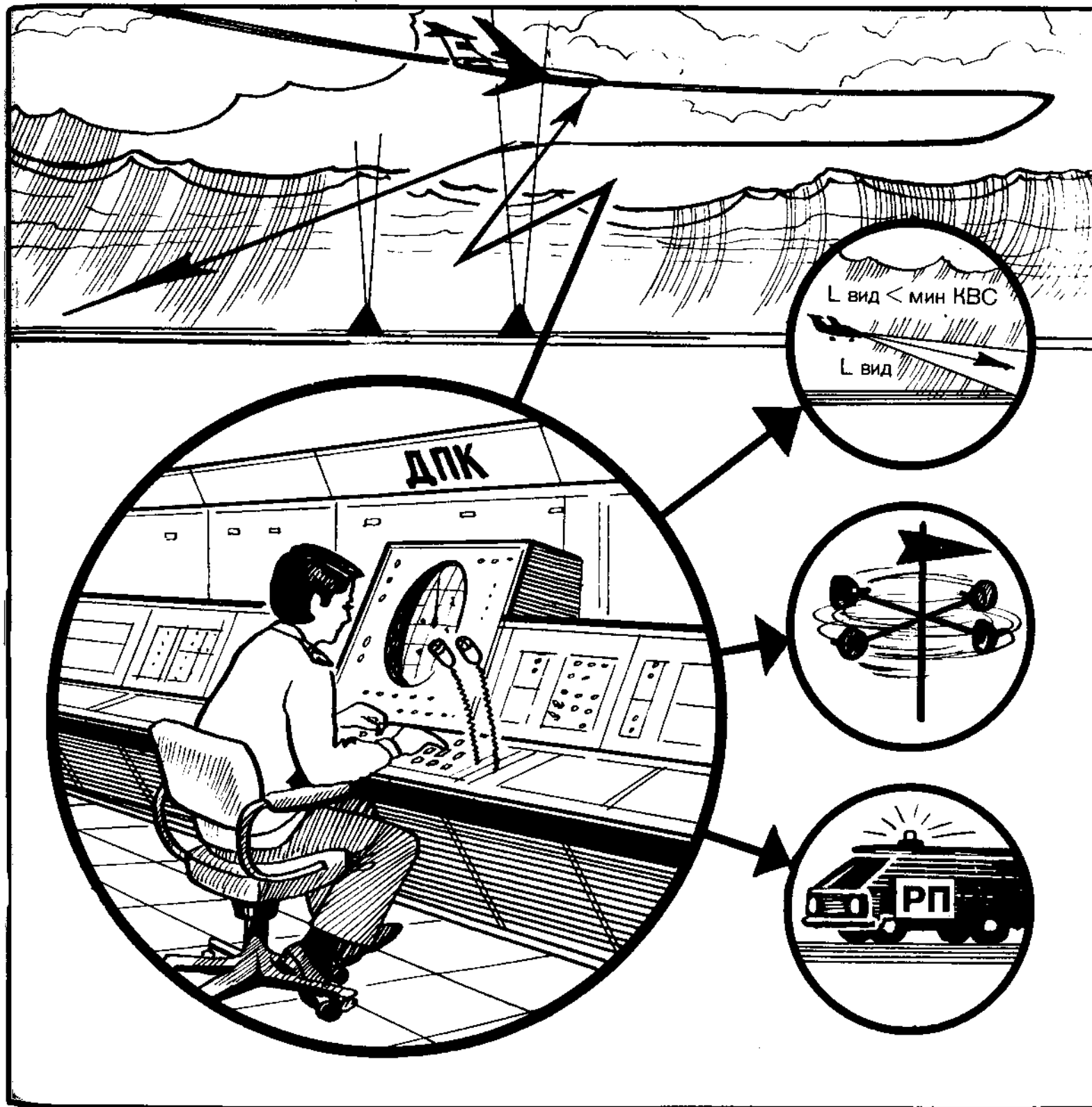
- между РЦ и МДП — нижний безопасный эшелон в пределах района УВД;
- между РЦ и ДПП — граница района аэродрома по расстоянию или высоте;
- между ДПП и ДПК (ДПСР) — высота второго эшелона зоны ожидания или рубеж на установленном расстоянии от аэродрома (граница зоны взлета и посадки);
- между ДПК и ПДП — момент обнаружения воздушного судна на экране ПРЛ (в районе 4-го разворота);
- между ПДП (ДПСР) и СДП — момент визуального обнаружения воздушного судна диспетчером СДП после пролета БПРМ;
- между СДП и ДПР — момент освобождения воздушным судном ВПП.



6.5.6. Диспетчеру СДП ЗАПРЕЩАЕТСЯ давать экипажу воздушного судна разрешение на взлет, если:

- имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;
- фактическая погода ниже установленного минимума;
- поверхность ВПП не отвечает установленным требованиям;
- другое воздушное судно взлетает или уходит на второй круг, или его местонахождение не обеспечивает безопасных интервалов;
- на летной полосе имеются препятствия.

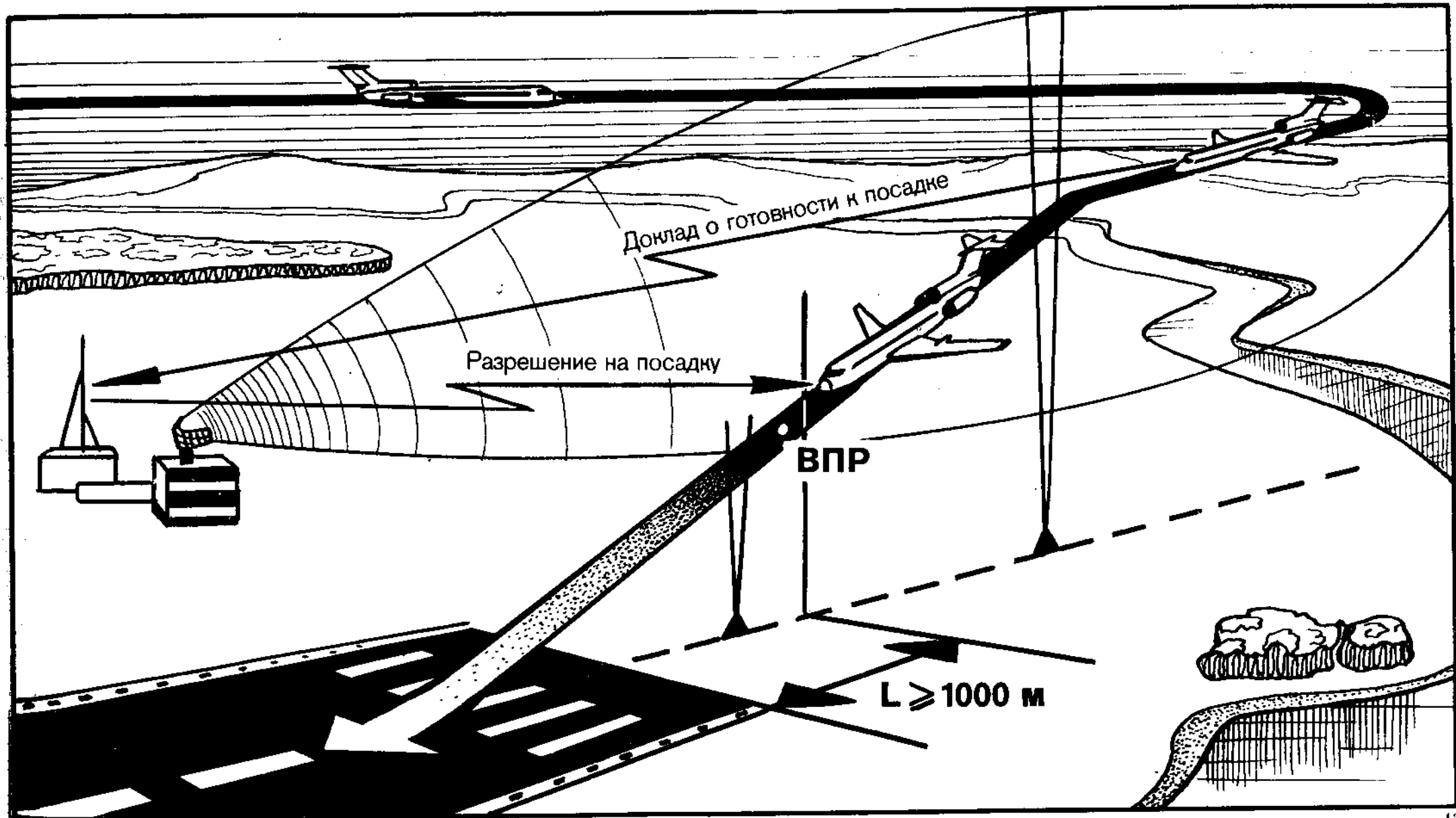


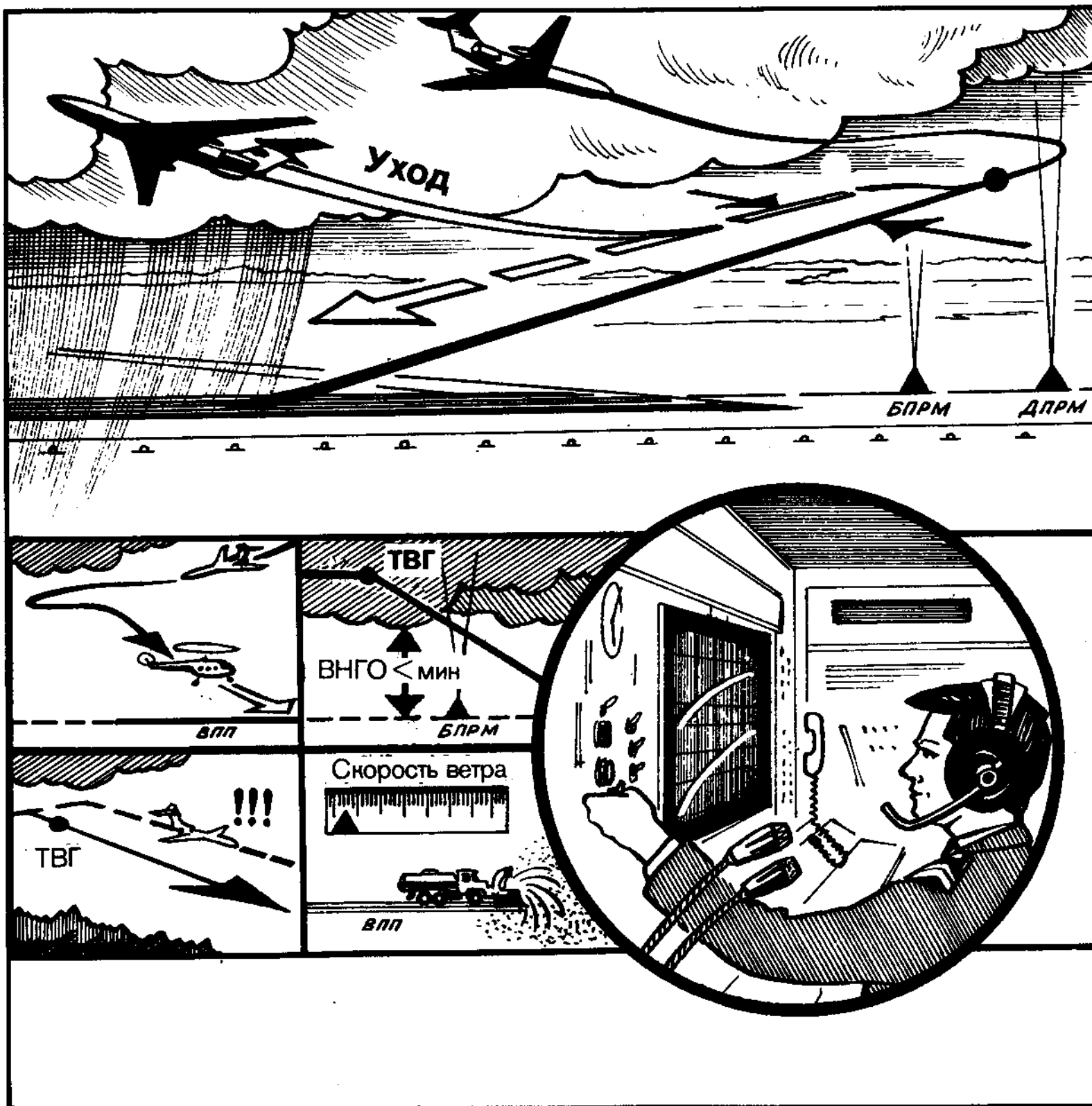


**6.5.9. Диспетчеру ДПК ЗАПРЕЩАЕТСЯ** давать разрешение на снижение воздушного судна с эшелона перехода и заход на посадку, если не обеспечиваются условия, указанные в пп.7.6.11 и 7.6.12 НПП ГА — 85.

В этих случаях диспетчер обязан согласовать с РПА порядок обеспечения дальнейшего полета воздушного судна.

6.5.16. Разрешение на посадку диспетчер дает после доклада командира воздушного судна о готовности к посадке до пролета ВПР, но на удалении не менее 1000 м от порога ВПП.



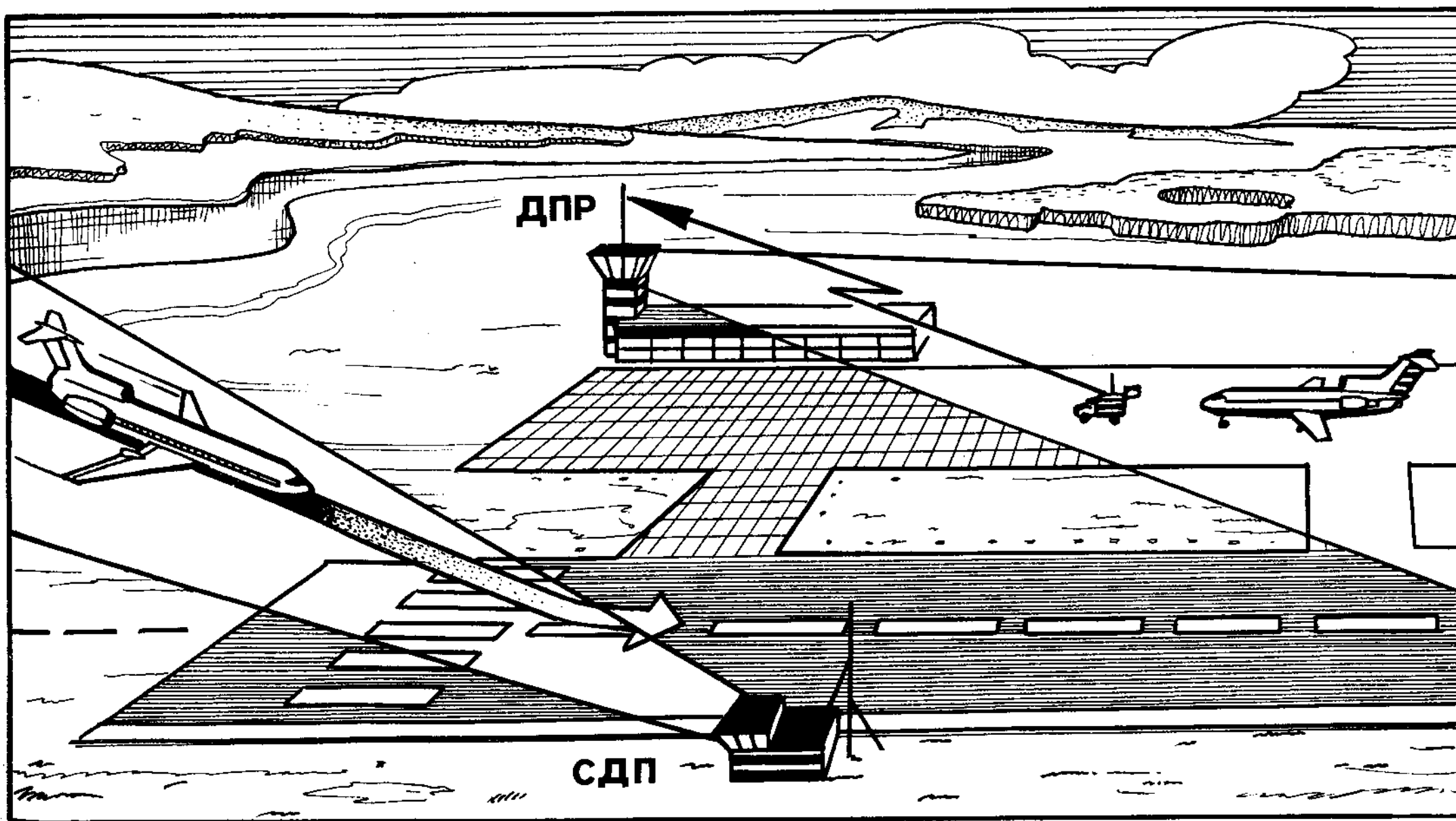


6.5.17. Диспетчер обязан запретить посадку воздушного судна и дать указание экипажу об уходе на второй круг, если:

- на предпосадочной прямой имеются опасные метеоявления;
- скорость ветра у земли с учетом его направления и состояния поверхности ВПП превышает установленные ограничения;
- видимость на ВПП (видимость) менее установленного минимума;
- высота нижней границы облаков не соответствует требованиям пп. 7.6.11, 7.6.12;
- отклонения воздушного судна по курсу и (или) глиссаде на участке предпосадочной прямой между ДПРМ и БПРМ превышают предельно допустимые;
- в воздушном пространстве на пути снижения воздушного судна имеются препятствия, угрожающие безопасности полета;
- от диспетчера СДП не поступил доклад о том, что летная полоса свободна.

6.5.18. Диспетчер СДП контролирует движение воздушного судна с момента визуального его обнаружения после пролета БПРМ до освобождения ВПП. В процессе захода и посадки воздушного судна диспетчеру СДП ЗАПРЕЩАЕТСЯ вызывать экипаж на связь, кроме случаев угрозы безопасности полета. При обнаружении внешних признаков неисправности или неподготовленности к посадке воздушного судна диспетчер СДП обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

После посадки диспетчер СДП обязан по докладу экипажа и визуально убедиться в освобождении воздушным судном ВПП.



**Г л а в а 7**  
**ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ**



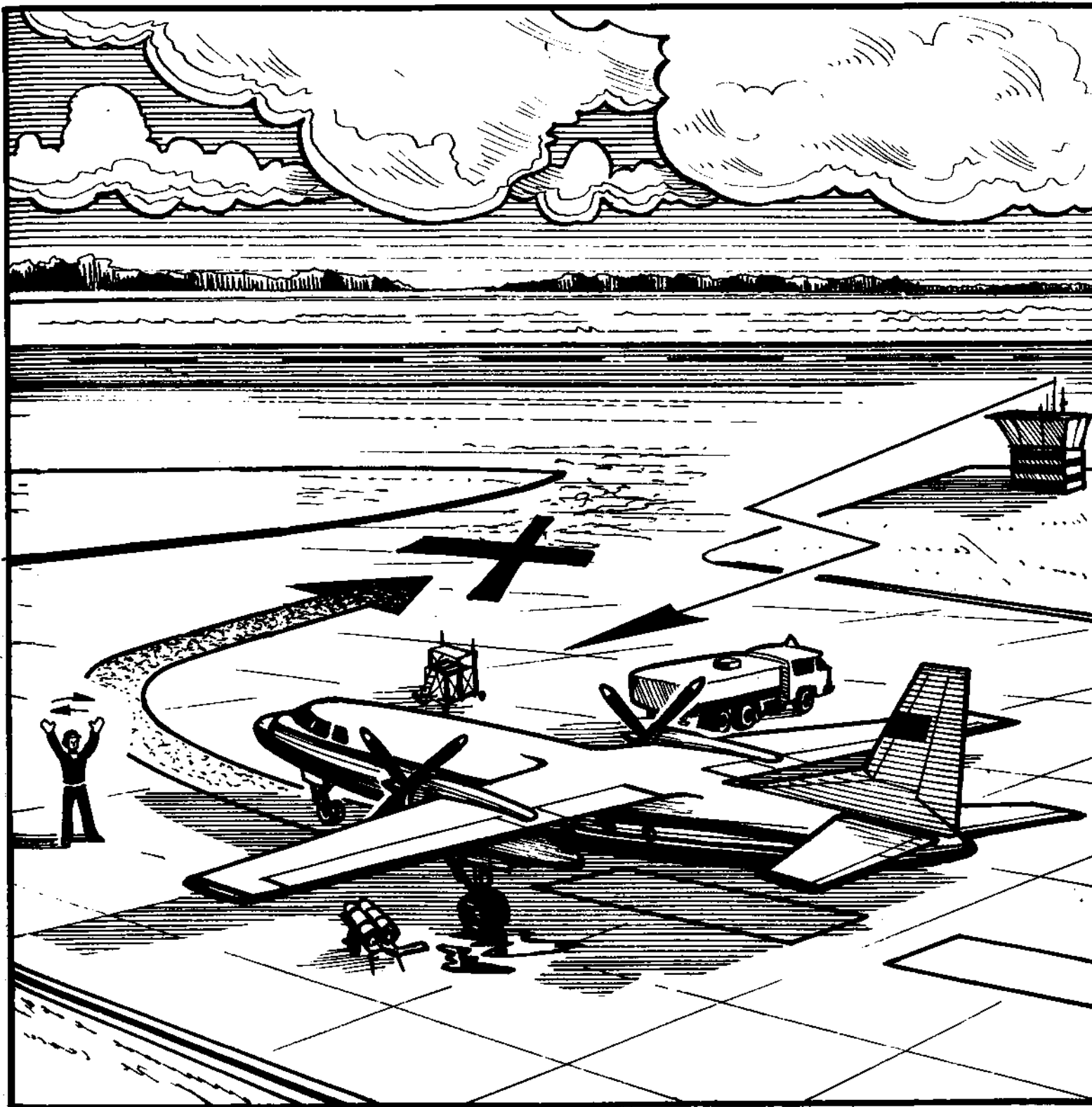


## 7.1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

7.1.10. ЗАПРЕЩАЕТСЯ зашторивать в полете окна кабины экипажа, кроме случаев применения шторки в учебных и тренировочных полетах.

7.1.14. Членам экипажа, а на внутрисоюзных авиалиниях и пассажирам, независимо от продолжительности полета, курить на борту воздушного судна ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

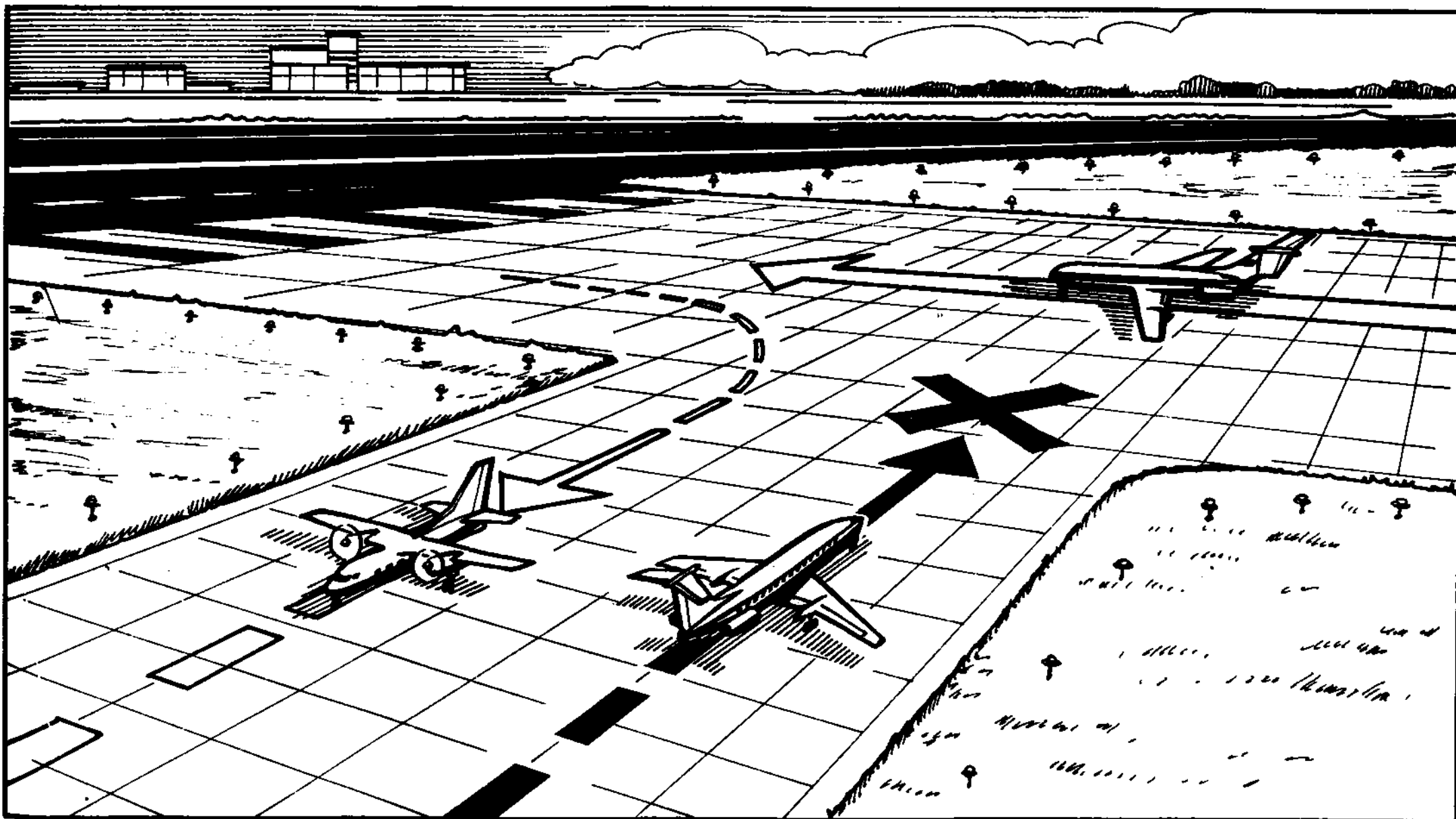
7.1.15. Время и очередность приема пищи членами экипажа в полете определяет командир воздушного судна. Одновременно принимать пищу обоим пилотам ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

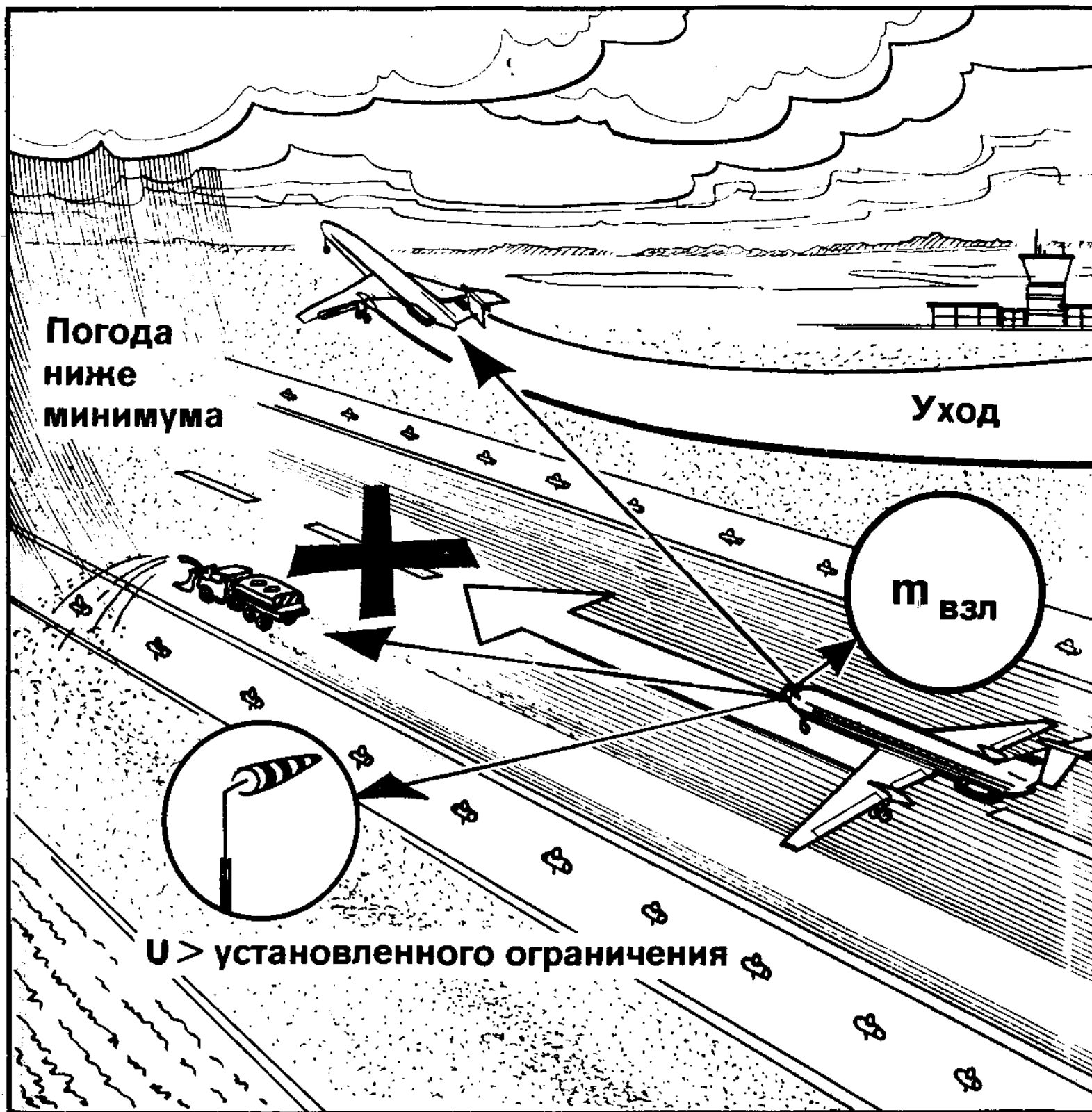


7.2.10. Экипажу выруливать (рулить) **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**, если:

- давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;
- не получено разрешение диспетчера службы движения и ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск (встречу) воздушного судна;
- безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулевых дорожек.

7.2.14. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их командиры обязаны уменьшить скорость руления до минимальной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.  
При сближении на пересекающихся курсах командир воздушного судна, видящий другое воздушное судно справа, обязан прекратить руление.  
Обгон рулящего воздушного судна **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

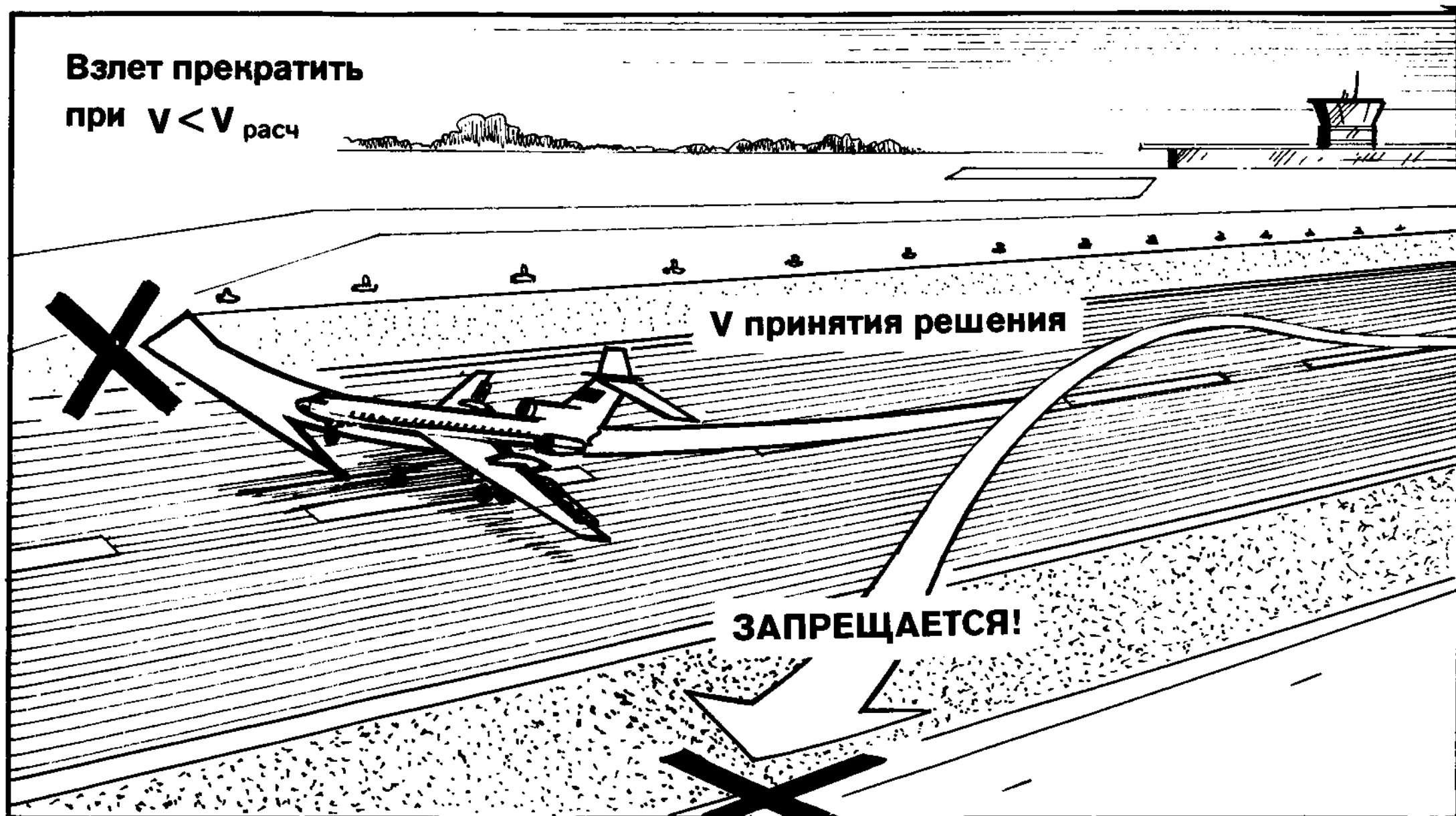


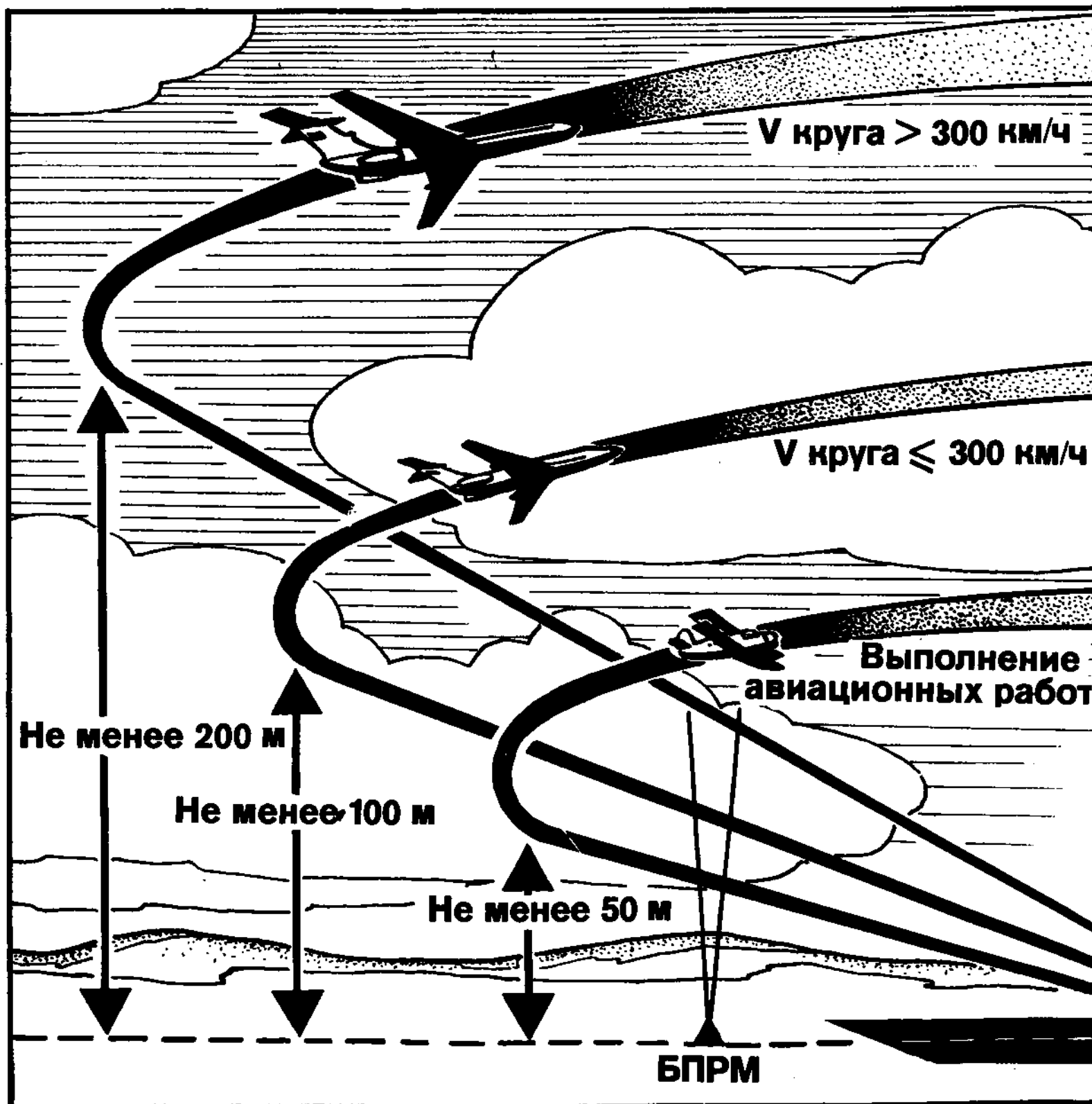


### 7.3.2. Экипажу взлетать ЗАПРЕЩАЕТСЯ, если:

- имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;
- фактическая погода ниже установленного минимума;
- поверхность ВПП не соответствует установленным требованиям;
- поверхность воздушного судна покрыта льдом, инеем или мокрым снегом;
- взлетная масса воздушного судна превышает допустимую для фактических условий взлета;
- другое воздушное судно уходит на второй круг;
- впереди на летной полосе имеются препятствия.

7.3.7. Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления и продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Отрыв воздушного судна на скорости менее расчетной **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.  
7.3.8. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения, взлет должен быть немедленно прекращен. Повторный взлет на воздушном судне до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета, **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.





7.4.1. Набор высоты после взлета производится по прямой до высоты не менее:

— 50 м — на воздушных судах при выполнении авиационных работ, если руководством по данному виду работ установлена рабочая высота 50 м и менее;

— 100 м — на воздушных судах со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее;

— 200 м — на воздушных судах со скоростью полета по кругу более 300 км/ч.

7.4.2. По достижении высоты 200 м или заданной высоты полета экипаж воздушного судна докладывает о выполнении взлета. При разрешении бесступенчатого набора эшелона доклад диспетчеру круга о взлете может не производиться.

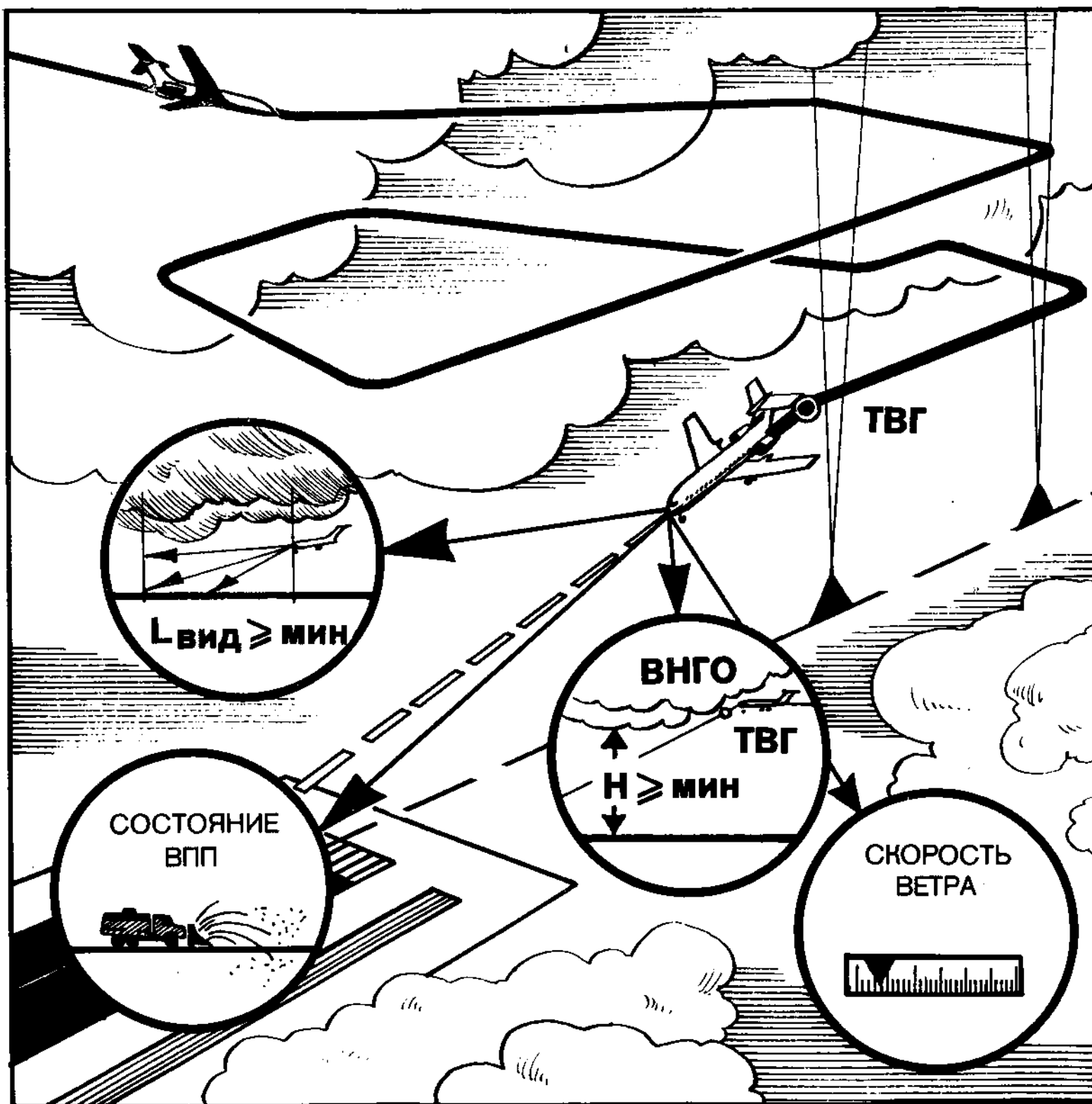
## 7.6. ПОДХОД К АЭРОДРОМУ И ПОСАДКА

7.6.11. Снижение воздушного судна с эшелона перехода и заход на посадку разрешается, если на аэродроме посадки:

- скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления не превышают установленных ограничений;

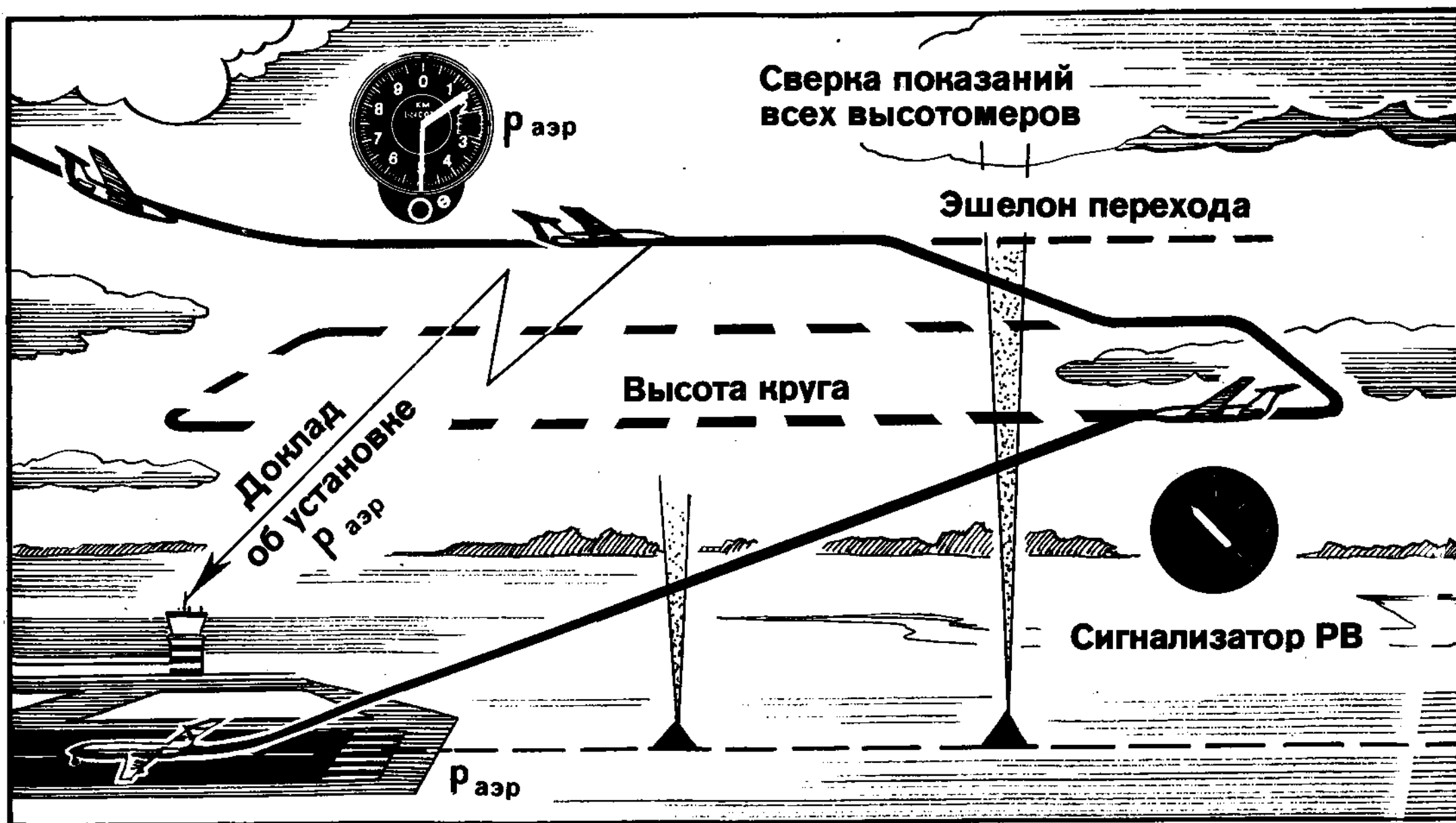
- видимость на ВПП (видимость) не менее минимума;
- высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) не ниже минимума;
- состояние ВПП соответствует установленным требованиям.

7.6.12. Снижение воздушных судов 1 и 2-го класса с эшелона перехода и заход на посадку по минимуму 1-й категории разрешается при ВНГО (вертикальной видимости) не менее  $3/4$  ВПР, а по минимуму II и III категорий — независимо от ВНГО (вертикальной видимости) при соответствии других требований п.7.6.11 НПП ГА — 85.



7.6.9. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан:

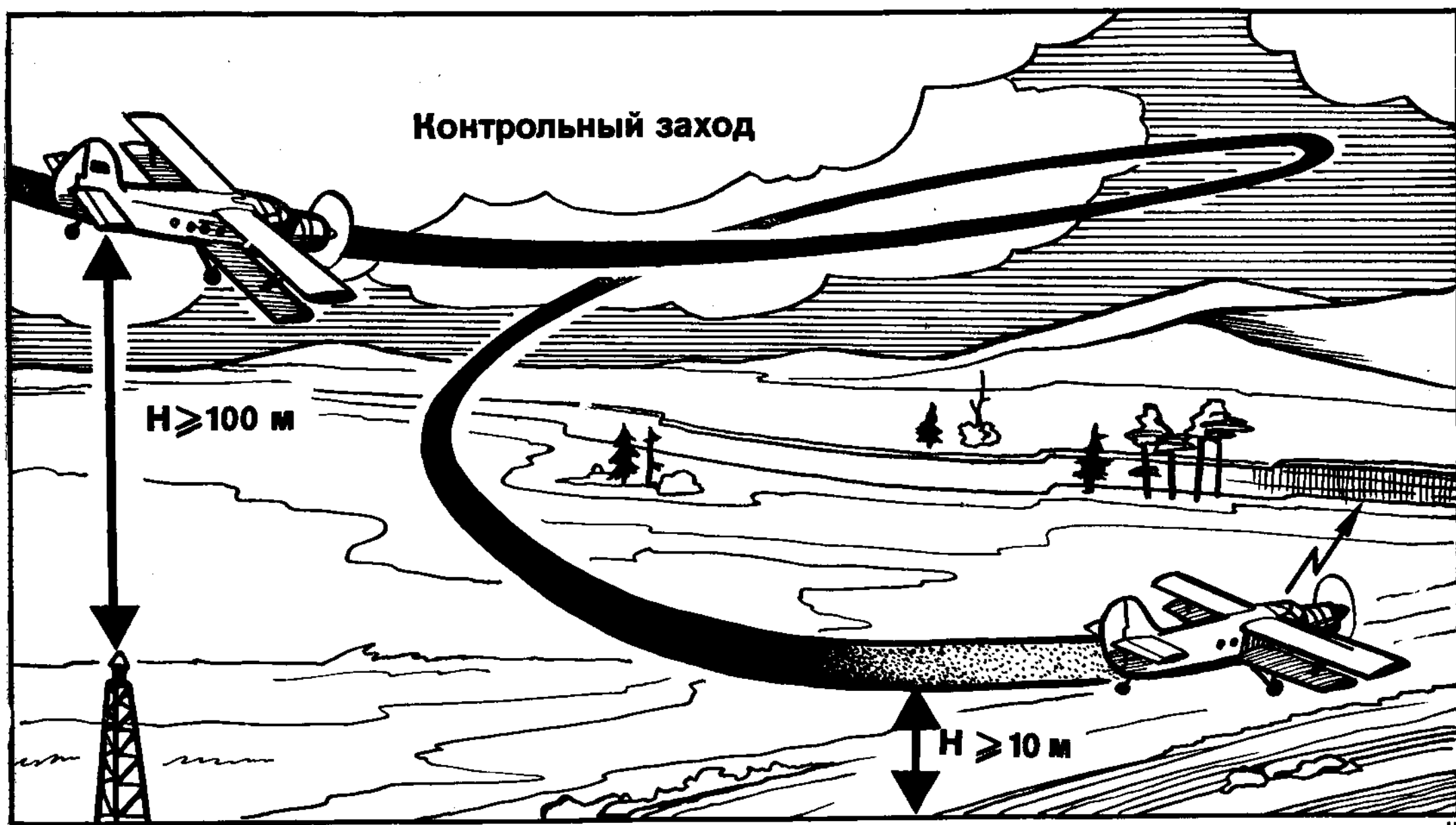
- сообщить диспетчеру службы движения о выбранной системе захода;
- установить на эшелоне перехода шкалы давлений барометрических высотомеров на значение давления аэродрома;
- сверить показания всех высотомеров и доложить диспетчеру службы движения об установке значения давления аэродрома;
- установить на высоте круга сигнализатор радиовысотомера согласно РЛЭ.



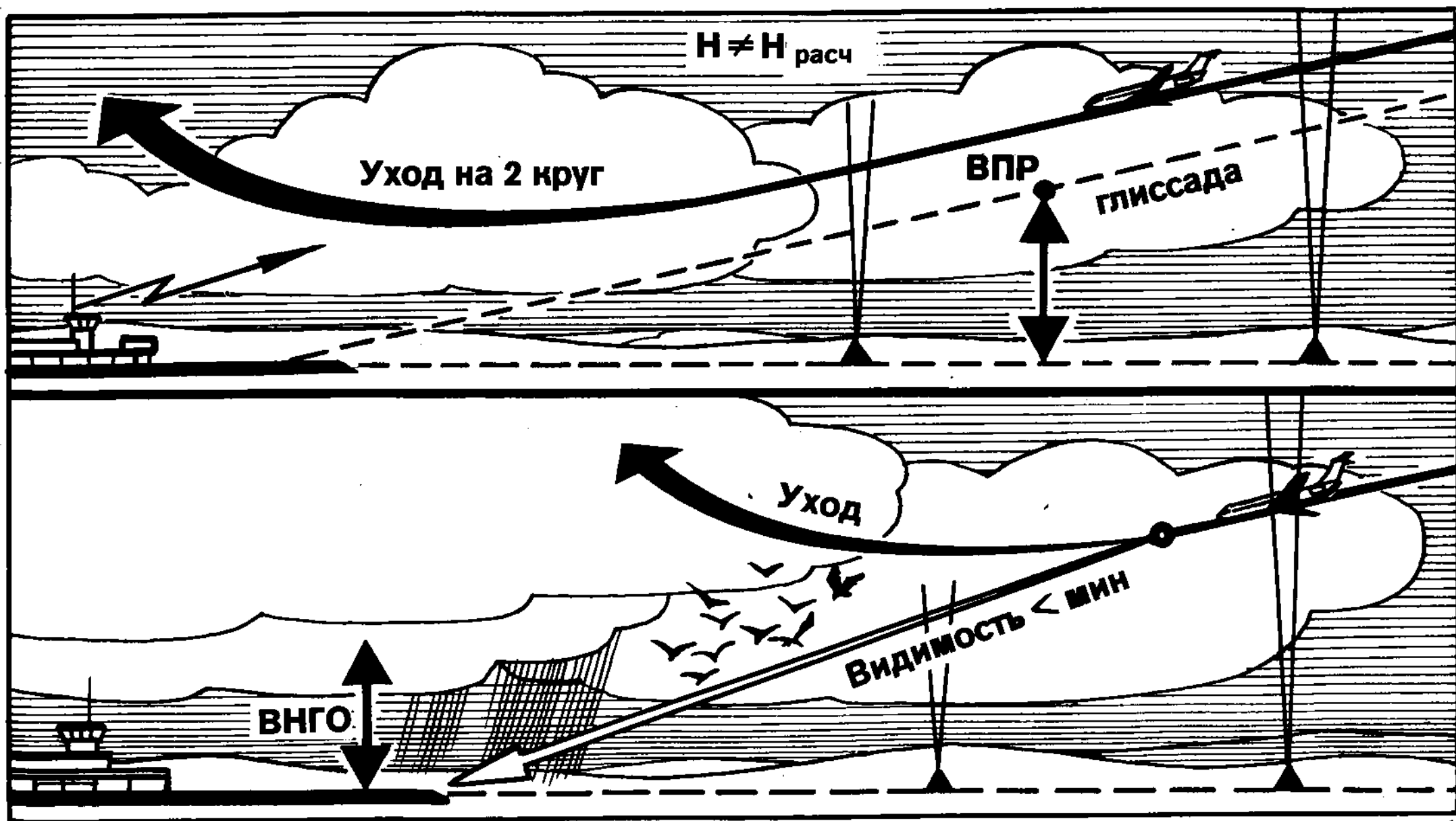


7.6.10. При полетах на посадочные площадки, где отсутствует орган УВД, перед заходом на посадку командир воздушного судна обязан:

- выполнить контрольный заход в целях осмотра площадки и определения с воздуха ее состояния и пригодности;
  - передать на частоте связи диспетчерского пункта, в районе которого он находится, место и магнитный курс посадки;
- После приземления сообщить органу УВД ближайшего аэродрома (при наличии с ним связи) о посадке.



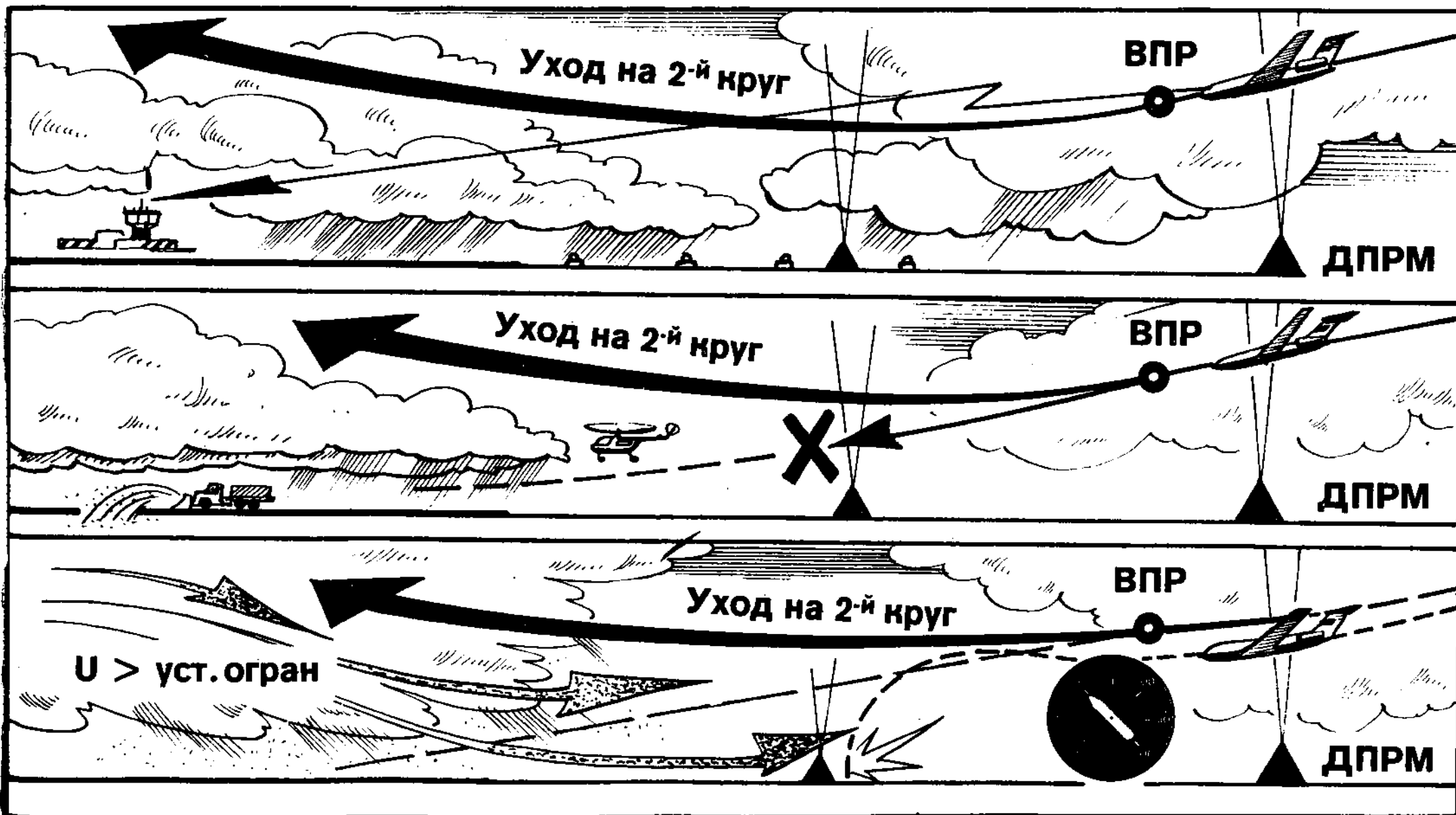
- 7.6.15. При полете на предпосадочной прямой командир ВС обязан прекратить снижение и уйти на второй круг, если:
- к моменту достижения ВПР положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;
  - расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения;
  - после пролета ДПРМ отклонения по курсу (глиссаде) и (или) вертикальной скорости превышают допустимые;
  - потерян визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами при снижении с ВПР до минимально допустимой согласно РЛЭ высоты ухода;
  - наблюдаются опасные метеоявления или скопления птиц, представляющие угрозу для выполнения посадки ....

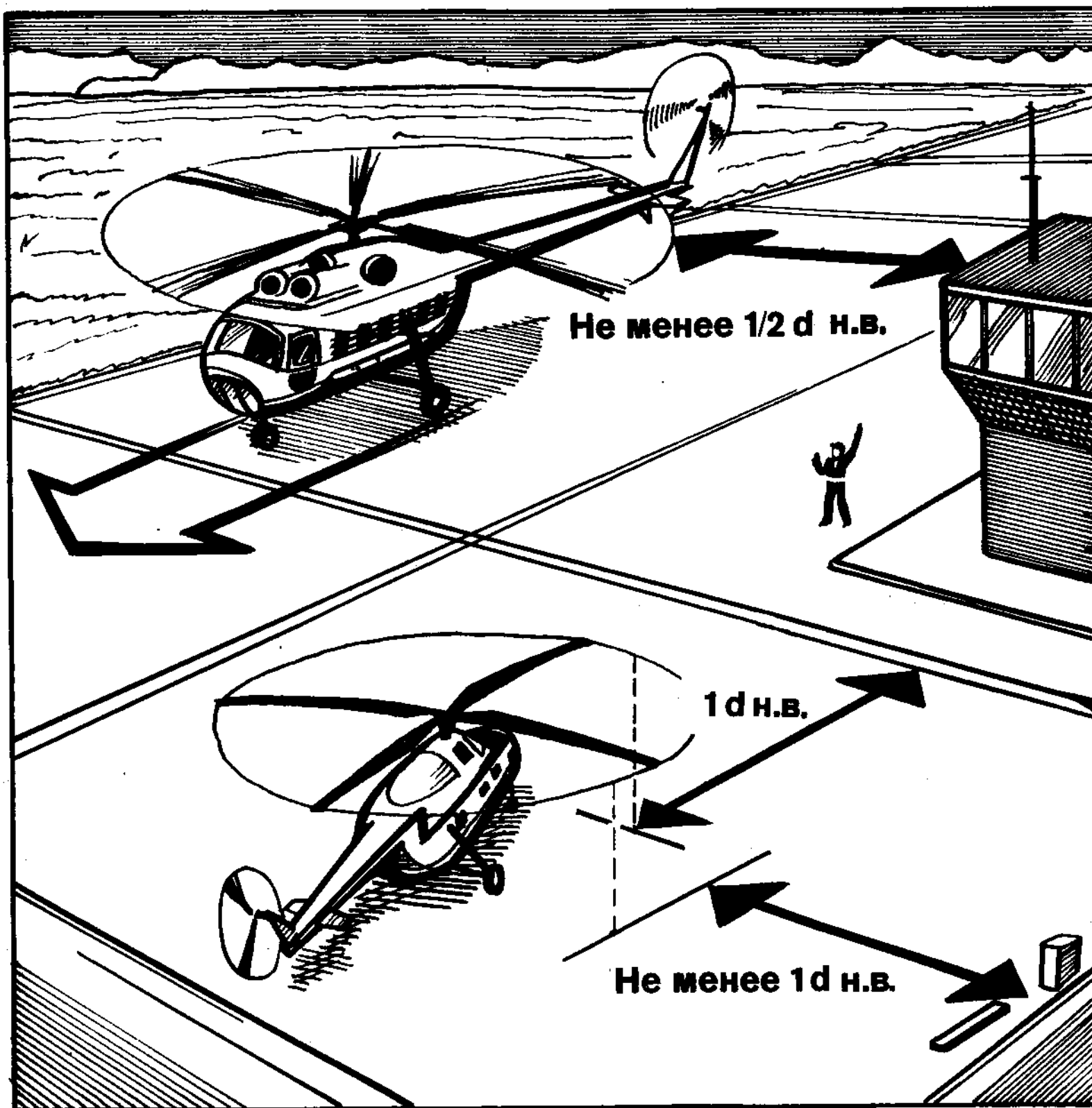


7.6.15. При полете на предпосадочной прямой командир ВС обязан прекратить снижение и уйти на второй круг, если:

- для выдерживания глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального;
- до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация ВПР (или) опасного сближения с землей;
- до ВПР не установлен необходимый визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или с наземными ориентирами;
- в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;
- экипаж получил сообщение о фактических условиях посадки, которые ниже предельных значений, приведенных в п. 7.6.11 (7.6.12) НПП ГА — 85, даже если установлен надежный визуальный контакт с наземными ориентирами.

Уход на второй круг должен расцениваться как грамотное решение командира ВС.



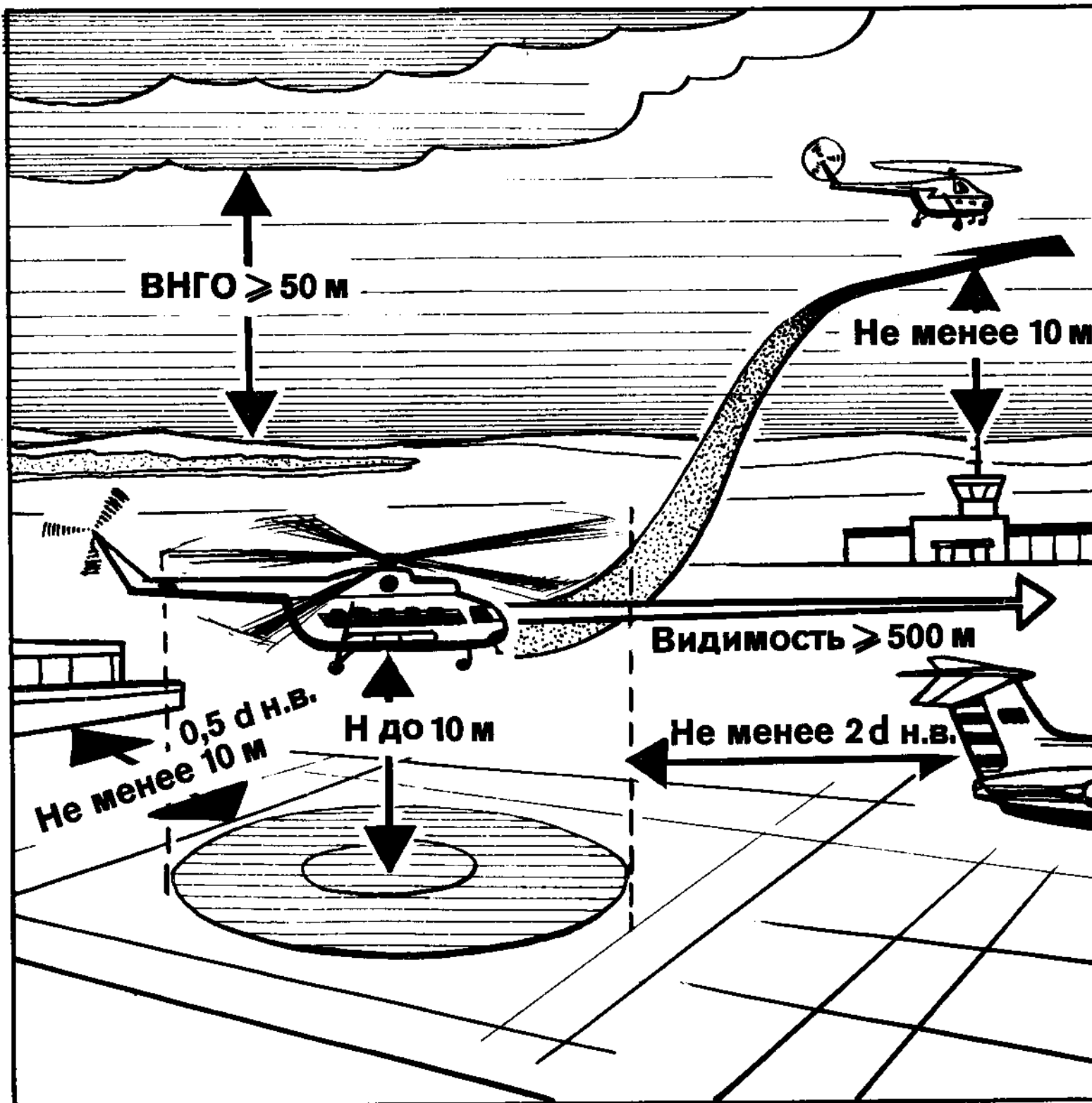


## 7.7. ПОЛЕТЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ

7.7.4. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, должны быть удалены от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

7.7.6. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта вертолета, находящегося на палубе морского (речного) судна, приподнятой платформе и других специальных площадках, регулируется инструкциями по производству полетов с площадок каждого типа и должно обеспечиваться конструкцией этих площадок.



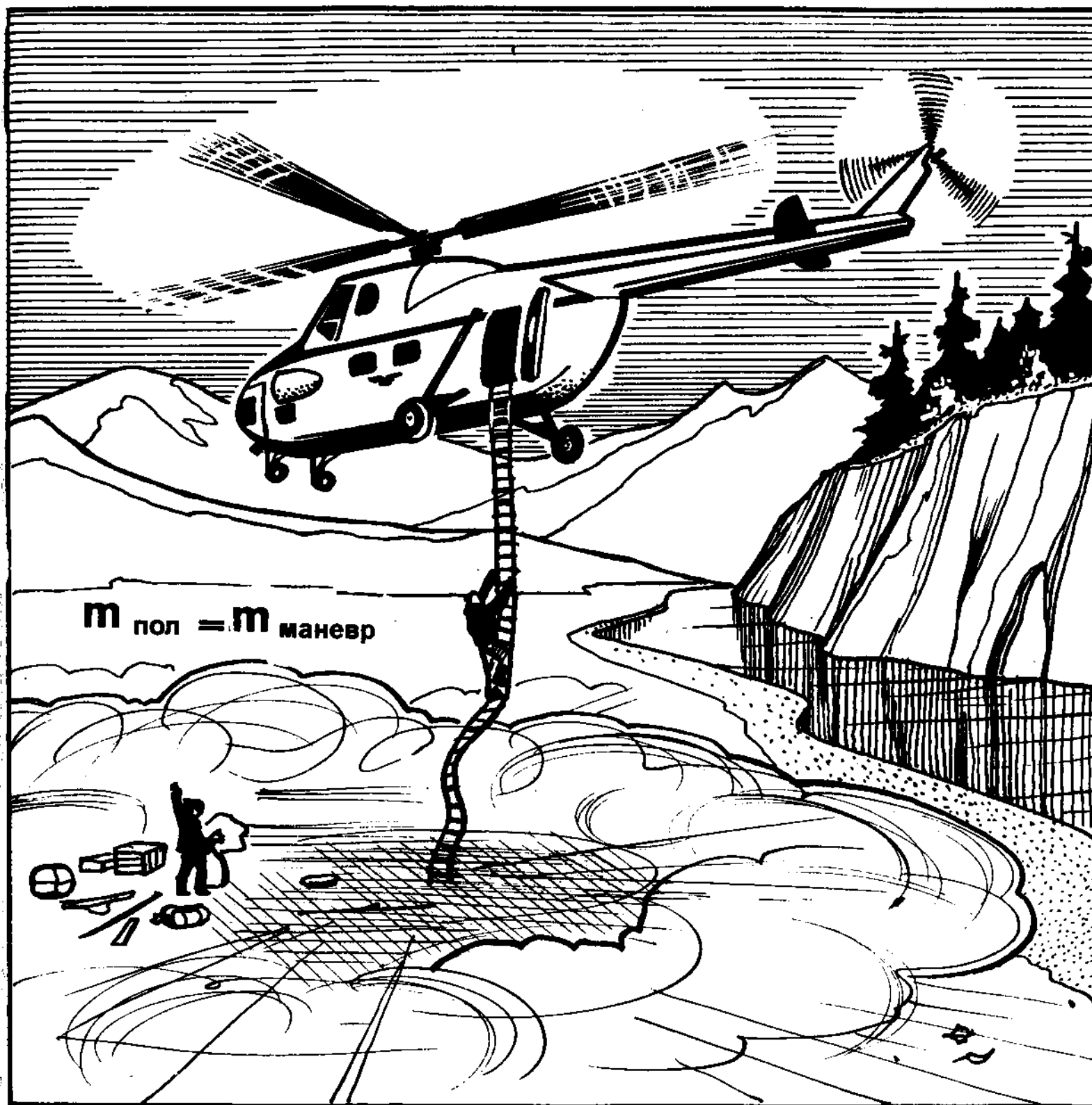
7.7.8. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

— до воздушных судов — двух диаметров несущего винта;

— до других препятствий — половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

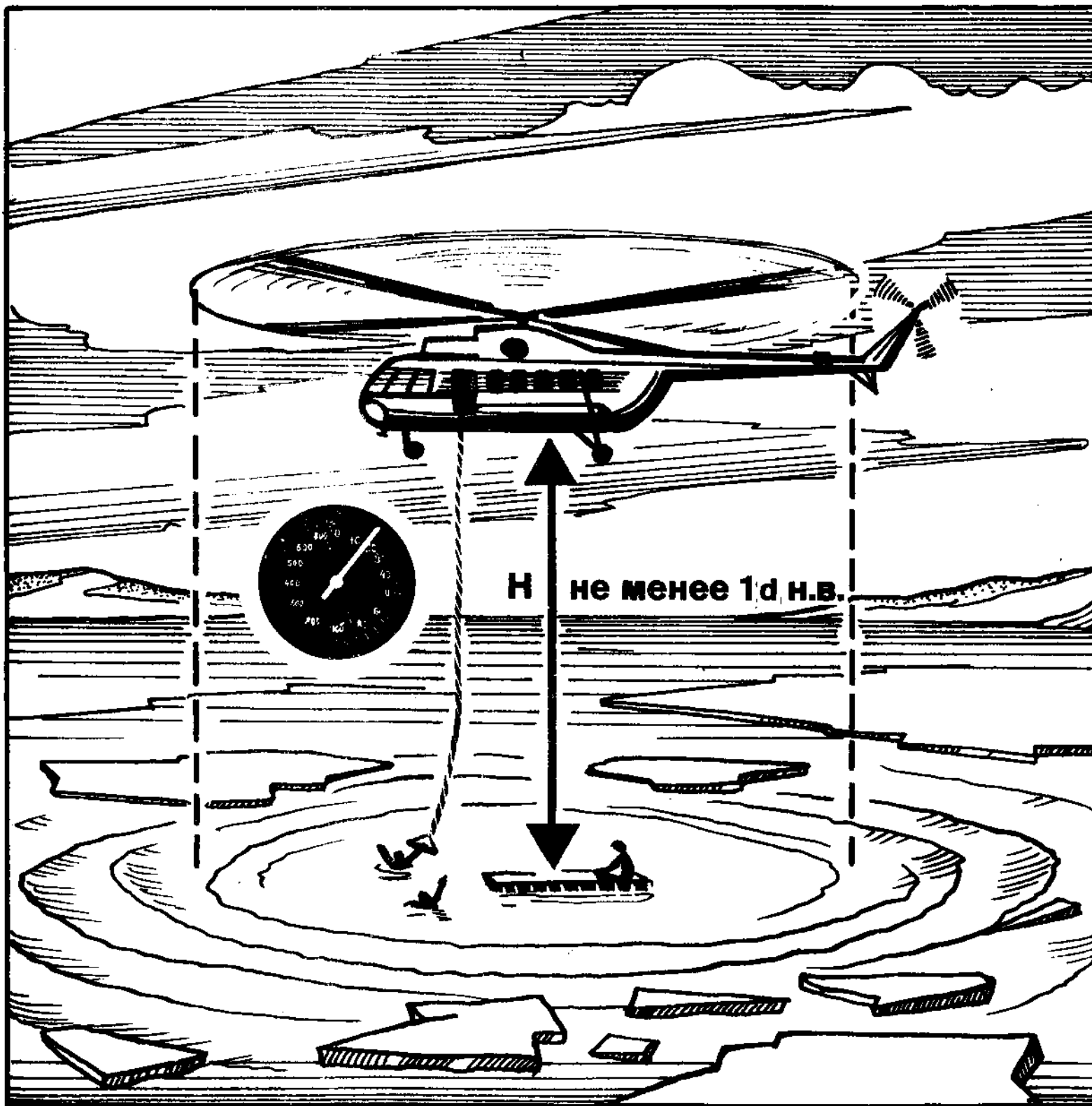
— до препятствий над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками — согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

7.7.10. Висение и перемещение на высоте до 10 м разрешается при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума командира вертолета.



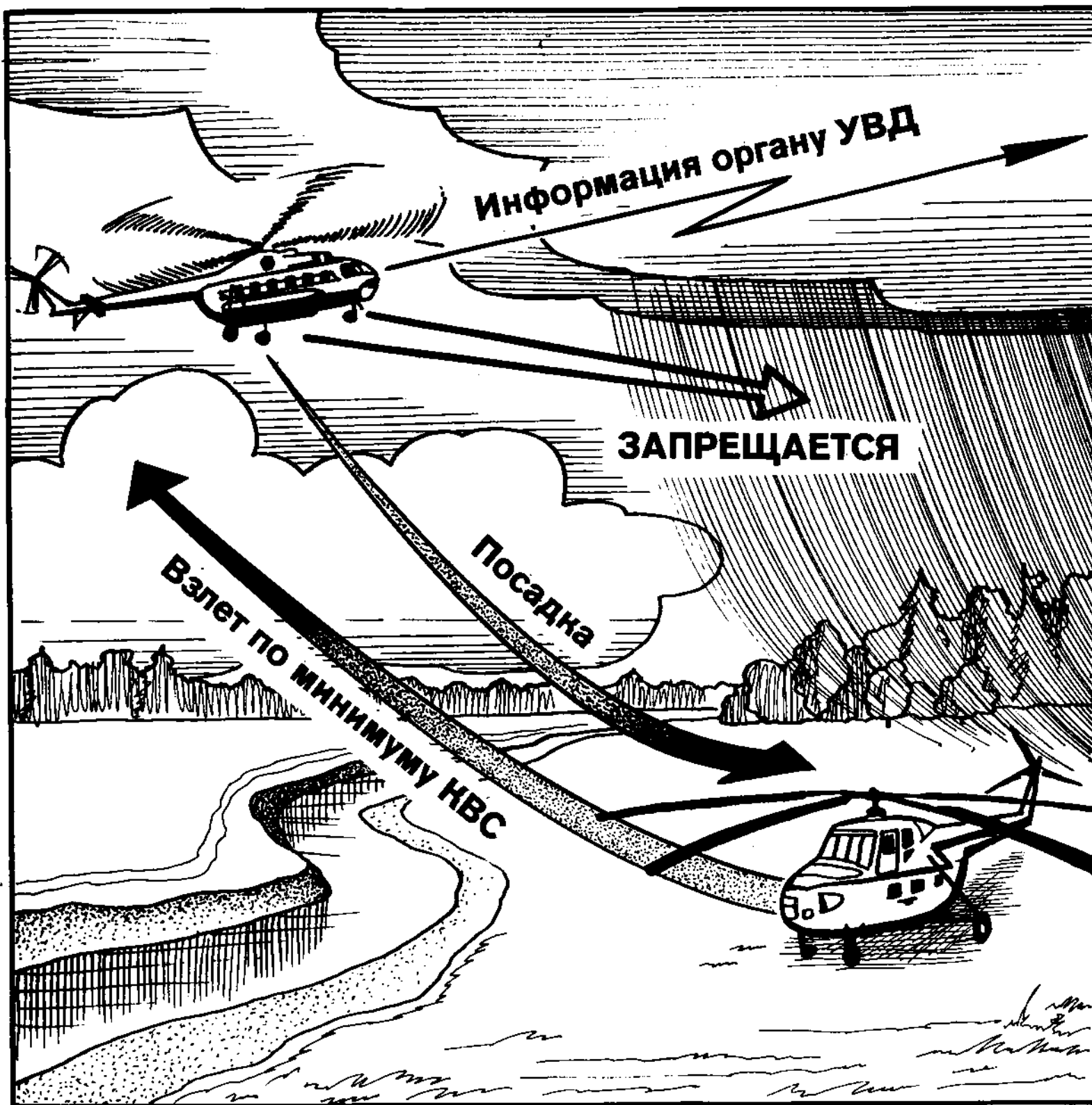
7.7.13. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного осмотра одним из членов экипажа или специально подготовленным работником ИАС, по сигналам которого командир приземляет вертолет.

Высадка одного из членов экипажа (работника ИАС) производится в режиме висения. При невозможности приземления разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения под руководством одного из членов экипажа или специально подготовленного работника ИАС.



7.7.18. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта. Высота определяется по радиовысотомеру и визуально по плавающим на воде предметам.

При оказании помощи людям, находящимся на воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и отброса плавсредств зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально.



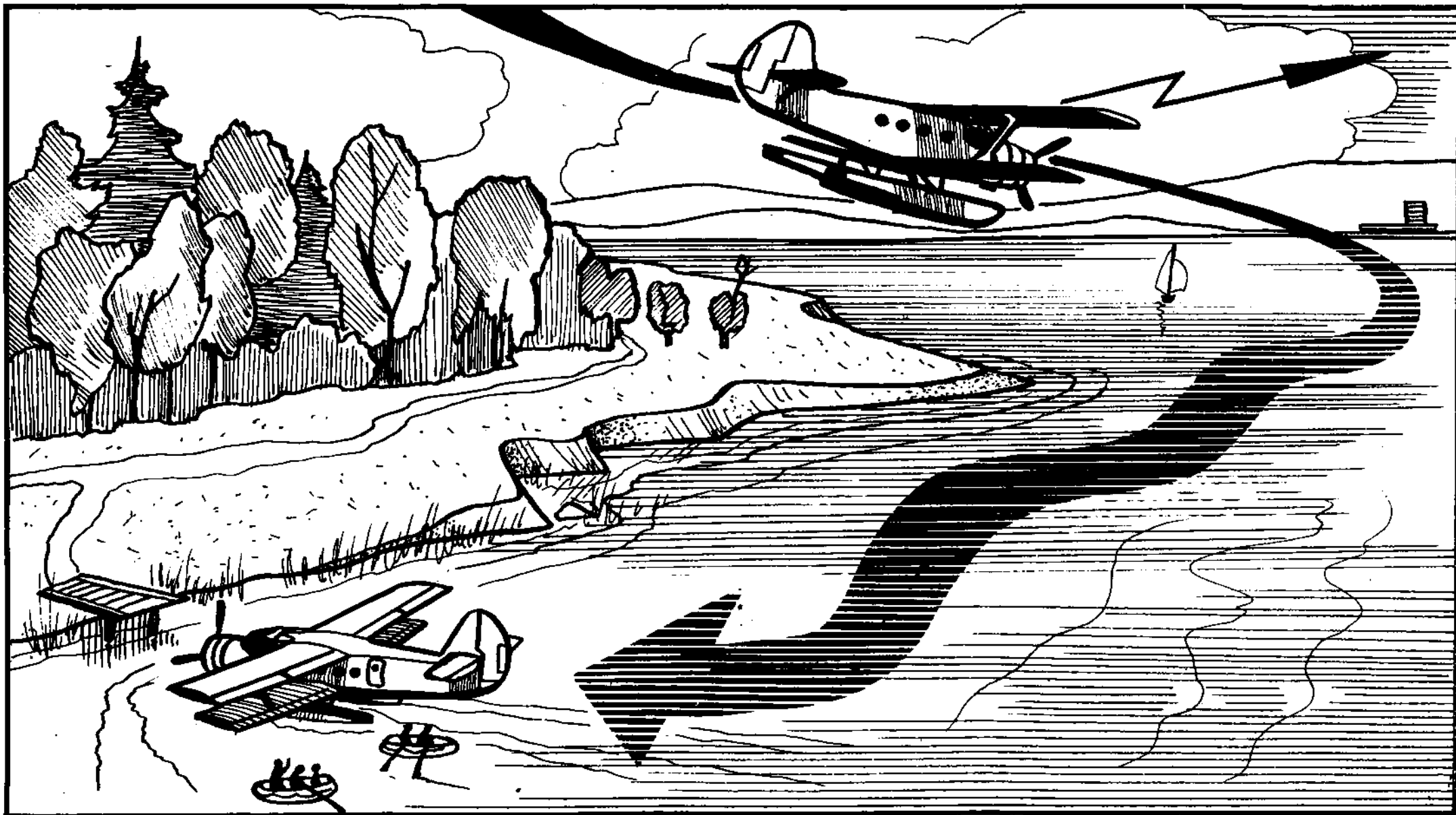
7.7.19. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеоявлениями командиру вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при фактической погоде, соответствующей минимуму командира вертолета. О своих действиях командир вертолета обязан информировать орган УВД.



## 7.8. ПОЛЕТЫ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ

7.8.4. В случае вынужденной посадки на воду командир гидросамолета обязан:

- дрейфовать в защищенное от ветра место и там поставить гидросамолет на якорь;
- держать наготове спасательные средства;
- эвакуировать при возможности пассажиров на сушу;
- принять меры к сохранению плавучести гидросамолета, используя подручные средства.



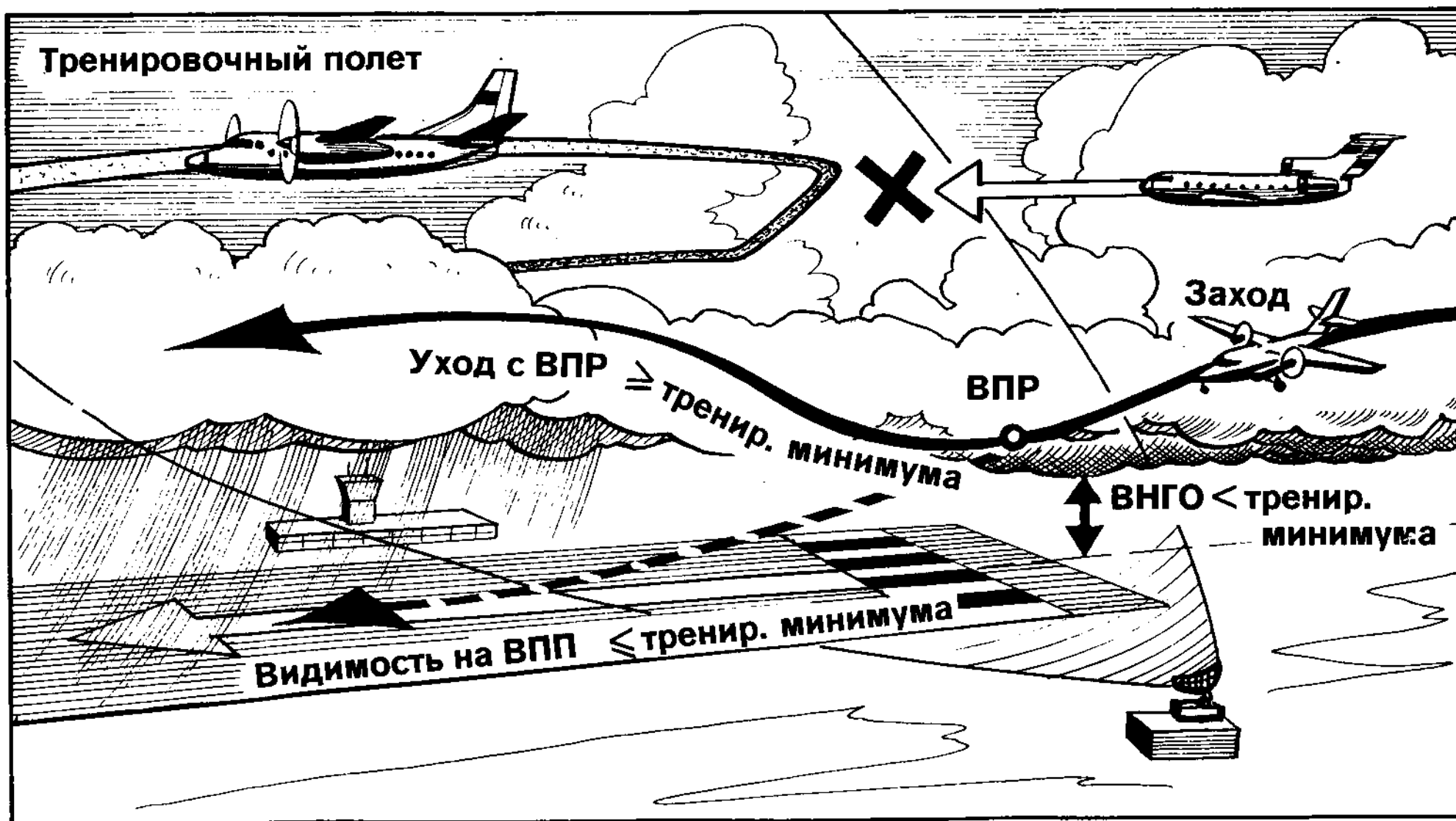
## 7.9. УЧЕБНЫЕ И ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ

7.9.8. Пролет через зону на высотах, отведенных для выполнения учебного полета, без разрешения диспетчера службы движения **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

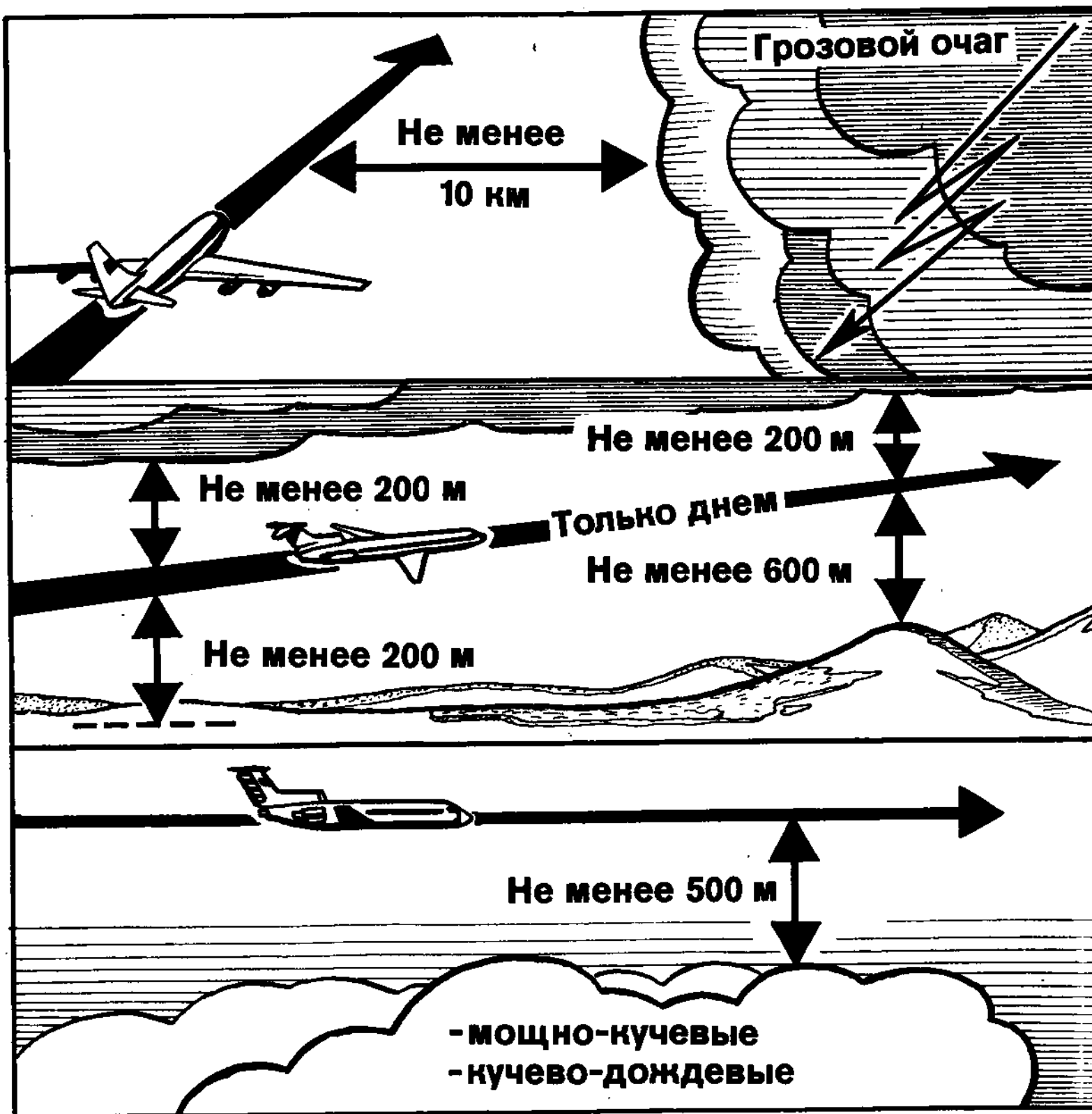
7.9.13. Выполнение взлетов и посадок в аэродромных полетах разрешается при фактических метеоусловиях не ниже соответствующих тренировочных минимумов аэродрома, пилота-инструктора и наличия запасного аэродрома, отвечающего требованиям п.5.5.11.4 НПП ГА — 85.

При метеоусловиях ниже тренировочного минимума разрешается выполнение заходов на посадку с уходом на второй круг с высот, не меньших ВПР, установленной для тренировочных полетов.

Если при заходе на посадку до пролета ДПРМ экипаж получил информацию о фактической погоде на аэродроме, соответствующей установленному тренировочному минимуму, ему предоставляется право произвести посадку.



**Глава 8**  
**ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ**  
**И**  
**ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ**



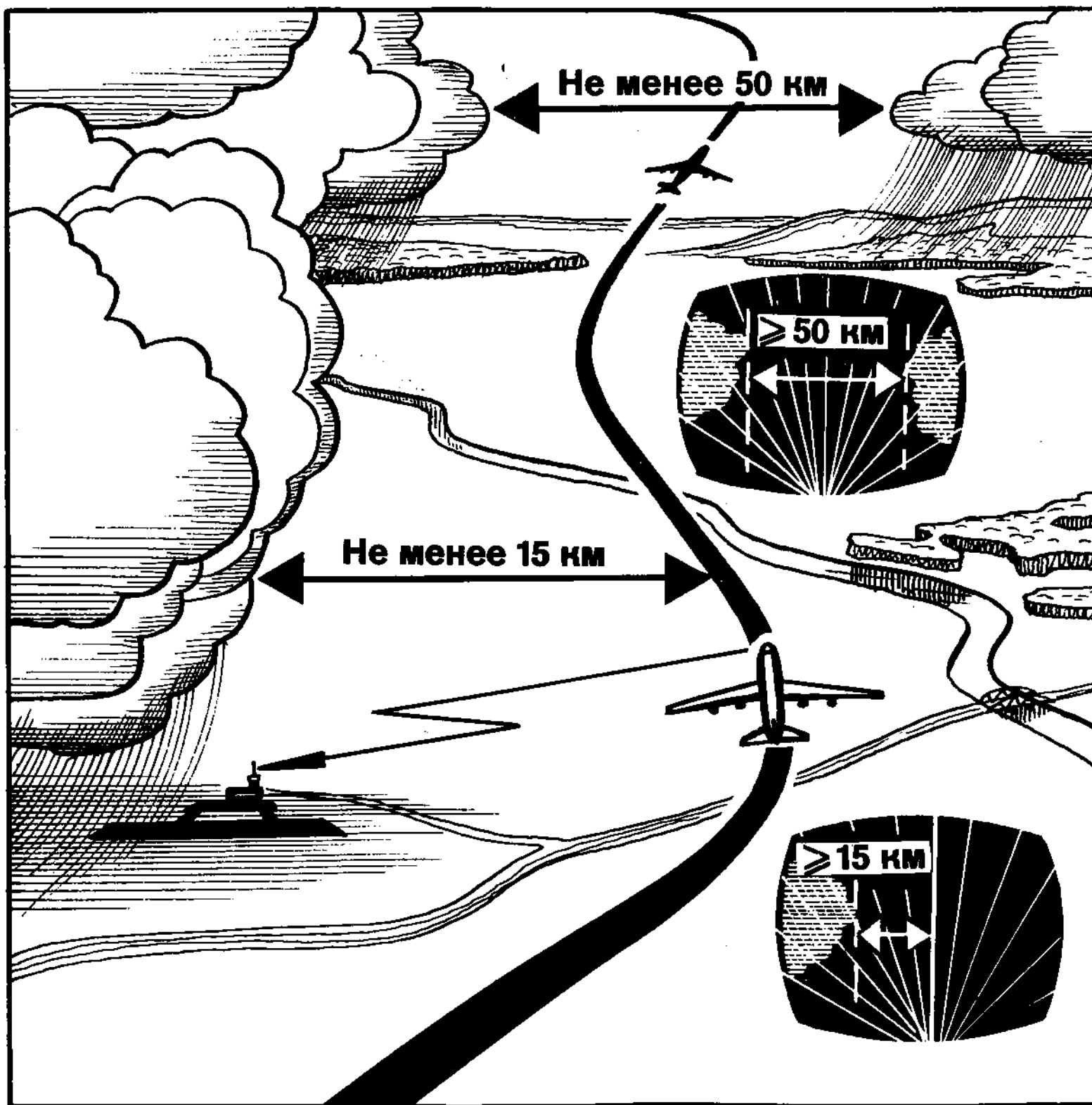
8.1.3.6. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозovým очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 10 км. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками или выше их.

Полет под облаками разрешается только днем, вне зоны ливневых осадков, если:

- высота полета воздушного судна над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200 м в равнинной и холмистой местности и не менее 600 м в горной местности;

- вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200 м.

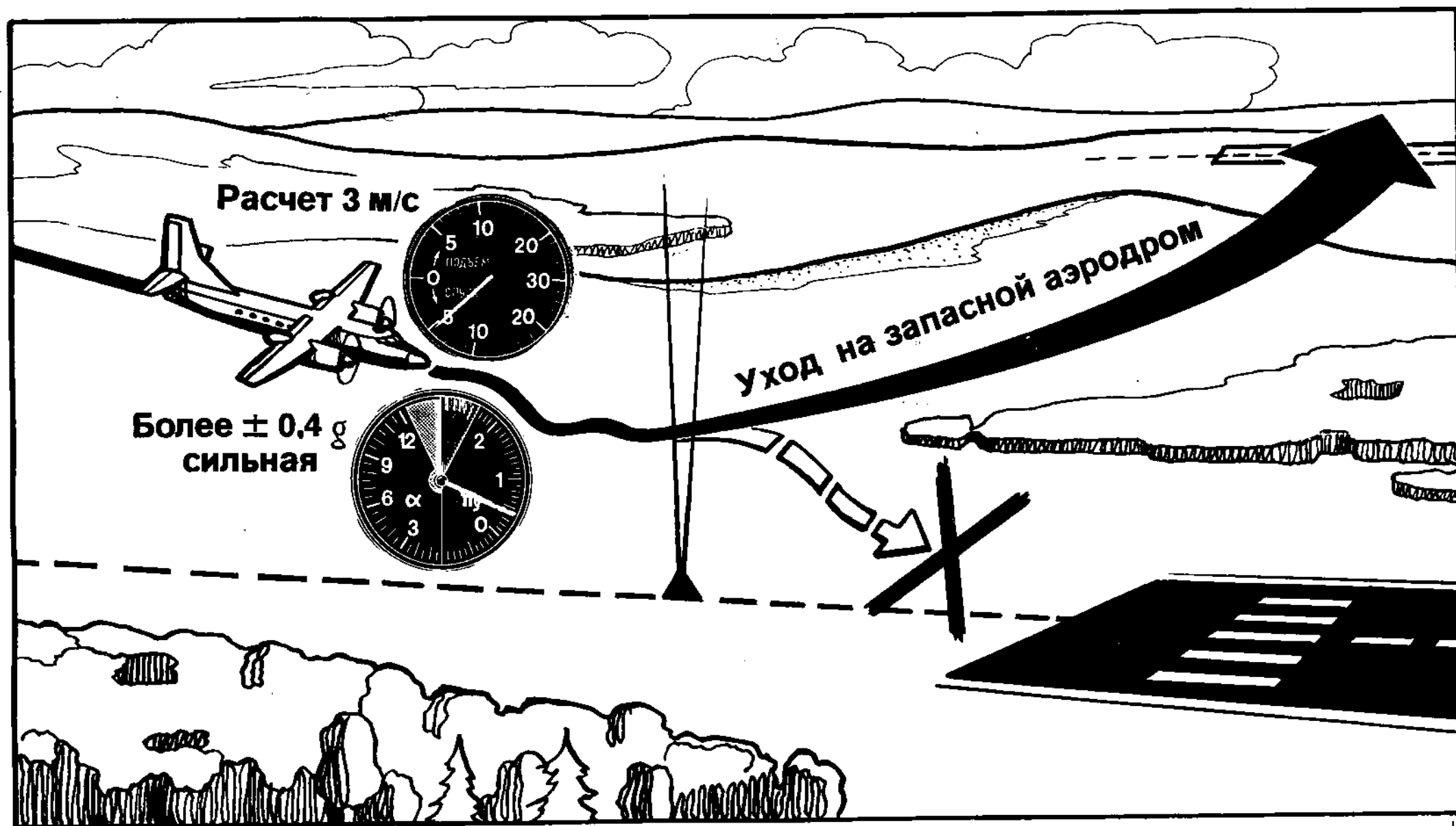
Полет над верхней границей мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается выполнять с превышением над ними не менее 500 м.



8.1.3.7. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортового радиолокатора не менее 50 км.

8.1.4.2. При попадании воздушного судна в сильную болтанку командир обязан принять меры для немедленного выхода из опасной зоны, в том числе с разрешения диспетчера изменить высоту полета.

8.1.4.4. При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир имеет право изменить высоту полета в соответствии с п.5.11.5 НПП ГА—85.

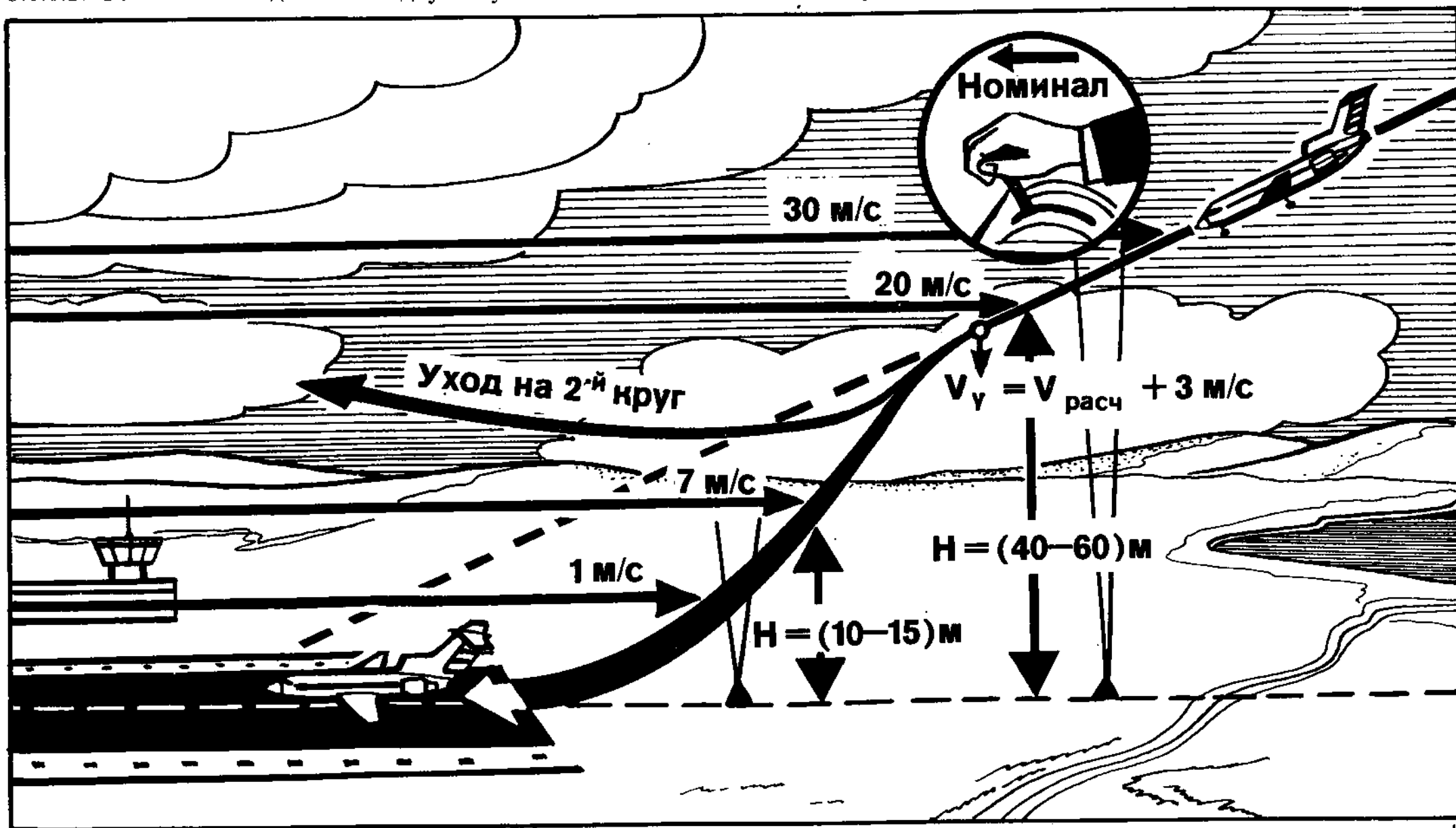


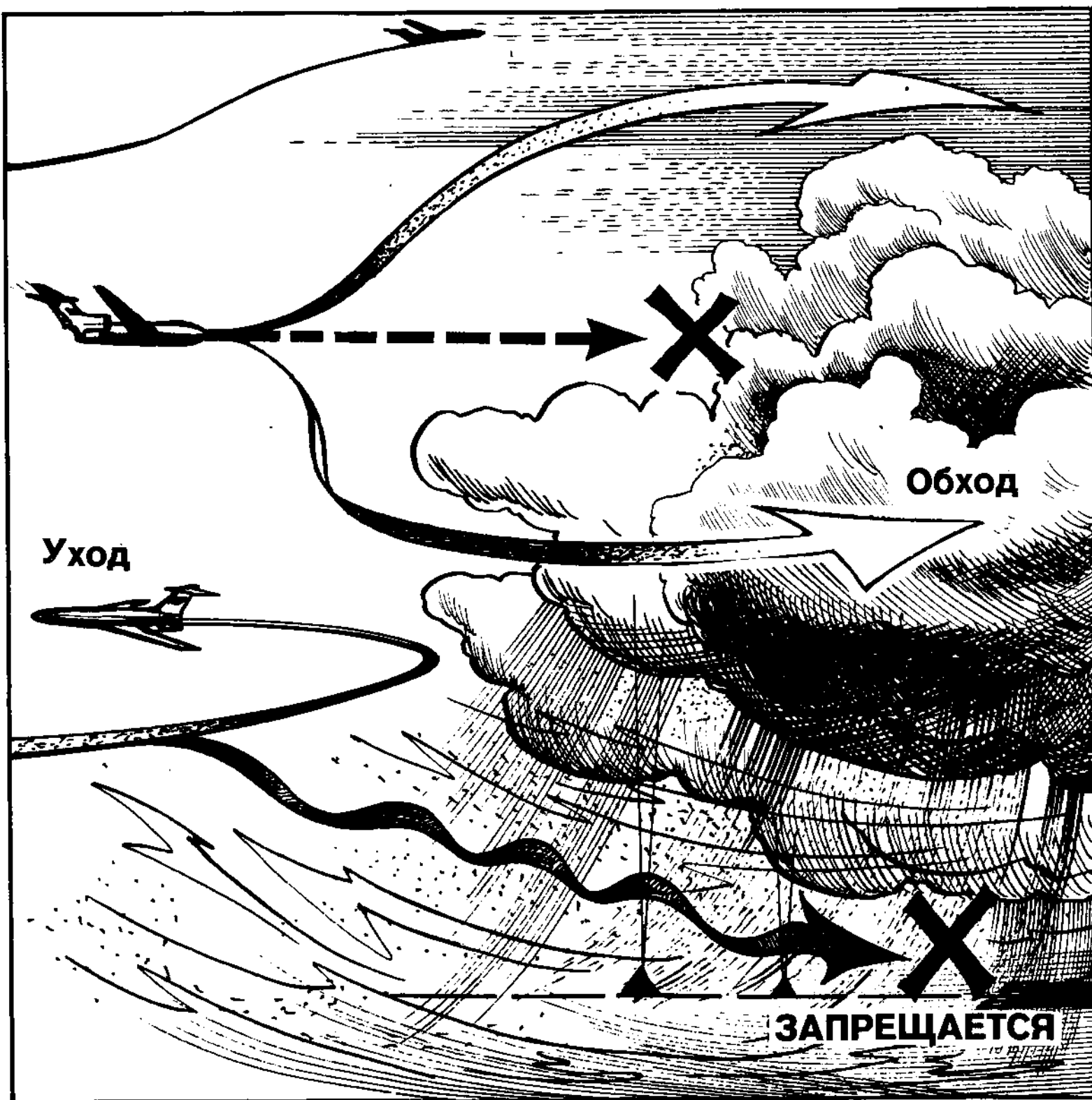
### 8.1.6. Полеты в условиях сдвига ветра.

8.1.6.1. При взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра необходимо:

- увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ;
- осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;
- при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета ДПРМ вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной.

8.1.6.2. Взлет и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра ЗАПРЕЩАЮТСЯ.





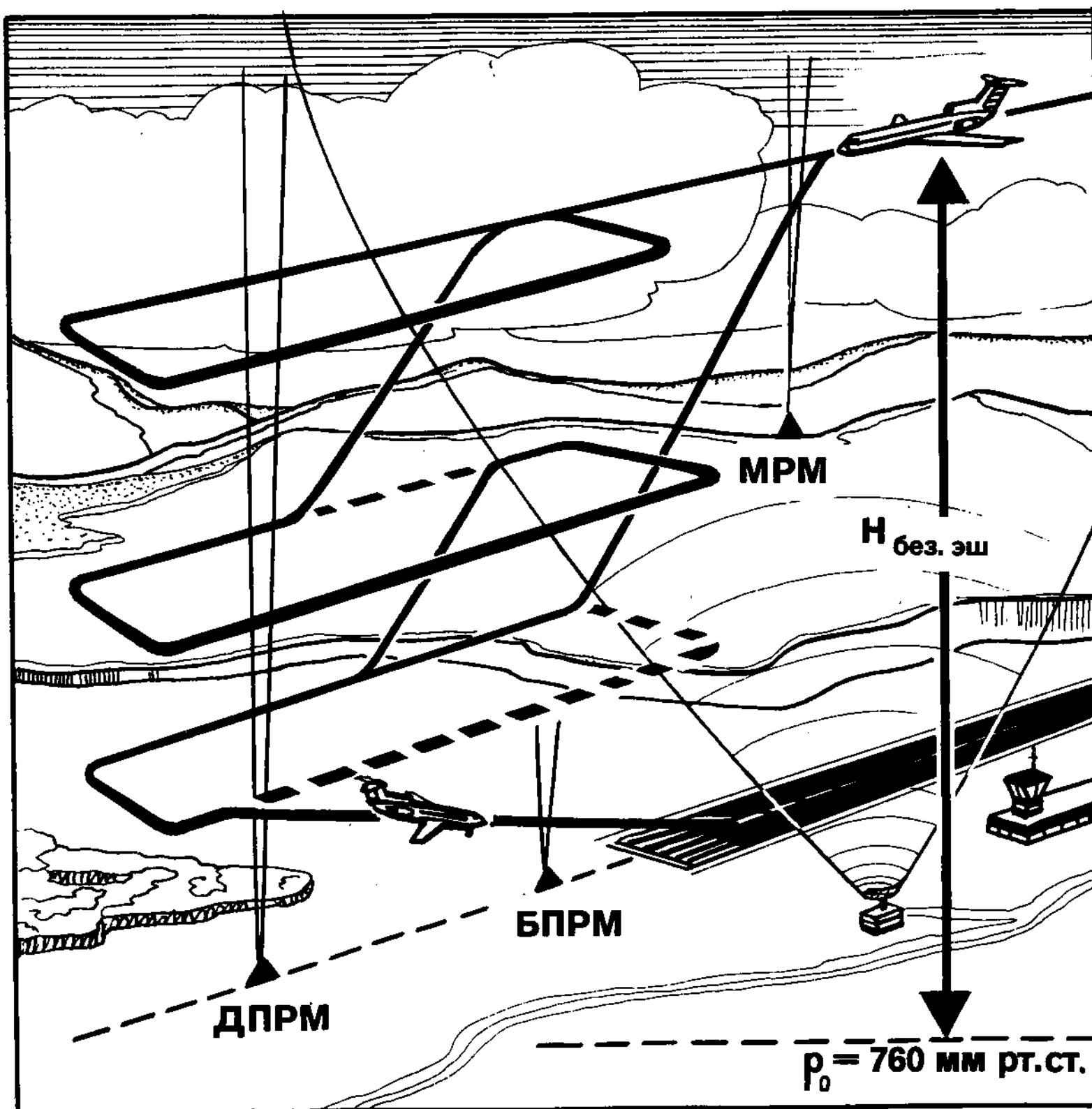
8.1.7 Полеты в условиях пыльной бури.

8.1.7.1. При встрече с пыльной бурей на маршруте экипаж обязан обходить ее визуально или проходить над ней.

8.1.7.2. Изменение высоты или маршрута полета воздушного судна в целях обхода пыльной бури экипажу разрешается только по согласованию с диспетчером, за исключением случаев, предусмотренных п.5.11.5 НПП ГА—85.

8.1.7.3. Заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при сильной болтанке ЗАПРЕЩАЮТСЯ.





8.1.8.4. При полетах по ППП на горных аэродромах снижение с нижнего безопасного эшелона и заход на посадку по установленной схеме разрешается выполнять после пролета установленного инструкцией по производству полетов маркированного рубежа при непрерывном радиолокационном контроле, устойчивой работе бортового навигационного оборудования, знании экипажем и диспетчером местоположения воздушного судна.

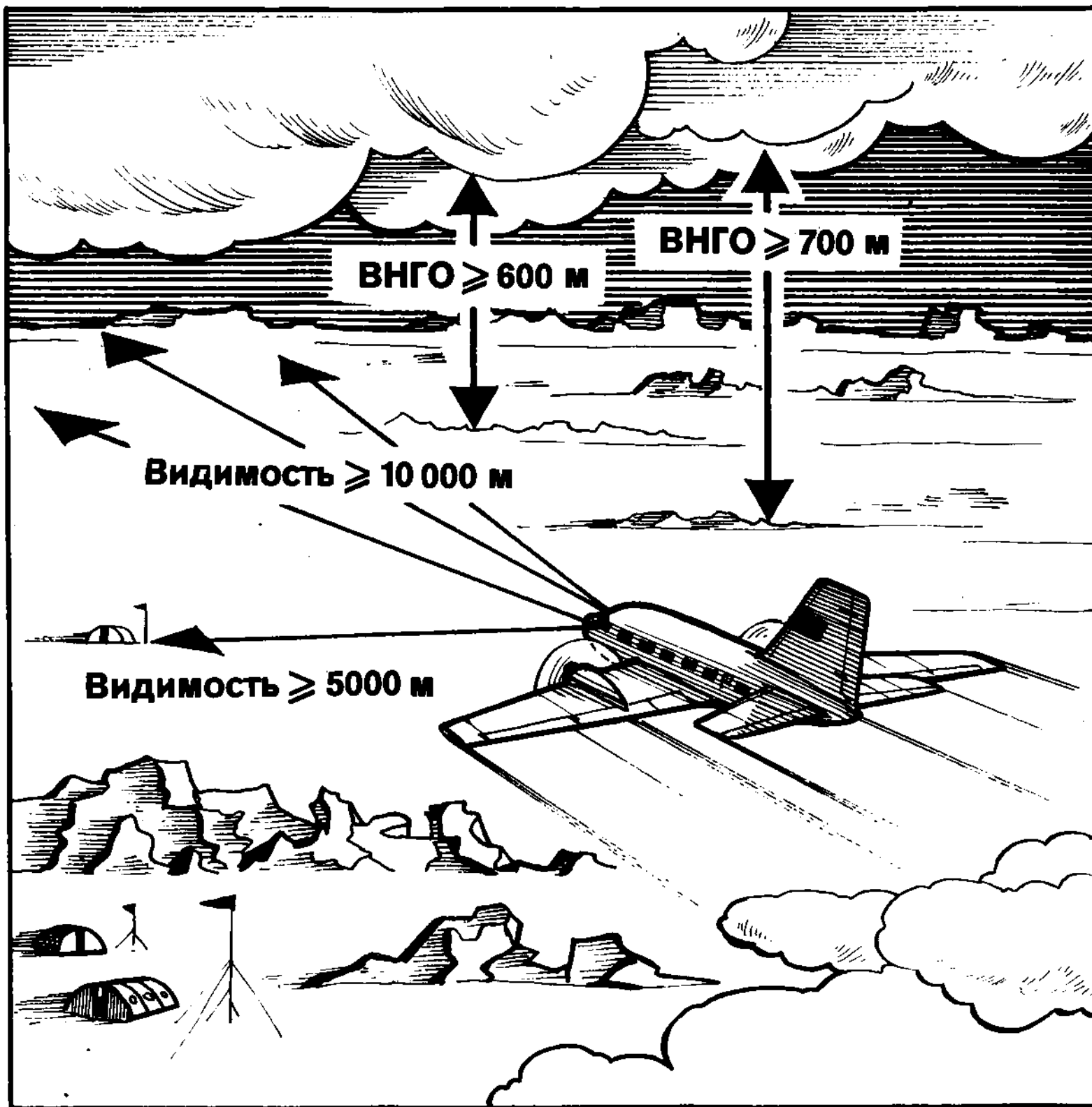
При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) воздушное судно выводится на ДПРМ (ОПРС) аэродрома на эшелоне не ниже безопасного для определения местоположения судна с последующим снижением для захода на посадку. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового навигационного оборудования снижение с нижнего безопасного эшелона **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**. В этом случае воздушное судно должно следовать на запасной аэродром.

8.1.8.5. На горных аэродромах полеты по траекториям, задаваемым диспетчером, **ЗАПРЕЩАЮТСЯ**.

8.1.10.2. При полётах над водной поверхностью, когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлёта или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры должны быть обеспечены спасательными жилетами.

Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 мин, на воздушных судах (независимо от типа) кроме индивидуальных средств спасания должны быть и групповые плавсредства (надувные спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту со средствами жизнеобеспечения в соответствии с РЛЭ, а также специальное снаряжение, предусмотренное п. 8.1.1.4 НПП ГА—85.





8.1.11. Полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий.  
8.1.11.1. Полеты в полярных районах организуются и выполняются с учетом физико-географических и метеорологических условий этих районов, а также особенностей самолетовождения в них из-за:

- неустойчивости работы магнитных компасов;
- недостаточности естественных и искусственных ориентиров;
- частых изменений метеоусловий;
- продолжительности полярного дня (ночи);
- низких температур воздуха.

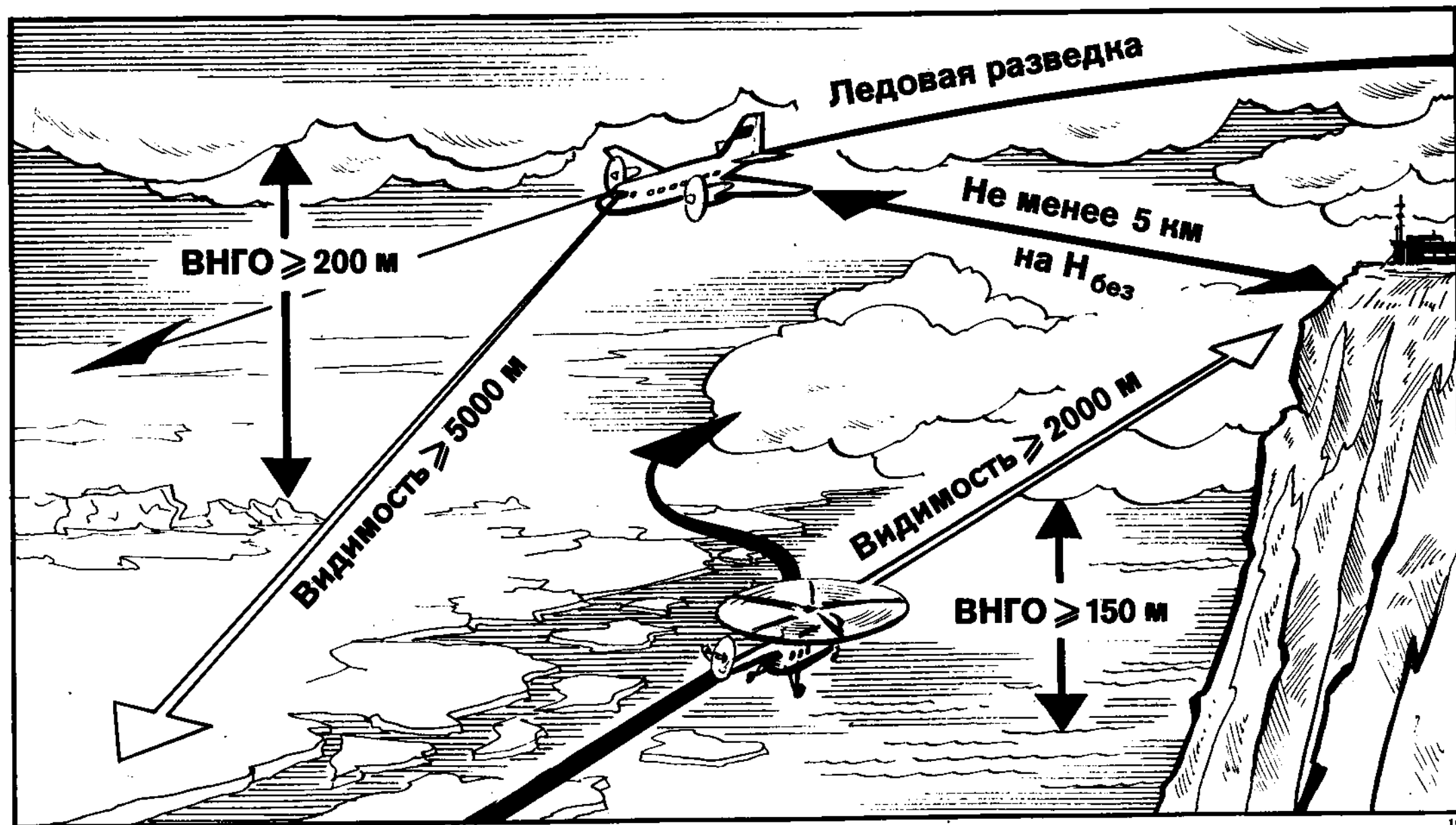
8.1.11.16. Для полетов воздушных судов в Антарктиде устанавливаются следующие минимумы:

- при полетах по дальним маршрутам между базовыми научными станциями видимость — не менее 5000 м, высота нижней границы облаков — не менее 600 м;
- при полетах в глубь материка видимость — не менее 10 000 м, высота нижней границы облаков — не менее 700 м;
- при полетах к санно-тракторным поездкам и другим объектам со сбросом грузов с воздуха видимость — не менее 5000 м при отсутствии низовой метели и стоковых ветров, высота нижней границы облаков — не менее 150 м при количестве облаков не более пяти баллов.

8.1.11.17. Для полетов воздушных судов в арктических условиях и при производстве ледовой разведки устанавливаются следующие минимумы:

- в открытом море видимость — не менее 2000 м, высота нижней границы облаков — не менее 150 м;
- вблизи береговой линии материка, островов и архипелагов видимость — не менее 5000 м при отсутствии стоковых ветров, высота нижней границы облаков — не менее 200 м.

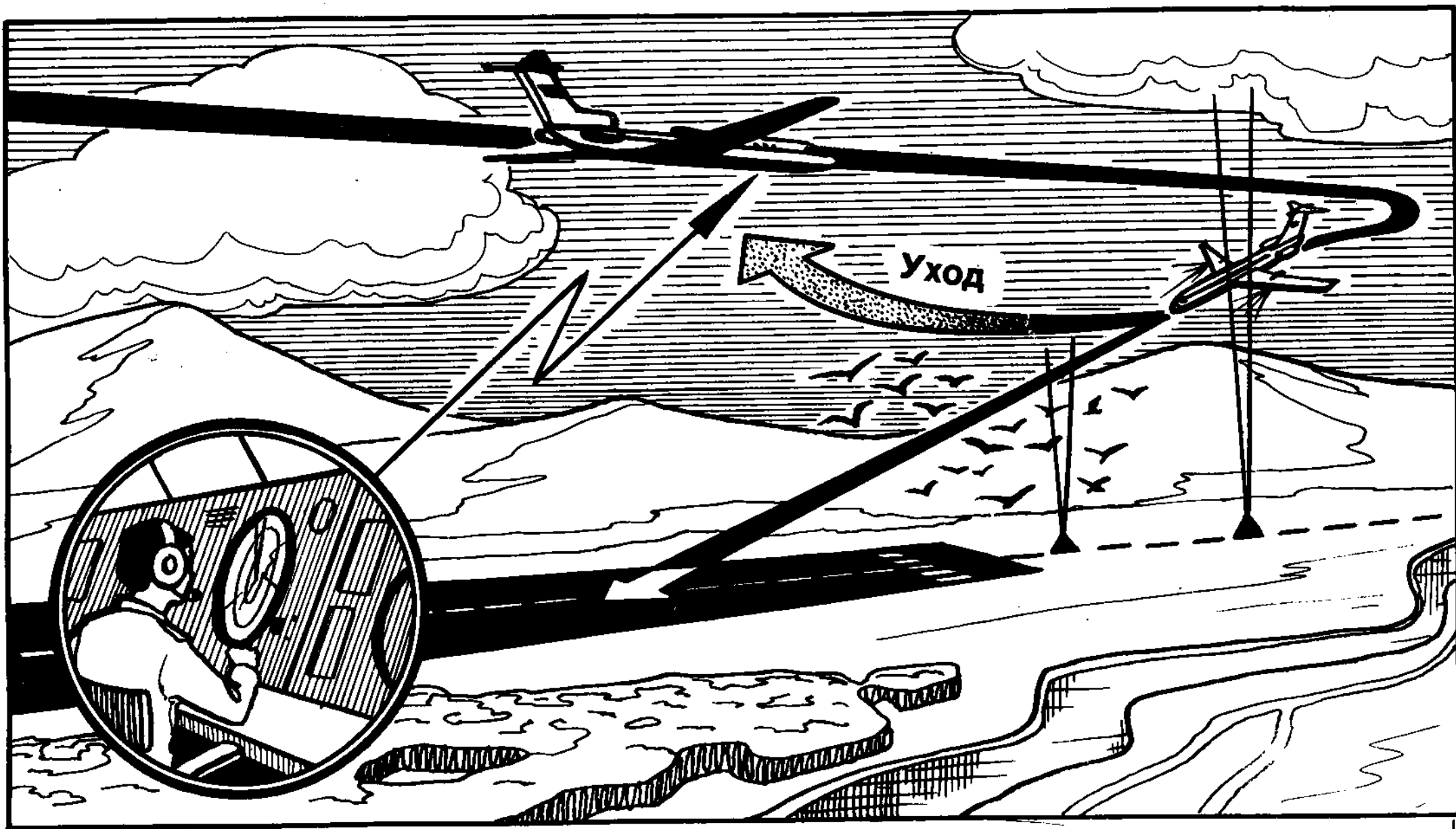
При производстве ледовой разведки вблизи береговой линии материка и островов безопасная высота полета должна быть занята на удалении не менее чем 5 км до наивысшего препятствия.



8.1.12. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки.

8.1.12.5. При подходе к аэродрому посадки, после получения информации от органов УВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц, экипажу необходимо:

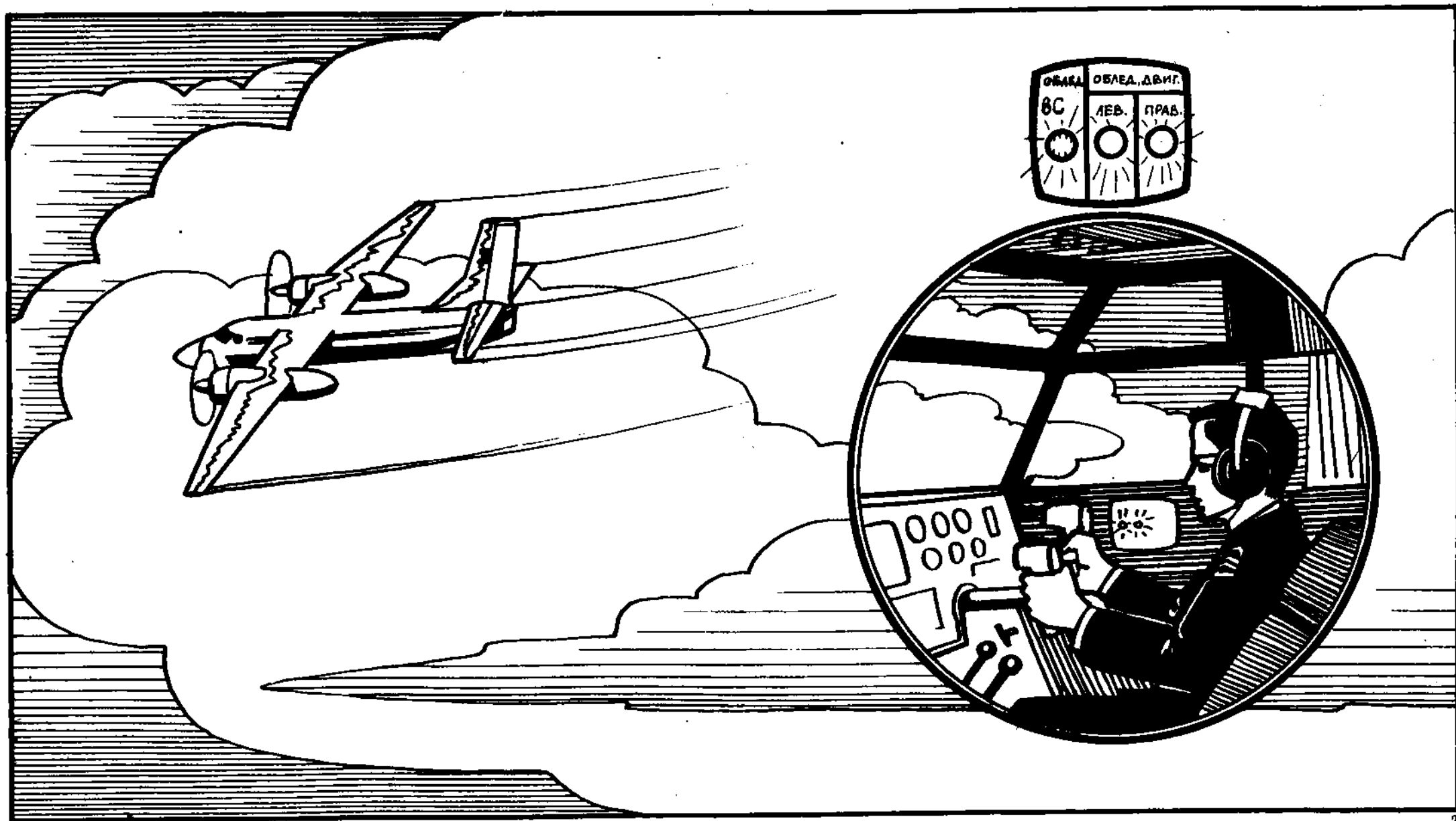
- повысить осмотрительность;
- включить фары и обогрев стекол кабины (если они не были включены ранее);
- повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);
- при необходимости уйти на второй круг.



8.1.2.1. Полеты в условиях обледенения на воздушных судах, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, **ЗАПРЕЩАЮТСЯ.**

8.1.2.2. На всех этапах полета противообледенительная система должна быть включена до входа в зону возможного обледенения, если РЛЭ не предусматривает другого порядка использования системы.

8.1.2.3. Если принятые экипажем меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, командир воздушного судна обязан, применив сигнал срочности, по согласованию с органом УВД, изменить высоту (маршрут) полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета, или принять решение об уходе на запасной аэродром.



### 8.2.3. Отказ двигателя (двигателей):

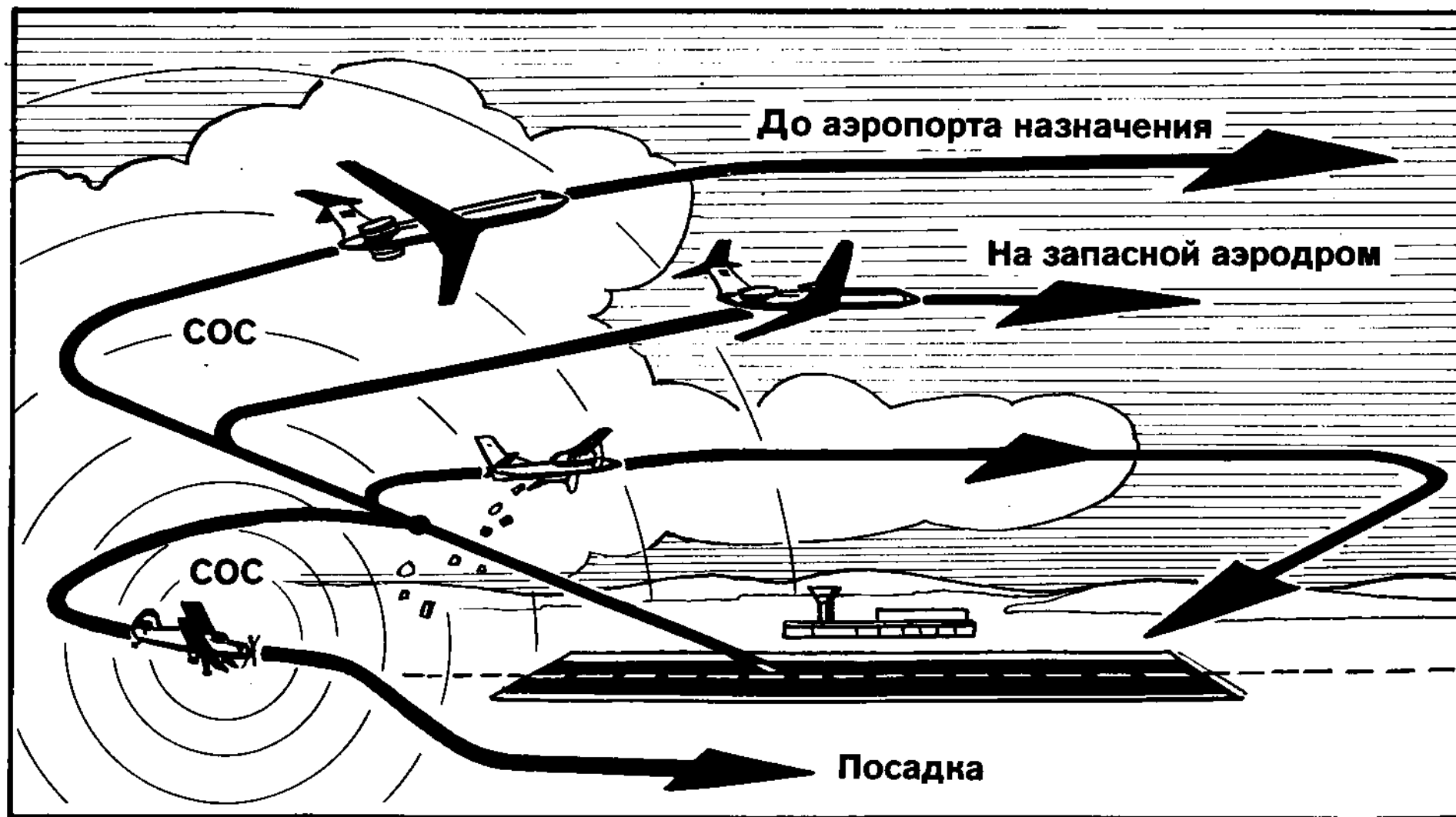
8.2.3.1. ... на воздушном судне с одним двигателем на высотах до 100 м (в том числе — на взлете) командир ВС обязан немедленно произвести вынужденную посадку перед собой, избегая столкновения с препятствиями; на высотах более 100 м командиру ВС разрешается выбрать площадку, более пригодную для вынужденной посадки.

8.2.3.2. ... на воздушном судне с несколькими двигателями командир имеет право:

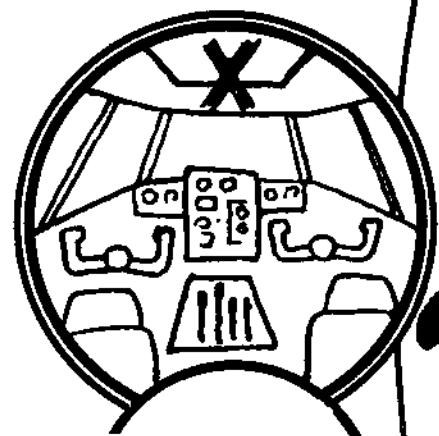
- произвести посадку вне аэродрома вылета;
- слить часть топлива или сбросить груз для улучшения условий полета;
- использовать любой режим работающих двигателей;
- в маршрутном полете продолжить полет до ближайшего аэродрома... и произвести на нем посадку.

На воздушных судах с тремя или более двигателями при выключении в полете экипажем одного двигателя по признакам отказа (кроме пожара) командиру предоставляется право продолжить полет до аэродрома назначения. Если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, командир ВС обязан:

- выполнить необходимые действия в соответствии с требованиями РЛЭ;
- включить сигнал бедствия;
- произвести посадку на любом аэродроме, в том числе на аэродроме вылета или вне аэродрома, если в конкретно сложившейся обстановке такая посадка представляет меньшую угрозу безопасности, чем полет до ближайшего аэродрома.



### Полет по прямоугольному маршруту



Радиосвязь  
отсутствует

На аэродром вылета

ПВП

запасной аэродром

на визуальный полет

ППП

ПВП

вне аэродрома

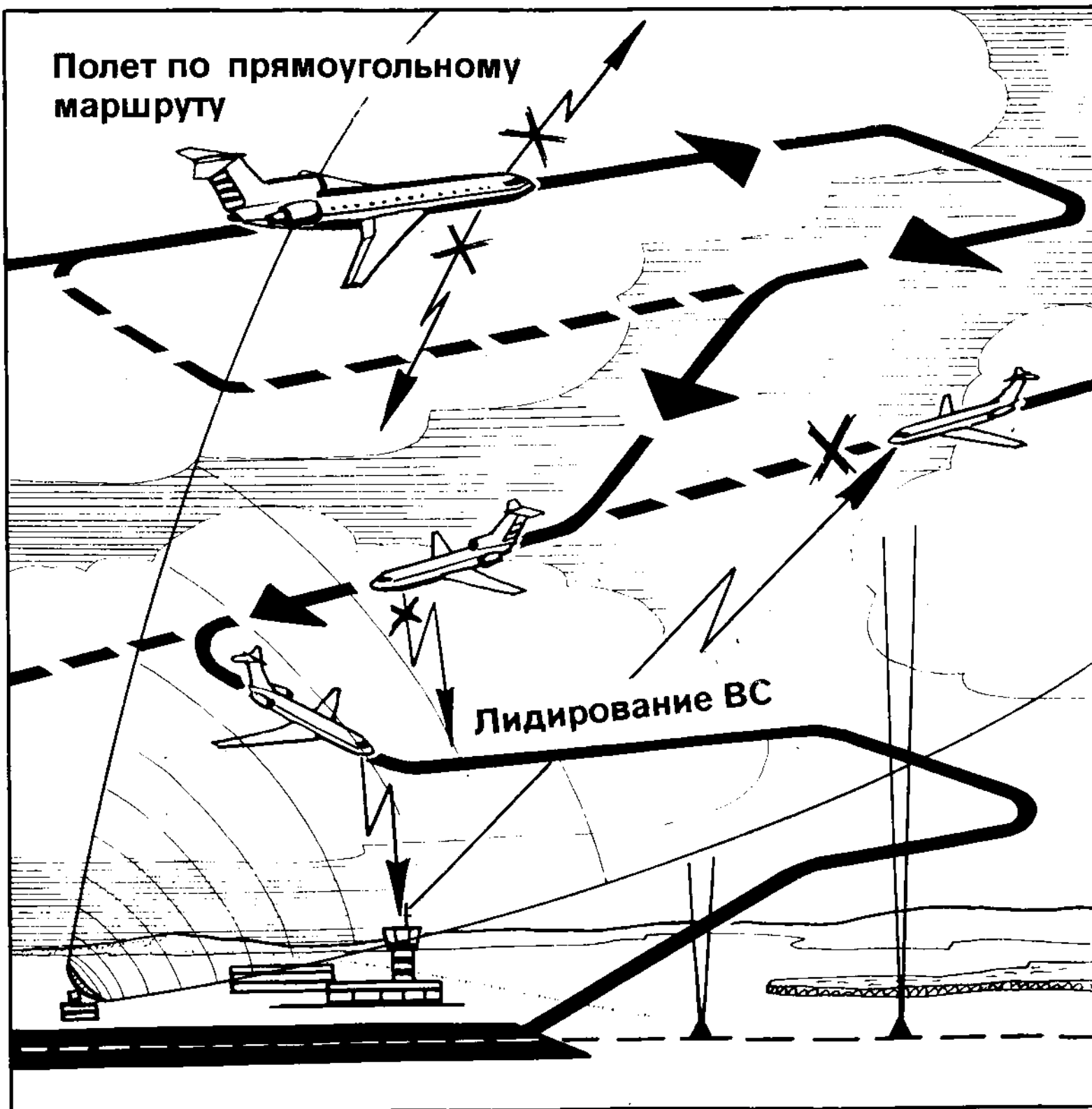
8.2.4.1. При обесточивании воздушного судна в полете экипаж обязан действовать в соответствии с требованиями РЛЭ.

При отсутствии или невозможности использовать резервные источники электропитания командир воздушного судна обязан:

- при полете по ПВП или ОПВП произвести посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;
- при полете по ППП принять меры к переходу на визуальный полет;
- при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасности перехода на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следовать в район, где возможен переход на визуальный полет, или выполнять полет с левым (правым) прямоугольным маршрутом на своем эшелоне (высоте) полета.



## Полет по прямоугольному маршруту

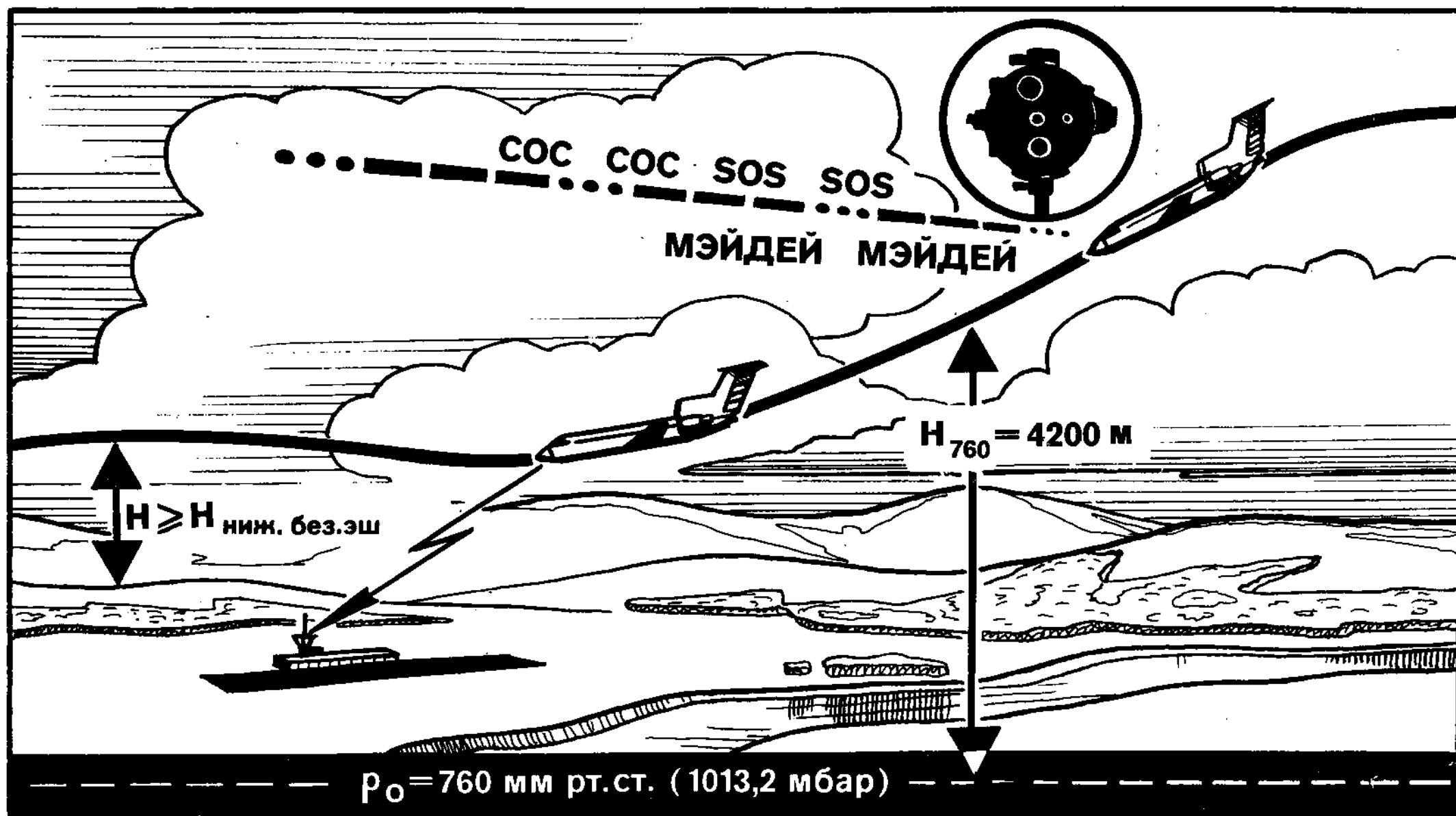


8.2.4.1. При обесточивании воздушного судна в полете... диспетчер службы движения, установив, что связь с воздушным судном прекратилась, и определив с помощью радиолокационных средств его прямоугольный маршрут, обязан:

- обеспечить УВД таким образом, чтобы исключить возможность сближения воздушного судна, терпящего бедствие, с другими воздушными судами;
- использовать возможность организации лидирования воздушного судна, потерявшего радиосвязь, для оказания помощи в заходе на посадку.

8.2.4.2. При разгерметизации кабины, требующей выполнения экстренного снижения, экипаж обязан:

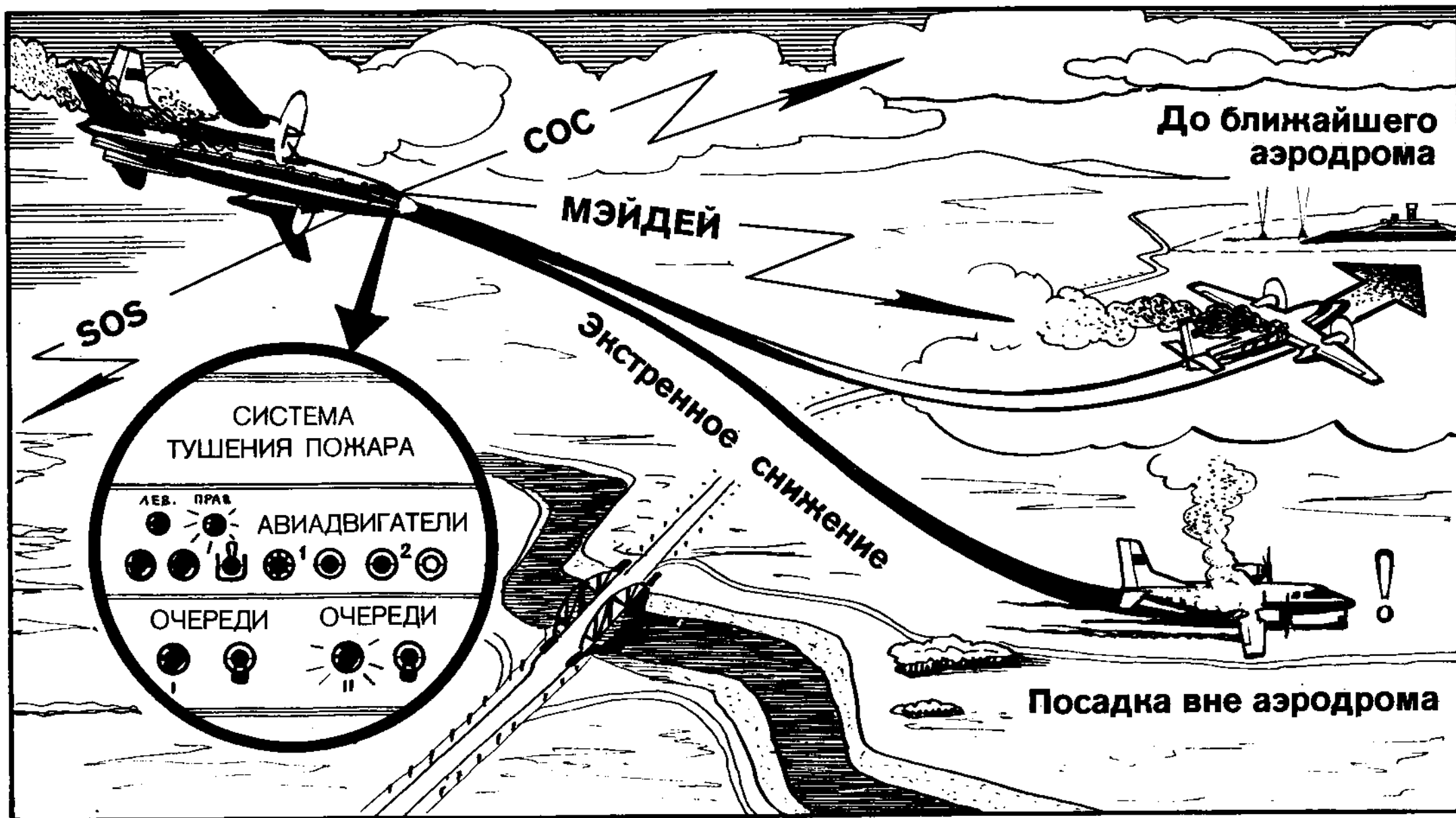
- применить кислородные маски;
- приступить к экстренному снижению до высоты 4200 м или менее, но во всех случаях не ниже высоты нижнего безопасного эшелона в районе полета, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ;
- включить сигнал бедствия;
- проверить состояние здоровья пассажиров и при необходимости оказать им помощь;
- принять решение о следовании на аэродром назначения или на ближайший пригодный для посадки аэродром.



### 8.2.5. Пожар на воздушном судне.

8.2.5.1. При возникновении пожара на воздушном судне экипаж обязан:

- приступить к экстренному снижению и одновременно применить все доступные средства для ликвидации пожара;
- включить сигнал бедствия;
- в зависимости от сложившейся обстановки продолжить полет до ближайшего аэродрома либо произвести посадку вне аэродрома, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ.



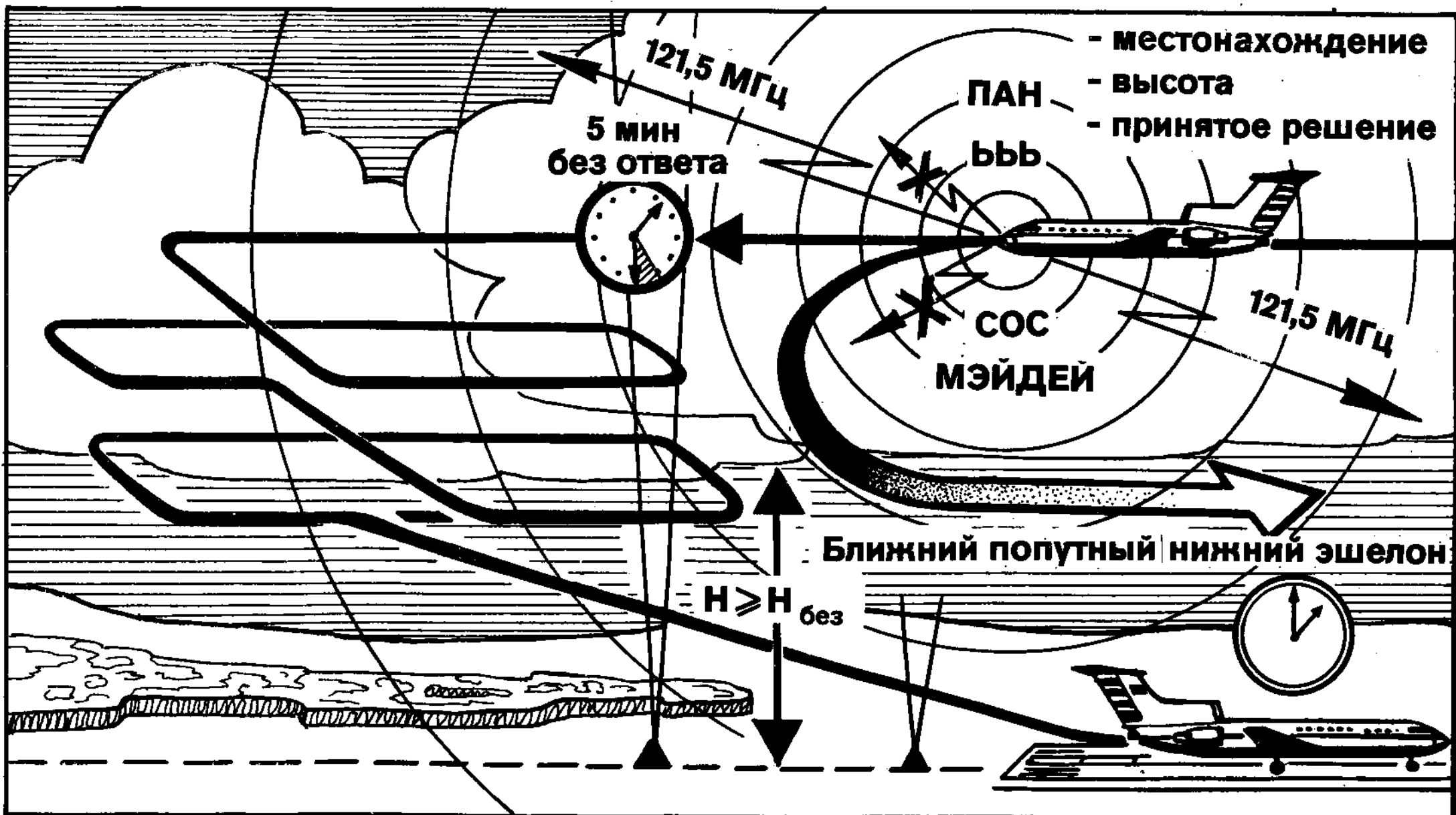
8.2.7. Потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи).

8.2.7.1. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж (диспетчер) не отвечает.

8.2.7.2. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять меры к восстановлению связи с диспетчером через другие воздушные суда либо другие пункты службы движения;
- использовать аварийную частоту 121,5 МГц;
- передавать по сигналу срочности информацию о принятом решении, местонахождении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее диспетчером;
- прослушивать по каналам связи и на частоте ДПРМ указания и информацию диспетчера.

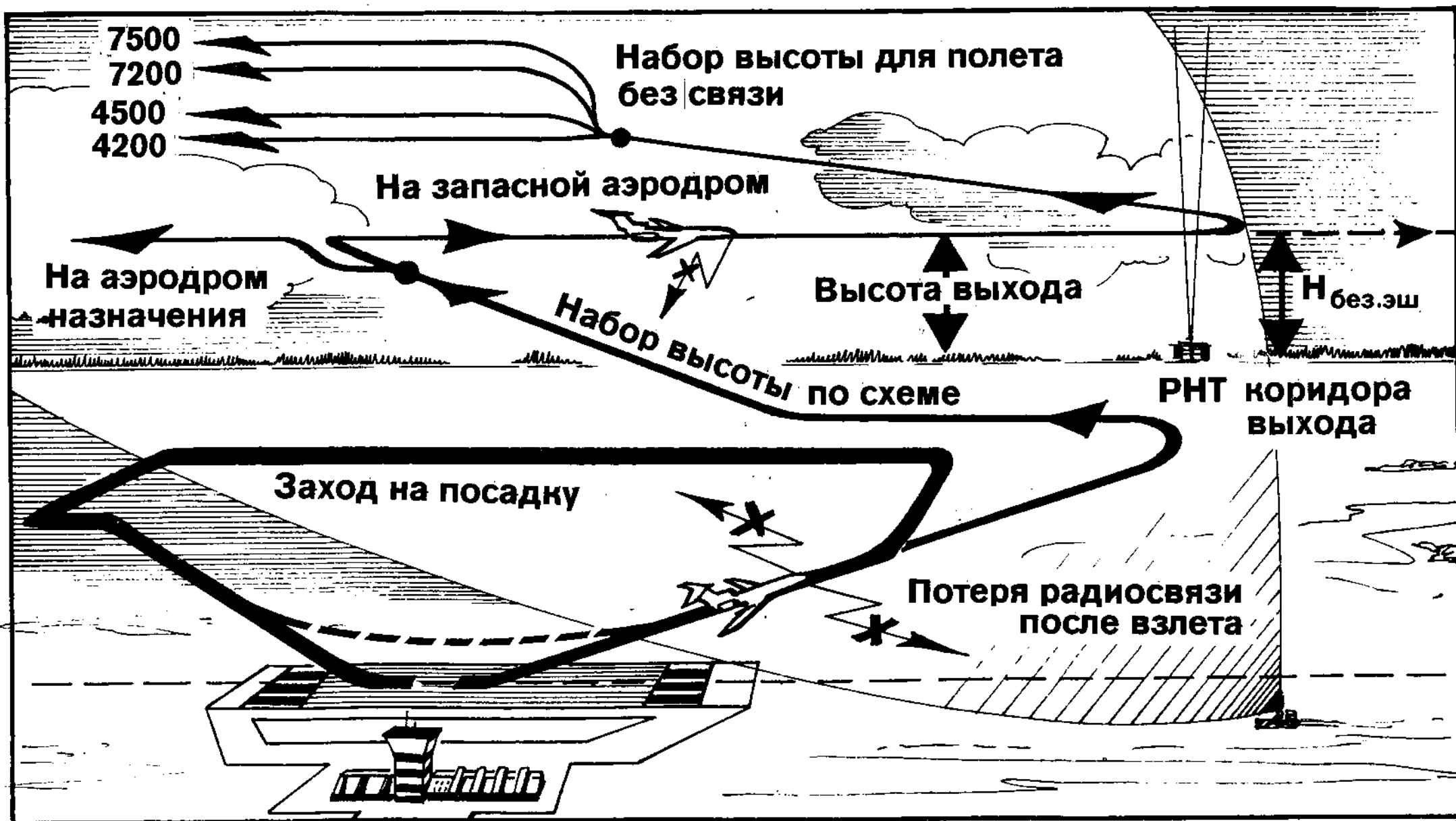
8.2.7.10. Если через 30 мин после расчетного времени прибытия воздушное судно не произвело посадку, не установило связь и не наблюдается на экране радиолокатора, диспетчер должен возобновить обычное воздушное движение в районе аэродрома.

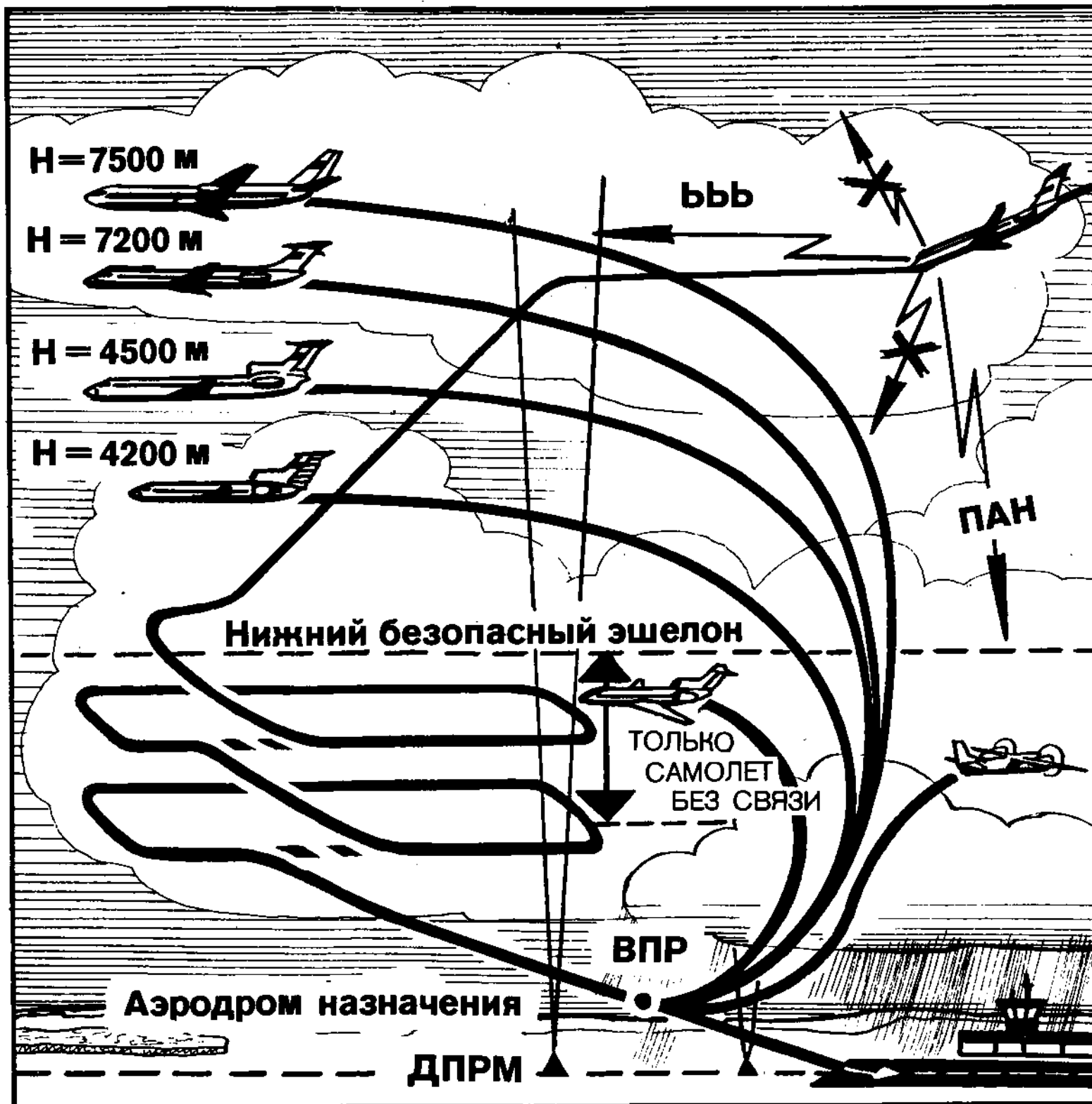


8.2.7.3. При потере радиосвязи после взлета командир воздушного судна должен выполнить полет по аэродромному кругу и произвести посадку на аэродроме вылета. В этом случае командир воздушного судна имеет право произвести посадку при метеоусловиях ниже минимума.

8.2.7.4. Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, то после ухода на второй круг командир воздушного судна имеет право:

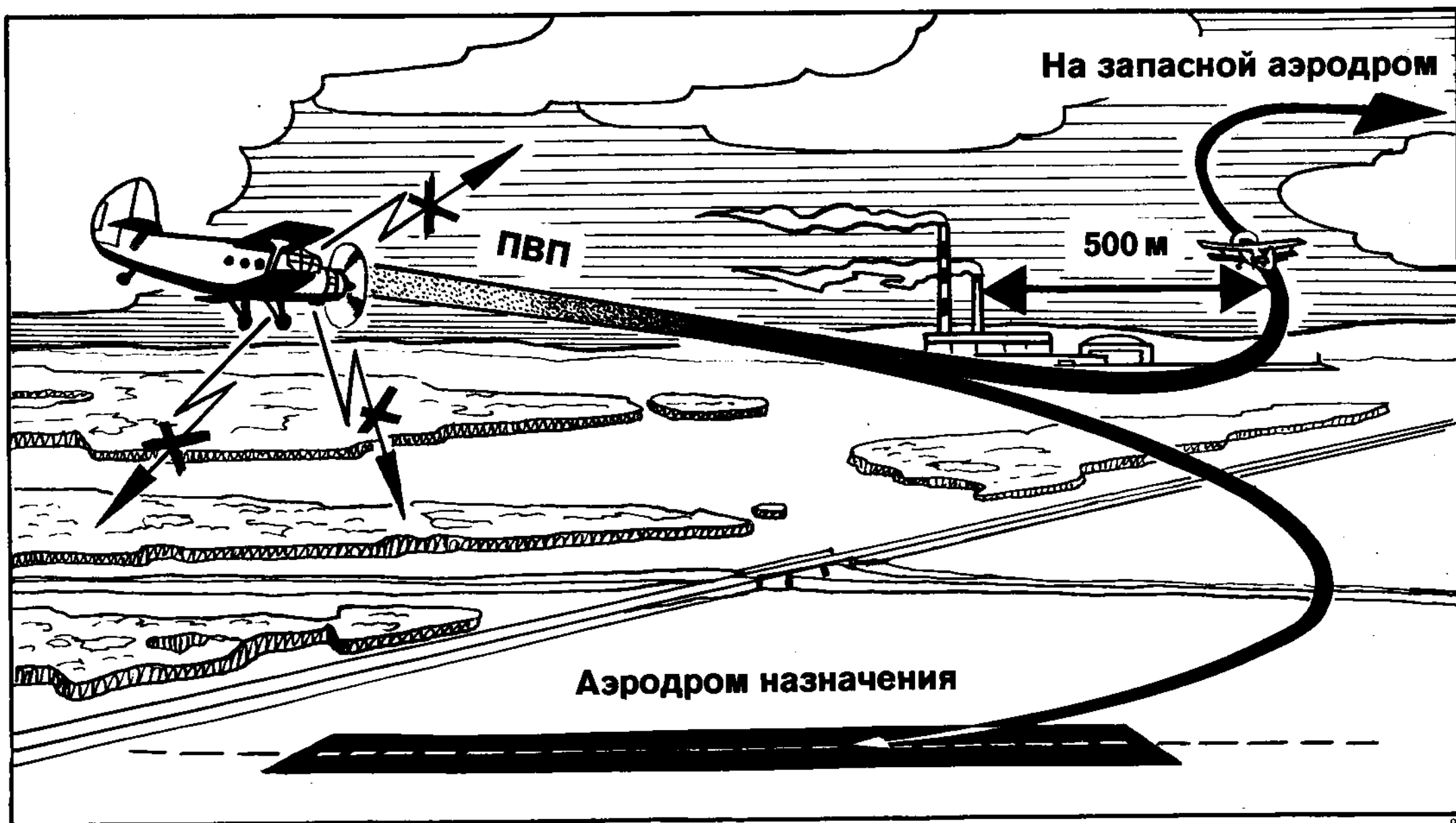
- следовать на аэродром назначения с набором по схеме выхода заданной диспетчером АДП высоты (эшелона);
- следовать на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленной для полета без связи высоте (4200, 4500 или 7200, 7500 м).

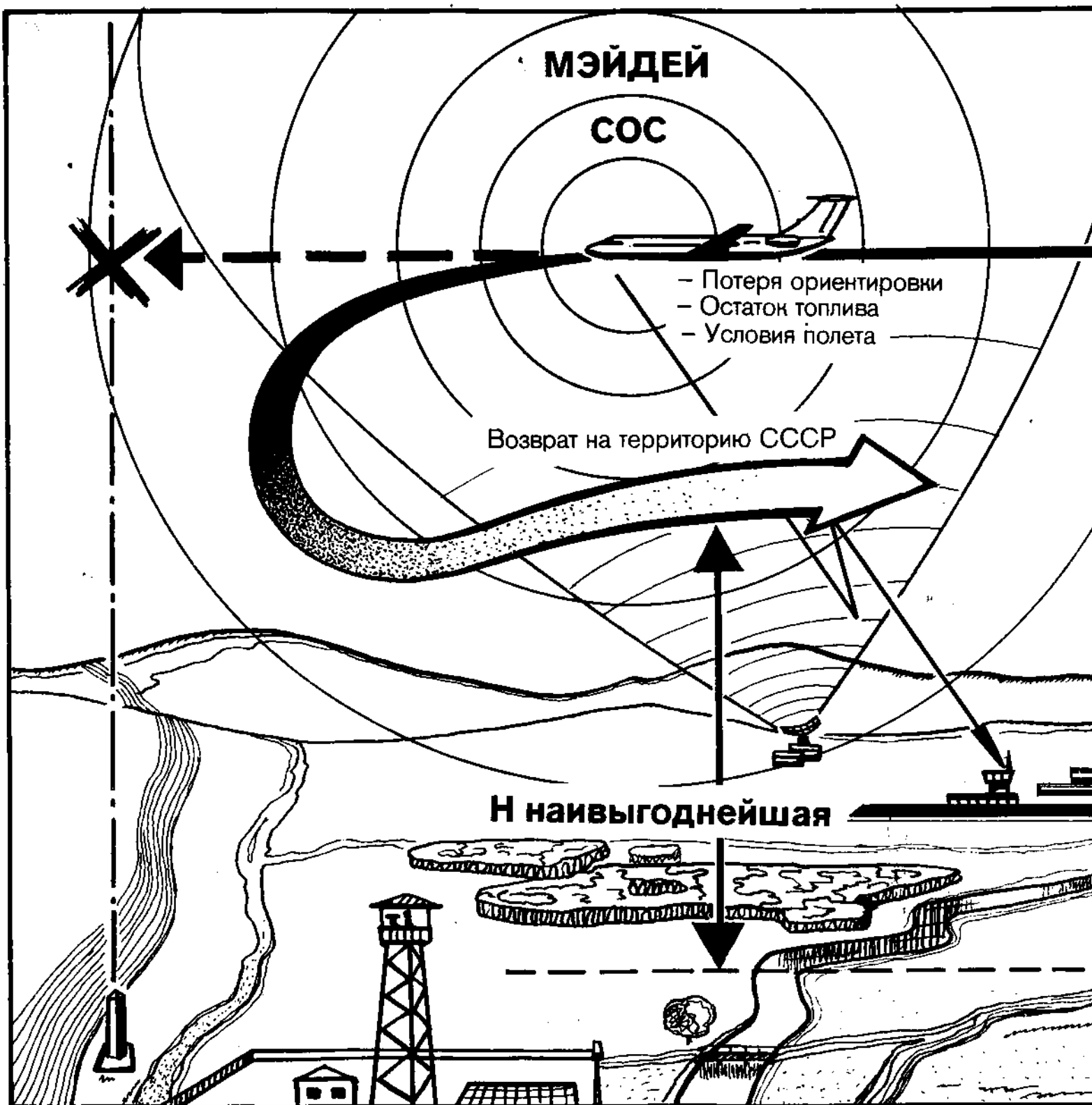




8.2.7.6. Если по метеоуслови-  
ям или другим причинам про-  
извести посадку на аэродроме  
назначения оказалось невоз-  
можным, после ухода на вто-  
рой круг командир воздушного  
судна должен следовать на за-  
пасной аэродром с набором по  
схеме выхода нижнего безо-  
пасного эшелона или специаль-  
но установленной высоты (4200,  
4500 или 7200, 7500 м).  
Снижение для захода на по-  
садку на запасном аэродроме  
разрешается начинать после  
пролета ДПРМ по схеме вне-  
очередного захода на посадку.

8.2.7.8. В случае потери радиосвязи при полете по ПВП и ОПВП командир воздушного судна обязан:  
— следовать на аэродром назначения по ПВП, (ОПВП) на заданной высоте (эшелоне);  
— если невозможно продолжать полет по ПВП или ОПВП на аэродром назначения, следовать на запасной аэродром, где погода позволяет произвести посадку по ПВП (ОПВП).



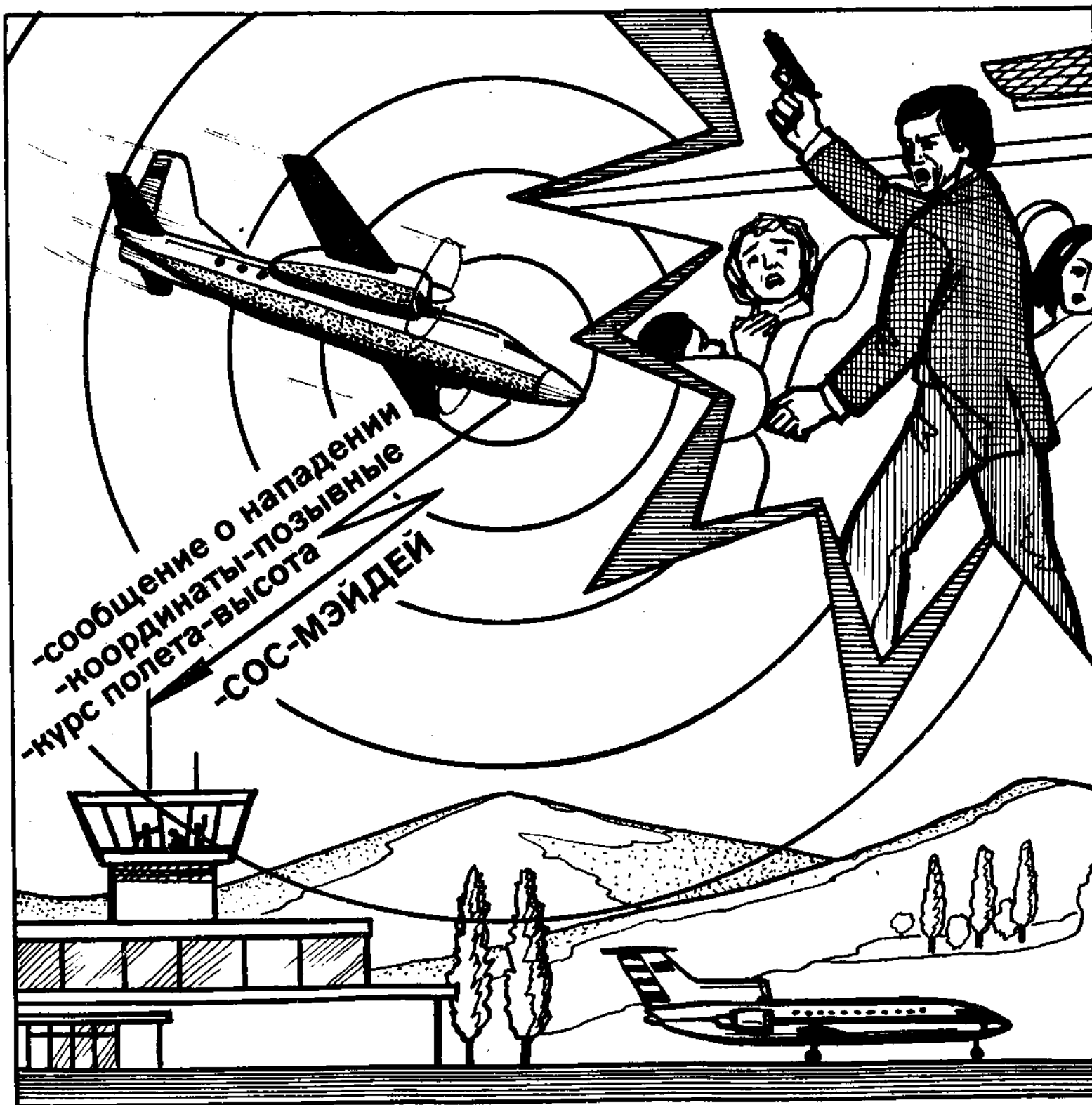


8.2.8.3. При потере ориентировки экипаж обязан:

- включить сигнал бедствия;
- доложить органу УВД о потере ориентировки, остатке топлива и условиях полета;
- с разрешения органа УВД занять наивыгоднейший эшелон или высоту полета для обнаружения воздушного судна радиотехническими средствами;
- применить наиболее рациональные в данных условиях способы восстановления ориентировки;
- если невозможно восстановить ориентировку, то заблаговременно, до полной выработки топлива или до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

8.2.8.4. При потере ориентировки в районе государственной границы экипаж обязан немедленно взять курс в глубь территории СССР. Производить маневры для восстановления ориентировки вблизи государственной границы **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.





8.2.9. Нападение на экипаж (пассажиров).

8.2.9.1. При нападении или угрозе нападения на экипаж (пассажиров) командир воздушного судна и члены экипажа обязаны по возможности передать сигналы бедствия, сообщить о нападении, свой позывной, местонахождение (координаты), высоту, курс полета и действовать в соответствии со специальной инструкцией.

8.2.11. Вынужденная посадка вне аэродрома.

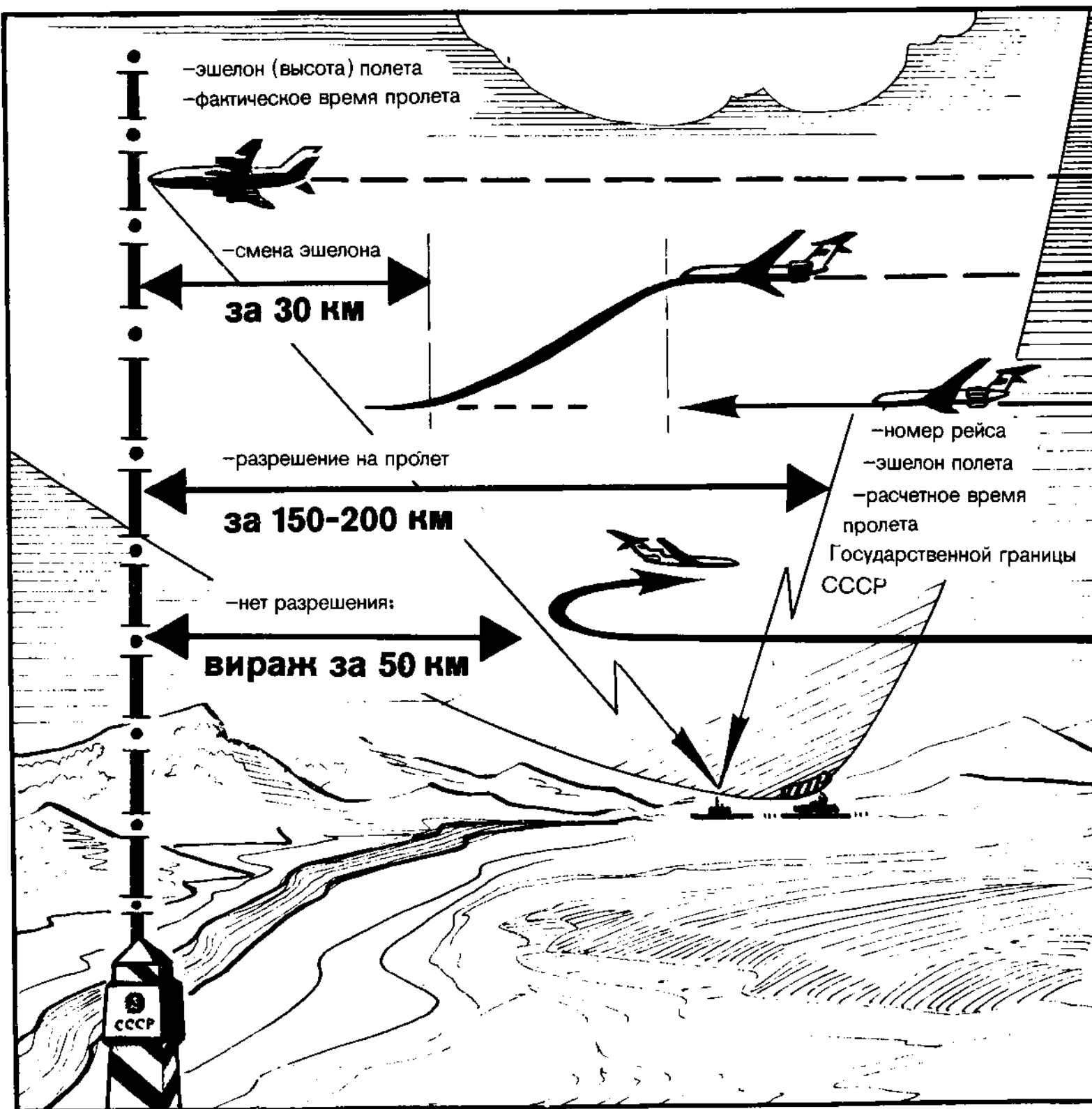
8.2.11.1. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и экипажа, командир воздушного судна имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Приняв такое решение, он обязан сообщить (по возможности) диспетчеру о месте и времени предполагаемой посадки и включить сигнал бедствия.

Вынужденная посадка вне аэродрома выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ.

8.2.11.4. Вылет с места вынужденной посадки разрешается командиром предприятия ГА после устранения неисправностей на воздушном судне. При отсутствии связи с ближайшим аэропортом и в случаях, не терпящих отлагательства, КВС предоставляется право самостоятельно принимать решение на вылет.



**Г л а в а 9**  
**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ**



## 9.5. ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ СССР И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА

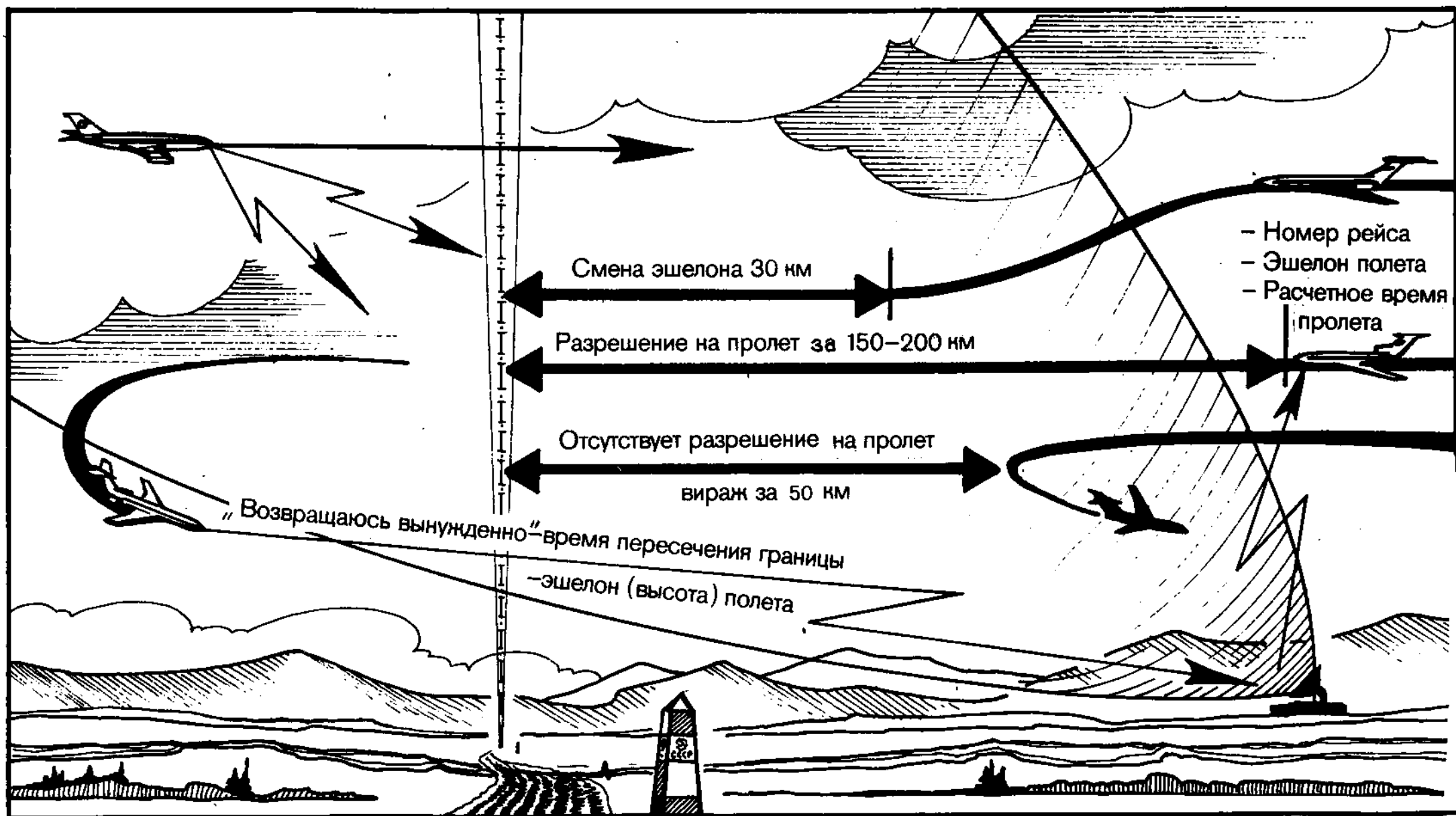
9.5.3. При различиях в системах эшелонирования СССР и другого государства смена эшелонов производится за 30 км или по указанию диспетчера до пересечения государственной границы СССР с другим государством (границы зоны УВД над открытым морем — границы ФИР).

9.5.5. За 150—200 км до пересечения государственной границы СССР командир воздушного судна обязан запросить у диспетчера, в районе УВД которого находится коридор государственной границы, разрешение на ее пересечение, сообщив номер рейса, эшелон полета и расчетное время пролета государственной границы СССР.

9.5.8. В случае отсутствия разрешения на пересечение государственной границы СССР командир воздушного судна не менее чем за 50 км до установленного воздушного коридора должен выполнить левый или правый вираж в зависимости от воздушной обстановки и расположения государственной границы до получения соответствующих указаний.

9.5.9. Пересечение государственной границы СССР без связи ЗАПРЕЩАЕТСЯ, за исключением случаев, когда в полете произошел отказ радиосвязи в период нахождения воздушного судна под непосредственным управлением диспетчера службы движения СССР или после получения от него разрешения на пересечение государственной границы СССР.

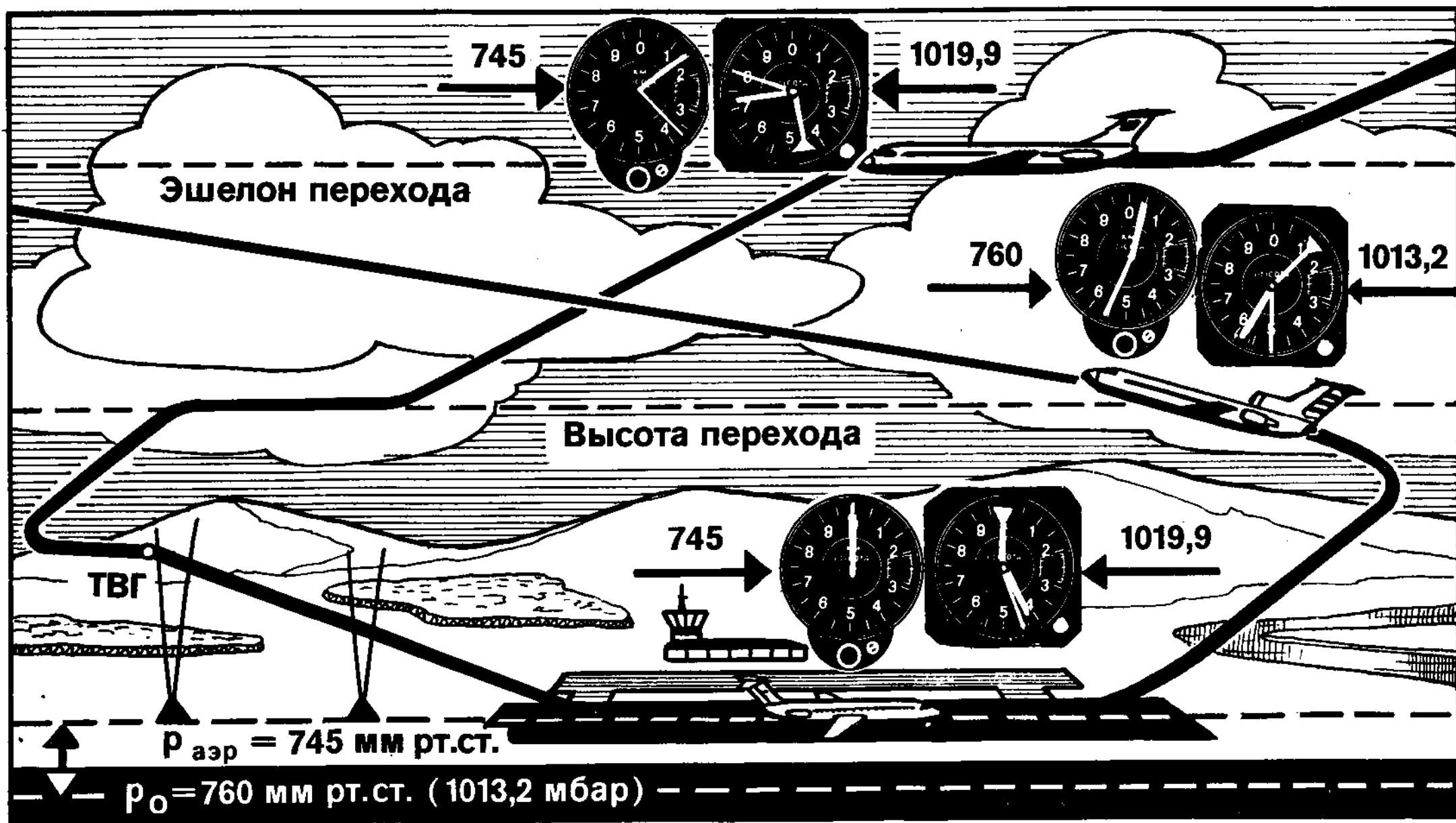
9.5.10. Если воздушное судно пересекло государственную границу СССР и по условиям безопасности полетов вынуждено вернуться в воздушное пространство СССР, то экипаж обязан сообщить «Возвращаюсь вынужденно» и доложить диспетчеру расчетное время пересечения государственной границы и эшелон (высоту) полета.



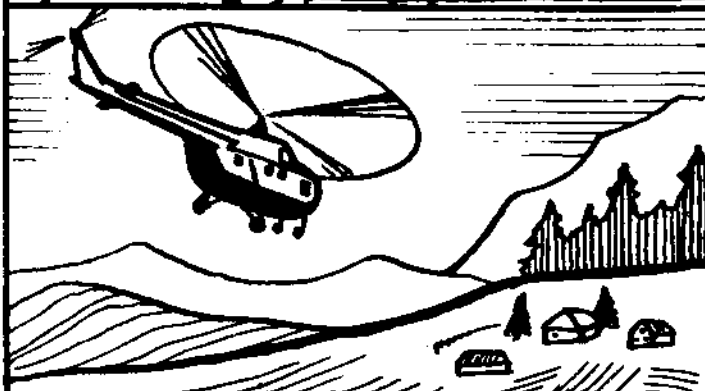
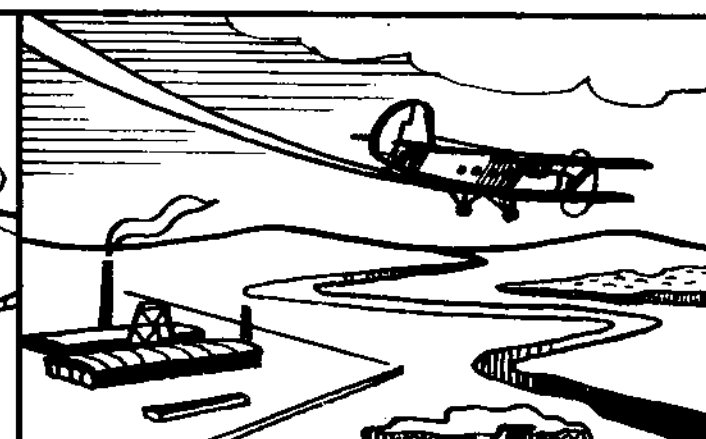
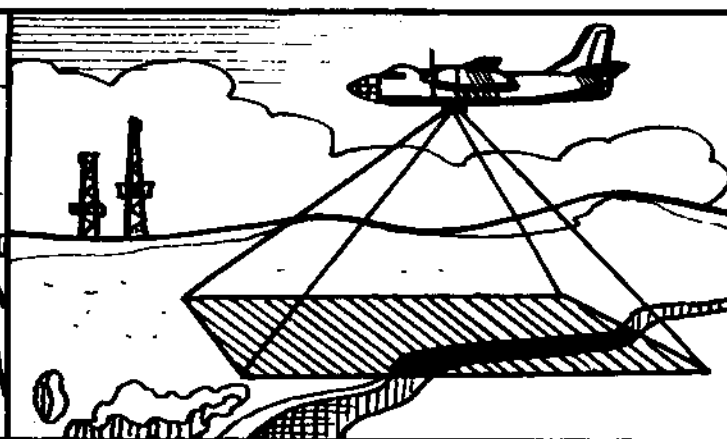
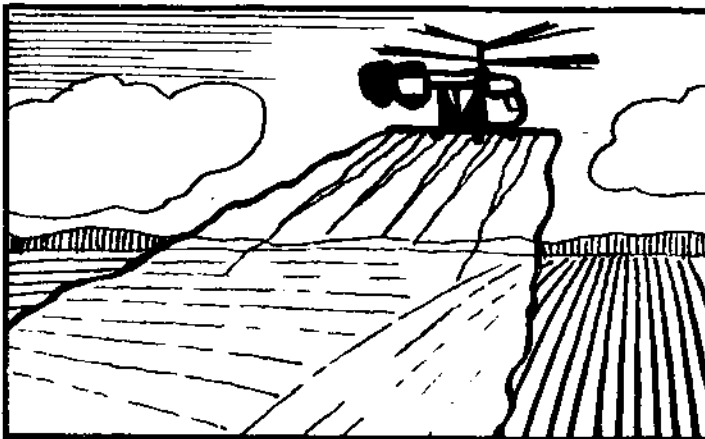
9.5.13. Перед вылетом экипаж воздушного судна обязан установить на шкалах давления барометрических высотомеров значение атмосферного давления аэродрома, а на футомерах — давление, приведенное к среднему уровню моря.

9.5.14. Для набора эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера на атмосферное давление 760 мм рт.ст., а футомера — на давление 1013,2 гПа производится при пересечении высоты перехода.

9.5.15. При снижении перевод шкалы давления барометрического высотомера на значение давления аэродрома, а футомера — на давление, приведенное к среднему уровню моря, производится при пересечении эшелона перехода. После эшелона перехода высота выдерживается по футомеру до точки входа в глиссаду с обязательным контролем по высотомеру.

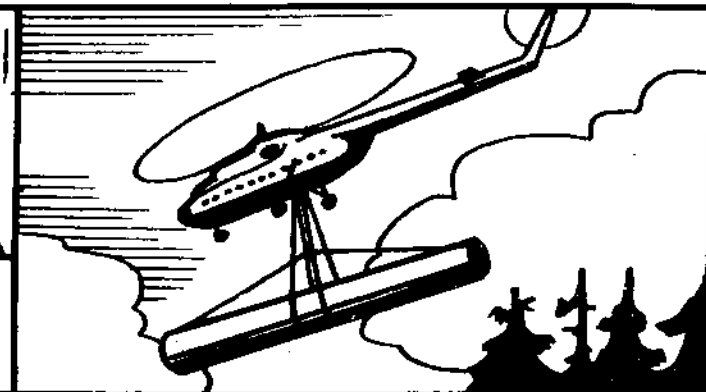
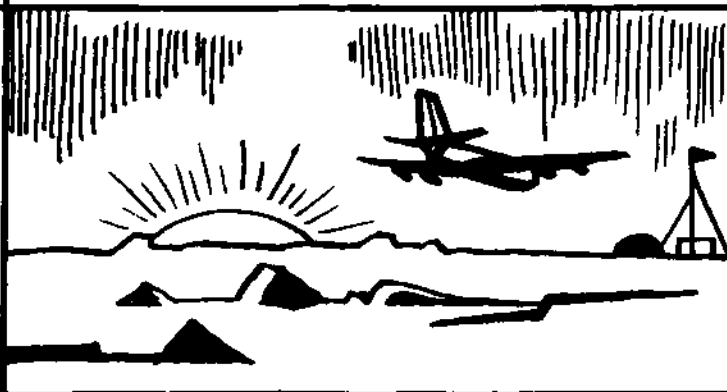


**Глава 10**  
**ПОЛЕТЫ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ**  
**АВИАЦИОННЫХ РАБОТ**



10.1.2. Полеты для выполнения авиационных работ в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии подразделяются на следующие виды:

- авиационно-химические работы;
- воздушные съемки;
- лесоавиационные работы;
- строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
- транспортно-связные работы;
- в Арктике, Антарктике, на островах открытых морей и океанов;
- с морских судов и морских буровых установок;
- для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;
- для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ.



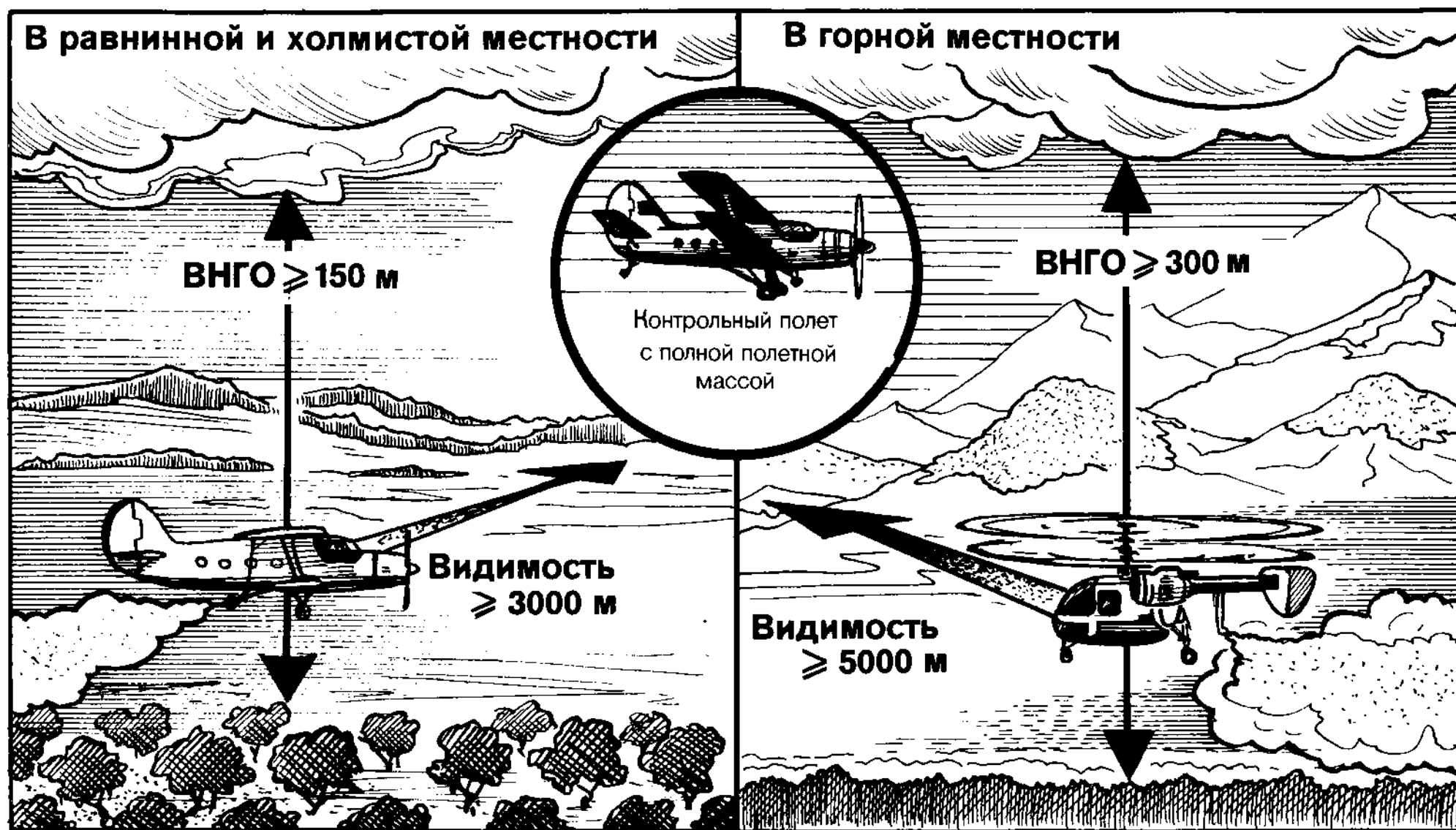


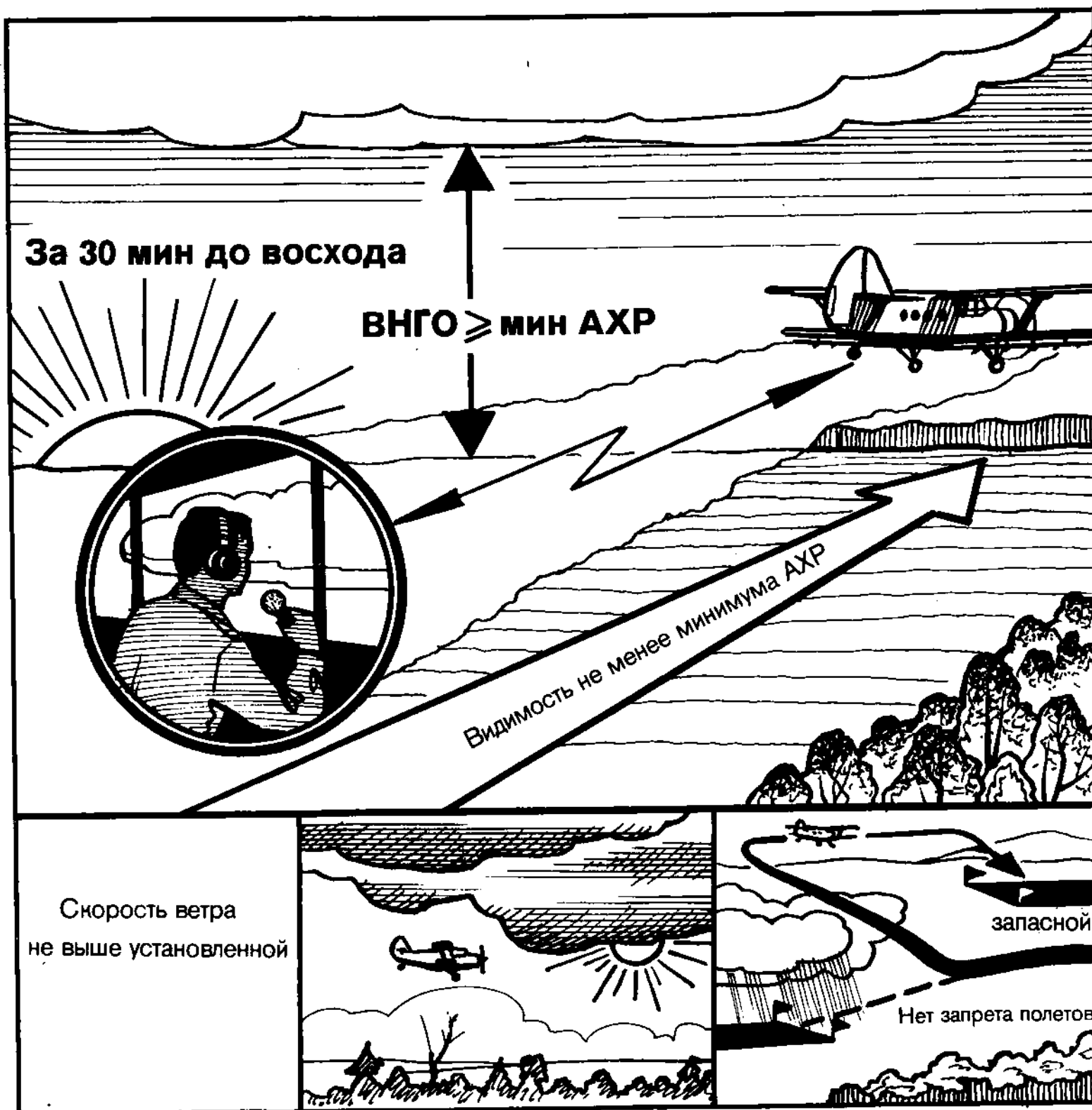
## 10.2. ПОЛЕТЫ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИХ РАБОТ (АХР)

10.2.2. Каждое воздушное судно перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете с полной полетной массой и установленной сельскохозяйственной аппаратурой. Результаты облета записываются в формуляр и бортовой журнал воздушного судна.

10.2.3. Полеты с базового аэродрома к месту АХР и обратно, а также с одного аэродрома (посадочной площадки) на другой выполняются по ПВП.

10.2.4. АХР разрешается выполнять при видимости не менее 3000 м (на вертолетах — 2000 м) и ВНГО не ниже 150 м в равнинной и холмистой местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении крайней точки полета от склонов не менее 5 км; в горной местности — при видимости не менее 5000 м и ВНГО не ниже 300 м с обеспечением превышения ВНГО над высотой полета не менее 100 м.



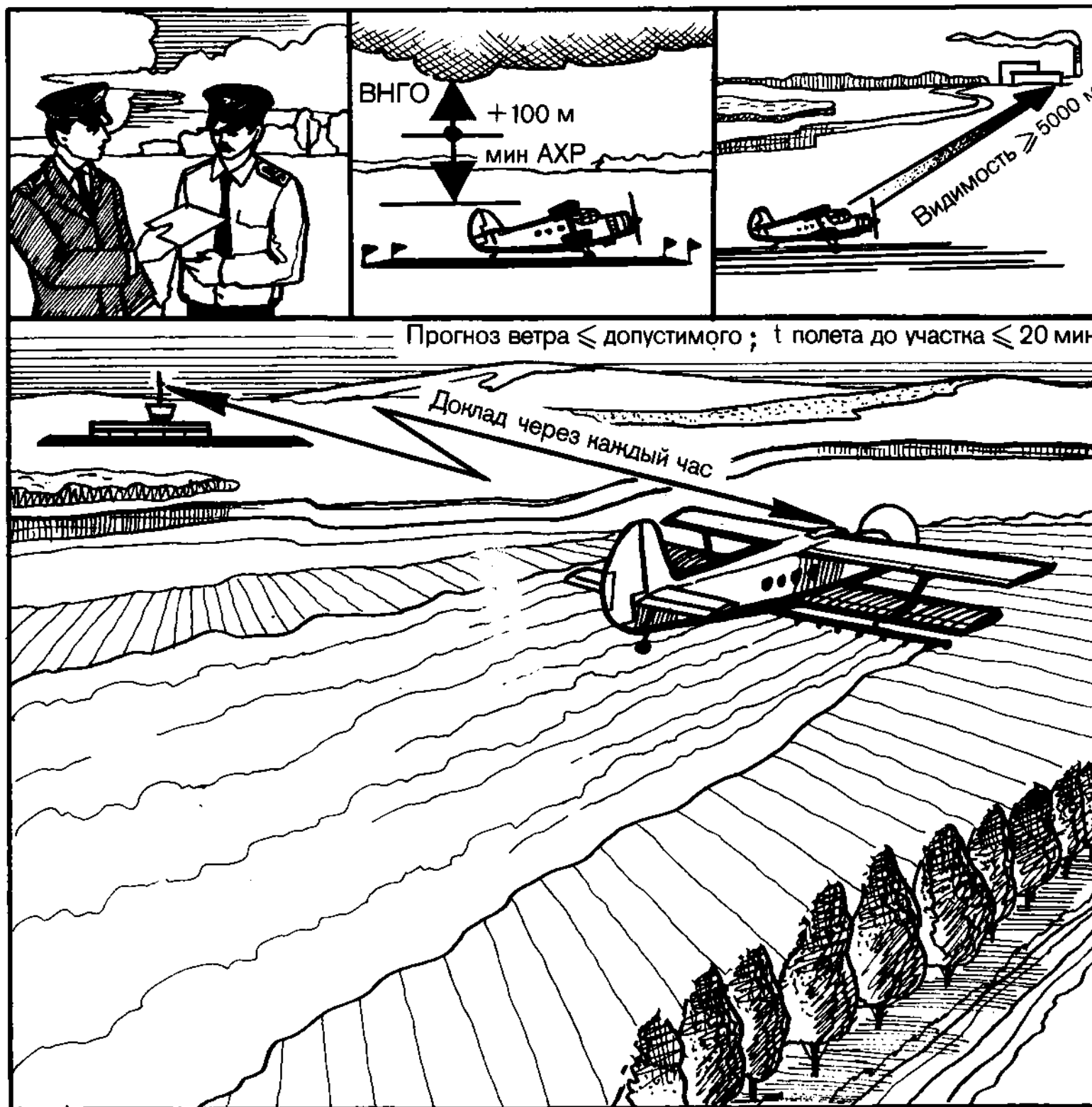


10.2.5. Командир воздушного судна принимает решение на выполнение АХР, если:

- отсутствуют опасные метеоявления;
- фактическая погода и прогноз погоды по видимости и ВНГО не ниже минимума для выполнения АХР;
- в районе работ нет запрета полетов.

10.2.7. Командир воздушного судна обязан докладывать диспетчеру о начале, условиях выполнения полетов (не реже чем через 1 ч) и об окончании работ.

10.2.10. Полеты для обработки участков разрешается начинать не ранее чем за 30 мин до восхода солнца, а в горной местности — с восходом солнца. Полеты после захода солнца ЗАПРЕЩАЮТСЯ.



10.2.6. Порядок выполнения полетов в случаях, когда прогноз погоды не соответствует минимуму для АХР.

10.2.6.1. Командно-летному составу, находящемуся в районе работ, предоставляется право давать разрешение подчиненным ему экипажам на выполнение полетов при фактической погоде не ниже установленного минимума.

Лицо командно-летного состава, давшее разрешение на выполнение полетов, обязано в течение всего периода полетов следить за изменением погоды и в случае ее ухудшения запрещать полеты.

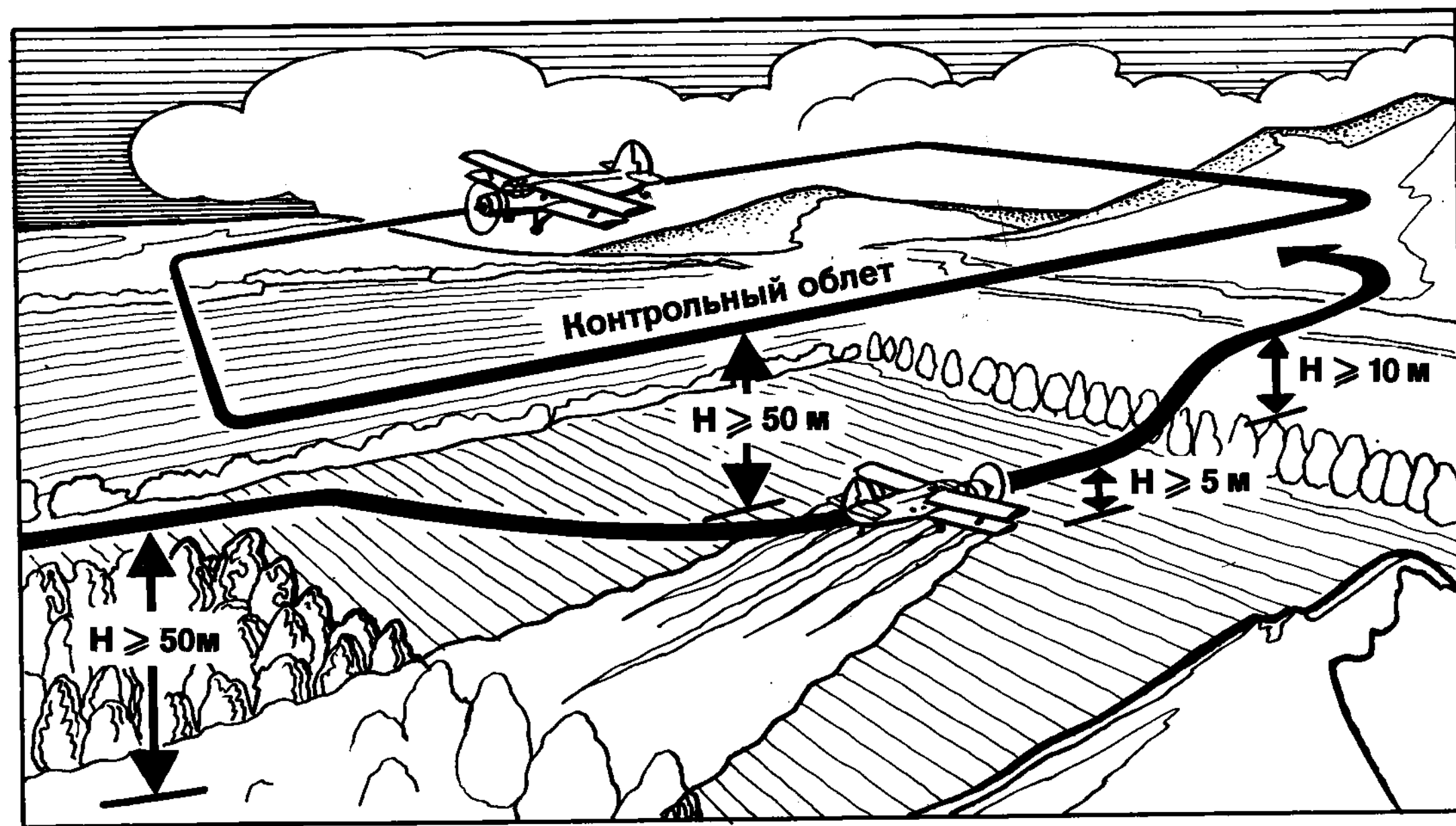
10.2.6.2. Командирам воздушных судов, имеющим класс не ниже 3-го, самостоятельный налет на АХР не менее 500 ч, допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха и соответствующее разрешение в задании на полет, предоставляется право принимать решение на вылет и выполнять полеты по фактической погоде при следующих условиях:

- видимость 5000 м и более;
- ВНГО на 100 м выше установленного минимума;
- прогнозом погоды не предусматривается усиление скорости ветра более допустимой для воздушного судна данного типа;
- время полета до обрабатываемого участка не более 20 мин.

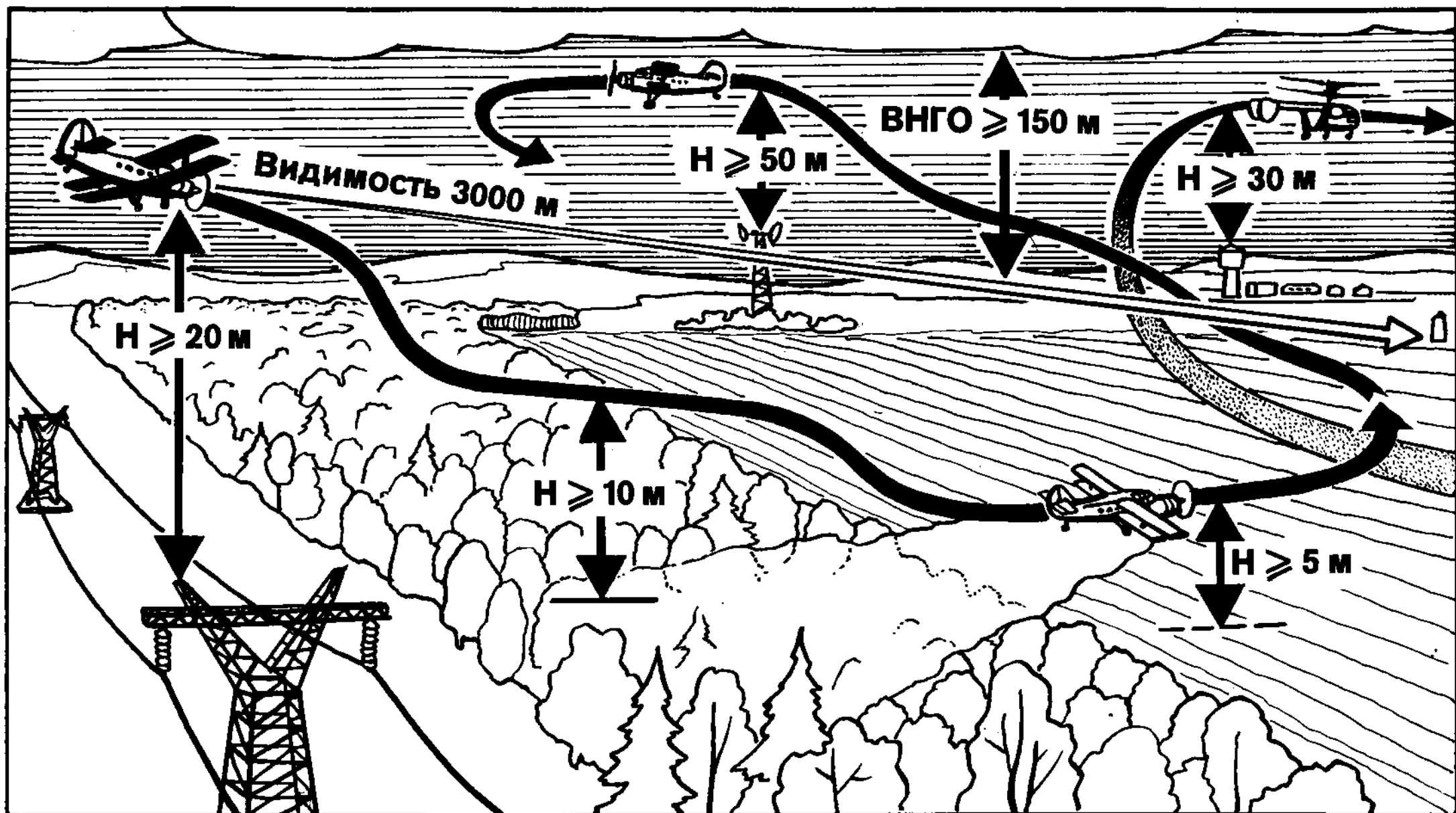
В случае ухудшения погоды ниже указанных значений командир воздушного судна обязан прекратить полеты.

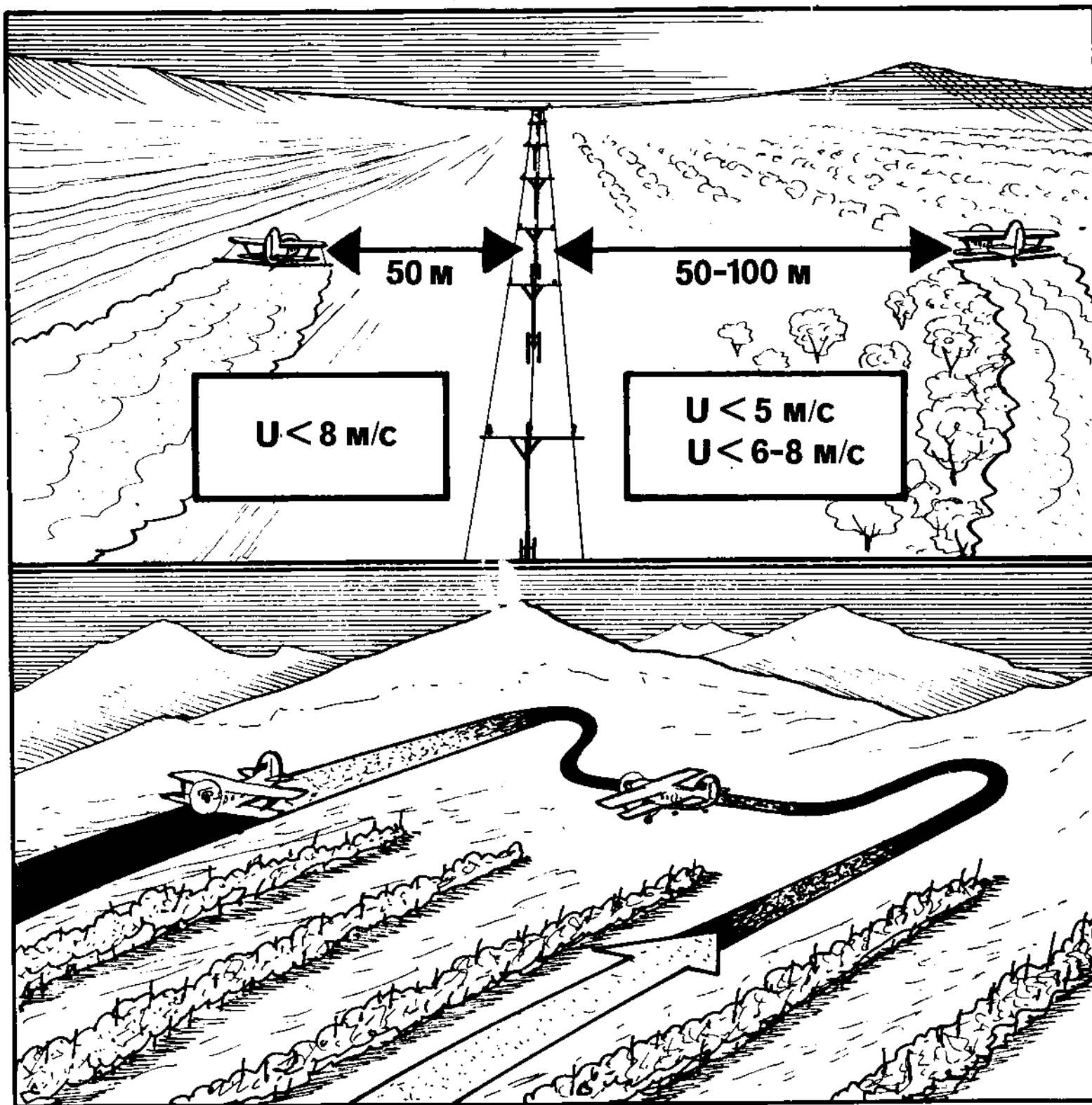
10.2.8. До начала обработки участков командир воздушного судна обязан с земли или с воздуха определить расположение препятствий и характерных ориентиров, выполняя полет по прямоугольному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

10.2.9. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т.п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над вершинами деревьев леса — не ниже 10 м.



10.2.12. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах с кренами, установленными Руководством по АХР ГА и РЛЭ воздушного судна. Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над высоковольтными ЛЭП — не менее 20 м.





10.2.14. Полеты вдоль проводов над участками, пересеченными воздушными линиями связи и электропередач, разрешается выполнять:

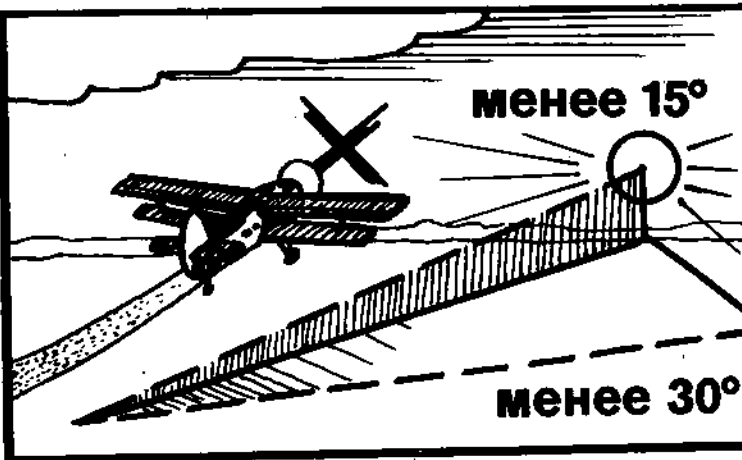
- с подветренной стороны на расстоянии от проводов не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;
- с наветренной стороны на расстоянии от них не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с.

10.2.15. Для обработки участков на склонах гор маршруты заходов должны быть построены, как правило, вдоль горизонталей. Развороты для последующих заходов должны выполняться в сторону понижения местности. Заходы вверх по склону разрешается производить, если обеспечивается сохранение рабочей высоты и скорости, не менее установленной РЛЭ.

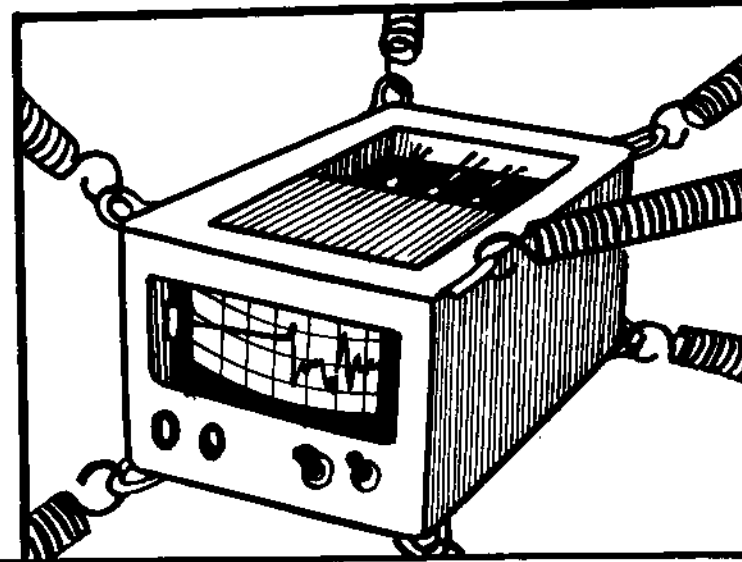
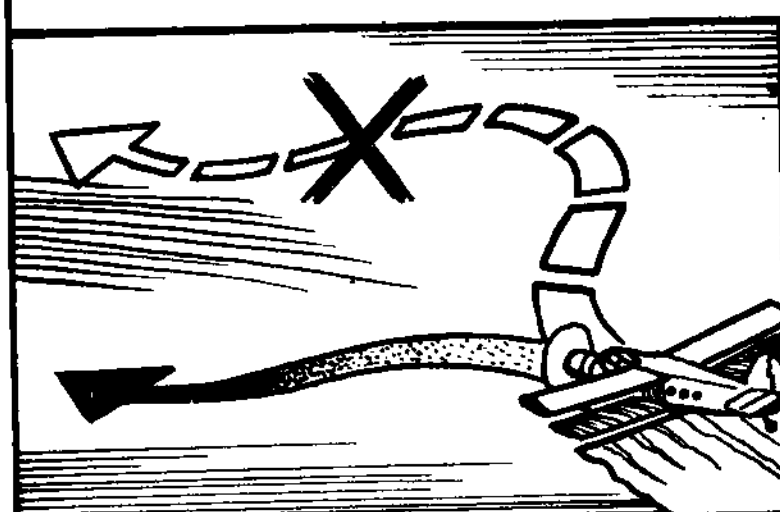
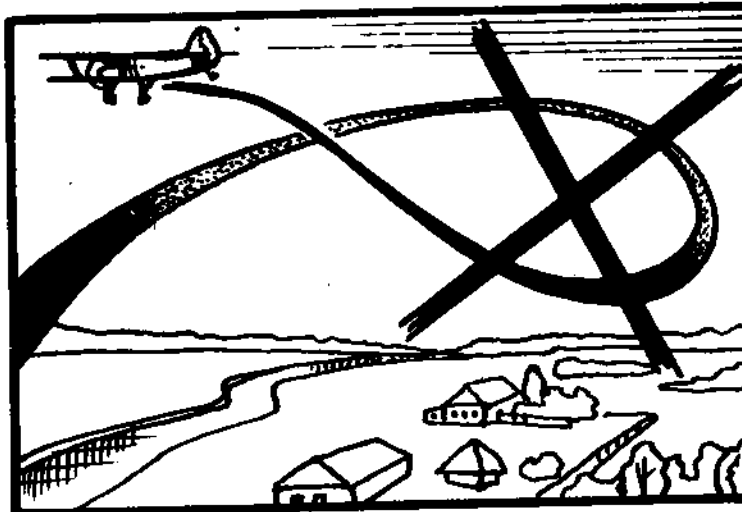
**ЗАПРЕЩАЕТСЯ!**



**менее 15°**



**менее 30°**

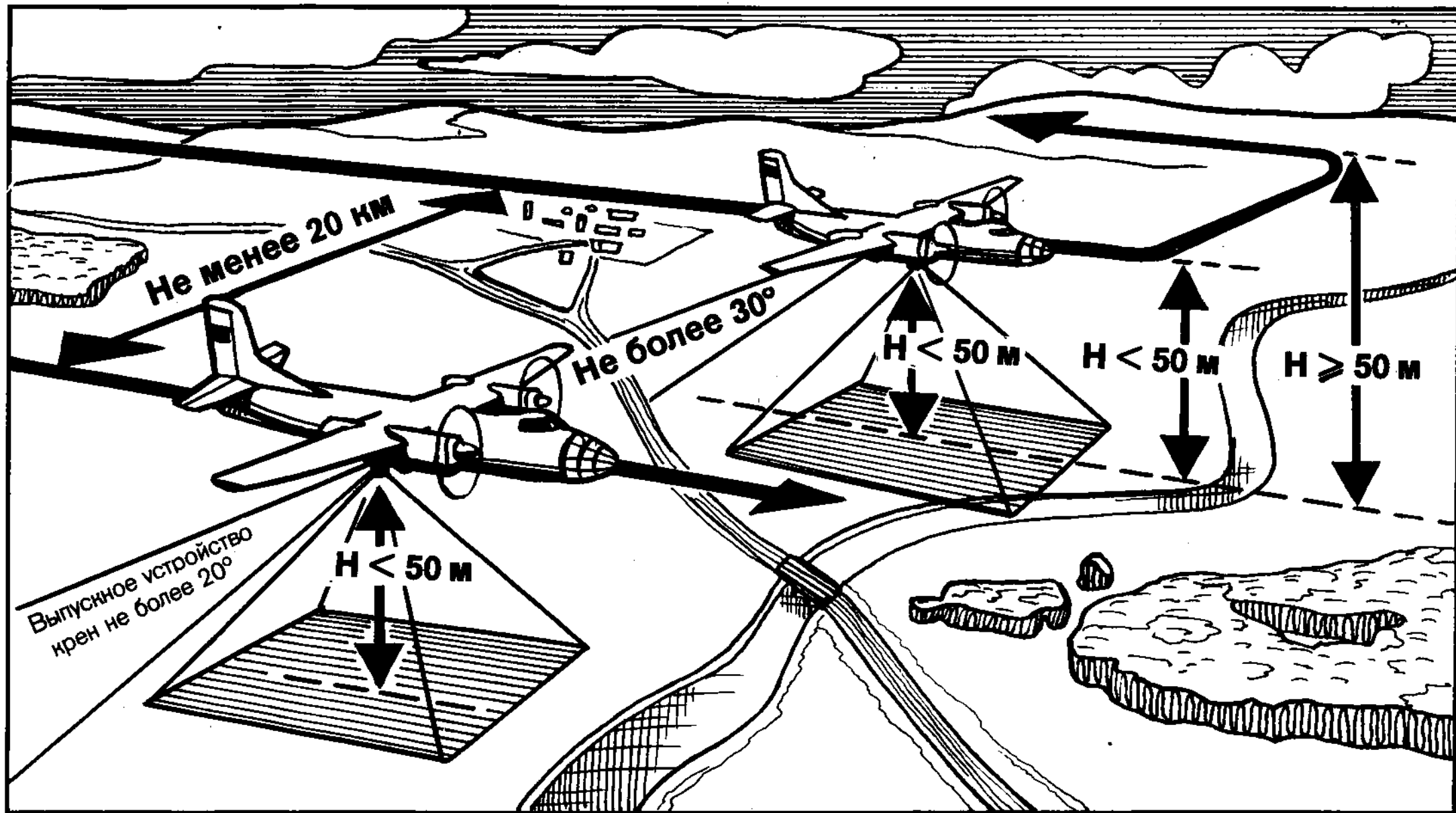


10.2.17. При выполнении полетов на АХР экипажу воздушного судна **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**:

- оглядываться назад для наблюдения за выходом распыливаемого материала;
- обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, когда высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;
- выполнять эволюции в целях устранения задержки при выбрасывании распыливаемого материала;
- совершать полеты над населенными пунктами;
- брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания;
- выполнять полеты без включенных средств сбора полетной информации;
- покидать рабочее место до завершения полета.

10.3.3. Разрешается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. Воздушные съемки, выполняемые группой воздушных судов, регулируются инструкциями, утверждаемыми УГА. При этом командиры воздушных судов должны информировать друг друга о своем местонахождении.

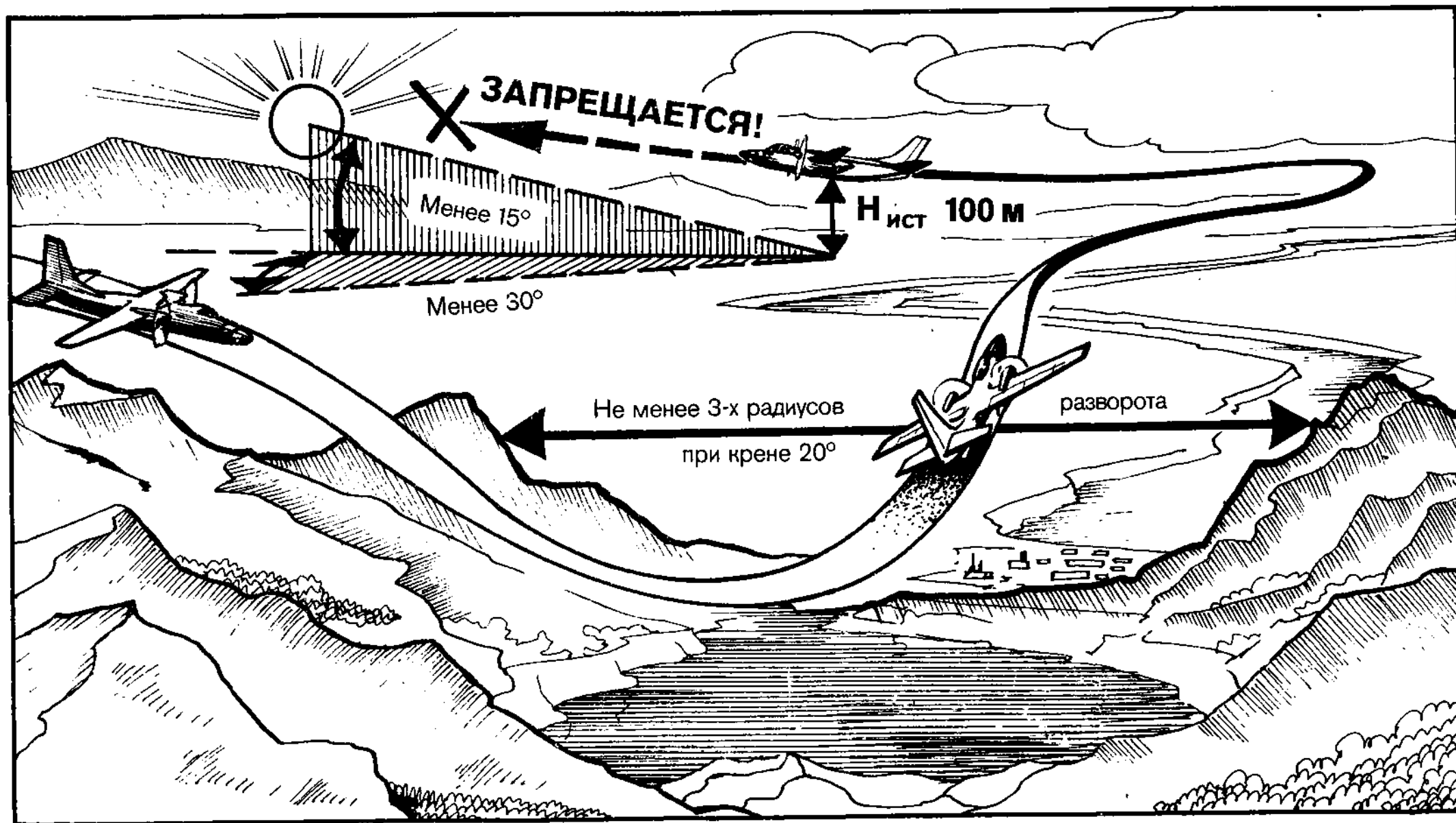
10.3.5. При выполнении съемочных полетов на истинной высоте менее 50 м развороты производятся на высоте не менее 50 м с углом крена не более  $30^\circ$ , а с выпускными устройствами — не более  $20^\circ$ .





10.3.8.5. Выполнение съемочных полетов против солнца в равнинной и холмистой местности на истинных высотах менее 100 м, а в горной — менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее  $15^\circ$  и курсовом угле менее  $30^\circ$  **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

10.3.8.6. Полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена  $20^\circ$  для воздушного судна данного типа, **ЗАПРЕЩАЮТСЯ**.

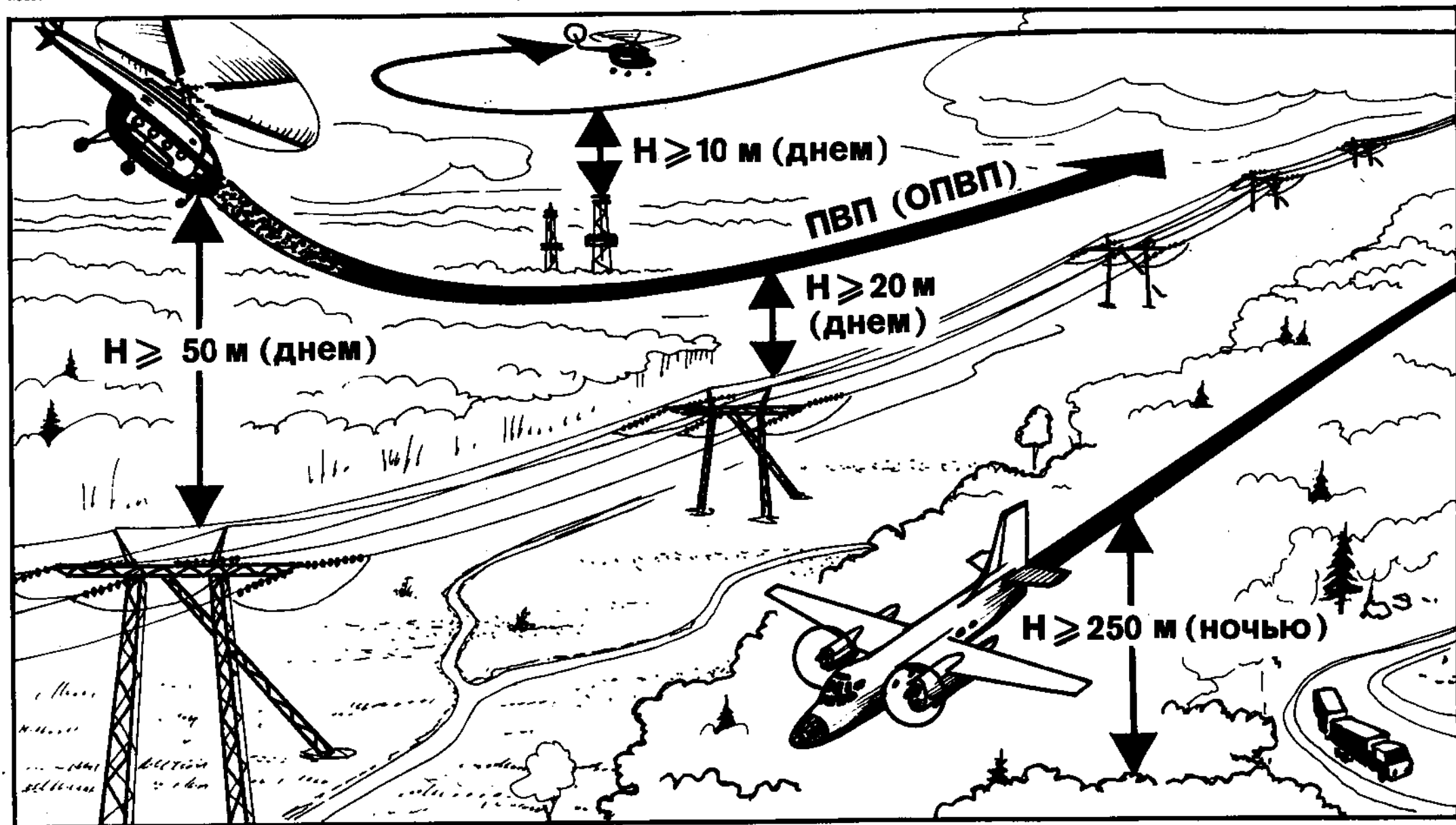


### 10.3.10. Аэровизуальные полеты.

10.3.10.1. Аэровизуальные полеты выполняются с наблюдателем «заказчика» на борту воздушного судна в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование ЛЭП, линий связи, газо- и нефтепроводов, продуктопроводов, рек, каналов, автомагистралей; ледовая разведка; разведка запасов рыбы и зверя; инвентаризация диких животных и т.п.). Полеты выполняются на малых, средних и больших высотах.

10.3.10.2. Аэровизуальные полеты выполняются по ПВП и ОПВП в заданных районах на высотах над препятствиями не менее 50 м днем и 250 м ночью.

10.3.10.4. Снижение воздушного судна для детального наблюдения объектов разрешается выполнять до высоты не менее 10 м над препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередач — до высоты не менее 20 м над опорами.



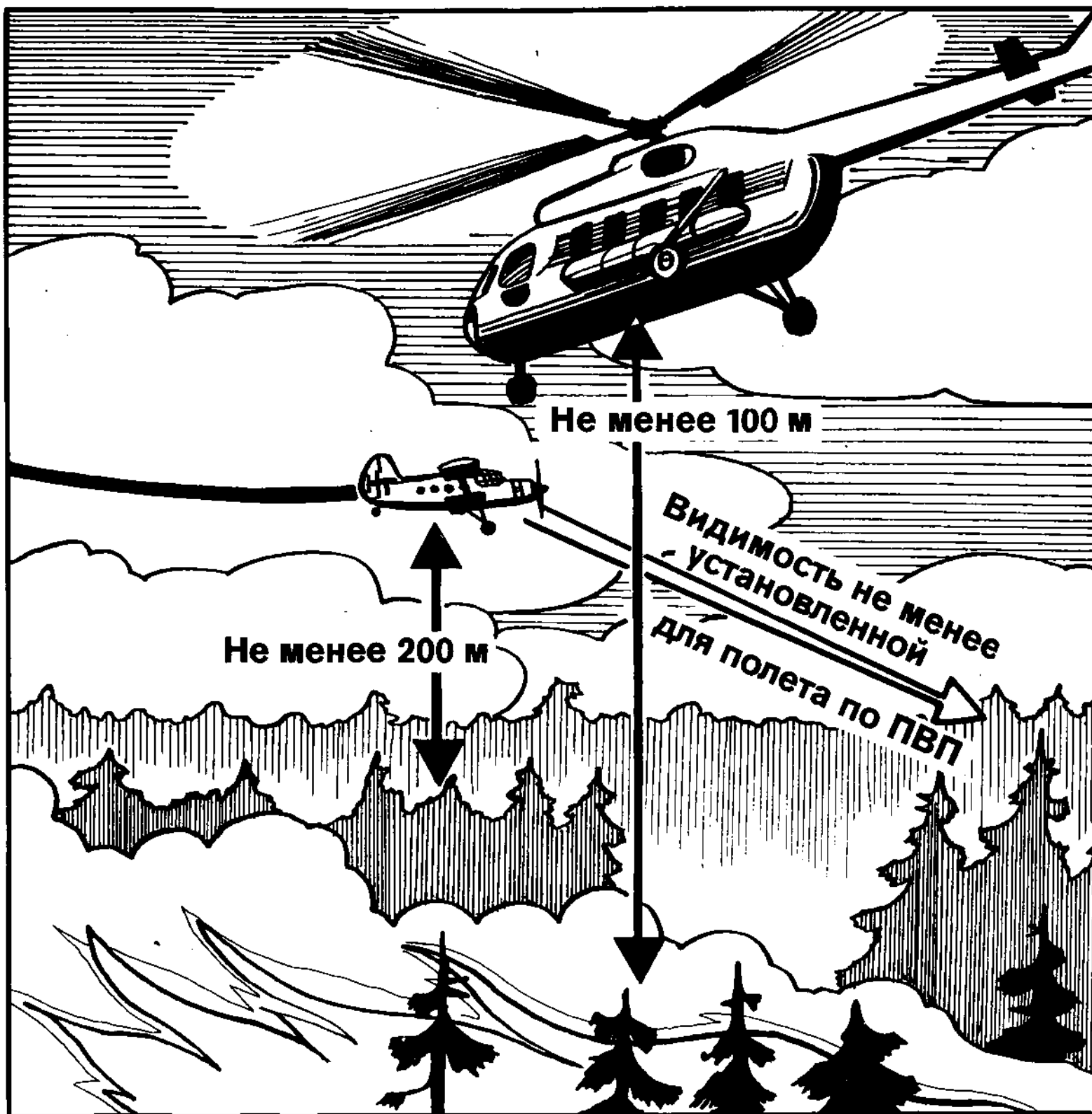
#### 10.4. ПОЛЕТЫ НА ЛЕСОАВИАЦИОННЫХ РАБОТАХ

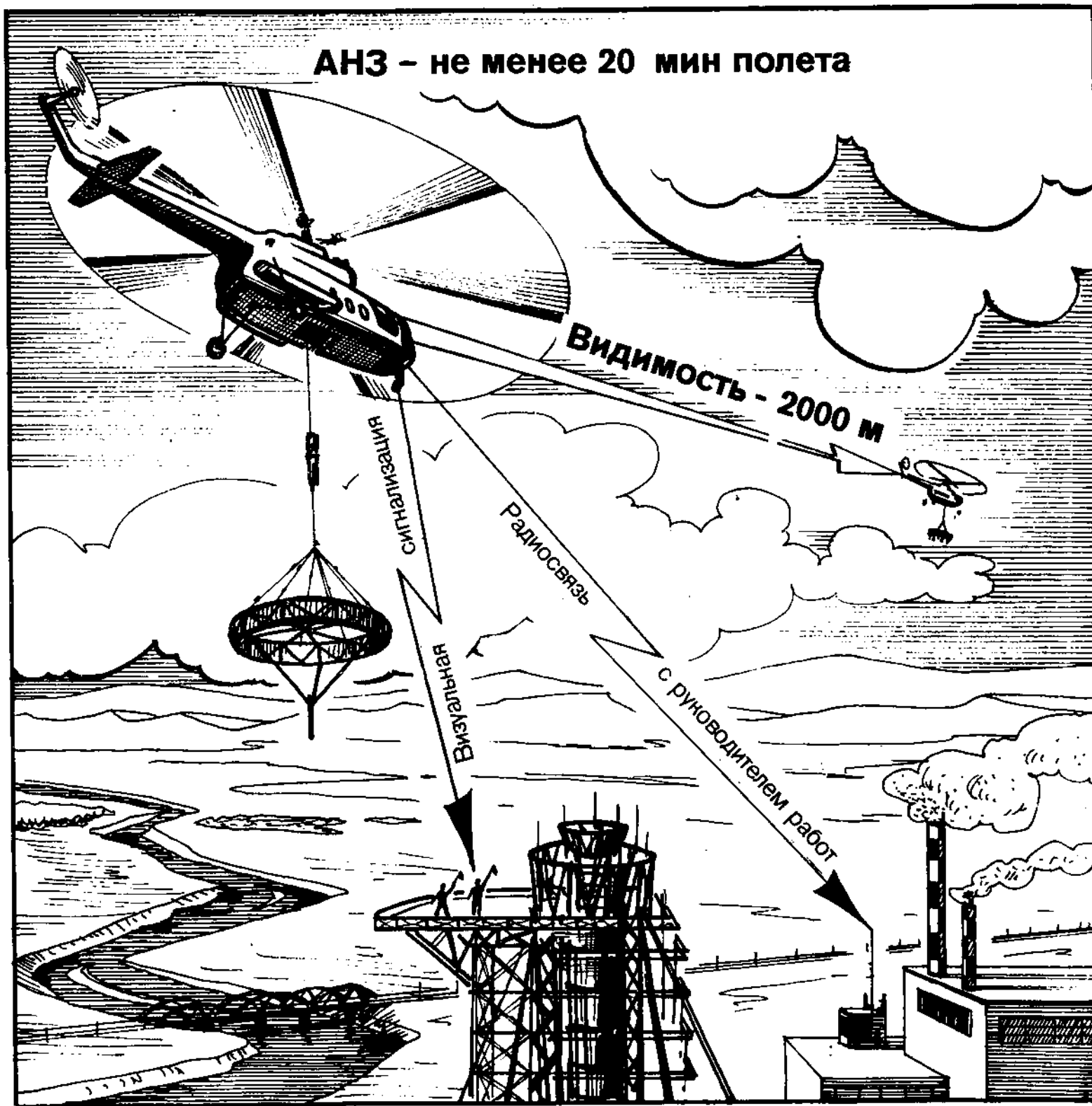
10.4.1. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях:

- авиационной охраны лесов;
- обследования и учета лесов;
- обслуживания организаций лесной промышленности (лесозаготовок, лесосплава и других ведомств).

10.4.3. Снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

10.4.4. Полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной по ПВП ЗАПРЕЩАЮТСЯ.





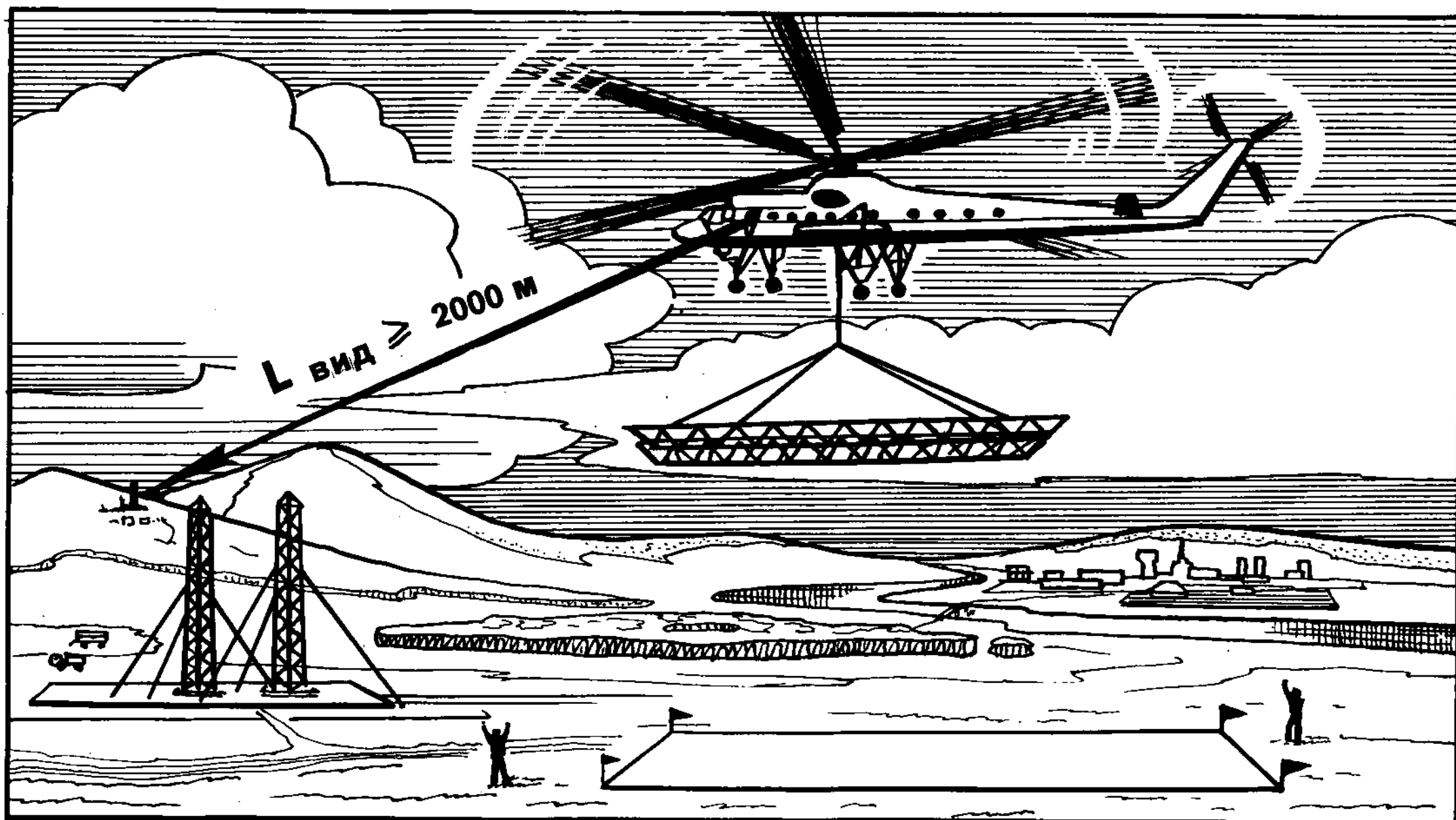
10.5.6. Для взаимодействия экипажа с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и визуальная сигнализация. В необходимых случаях назначается руководитель работ.

10.5.9. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 2 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с АНЗ по усмотрению командира воздушного судна, но не менее чем на 20 мин полета.

10.6.3. Перевозка грузов осуществляется в фюзеляже воздушного судна и с использованием внешней подвески. Разгрузка может осуществляться после посадки воздушного судна, в полете — методом сброса, а также в режиме висения вертолета.

10.6.4. Сброс грузов производится с парашютами и без парашютов. Сброс грузов с парашютами — с высоты не менее 150 м. Сброс грузов без парашюта разрешается:

- в равнинной местности с высоты не ниже 25 м;
- в холмистой местности не ниже 50 м;
- в горной местности не ниже 100 м.





10.6.7. Груз, транспортируемый на внешней подвеске, должен быть сброшен в следующих случаях;

- на висении, если использована максимальная мощность двигателя (двигателей), а вертолет самопроизвольно снижается;
- при потере экипажем визуального контакта с землей в условиях снежного (пыльного) вихря;
- при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения вертолета;
- при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;
- при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;
- при отказе двигателя (двигателей);
- в других случаях по решению командира вертолета.

## Оказание срочной медицинской помощи.



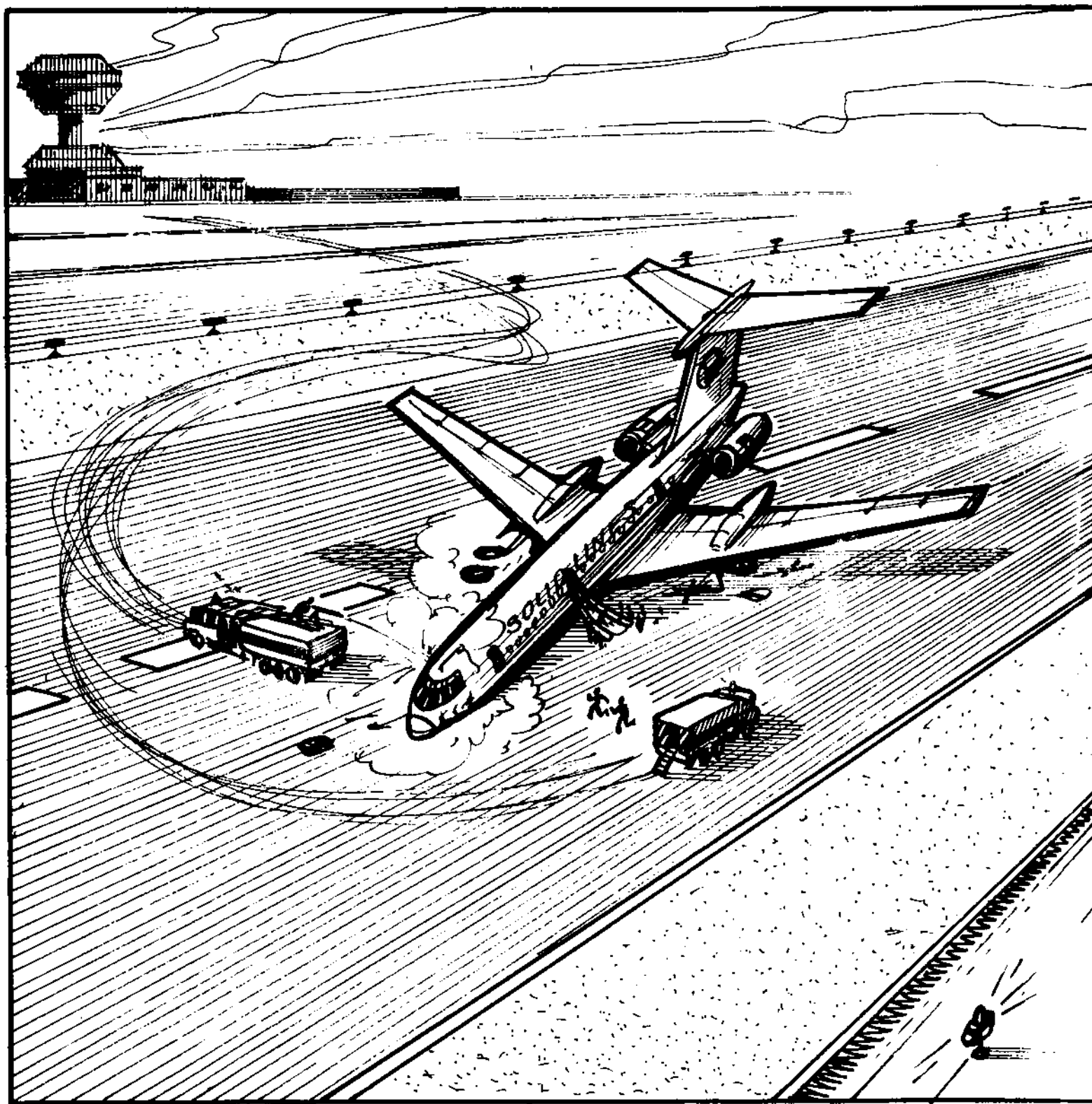
10.9.8. Посадки воздушных судов при выполнении срочных полетов ночью разрешаются только на аэродромах и посадочных площадках, имеющих оборудование для ночных полетов или световое обозначение (костры, жаровни и т.п.).

10.9.9. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае крайней необходимости, связанной с оказанием экстренной медицинской помощи. В этом случае командир воздушного судна обязан принять меры по оборудованию площадки световой маркировкой и подготовке ее для безопасного взлета.

## **Глава 11**

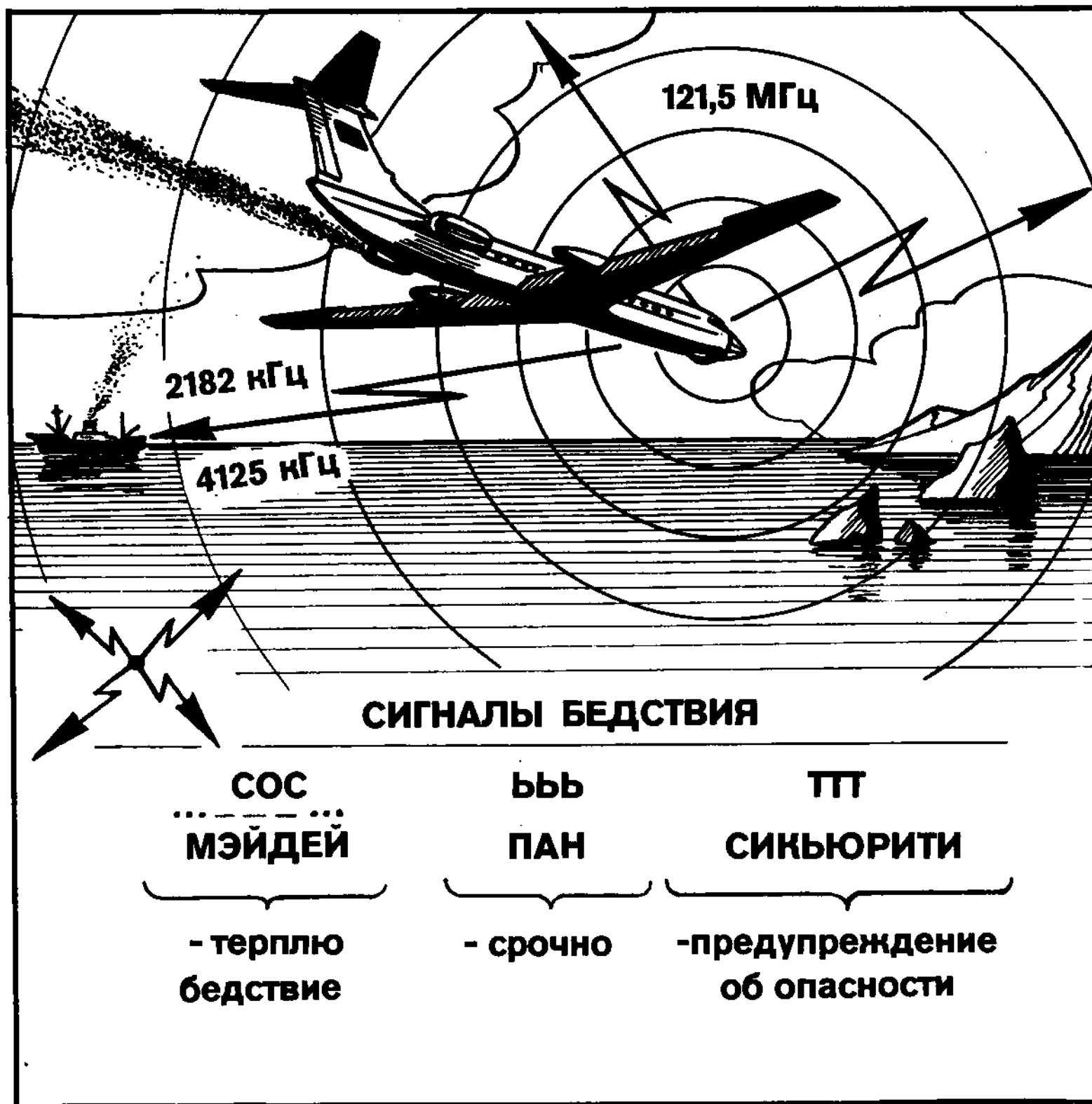
# **ПРОВЕДЕНИЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ**





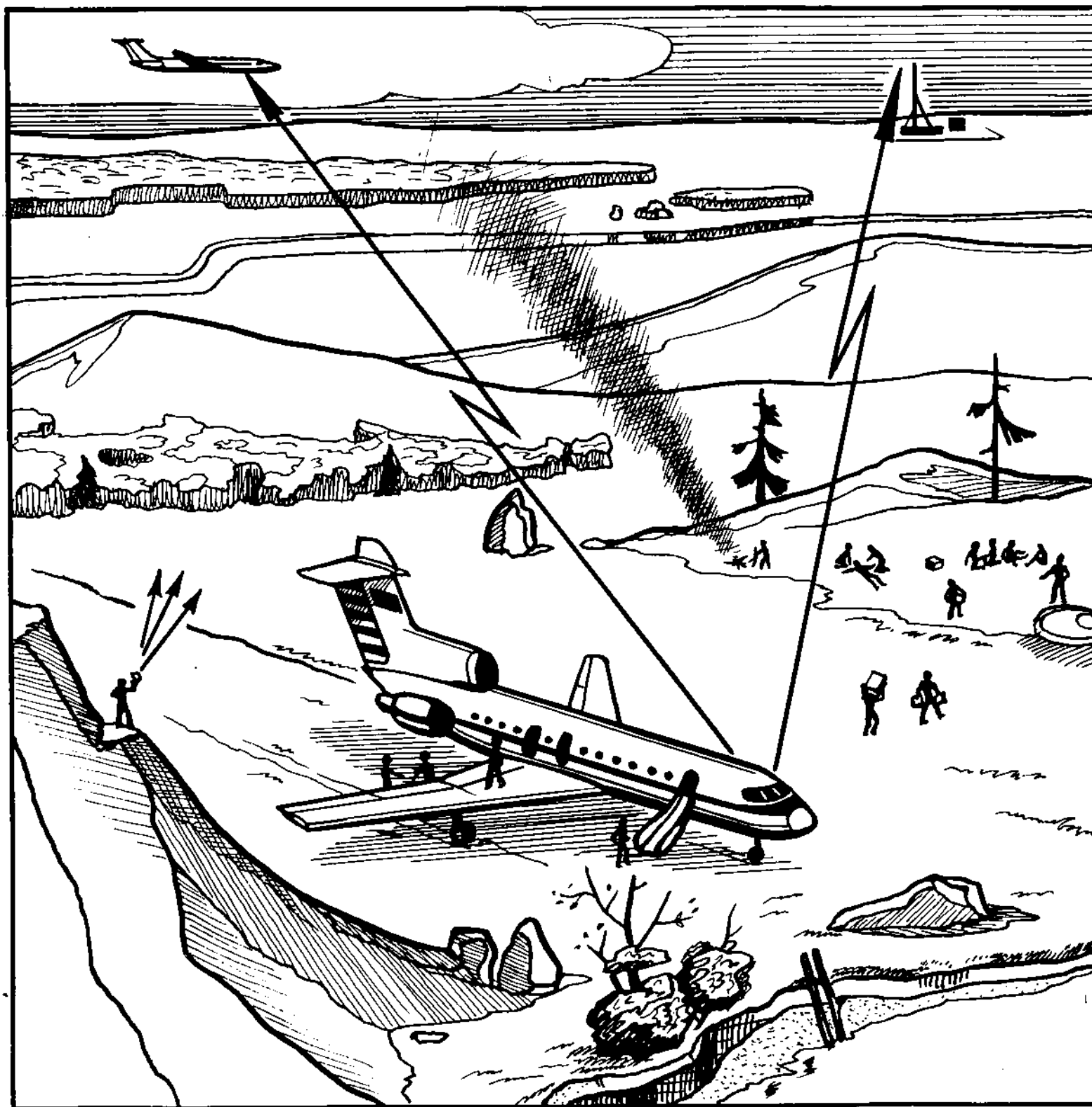
11.1.8. Спасание воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, осуществляется немедленно и безвозмездно независимо от их ведомственной и государственной принадлежности.

11.2.1. Организация и проведение поисково-спасательных работ осуществляется в соответствии с Руководством по организации и проведению аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродромов гражданской авиации.



11.3.4. Сигналы бедствия передаются на рабочей частоте канала УВД, находящегося в использовании во время бедствия, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц в радиотелефонном режиме; при запросе помощи у морских служб на частотах 2182 кГц или 4125 кГц в радиотелефонном режиме.

11.3.5. В целях своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, терпящих бедствие, в аэропортах гражданской авиации 1,2 и 3-го класса организуется круглосуточное прослушивание диспетчерами УВД частоты 121,5 МГц.



11.3.8. Приняв решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома, командир воздушного судна предупреждает об этом всех членов экипажа и дает указания о порядке их дальнейших действий.

При вынужденной посадке экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном состоянии (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, должны быть постоянно включенными.

В случае бедствия командир покидает воздушное судно последним.

11.3.9. Экипаж воздушного судна, совершившего вынужденную посадку вне аэродрома, обязан:

- немедленно эвакуировать пассажиров из воздушного судна в безопасное место;
- организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;
- определить или уточнить свое местонахождение;
- принять меры по установлению связи с ближайшим аэродромом, наземной или самолетной радиостанцией.

#### 11.4. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА ТЕРРИТОРИИ И В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА

11.4.1. Аварийно-спасательные работы организуются и выполняются в случаях:

- получения сообщения о предстоящей посадке воздушного судна, терпящего бедствие;
- авиационных происшествий;
- предпосылок авиационных происшествий, если требуется эвакуация воздушного судна;
- оказания помощи населению при стихийных бедствиях;
- по требованию других организаций и ведомств в соответствии с планом взаимодействия;
- по указанию командира (начальника) предприятия ГА или вышестоящего начальника.

Непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома возлагается на сменного заместителя начальника аэропорта или другое должностное лицо, назначенное приказом командира (начальника) предприятия ГА ...

11.4.3. Для выполнения аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома в каждой смене аэропорта создается аварийно-спасательная команда, действия которой определяются специальной инструкцией.

