



КонсультантПлюс
надежная правовая поддержка

Приказ Росавиакосмоса от 28.06.2000 N 104
"Об утверждении Федеральных авиационных
правил по производству полетов
экспериментальной авиации"

Документ предоставлен **КонсультантПлюс**

www.consultant.ru

Дата сохранения: 07.12.2017

РОССИЙСКОЕ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

ПРИКАЗ
от 28 июня 2000 г. N 104

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ
ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ**

В соответствии с Воздушным **кодексом** Российской Федерации и во исполнение **постановления** Правительства Российской Федерации от 27 марта 1998 г. N 360 "О Федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах" приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные **правила** по производству полетов экспериментальной авиации (далее - федеральные авиационные правила).

2. Руководителям предприятий и организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности:

- организовать изучение и проверку знаний федеральных авиационных **правил** с руководящим и летным составом, специалистами службы управления воздушным движением - в полном объеме, с остальным авиационным персоналом - в части, его касающейся;

- обеспечить производство полетов в соответствии с федеральными авиационными **правилами**.

3. Приказ Министра авиационной промышленности СССР от 30 ноября 1988 г. N 512 признать утратившим силу.

4. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя Генерального директора Ю.А. Бардина.

Генеральный директор
Ю.Н.КОПТЕВ

Утверждены
Приказом Генерального
директора Российского
авиационно-космического агентства
от 28 июня 2000 г. N 104

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ**

**Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ
И ПРИМЕНЯЕМЫЕ СОКРАЩЕНИЯ**

1.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие федеральные авиационные правила по производству полетов экспериментальной авиации (далее именуются - Правила) разработаны в соответствии с Воздушным **кодексом** Российской Федерации и во исполнение **постановления** Правительства Российской Федерации от 27 марта 1998 г. N 360 "О Федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 14, ст. 1593).

Правила определяют порядок организации летно-испытательной работы, выполнения испытательных полетов, управления полетами и их обеспечения в авиационных организациях экспериментальной авиации.

Правила являются обязательными для всех субъектов правоотношений, на которых распространяется действие воздушного законодательства Российской Федерации, регулирующего отношения в области деятельности экспериментальной авиации и использования воздушного пространства Российской Федерации, в том числе на юридических лиц, осуществляющих разработку, производство и испытания авиационной и другой техники, организацию летно-испытательной работы, выполнение испытательных полетов, управление полетами и их обеспечение.

Организация, выполнение, обеспечение полетов и управление полетами гражданских и (или) государственных воздушных судов, которые базируются на аэродромах экспериментальной авиации, определяются нормативными правовыми актами Федеральной службы воздушного транспорта России и (или) Министерства обороны Российской Федерации и включаются в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационный паспорт аэродрома).

1.2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Атмосферное давление на аэродроме (давление на аэродроме) - значение атмосферного давления в миллиметрах ртутного столба (мм рт. ст.), в миллибарах (мбар) или гектопаскалях (гПа) на уровне порога ВПП.

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

Аэродром запасный - аэродром (в том числе аэродром вылета), указанный в плане полета, выбранный перед полетом или в полете, куда может следовать воздушное судно для выполнения посадки, если посадка на основном аэродроме невозможна.

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

Безопасная скорость взлета (V_2) - скорость самолета, достигаемая на высоте 10 м и обеспечивающая безопасное продолжение набора высоты.

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

Болтанка - беспорядочные перемещения воздушного судна при полете в условиях турбулентности атмосферы (слабая - при приросте перегрузки до $\pm 0,5$; умеренная - не более $\pm 1,0$; сильная - более $\pm 1,0$).

Взлет - ускоренное движение воздушного судна с момента начала движения с линии старта или начала увеличения режима двигателей до взлетного режима при взлете без остановки (момента отделения от ВПП при вертикальном взлете) до набора высоты 10 м (высоты влияния экрана при вертикальном взлете) с одновременным достижением скорости не менее безопасной скорости взлета.

Взлетная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое воздушным судном при взлете.

Видимость (дальность видимости) - максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты (ориентиры) днем и световые ориентиры (освещенные объекты) ночью.

Видимость вертикальная - максимальное расстояние от земной (водной) поверхности до уровня, с которого вертикально вниз видны и опознаются объекты (ориентиры) на земной (водной) поверхности.

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

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

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

Воздушная обстановка - взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов, одновременно находящихся в определенном районе воздушного пространства (воздушной трассе, МВЛ,

маршруте полета, районе аэродрома, аэроузла).

Время полета самолета - период времени с начала взлета самолета до окончания пробега при посадке.

Время полета вертолета - период времени от начала разбега вертолета при взлете (от момента отделения от ВПП при вертикальном взлете) до конца пробега при посадке (до дросселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке).

Вынужденная посадка - посадка на аэродроме или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану (заданию).

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

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

Высота перехода - установленная в районе аэродрома высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение стандартного давления при наборе заданного эшелона.

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

Высота полета абсолютная - высота полета от уровня моря.

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

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

Высота принятия решения - установленная высота полета при заходе на посадку, на которой командир ВС должен принять решение на выполнение посадки или об уходе на второй круг.

Зона ожидания - воздушное пространство определенных размеров, установленное, как правило, над РНТ в районе аэродрома (аэроузла) для ожидания воздушными судами очереди подхода к аэродрому или захода на посадку.

Зона испытательных полетов - специальная зона, предназначенная для выполнения испытательных полетов экспериментальных воздушных.

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

Контрольная точка аэродрома (КТА) - точка (как правило, - центр ВПП), определяемая географическими координатами.

Конфигурация самолета - сочетание положений крыла (при изменяемой стреловидности), средств механизации крыла, шасси, внешних подвесок и других частей и агрегатов самолета, определяющих его аэродинамическую компоновку.

Летная проверка - определение уровня профессиональной подготовленности лиц летного состава в процессе выполнения ими задания на полет.

Летное поле - часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, места стоянок ВС и площадки специального назначения.

Летная полоса - часть летного поля, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов, включающая ВПП, БПВ и КПБ.

Международный полет воздушного судна - полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства.

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

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

Минимум командира воздушного судна - минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнить взлет, посадку или визуальный полет по маршруту на воздушном судне данного типа.

Минимум для выполнения задания в испытательном полете - минимально допустимые значения видимости и высоты нижней (верхней) границы облаков, при которых разрешается выполнение задания в испытательном полете.

Ограничения по скорости ветра - предельно допустимые значения продольной и боковой составляющих скорости ветра, позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа, а также предельно допустимое значение скорости ветра, при котором разрешается выполнение задания.

Обледенение - отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое - при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин., умеренное - от 0,5 до 1 мм/мин., сильное - более 1 мм/мин.).

Окончание пробега - момент достижения воздушным судном на пробеге максимальной скорости руления, определяемой Руководством по летной эксплуатации данного воздушного судна.

Пилотаж - маневрирование воздушного судна в полете в горизонтальной, вертикальной и наклонной плоскостях. По степени сложности пилотаж подразделяется на простой, сложный и высший, а по количеству самолетов - на одиночный и групповой.

Плановая таблица полетов - документ, определяющий задания и очередность их выполнения летными экипажами, порядок использования выделенного на полеты воздушного пространства, состав групп руководства и обеспечения полетов.

Площадка посадочная - земельный (водный, ледовый) участок, пригодный для взлета и посадки воздушных судов.

Полет - движение воздушного судна с момента начала взлета (с момента отделения от ВПП при вертикальном взлете) до окончания пробега после посадки (до дросселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке).

Полетный лист - документ установленной формы, разрешающий командиру воздушного судна выполнение полета.

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

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

Полетный порядок - взаимное расположение воздушных судов в воздухе для выполнения совместного полета.

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

Посадочная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое воздушным судном при посадке.

Посадка - замедленное движение воздушного судна с начала выравнивания (начала торможения при вертикальной посадке) до касания ВПП и окончания пробега (до дросселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке).

Посадка воздушных судов вертикального взлета и посадки - замедленное движение воздушного судна от начала торможения до касания ВПП.

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

Потеря пространственной ориентировки (ориентации) - обстановка, при которой экипаж не знает и не может определить положение пилотируемого воздушного судна в пространстве.

Предпосадочная прямая - заключительная часть схемы захода на посадку от точки выхода из четвертого разворота до точки приземления.

Проверяющий - лицо летного состава, имеющее допуск к инструкторским полетам на воздушном судне данного типа и включенное в экипаж в целях летной проверки членов экипажа.

Режим полета - совокупность параметров полета воздушного судна.

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

Скорость принятия решения (V_1) - наибольшая скорость самолета на разбеге, при которой в случае отказа критического двигателя возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета.

Сложная орнитологическая обстановка - нахождение или появление скопления птиц в районе полетов, препятствующее безопасному их выполнению.

Стандартное давление - атмосферное давление, характеризующее состояние стандартной атмосферы на уровне моря и соответствующее значению 760 мм рт. ст. или 1013,25 мбар (1013,25 гПа).

Строй - взаимное расположение воздушных судов в воздухе при выполнении группового полета.

Штормовое предупреждение - оповещение об ожидаемом (прогнозируемом) возникновении (усилении) опасного для авиации метеорологического явления, разрабатываемое в метеорологическом подразделении на специальном бланке и вручаемое (передаваемое) должностным лицам согласно Инструкции по штормовому предупреждению.

Эксплуатант аэродрома экспериментальной авиации - юридическое лицо, имеющее аэродром на условиях аренды или на ином законном основании, осуществляющее эксплуатацию аэродрома и имеющее свидетельство о годности аэродрома экспериментальной авиации и его государственной регистрации.

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

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

1.3. ПРИМЕНЯЕМЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АДП	аэродромный диспетчерский пункт
АДС	аэродромная диспетчерская служба

АИР	сборник аэронавигационной информации
АНО	аэронавигационный огонь
АРК	автоматический радиокompас
АРП	автоматический радиопеленгатор
АСК	аварийно-спасательная команда
АСН	классификационное число, характеризующее воздействие воздушного судна на искусственное покрытие ВПП
АСУ	автоматизированная система управления
АТС	аэродромно-техническая служба
АТУ	автоматическое тормозное устройство
БПРМ	ближний приводной радиомаркерный пункт
БПБ	боковая полоса безопасности
ВВС	Военно-Воздушные Силы
ВКО	высотно-кислородное обеспечение
ВКР	взлет с коротким разбегом
ВЛЭК	врачебно-летная экспертная комиссия
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ВПХ	взлетно-посадочные характеристики
ВС	воздушное судно
ВСКП	вспомогательный стартовый командный пункт
ВТИ	внешнетраекторные измерения
ГКП	главный командный пункт
ГКЦПС	главный координационный центр поиска и спасания
ГРП	группа руководства полетами
ДПРМ	дальний приводной радиомаркерный пункт
ЕС ОрВД	единая система организации воздушного движения
ЗПС	задняя полусфера
ИАС	инженерно-авиационная служба
ИВПП	искусственная взлетно-посадочная полоса
ИКАО	международная организация гражданской авиации
ИПС-72	индивидуальный пояс спасательный

КБ	конструкторское бюро
КДП	командно-диспетчерский пункт
ККП РП	корабельный командный пункт руководства полетами
КЛПС	курс летной подготовки и совершенствования летного состава испытательных подразделений
КП	командный пункт
КПБ	концевая полоса безопасности
КП ВВС и ПВО	командный пункт ВВС и ПВО
КРС	командная радиостанция
КТА	контрольная точка аэродрома
ЛИП	летно-испытательное подразделение
МВЛ	местная воздушная линия
МО РФ	Министерство обороны Российской Федерации
МС	место стоянки (воздушных судов)
МЧС	Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
НАЗ	носимый аварийный запас
НГВА-92	Нормы годности военных аэродромов
НИАО	Наставление по инженерно-авиационному обеспечению
НОТАМ	извещение, содержащее информацию о введении в строй, состоянии или изменении в аэронавигационном оборудовании, обслуживании, процедурах или об опасностях, своевременное знание которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов
НПСК	наземная поисково-спасательная команда
НТЭРАТ ГА	Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации
ОВД	обслуживание воздушного движения (управление полетами)
ОК	объективный контроль
ОСК-2	замок отсоединения свободных концов (подвесной системы)
ОТТ ВВС	Общие технические требования Военно-Воздушных Сил
ПВО	противовоздушная оборона
ПВП	правила визуальных полетов
ПКП	посадка с коротким пробегом
ПМУ	простые метеорологические условия

ППМ	поворотный пункт маршрута
ППП	правила приборных полетов
ППС	передняя полусфера
ПСОП	парашютно-спасательное обеспечение полетов
ПРМГ	посадочная радиомаячная группа
ПСС	поисково-спасательная служба
РБЗ	руководитель ближней зоны
РД	рулежная дорожка
РДЗ	руководитель дальней зоны
РЗП	руководитель зоны посадки
РЛС	радиолокационная станция
РЛЭ	руководство по летной эксплуатации (воздушного судна)
РМС	радиомаячная система посадки
РНТ	радионавигационная точка
РП	руководитель полетов
РСБН	радиотехническая система ближней навигации
РСН	классификационное число, характеризующее несущую способность искусственного покрытия ВПП
РСП	радиолокационная система посадки
РСТО	радиосветотехническое обеспечение
РТО	радиотехническое обеспечение
РТС	радиотехнические средства
РЦ	районный центр
САХ	средняя аэродинамическая хорда
СБИ	средства бортовых измерений
СВС	сверхлегкое воздушное судно
СИБ	система имитации видимости
СКП	стартовый командный пункт
СМУ	сложные метеорологические условия
СОК	средства объективного контроля
СПАСОП	служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов

СПДГ	спасательная парашютно-десантная группа
СПРД	стартовый пороховой реактивный двигатель
СПУ	самолетное переговорное устройство
УВД	управление воздушным движением
УПАК	универсальный подвесной авиационный контейнер
ФП ИВП	Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации
ФПСУ	Федеральное управление авиационно-космического поиска и спасания при Министерстве обороны Российской Федерации
ФСВТ России	Федеральная служба воздушного транспорта России
ЦАИ ГА	центр аэронавигационной информации гражданской авиации
Щ - код	код, применяемый для ведения телеграфной связи
ЭТД	эксплуатационно-техническая документация.

Глава II. ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА, АЭРОДРОМЫ И АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

2.1. ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

2.1.1. К экспериментальным относятся воздушные суда, используемые для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, испытаний авиационной и другой техники, а также обеспечения летных испытаний.

Экспериментальные воздушные суда подразделяются на опытные, модифицированные, летающие лаборатории, серийные и вспомогательные.

2.1.2. К опытным относятся воздушные суда, используемые для проверки заданных летно-технических характеристик и конструкторских решений в целях изготовления серийных воздушных судов или проведения летных исследований в области создания новых образцов авиационной техники.

2.1.3. К модифицированным относятся воздушные суда, созданные на базе опытных или ранее принятых в эксплуатацию воздушных судов путем введения в конструкцию и (или) бортовые системы изменений, существенно меняющих его летно-технические характеристики, и (или) используемые для проведения испытаний после их модификации.

2.1.4. К летающим лабораториям относятся воздушные суда, созданные на базе опытных или ранее принятых в эксплуатацию воздушных судов и используемые для проведения на них опережающих испытаний и исследований в полете силовых установок, бортовых систем и (или) специального оборудования.

2.1.5. К серийным относятся воздушные суда, проходящие приемо-сдаточные и периодические испытания непосредственно после их изготовления на предприятиях авиационной промышленности, а также государственные и (или) гражданские воздушные суда, временно переданные на предприятия или в авиационные организации для проведения специальных испытаний.

2.1.6. К вспомогательным относятся воздушные суда, используемые для обеспечения летных испытаний.

2.1.7. Порядок допуска к полетам экспериментальных воздушных судов определяется Федеральными авиационными правилами о порядке допуска к полетам экспериментальных воздушных судов.

2.1.8. Государственный учет экспериментальных воздушных судов с выдачей соответствующих документов и порядок нанесения на них обозначений определяются федеральными авиационными правилами государственного учета и оформления удостоверений о годности к полетам экспериментальных воздушных судов.

2.1.9. Порядок утилизации и реализации авиационной техники экспериментальной авиации определяется в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

2.2. АЭРОДРОМЫ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

2.2.1. К аэродромам экспериментальной авиации относятся аэродромы, главным назначением которых является обеспечение полетов экспериментальных воздушных судов с целью проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники.

Аэродромы экспериментальной авиации допускаются к эксплуатации в соответствии с федеральными авиационными правилами о порядке допуска к эксплуатации аэродромов экспериментальной авиации и их государственной регистрации.

Аэродромы экспериментальной авиации, допущенные к эксплуатации и имеющие свидетельство о годности к эксплуатации аэродрома экспериментальной авиации и его государственной регистрации, включаются в Государственный реестр аэродромов экспериментальной авиации Российской Федерации.

Аэродромы экспериментальной авиации, на которых совместно с экспериментальными воздушными судами базируются государственные и (или) гражданские воздушные суда, относятся к аэродромам совместного базирования.

2.2.2. Ответственность за содержание и использование аэродрома экспериментальной авиации в соответствии со свидетельством о годности к эксплуатации аэродрома экспериментальной авиации и его государственной регистрации возлагается на эксплуатанта аэродрома.

Эксплуатация аэродромов экспериментальной авиации без свидетельства о годности к эксплуатации аэродрома экспериментальной авиации и его государственной регистрации, а также в случаях приостановления или прекращения его действия, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2.2.3. Средства связи и радиосветотехнического оборудования размещаются на аэродромах экспериментальной авиации в соответствии с типовыми схемами размещения радиотехнических средств и типовыми схемами размещения светосигнального оборудования, приведенными в нормах годности к эксплуатации военных аэродромов (НГВА-92). Средства связи и радиосветотехнического оборудования, проходящие испытания и (или) используемые для отработки и испытания бортового оборудования экспериментальных воздушных судов, размещаются на аэродромах в соответствии с техническими условиями договора на поставку авиационной техники и программами испытаний.

2.2.4. Минимумы аэродромов экспериментальной авиации определяются эксплуатантами аэродромов в соответствии с Единой методикой определения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов.

2.2.5. Необходимые сведения об аэродромах экспериментальной авиации публикуются в сборниках (перечнях) аэронавигационной информации на основании данных, представляемых эксплуатантами аэродромов.

2.2.6. Полеты на аэродромах экспериментальной авиации, в том числе и на аэродромах совместного базирования, выполняются в соответствии с Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационным паспортом аэродрома), разрабатываемой эксплуатантом аэродрома и утвержденной командующим объединением ВВС и ПВО (командующим авиационным объединением, командиром авиационного соединения), ответственным за организацию использования воздушного пространства в зоне ЕС ОрВД, в которой расположен аэродром. Схемы полетов в районе аэродрома, в том числе и на курсах взлета и посадки, включенные в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационный паспорт аэродрома), должны исключать, а, при невозможности исключения, максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами, взрывоопасными и другими объектами.

2.2.7. Старшими авиационными начальниками аэродромов экспериментальной авиации, в том числе и аэродромов совместного базирования, являются руководители авиационных организаций - эксплуатантов аэродромов. Старшие авиационные начальники аэродромов (аэроузлов) по вопросам использования воздушного пространства подчиняются командующим объединениями ВВС и ПВО (командующим авиационными объединениями, командирам авиационных соединений), ответственным за организацию использования воздушного пространства в зоне ЕС ОрВД, в которой расположены аэродромы (аэроузлы).

2.3. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

2.3.1. К авиационному персоналу экспериментальной авиации относятся лица, имеющие специальную подготовку и свидетельство и осуществляющие деятельность по организации, выполнению, обеспечению испытательных полетов экспериментальных воздушных судов, обеспечению безопасности полетов, организации воздушного движения и управления полетами.

2.3.2. Состав авиационного персонала экспериментальной авиации включен в Перечень должностей авиационного персонала Российской Федерации, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 10 июля 1998 г. N 749 "Об утверждении перечней должностей авиационного персонала Российской Федерации".

2.3.3. Подготовка, аттестация и допуск к деятельности авиационного персонала экспериментальной авиации осуществляются в соответствии с федеральными авиационными правилами о порядке подготовки, аттестации и допуске к деятельности авиационного персонала экспериментальной авиации.

2.3.4. Функциональные обязанности лиц авиационного персонала летно-испытательных подразделений авиационных организаций экспериментальной авиации изложены в Положении о типовых функциональных обязанностях должностных лиц и специалистов летно-испытательных подразделений авиационных организаций экспериментальной авиации.

2.3.5. Государственный контроль за деятельностью авиационного персонала экспериментальной авиации осуществляется Росавиакосмосом.

Глава III. ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНО-ИСПЫТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ

3.1. КЛАССИФИКАЦИЯ ПОЛЕТОВ

3.1.1. Полеты, связанные с испытаниями авиационной техники, подразделяются на испытательные, исследовательские, сертификационные испытательные, вспомогательные, облеты и демонстрационные.

Испытательный (исследовательский) полет - полет, выполняемый для определения характеристик воздушного судна, силовых установок, авиационного и специального оборудования, вооружения, парашютно-десантной и другой авиационной техники, исследований в области аэродинамики и прочности воздушных судов, а также их систем.

Сертификационный испытательный полет - испытательный полет, выполняемый для определения соответствия гражданской авиационной техники требованиям к летной годности.

Вспомогательный полет - полет, выполняемый для подготовки и обеспечения летных испытаний (сопровождение, киносъемка, тренировки в выполнении режимов программы испытаний и методик летных испытаний, тренировки в заходах на посадку по приборам, боевом применении и т.д.).

Демонстрационный полет - полет, выполняемый для демонстрации летно-технических характеристик воздушных судов.

Облет - полет для проверки работоспособности двигателей и систем после ремонта и замены агрегатов, регламентных работ, доработок и т.п. Облеты выполняются по программам облета, которые разрабатываются КБ для каждого типа воздушного судна.

Вспомогательные, демонстрационные полеты и облеты, предусмотренные программами испытаний, а также инструкторские полеты для обучения слушателей школы летчиков-испытателей учитываются как

испытательные полеты.

3.1.2. По условиям пилотирования и навигации полеты подразделяются на визуальные полеты и полеты по приборам.

3.1.3. По метеорологическим условиям полеты подразделяются на:

- полеты в простых метеорологических условиях (ПМУ);
- полеты в сложных метеорологических условиях (СМУ).

К полетам в СМУ относятся полеты:

- в облаках, между слоями облаков, за облаками при облачности 7 баллов и более;
- под облаками и (или) при полетной видимости в условиях, указанных в [приложении N 1](#) к настоящим Правилам;
- над водным пространством, вне видимости береговой черты над безориентирной местностью и в стратосфере.

3.1.4. По району выполнения полеты подразделяются на аэродромные и внеаэродромные:

- аэродромный полет - полет, выполняемый в районе аэродрома (аэроузла), под непосредственным управлением органа управления полетами аэродрома;
- внеаэродромный полет - полет, выполняемый вне района аэродрома (аэроузла) с передачей управления полетом другому органу ОВД.

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

3.1.6. По времени суток полеты подразделяются на:

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

3.1.7. По физико-географическим условиям полеты подразделяются на полеты:

- над равнинной и холмистой местностью;
- над горной местностью;
- над пустынной местностью;
- над водной поверхностью;
- в полярных районах.

3.1.8. По высоте над рельефом местности или водной поверхностью полеты подразделяются на полеты:

- на предельно малых высотах - от 0 м до 200 м;
- на малых высотах - свыше 200 м до 1000 м;
- на средних высотах - свыше 1000 м до 4000 м;
- на больших высотах - свыше 4000 м до 12000 м (до тропопаузы);

- в стратосфере - свыше 12000 м (выше тропопаузы).

3.1.9. По количеству пролетаемых районов и зон ОрВД полеты подразделяются на:

- районные - полеты в пределах воздушного пространства одного района ЕС ОрВД;

- зональные - полеты в пределах воздушного пространства двух и более районов ЕС ОрВД одной зоны ЕС ОрВД;

- межзональные - полеты в пределах воздушного пространства двух зон ЕС ОрВД и более.

3.2. ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНО-ИСПЫТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ

3.2.1. Планирование испытательных полетов на год, квартал и месяц осуществляется плановыми органами организаций экспериментальной авиации совместно с руководством летно-испытательных подразделений.

3.2.2. Планирование полетов на неделю и летный день (ночь) осуществляется непосредственно в летно-испытательных подразделениях; при планировании полетов на летный день (ночь) составляются плановые таблицы с использованием условных знаков для оформления плановых таблиц и других документов ([приложения N 2, 3](#) к настоящим Правилам).

Планирование испытательных полетов производится на основании плана работ, программ испытаний, сметы и плана материально-технического обеспечения конкретной программы, утверждаемых в установленном порядке.

3.2.3. Полеты на личное совершенствование летного состава планируются по упражнениям КЛПС на год, исходя из задач тематического плана летно-испытательного подразделения и уровня подготовки летного состава, и выполняются в тренировочных полетах или в комплексе с испытательными полетами, с указанием при этом в полетном листе номера упражнения КЛПС и краткого содержания задания на тренировку.

План-график тренировочных полетов утверждается начальником летно-испытательного подразделения.

3.2.4. Перед выполнением новых, особо сложных летных экспериментов для предварительной отработки методики выполнения этих испытаний или исследований планируются и проводятся специальные летные тренировки экипажей, которые включаются в программу летных испытаний.

3.3. ЛЕТНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ РАБОТА

3.3.1. Летно-методическая работа в целях летных испытаний (исследований) включает:

- разработку нормативных и методических документов по организации и проведению летных испытаний;

- разработку методики испытаний конкретного образца авиационной техники;

- освоение и совершенствование методологических навыков в выполнении режимов методик летных испытаний;

- разработку методических указаний к упражнениям курсов летной подготовки и совершенствования летного состава испытательных подразделений применительно к конкретному району полетов;

- определение степени сложности испытательных полетов;

- поддержание и совершенствование навыков летного состава испытательных подразделений в выполнении полетов в сложных метеорологических условиях при минимуме погоды днем и ночью;

- развитие и эффективное использование учебно-методической базы летно-испытательных подразделений.

3.3.2. Для осуществления летно-методической работы в летно-испытательных подразделениях организаций экспериментальной авиации создаются методические советы летно-испытательных подразделений (далее - методические советы).

Методический совет летно-испытательного подразделения является коллегиальным, совещательным органом при начальнике летно-испытательного подразделения.

Состав методического совета назначается приказом руководителя авиационной организации. Приказ подлежит обновлению по мере необходимости, но не реже чем раз в три года.

Методический совет назначается из числа наиболее опытных и квалифицированных лиц руководящего, летного и инженерно-технического состава летно-испытательного подразделения. При необходимости для участия в работе методического совета могут привлекаться специалисты других подразделений авиационной организации.

В состав методического совета входят: председатель, заместитель председателя, секретарь и члены методического совета.

Работа методического совета проводится по плану, который составляется на квартал. После обсуждения на заседании методического совета план утверждается начальником летно-испытательного подразделения.

Заседания методического совета проводятся под руководством председателя или его заместителя.

Все заседания методического совета оформляются протоколами, которые ведутся секретарем по установленной форме. Протокол подписывается председателем и секретарем методического совета, а утверждается начальником летно-испытательного подразделения.

Основной задачей методического совета летно-испытательного подразделения является рассмотрение:

- программ летных испытаний, профилей испытательных полетов и методических указаний к ним для определения соответствия предусмотренного в них количества полетов и налета объему задач летных испытаний, возможностям систем измерений;

- мер по повышению безопасности полетов, улучшению качества и эффективности проведения летно-испытательной работы в подразделении;

- степеней сложности испытательных полетов;

- минимума погоды для выполнения программ испытаний;

- предложений по составу экипажей, выполняющих программы летных испытаний;

- уровня подготовки летного экипажа к проведению конкретных испытаний;

- программ тренировочных полетов для летчиков-испытателей и других членов экипажа;

- результатов наиболее сложных полетов;

- периодических сообщений ведущих инженеров, ведущих летчиков и других членов экипажа о ходе наиболее важных испытаний;

- отклонений в работе авиационной техники и в выполнении заданных режимов полета с целью выработки соответствующих рекомендаций;

- авиационных происшествий и инцидентов;

- рекомендаций летному составу по действиям в особых случаях в полете, уточнений и дополнений к руководству по летной эксплуатации воздушного судна;

- летной оценки по проведенным испытаниям;
- программ летно-технической подготовки летного состава и инженерно-технических составов;
- технологий работы руководителей полетов.

По результатам рассмотрения указанных вопросов разрабатываются рекомендации, которые утверждаются начальником летно-испытательного подразделения и учитываются при организации и проведении летно-испытательной работы.

Ответственность за организацию работы методического совета возлагается на начальника летно-испытательного подразделения.

3.3.3. Оценку методической готовности экспериментальных воздушных судов к летным испытаниям и летным исследованиям в целях обеспечения их безопасности и повышения качества летно-испытательной работы, выдачу комплексных заключений, координацию деятельности методических советов летно-испытательных подразделений авиационных организаций и оказание им методической помощи осуществляет Методический совет экспериментальной авиации по летным испытаниям (далее - Методический совет).

Основными задачами Методического совета являются:

- определение необходимости рассмотрения предъявленных воздушных судов на Методическом совете;
- оценка готовности экспериментальных воздушных судов и экипажей к первому испытательному полету;
- комплексное заключение о допуске воздушных судов к последующим испытательным полетам по программе летно-конструкторских испытаний после выполнения на нем первого испытательного полета;
- определение особо сложных и опасных этапов испытаний и оценка готовности воздушных судов к этим этапам;
- обобщение опыта работы летно-испытательных подразделений авиационных организаций-разработчиков воздушных судов и организация взаимного обмена этим опытом;
- координация деятельности и оказание методической помощи методическим советам летно-испытательных подразделений авиационных организаций - разработчиков и поставщиков воздушных судов;
- оценка, по заявкам авиационных организаций, программ и методик демонстрационных полетов на опытных, модифицированных и серийных воздушных судах с целью выдачи рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, в том числе на режимах, не предусмотренных Руководством по летной эксплуатации воздушного судна (Инструкцией экипажу);
- оценка достаточности мероприятий, осуществленных авиационной организацией-разработчиком воздушного судна для обеспечения безопасности испытательных полетов по программе летно-конструкторских испытаний;
- оценка общей программы летно-конструкторских испытаний предъявленного образца с учетом заключений отраслевых НИИ о готовности к выполнению первого испытательного полета;
- оценка достаточности представленной Методическому совету технической документации.

Методический совет осуществляет свои функции в соответствии с Положением о Методическом совете экспериментальной авиации по летным испытаниям.

3.4. ПРОГРАММА ИСПЫТАНИЙ, ПОЛЕТНЫЙ ЛИСТ И ЗАДАНИЕ НА ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

3.4.1. Программа летных испытаний (исследований) составляется ведущим инженером по летным

испытаниям воздушных судов с участием ведущего летчика-испытателя на основании приказа руководителя авиационной организации или технического задания, утвержденного им.

Разделы программы разрабатываются членами испытательной бригады в соответствии со специальностью.

В программе летных испытаний излагаются:

- цель испытаний;
- сведения об объекте испытаний и его особенностях;
- состав экспериментального оборудования;
- руководства по испытаниям авиационной техники, по которым проводятся испытания;
- объем и характер наземных испытаний;
- объем летной работы с указанием условий проведения эксперимента (высота, скорость, центровка, масса воздушного судна), конфигурация воздушного судна, режим работы двигателей;
- методические указания к программе;
- основные летные ограничения (максимально допустимые значения приборной скорости, перегрузки, угла атаки, числа М и др.), минимум для выполнения задания в испытательном полете, а также меры безопасности;
- мероприятия по противодействию иностранным техническим разведкам и соблюдению требований режима секретности;
- ответственные исполнители;
- экипаж;
- сроки испытаний;
- план материально-технического обеспечения;
- при участии в испытаниях нескольких авиационных организаций (ведомств) - ответственные за обеспечение летных испытаний.

Проведение летных испытаний без оформленных и утвержденных программ испытаний, сметы (договора) к ней и планов материально-технического обеспечения не допускается.

3.4.2. Комплексные программы испытаний опытных воздушных судов и программы особо важных испытаний обсуждаются на методическом совете экспериментальной авиации по летным испытаниям и после их рассмотрения утверждаются руководителем авиационной организации.

Все остальные программы летных испытаний рассматриваются на методических советах лётно-испытательных подразделений организаций экспериментальной авиации.

3.4.3. Приемо-сдаточные и периодические испытания серийных воздушных судов в авиационных организациях-изготовителях воздушных судов проводятся по методическим указаниям, разработанным ОКБ на основании программ летных испытаний, действующих технических условий, руководств по испытаниям авиационной техники, руководств по летной эксплуатации воздушных судов и согласованным с заказчиком и органом, выполняющим работы по государственному регулированию деятельности в области экспериментальной авиации.

3.4.4. Конкретные испытательные полеты выполняются по профилям, разработанным авиационной организацией-изготовителем воздушного судна в соответствии с утвержденными методическими указаниями ОКБ и согласованным с указанными выше организациями.

Рекомендации по разработке методических указаний и профилей приемо-сдаточных и периодических испытаний изложены в Инструкции о порядке оформления и ведения документации в летно-испытательных подразделениях.

При изменении программ технических условий, руководств по испытаниям авиационной техники или руководств по летной эксплуатации воздушных судов соответственно вносятся согласованные изменения в методические указания и профили испытательных полетов.

В процессе испытательных полетов по программам сертификационных испытаний, выполняемых смешанным экипажем разработчика и заказчика, не допускается выполнение таких режимов, которые не были выполнены в ходе летно-конструкторских испытаний экипажем разработчика.

3.4.5. На каждый испытательный полет ведущий инженер по летным испытаниям совместно с ведущим летчиком-испытателем и специалистами бригады разрабатывают задание, которое записывается в полетный лист или прикладывается к нему на отдельном бланке.

Рекомендации по разработке и оформлению полетного листа и задания на испытательный полет изложены в инструкции о порядке оформления и ведения документации в летно-испытательных подразделениях.

Полетный лист подписывается заместителем начальника летно-испытательного подразделения по летной службе (старшим летчиком) и ведущим инженером (руководителем испытательной бригады).

Полетный лист при выполнении первых пробегов на опытном воздушном судне, выполнении первого вылета, взлета и посадки по-вертикальному и при первом вылете с гидроаэродрома опытного воздушного судна-амфибии утверждается генеральным (главным) конструктором.

Полетные листы на первые вылеты модифицированных и головных серийных воздушных судов, а также при выполнении особо важных испытаний на серийных воздушных судах утверждаются руководителем организации.

3.4.6. Задание разрабатывается на каждый испытательный полет. В задании указывается:

- цель полета;
- профиль и маршрут полета;
- последовательность и методика выполнения задания;
- продолжительность полета;
- метеоусловия, при которых разрешается выполнение задания;
- порядок и продолжительность включения бортовых систем измерений;
- меры безопасности (дополнительно к указанным в руководстве по летной эксплуатации), характерные для этого задания;
- вопросы, на которые должен ответить экипаж в отчете по заданию;
- меры по противодействию иностранным техническим разведкам и обеспечению требований режима секретности;
- минимальное количество топлива и удаление от аэродрома, при которых обеспечивается посадка на нем с установленным остатком топлива;
- обязанности в полете каждого члена экипажа (в части выполнения полетного задания).

Задание на полет подписывается ведущим инженером и специалистами, принимавшими участие в его разработке.

Члены экипажа расписываются в задании на полет после его проработки.

3.4.7. Задание на полет и полетный лист утверждаются начальником летно-испытательного подразделения или должностным лицом, имеющим такое право в соответствии с приказом руководителя авиационной организации.

3.4.8. В случаях выполнения на воздушном судне наземных работ, требующих соблюдения мер безопасности, не предусмотренных эксплуатационно-технической документацией, ведущий инженер по специальности разрабатывает задание на выполнение указанных работ в соответствии с программой испытаний.

3.5. ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ БРИГАДА

3.5.1. Испытательные бригады формируются из специалистов летного и наземного состава летно-испытательных подразделений, в основном, одной авиационной организации.

В состав испытательной бригады входит экипаж и участники испытаний. Руководителем испытательной бригады назначается ведущий инженер по летным испытаниям воздушных судов (в отдельных случаях - ведущий инженер по летным испытаниям по специальности), имеющий действующее свидетельство.

Командиром воздушного судна назначается летчик-испытатель. Он непосредственно отвечает за подготовку экипажа к полету, качественное выполнение полетного задания и обеспечение его безопасности.

Состав испытательной бригады назначается на весь период полетов по программе испытаний. Замена членов испытательной бригады допускается в исключительных случаях (кроме дублеров, назначенных в установленном порядке) и оформляется приказом руководителя, утвердившего первоначальный состав бригады. С вновь назначенными членами летного экипажа должна быть проведена необходимая подготовка по программе летных испытаний.

Состав испытательной бригады назначается приказом руководителя авиационной организации.

В необходимых случаях в испытательную бригаду могут включаться летный состав и специалисты других авиационных организаций (ведомств) на основании приказов (распоряжений) этих организаций (ведомств), если это предусмотрено программой испытаний.

Состав испытательной бригады назначается приказом руководителя авиационной организации.

3.5.2. Испытательная бригада в своей работе руководствуется:

- настоящим Наставлением;
- авиационными правилами (Нормами летной годности гражданских ВС);
- Общими техническими требованиями ВВС (ОТТ ВВС);
- программами летных испытаний;
- руководствами по испытанию авиационной техники, руководствами по летной эксплуатации воздушных судов;
- другими нормативными документами по летной работе и ее обеспечению.

3.6. ДОПУСК ЛЕТНОГО СОСТАВА К ПОЛЕТАМ

3.6.1. К проведению летных испытаний допускаются специалисты-испытатели и участники испытаний в полете, имеющие действующие свидетельства.

Первоначальный допуск принятых на работу в авиационные организации экспериментальной авиации специалистов-испытателей к выполнению испытательных полетов производится в соответствии с федеральными авиационными правилами о порядке подготовки, аттестации и допуска к деятельности

авиационного персонала летно-испытательных подразделений экспериментальной авиации.

Специалисты-испытатели допускаются к выполнению своих функциональных обязанностей приказом авиационной организации экспериментальной авиации.

3.6.2. Для проведения летных испытаний опытного воздушного судна по программе первого испытательного полета экипаж (летчик-испытатель) назначается из числа специалистов - испытателей авиационной организации экспериментальной авиации - разработчика воздушного судна приказом руководителя организации.

3.6.3. Для проведения летных испытаний опытного воздушного судна по программе летно-конструкторских испытаний экипаж (летчик-испытатель) назначается из числа специалистов-испытателей авиационной организации экспериментальной авиации - разработчика воздушного судна приказом руководителя авиационной организации в соответствии с рекомендациями методического совета авиационной организации экспериментальной авиации - разработчика воздушного судна.

К испытательным полетам на опытном воздушном судне в качестве командира воздушного судна допускаются летчики-испытатели не ниже второго класса.

3.6.4. Для проведения летных испытаний модифицированного воздушного судна экипажи (летчики-испытатели) назначаются приказом руководителя авиационной организации экспериментальной авиации - разработчика (изготовителя) воздушного судна в соответствии с рекомендациями методического совета летно-испытательного подразделения авиационной организации экспериментальной авиации.

К испытательным полетам на модифицированном воздушном судне в качестве командиров воздушных судов допускаются летчики-испытатели авиационной организации экспериментальной авиации - разработчика воздушного судна - не ниже третьего класса, а летчики-испытатели авиационной организации экспериментальной авиации - изготовителя - не ниже второго класса.

3.6.5. К сертификационным испытательным полетам на этапе сертификационных контрольных испытаний допускаются экипажи (летчики-испытатели) авиационной организации экспериментальной авиации - разработчика воздушного судна приказом руководителя в соответствии с рекомендациями методического совета авиационной организации экспериментальной авиации.

3.6.6. На все остальные виды испытательных полетов в авиационных организациях экспериментальной авиации - разработчиков и изготовителей воздушного судна экипажи (летчики-испытатели), участники испытаний в полете назначаются руководителем летно-испытательного подразделения экспериментальной авиации.

3.6.7. Проверка знаний авиационной техники и руководства по летной эксплуатации у летного состава для допуска к полетам на опытном воздушном судне производится комиссией, назначенной генеральным (главным) конструктором, с оформлением акта проверки и записью результатов проверки в летные книжки.

3.6.8. Допуск летчика-испытателя к полетам на новом для него типе воздушного судна разрешается после сдачи зачетов по знанию авиационной техники, особенностей устойчивости и управляемости воздушного судна, Руководства по летной эксплуатации данного воздушного судна с оценками не ниже "хорошо".

Летчики-испытатели первого, второго и третьего классов в отдельных случаях могут допускаться к полетам на новом для них типе воздушного судна без контрольных полетов.

3.6.9. Во время первого полета на новом типе воздушного судна летчик-инструктор, ответственный за выпуск летчика-испытателя, и ведущий инженер по летным испытаниям воздушного судна должны находиться на КДП (СКП) аэродрома.

3.6.10. Для выполнения первых скоростных пробежек на опытном воздушном судне экипаж, воздушное судно и службы обеспечения полетов на аэродроме должны быть готовы не только к выполнению пробежек, но и к выполнению полета в полном объеме, с оформлением установленных документов: полетного листа, карты готовности воздушного судна, методических указаний на выполнение первого вылета опытного воздушного судна с указанием ограничений и мер безопасности.

3.6.11. На этапе летно-конструкторских испытаний воздушных судов, имеющих двойное управление, командиром воздушного судна, как правило, назначается летчик-испытатель авиационной организации -

разработчика воздушного судна, независимо от состава экипажа и места, занимаемого в кабине воздушного судна.

На других этапах, а также видах испытаний, как правило, назначается летчик-испытатель организации экспериментальной авиации, которой принадлежит воздушное судно, в том числе и временно.

Допуск летчиков-испытателей и других членов экипажа летно-испытательного подразделения, а также воздушного судна к перевозке служебных пассажиров производится в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов.

Допуск летчиков-испытателей и других членов экипажа к выполнению международных полетов производится в соответствии с [пунктом 5.8.2](#) настоящих Правил.

На ВС, используемых для обеспечения летных испытаний (вспомогательных ВС), разрешается выполнять полеты летному составу гражданской или государственной авиации, допущенному к полетам на указанных ВС в установленном порядке.

3.6.12. Подготовка инструкторов летчиков-испытателей и инструкторов других специальностей летного состава производится в летно-испытательных подразделениях авиационных организаций экспериментальной авиации по типовым программам подготовки, рассмотренным на методическом совете летно-испытательного подразделения, согласованным с Управлением летной службы и утвержденным руководителем данной организации.

Для подготовки в качестве инструкторов летчиков-испытателей и инструкторов других специальностей в летно-испытательных подразделениях авиационных организаций экспериментальной авиации подбираются наиболее опытные летчики-испытатели и другие специалисты-испытатели, имеющие квалификацию не ниже второго класса с учетом рекомендаций Совета старших летчиков-испытателей.

В качестве обучающих инструкторской работе привлекаются лица руководящего летного состава авиационных организаций экспериментальной авиации соответствующих специальностей, имеющие допуск к инструкторской работе по видам летной подготовки, по которым проводится обучение, инспекторы летчики-испытатели, инспекторы штурманы-испытатели, а также ведущие летчики-испытатели и другие ведущие специалисты-испытатели ОКБ и ЛИИ, имеющие допуск в качестве инструкторов, летчики-инструкторы и штурманы-инструкторы Школы летчиков-испытателей им. А.В. Федотова.

3.6.13. Первоначальный допуск летчика-испытателя, штурмана-испытателя и бортинженера-испытателя в качестве инструктора производится инспектором-испытателем экспериментальной авиации соответствующей специальности после личной проверки в полете с инструкторского сиденья.

Первоначальный допуск бортрадиста-испытателя в качестве инструктора может производиться инспектором штурманом-испытателем экспериментальной авиации.

Допуски к инструкторской работе оформляются приказом руководителя авиационной организации экспериментальной авиации.

3.7. МИНИМУМ ПОГОДЫ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ, ДОПУСК К ПОЛЕТАМ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ

Минимум погоды для выполнения испытательных полетов зависит от вида испытаний, типа воздушного судна, оборудования аэродрома, технических возможностей средств внешнетраекторных измерений (ВТИ).

3.7.1. Для первого полета, а также для скоростных пробежек и подлетов опытного или модифицированного воздушного судна минимум погоды устанавливается методическим советом экспериментальной авиации. Этот минимум действует до получения необходимых данных о работе систем воздушного судна и его пилотажно-навигационного комплекса и понижается на этапе летно-конструкторских испытаний решением генерального (главного) конструктора по рекомендации методического совета летно-испытательного подразделения.

3.7.2. Для полетов на серийных воздушных судах по программам приемо-сдаточных и периодических испытаний минимум погоды устанавливается техническими условиями договора на производство и поставку

авиационной техники. В отдельных случаях минимум погоды, установленный техническими условиями на поставку воздушного судна, может быть изменен совместным решением поставщика и заказчика.

3.7.3. Для воздушных судов - летающих лабораторий минимум погоды устанавливается методическим советом летно-испытательного подразделения, с учетом особенностей программы испытаний, изменений в пилотажно-навигационном комплексе воздушного судна или обзора с рабочего места командира воздушного судна и утверждается начальником летно-испытательного подразделения. В этих случаях минимум погоды не может быть ниже установленного приказом Главнокомандующего ВВС (Директора ФСБТ России) минимума для данного типа воздушного судна.

3.7.4. Для полетов с целью испытаний бортового и наземного оборудования посадочных систем минимум погоды устанавливается главным конструктором воздушного судна на основании рекомендаций методического совета летно-испытательного подразделения.

3.7.5. Допуск летчика-испытателя и членов экипажа ко всем видам полетов с указанием типа воздушного судна, посадочных систем (для летчиков-испытателей) и минимума погоды днем и ночью устанавливается приказом руководителя авиационной организации на основании проверки техники пилотирования (навигации, боевого применения, практических навыков на рабочем месте) и записывается в летную книжку.

Допуск летчиков-испытателей к полетам при минимуме погоды производится после проверки техники пилотирования в реальных метеоусловиях, соответствующих установленному минимуму, или после выполнения согласованной с Управлением летной службы программы летной подготовки с использованием системы имитации видимости (СИБ).

3.7.6. Для поддержания навыков в выполнении полетов с посадкой при минимуме погоды летчик-испытатель в течение года должен выполнять не менее четырех полетов с посадкой при установленном ему минимуме погоды или установленное методикой, согласованной с Управлением летной службы, количество полетов с заходом на посадку с использованием СИБ (для допущенных к полетам ночью при минимуме погоды из указанных четырех посадок не менее двух выполнять в ночных условиях), а также ежемесячно выполнять не менее одного полета с заходом на посадку под шторкой или с использованием СИБ.

Максимальные перерывы в выполнении полетов:

Метеоусловия полета	Время суток	Летчики-испытатели				Штурманы-испытатели			
		1 класс	2 класс	3 класс	без класса	1 класс	2 класс	3 класс	без класса
ПМУ	День	4	4	4	4	4	4	4	4
	Ночь	4	4	4	4				
СМУ	День	4	4	3	2,5	4	3,5	3	3
	Ночь	4	4	3	2,5				
Посадочный минимум	День	3	3	2	1,5	4	3,5	3	3
	Ночь	3	3	2	1,5				

Заместителю начальника летно-испытательного подразделения по летной службе разрешается увеличивать, но не более чем в два раза, перерыв в полетах при минимуме погоды летчикам-испытателям, не имеющим перерывов в полетах в сложных метеоусловиях и регулярно выполняющим заходы на посадку с использованием СИБ или под шторкой с открытием ее над БГРМ (на воздушных судах с двойным управлением).

По истечении сроков, указанных выше, минимум летчика-испытателя повышается:

- на самолетах и вертолетах с двойным управлением на 50 м - по высоте нижней границе облаков и на 500 м - по полетной видимости;

- на самолетах и вертолетах с одинарным управлением - на 100 м - по высоте нижней границе облаков и на 1000 м - по полетной видимости.

По истечении очередного срока перерыва в полетах при вновь установленном минимуме его значения повышаются на те же величины, вплоть до минимума 400 х 4000 м - для самолетов и до 250 х 2500 м - для вертолетов.

Минимум 400 х 4000 м (250 х 2500 м) сохраняется при наличии первоначального допуска 400 х 4000 м (250 х 2500 м) и ниже хотя бы на одном из типов воздушных судов, ежегодной проверки в заходе на посадку с использованием СИВ или под шторкой и проверки техники пилотирования по дублирующим приборам.

3.8. ПРОВЕРКИ ЛЕТНОГО СОСТАВА

3.8.1. Лица летного состава независимо от занимаемой должности и присвоенного класса должны проверяться по видам летной подготовки, а также в знании нормативных документов и теоретических дисциплин по специальности в соответствии с настоящими Правилами.

3.8.2. В летно-испытательном подразделении составляются планы-графики проверки техники пилотирования, других видов летной подготовки и тренировочных полетов.

Проверки летчиков-испытателей проводятся по следующим видам летной подготовки:

- выполнение режимов методик летных испытаний;
- пилотирование на предельных и критических режимах полета (заход на посадку при имитации (выключении) отказа двигателя (двигателей), "сваливание", штопор, прерванный и продолженный взлеты и т.п.);
- пилотирование на сложный пилотаж (для летчиков-испытателей, выполняющих полеты на маневренных воздушных судах);
- воздушная навигация;
- боевое применение (для летчиков-испытателей, штурманов-испытателей, выполняющих полеты по данному виду);
- пилотирование по дублирующим приборам, с открытием шторки (СИВ) на высоте, соответствующей минимуму проверяемого летчика;
- выполнение посадки при минимуме погоды;
- пилотирование с сиденья инструктора (для летчиков-испытателей, допущенных к инструкторской работе);
- выполнение взлета и посадки на авианесущем корабле (для летчиков-испытателей, выполняющих полеты по данному виду);
- выполнение международных полетов (для летчиков-испытателей, штурманов-испытателей, выполняющих полеты по данному виду).

Проверки техники пилотирования под шторкой (СИВ), а также по дублирующим приборам в облаках днем и ночью - ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

3.8.3. Выполнение проверок летного состава в полете проверяющими всех категорий осуществляется в соответствии с Положением об инспекторах летчиках-испытателях, штурманах-испытателях и бортиженерах-испытателях экспериментальной авиации.

Проверяющие в полете лица летного состава должны иметь допуск к полетам на воздушном судне того типа, что и проверяемые, иметь допуск к полетам в качестве инструктора по соответствующему виду летной

подготовки и не иметь перерывов в выполнении этих полетов.

Проверяющий, включенный в полетный лист для проверки техники пилотирования летчика, является командиром воздушного судна и несет ответственность за безопасность полета независимо от того, управляет он воздушным судном лично или передал управление проверяемому летчику.

3.8.4. Проверки летного состава производятся, как правило, в специальном (контрольном) полете. Проверка в испытательном полете может производиться, если профиль испытательного полета соответствует требованиям проверки.

В этом случае задание на проверку лиц летного состава, выполняемое в комплексе с испытательным заданием, должно быть записано в полетном листе. Проверяющий в полете выполняет в полном объеме функции члена экипажа, рабочее место которого он занимает.

Разрешается совмещать несколько видов проверок в одном специальном (контрольном) полете.

На борту воздушного судна могут находиться одновременно не более двух проверяющих различных специальностей.

Взаимопроверки, проверки начальников подчиненными по службе инспекторами (инструкторами)-испытателями ЗАПРЕЩАЮТСЯ кроме случаев, когда подчиненный является ведущим летчиком (специалистом)-испытателем воздушного судна или по согласованию с Управлением летной службы.

3.8.5. Оценка выполнения элементов пилотирования при проверках производится в соответствии с действующими нормативами оценок техники пилотирования.

Результаты проверок по видам летной подготовки и зачетов по знанию требований нормативных документов и теоретических дисциплин заносятся в летные книжки.

3.8.6. Проверки летчиков-испытателей в полете проводятся на воздушных судах с двойным управлением. В отдельных случаях, по согласованию с Управлением летной службы, когда в летно-испытательном подразделении отсутствуют воздушные суда с двойным управлением, разрешается производить оценку качества техники пилотирования на одноместном воздушном судне, если его бортовые средства объективного контроля совместно с наземными позволяют оценить параметры полета в соответствии с нормативами оценок техники пилотирования.

Проверки техники пилотирования летчиков-испытателей, систематически летающих на нескольких типах воздушных судов, определяются начальником летно-испытательного подразделения и производятся, как правило, на наиболее сложном типе воздушного судна.

Инспекторам-испытателям и инструкторам-испытателям давать заключение о первоначальном допуске летчиков-испытателей и штурманов-испытателей к полетам в метеоусловиях более сложных, чем те, при которых производилась проверка, за исключением случаев допуска летчиков-испытателей к полетам при минимуме погоды с использованием СИВ - ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

3.8.7. Проверки лиц летного состава в полете проводятся в следующие сроки:

- проверки режимов методик летных испытаний, пилотирования на крайних режимах и техники пилотирования на сложный пилотаж у летчиков-испытателей 1, 2 и 3 классов - не реже одного раза в 12 месяцев; у летчиков испытателей без класса - не реже одного раза в 6 месяцев;

- проверка воздушной навигации и боевого применения у летчиков-испытателей и штурманов-испытателей проводится не реже одного раза в 12 месяцев;

- проверка в СМУ при минимуме погоды у летчиков-испытателей 1, 2 и 3 классов - не реже одного раза в 12 месяцев; у летчиков-испытателей без класса - не реже одного раза в 6 месяцев;

- проверка пилотирования по дублирующим приборам, с сиденья инструктора, взлета и посадки на авианесущем корабле, выполнения международного полета - не реже одного раза в 12 месяцев;

- проверка выполнения функциональных обязанностей в полете у бортинженеров, бортмехаников и бортрадистов-испытателей - не реже одного раза в 12 месяцев.

Лица летного состава, у которых истек календарный срок проверки, к полетам по данному виду летной подготовки не допускаются.

При перерыве в полетах на одном из освоенных типов воздушного судна более 4 месяцев летчик-испытатель обязан сдать зачеты непосредственному начальнику по знанию руководства по летной эксплуатации и пройти тренаж по вынужденному покиданию воздушного судна этого типа. В этом случае полеты на испытания I степени сложности могут выполняться после выполнения полетов II и низшей степени сложности.

При общем перерыве в полетах более 4 месяцев допуск к полетам производится после сдачи зачетов по знанию руководств по летной эксплуатации воздушных судов, на которых планируется выполнение полетов, проведения тренажей по вынужденному покиданию этих воздушных судов и выполнения на них контрольных полетов.

3.8.8. Помимо установленных проверок через 12 месяцев, летный состав в обязательном порядке проверяется в полете в следующих случаях:

- при перерывах в полетах более 4 месяцев;
- при прибытии на новое место работы;
- при представлении к присвоению очередной классной квалификации;
- после грубых ошибок в технике пилотирования, воздушной навигации, боевом применении, в выполнении функциональных обязанностей в полете.

Указанные проверки проводятся после сдачи зачетов по соответствующим дисциплинам и выполнения тренажей на тренажерах или в кабинах воздушных судов.

3.8.9. Один раз в 12 месяцев летчики-испытатели и штурманы-испытатели проверяются в знании:

- Воздушного **кодекса** Российской Федерации, Федеральных **правил** использования воздушного пространства Российской Федерации, настоящих Правил, других федеральных авиационных правил и авиационных правил, регламентирующих летную и испытательную работу;
- руководств по испытаниям авиационной техники;
- Инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) и Инструкции по проведению полетов на авиационном полигоне;
- дисциплин, указанных в приложениях N 4 - 6 Федеральных авиационных правил о порядке подготовки, аттестации и допуска к деятельности авиационного персонала летно-испытательных подразделений экспериментальной авиации.

Летный состав других специальностей один раз в 12 месяцев проверяется в знании:

- нормативных документов по летной работе;
- дисциплин, указанных в соответствии со специальностью в приложениях N 7 - 23 Федеральных авиационных правил о порядке подготовки, аттестации и допуска к деятельности авиационного персонала летно-испытательных подразделений экспериментальной авиации.

Проверка знаний проводится в форме экзаменов. Экзамены принимаются местной квалификационной комиссией. Результаты экзаменов оформляются приказом по летно-испытательному подразделению и заносятся в летные книжки.

3.9. ЭКИПАЖ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

3.9.1. Экипаж экспериментального воздушного судна состоит из летного состава и участников испытаний в полете и определяется на период проведения испытаний разработчиком данного воздушного судна.

К летному составу экспериментальной авиации относятся летчики-испытатели, летчики-испытатели сверхлегких воздушных судов, штурманы-испытатели, бортовые радисты-испытатели, бортовые инженеры-испытатели летающих лабораторий, бортовые инженеры (механики)-испытатели, бортовые техники-испытатели, бортовые электрики-испытатели, бортовые операторы-испытатели.

К летному составу экспериментальной авиации относятся и другие специалисты-испытатели, выполняющие в период непосредственного участия в полетах по программам летных испытаний (исследований) свои обязанности на специально оборудованных рабочих местах в соответствии с руководствами по летной эксплуатации, действующими на период проведения испытаний.

К участникам испытаний в полете относятся специалисты-испытатели, которые на основании программы испытаний выполняют свои обязанности в полете в соответствии с полетным заданием на специально оборудованных рабочих местах, обеспечивающих вынужденное покидание воздушного судна, но не предусмотренных руководством по летной эксплуатации, действующим на период проведения испытаний.

3.9.2. Командиром экспериментального воздушного судна назначается летчик-испытатель, имеющий действующее свидетельство летчика-испытателя, а также подготовку и опыт, необходимые для выполнения полетного задания.

3.9.3. Лица летного состава и участники испытаний в полете должны иметь действующие свидетельства испытателей по своим специальностям, а также подготовку и опыт, необходимые для выполнения полетного задания.

3.9.4. Лица летного состава других авиационных организаций экспериментальной авиации, а также гражданской и государственной авиации включаются в состав экипажа экспериментального воздушного судна при наличии у них действующих свидетельств испытателей по своим специальностям и в соответствии с программой испытаний. Полеты смешанным составом экипажа согласовываются с Управлением летной службы. При выполнении полетов смешанным составом экипажа задачи и ответственность каждого члена экипажа определяются РЛЭ и заданием на полет.

3.9.5. Лица летного состава иностранных государств могут включаться в состав экипажа экспериментального воздушного судна в следующих случаях:

- при совместном изготовлении воздушного судна в авиационных организациях Российской Федерации и в авиастроительных фирмах иностранных государств - в соответствии с программой совместных испытаний;

- при проведении совместных летных испытаний (исследований) на территории Российской Федерации или на территории иностранного государства в соответствии с контрактом о совместных летных испытаниях (исследованиях) на основании решения Правительства Российской Федерации (межправительственного соглашения). При этом полеты выполняются в соответствии с программами испытаний (исследований);

- при показах авиационной техники на салонах (выставках) за границей - по разрешению руководителя делегации Российской Федерации или его заместителя;

- при показах авиационной техники в Российской Федерации - по разрешению Росавиакосмоса.

Лица летного состава иностранных государств допускаются к полету после необходимой подготовки, проводимой специалистами летно-испытательного подразделения в соответствии с Типовой программой подготовки и выполнения ознакомительных полетов с иностранным заказчиком на воздушных судах с двойным управлением. Подготовка к полету должна соответствовать заданию на полет и обеспечению безопасности полета.

Допуск к полету оформляется актом подготовки с подписью руководителя летно-испытательного подразделения и иностранного гражданина, допущенного к полету.

3.10. ОРГАНИЗАЦИЯ ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

3.10.1. Организация испытательных полетов на летный день (ночь) включает:

- принятие начальником летно-испытательного подразделения решения на полеты;
- постановку задачи на полеты;
- планирование полетов;
- подготовку к полетам;
- контроль готовности экипажей к полетам.

Решение на полеты начальник летно-испытательного подразделения принимает, исходя из задач производственного плана, наличия и готовности летного состава и авиационной техники, готовности аэродрома и служб обеспечения испытательных полетов.

В соответствии с решением на полеты составляется плановая таблица полетов и организуется подготовка летного состава, авиационной техники, служб обеспечения полетов и управления воздушным движением.

3.10.2. Ни один летчик-испытатель (член экипажа), независимо от занимаемой должности и опыта летной работы, не может быть выпущен в полет без необходимой подготовки и проверки его готовности к полету.

3.10.3. Подготовка экипажей к испытательным полетам состоит из общей, предварительной и предполетной.

Общая подготовка экипажей к испытательным полетам включает заблаговременное изучение материалов, документации и авиационной техники в соответствии с программами испытаний, определенными производственными планами предприятий, методики их выполнения, а также изучение дисциплин по плану технической учебы.

Предварительная подготовка экипажей к испытательным полетам производится накануне или в день полетов. При проведении приемо-сдаточных и других испытательных полетов на серийных предприятиях, выполняемых по постоянно действующим программам испытаний (профилям полетов), предварительная подготовка к полетам может проводиться ко всем летным дням (ночам) очередной недели.

Предварительная подготовка к испытательным полетам включает:

- постановку задачи на полеты;
- самостоятельную подготовку к полетам;
- тренировку на тренажерах (стендах) и в кабинах воздушных судов;
- контроль готовности экипажей к полетам.

Продолжительность предварительной подготовки зависит от сложности полетного задания, уровня подготовки летчика-испытателя (экипажа) и должна обеспечивать подготовку экипажа к выполнению запланированных на летную смену заданий в полном объеме.

При изменениях (уточнениях) плановой таблицы полетов экипажам должно предоставляться необходимое время для подготовки к полету.

3.10.4. Задача экипажам, участвующим в полетах, группе руководства полетами и начальникам служб обеспечения полетов ставится начальником летно-испытательного подразделения или его заместителем по летной службе по плановой таблице с записью на магнитофон.

Задача ставится устно, при этом указывается:

- дата, время, воздушные суда, запланированные на полеты, и порядок их выполнения, состав группы руководства полетами;

- ожидаемая воздушная, метеорологическая (гидрологическая), орнитологическая и наземная (морская) обстановка в районе полетов;

- порядок использования средств связи и РТО полетов, порядок управления воздушным движением, особенности работы;

- задание на полеты экипажам;

- меры безопасности.

3.10.5. Основной формой подготовки к испытательным полетам является самостоятельная подготовка экипажей под руководством командиров экипажей и под контролем командиров отрядов или старших летчиков-испытателей, с участием ведущих инженеров, разрабатывающих задания на полет.

3.10.6. В результате предварительной подготовки к испытательным полетам летчики-испытатели (экипажи) должны усвоить:

- цель, содержание и порядок выполнения полетных заданий;

- технику выполнения всех элементов полета, возможные отклонения от заданных режимов и способы их устранения, методику выдерживания полетных режимов, ограничения режимов для конкретного воздушного судна;

- особенности эксплуатации воздушного судна и его систем на всех этапах полета;

- порядок управления полетами, условия работы аэродромов и воздушных трасс в районе полетов, воздушную обстановку;

- данные средств связи и радиосветотехнического обеспечения полетов и порядок их использования;

- меры безопасности и действия в особых случаях полета, данные запасных аэродромов, порядок использования зон испытательных полетов, маршрутов, полигонов и мишеней (целей);

- порядок использования средств объективного контроля и систем бортовых измерений.

Предварительная подготовка к испытательным полетам заканчивается контролем готовности экипажей к выполнению запланированных полетных заданий.

Проверка готовности экипажей к полетам производится заместителем начальника летно-испытательного подразделения по летной службе или по его указанию командиром отряда (старшим летчиком) с привлечением необходимых специалистов.

При невыполнении полетов (переносе полетов) проводится повторный контроль готовности (если перенос полетов составляет более четырех суток).

3.10.7. Предполетная подготовка к испытательным полетам проводится на аэродроме непосредственно перед полетами с учетом конкретно складывающейся метеорологической, воздушной и наземной обстановки и включает:

- медицинский контроль;

- предполетные указания;

- выполнение необходимых расчетов для конкретных условий полета;

- прием авиационной техники, подготовку и проверку рабочих мест в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна и заданием на полет;

- тренажи в кабинах самолетов;

- надевание, подгонку и проверку спецодежды (снаряжения).

Предполетный медицинский контроль обязаны пройти члены экипажей, участники испытаний в полете, спасательная парашютно-десантная группа (СПДГ) и лица группы руководства полетами.

Каждый член экипажа в случае ухудшения самочувствия обязан доложить об этом командиру (врачу, осуществляющему медицинский контроль).

В ходе предполетной подготовки экипажи получают информацию, в которой указываются:

- фактическая метеорологическая (гидрологическая), орнитологическая обстановка и прогноз погоды в районе аэродрома, на маршрутах полетов, на запасных аэродромах;

- воздушная, наземная (морская) и навигационная обстановка в районе полетов, на маршрутах полетов и особенности руководства полетами;

- состояние аэродрома;

- взлетный и посадочный курсы;

- условия руления, взлета, ухода от аэродрома и выхода на него, захода на посадку и посадки;

- особенности использования средств связи и РТО полетов своего и запасных аэродромов, уточненные данные работы средств внешнетраекторных измерений;

- изменения в плановой таблице, особенности выполнения полетных заданий и эксплуатации авиационной техники;

- меры безопасности;

- местонахождение дежурных поисково-спасательных сил и средств, порядок их вызова;

- точное время;

- другие необходимые данные.

Если член экипажа считает задание для себя непосильным, он обязан доложить об этом своему непосредственному начальнику.

В этом случае данного члена экипажа выпускать в полет **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

3.10.8. Испытательные полеты, выполняемые экипажами на гражданских аэродромах или аэродромах государственной авиации (военных кораблях, гражданских судах), в составе экспедиции, проводятся в соответствии с порядком и правилами, установленными Инструкциями по производству полетов на этих аэродромах (военных кораблях, гражданских судах), под контролем лиц, назначенных приказом руководителя организации с правом утверждения полетных листов.

3.11. НОРМИРОВАНИЕ ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

3.11.1. Выполнение испытательных полетов летчику-испытателю (экипажу) разрешается в пределах стартового времени.

Стартовое время состоит из времени предполетной подготовки и времени испытательных полетов.

Стартовое время для экипажей не должно превышать 8 часов, кроме случаев, когда по заданию выполняются длительные беспосадочные полеты.

По производственной необходимости руководитель организации имеет право увеличивать стартовое время для аэродромных полетов до 10 часов с предоставлением экипажам в этот период не менее двух часов для отдыха (сна).

При выполнении перелетов на неманевренных (многоместных) самолетах общий налет экипажа должен составлять не более 12 часов, при стартовом времени не более 14 часов в сутки.

В ночь, предшествующую летному дню (ночи), лица летного состава, запланированные на полеты, должны иметь для сна не менее 8 часов.

Перерыв между полетами, выполняемыми в предыдущей и очередной летных сменах, должен составлять не менее 12 часов.

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

3.11.2. Для обеспечения необходимой натренированности летчики-испытатели самолетов-истребителей и вертолетов должны выполнять ежемесячно не менее 10 полетов; летчики-испытатели других типов воздушных судов должны иметь не менее 10 часов налета на все виды летной работы.

3.11.3. В качестве командира воздушного судна в летную смену разрешается выполнять:

- летчикам-испытателям 1, 2 и 3 классов испытательные полеты не более чем на трех типах воздушных судов;

- летчикам-испытателям без класса - не более чем на двух типах воздушных судов.

3.11.4. В летную смену летчикам-испытателям (экипажам) разрешается выполнять на испытания:

- не более 3 полетов первой степени сложности;

- не более 5 полетов остальных степеней сложности;

- не более 2 полетов с длительным выходом на пу ≥ 7 .

Кратковременные полеты (полеты по кругу, висение на вертолетах и т.п.), не связанные с достижением больших высот, скоростей, перегрузок, должны составлять по времени не более 5 часов в летную смену.

3.11.5. Ежемесячный налет летчика-испытателя (члена экипажа) по программам испытательных полетов не должен превышать:

- на сверхзвуковых воздушных судах истребительного типа - 30 часов;

- на сверхзвуковых бомбардировщиках и транспортных ВС - 50 часов;

- на дозвуковых реактивных и турбовинтовых ВС - 70 часов;

- на вертолетах - 50 часов;

- на поршневых воздушных судах - 80 часов.

3.11.6. Экипажам, выполняющим длительные беспосадочные испытательные полеты, предоставляется послеполетный отдых:

- после полета продолжительностью 6 - 8 часов (на самолетах-истребителях - 4 часа) - не менее 15 часов;

- после полета продолжительностью более 8 - 16 часов - не менее одних суток;

- после полета продолжительностью свыше 16 часов - не менее двух суток.

3.12. ПОРЯДОК ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ НА ПРОВЕДЕНИЕ ПОЛЕТОВ

3.12.1. Решение на проведение полетов на аэродроме экспериментальной авиации принимается начальником летно-испытательного подразделения авиационной организации, которая является эксплуатантом

аэродрома, или его заместителем по летной службе.

Решение на проведение полетов принимается на основании:

- анализа метеорологической, орнитологической и воздушной обстановки в районе полетов;
- готовности аэродрома, наземных измерительных средств и полигонов, групп руководства полетами и обеспечения полетов, летных экипажей и воздушных судов;
- наличия разрешения центра ЕС ОрВД на использование воздушного пространства.

Необходимые данные для принятия решения на проведение полетов готовятся начальниками служб летно-испытательного подразделения и докладываются в порядке, определяемом начальником летно-испытательного подразделения.

3.12.2. В решении на проведение полетов указывается:

- содержание суточного плана использования воздушного пространства аэродрома, время начала и окончания полетов, их временное прекращение и возобновление, направление взлета и посадки;
- порядок проведения предполетной радиолокационной и воздушной разведки и доразведки погоды, проверки средств связи и радиосветотехнического обеспечения полетов;
- разрешение (запрещение) на прием и выпуск перелетающих экипажей;
- возможность выделения аэродрома в качестве запасного аэродрома;
- особенность предстоящих полетов, меры обеспечения их безопасности и другие необходимые сведения.

3.12.3. Решение на проведение полетов доводится до лиц, участвующих в полетах, в управлении полетами и их обеспечении в порядке, определяемом старшим авиационным начальником аэродрома.

3.13. ПОРЯДОК ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ НА ВЫПУСК В ПОЛЕТ И НА ПРИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

3.13.1. Решение на выпуск в полет и на прием воздушных судов, выполняющих литерные и подконтрольные рейсы, принимает старший авиационный начальник аэродрома.

3.13.2. Решение на выпуск в полет и на прием экспериментальных воздушных судов летно-испытательного подразделения и перелетающих воздушных судов принимает начальник летно-испытательного подразделения (заместитель начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) авиационной организации, которая является эксплуатантом аэродрома.

3.13.3. Решение на выпуск в полет и на прием экспериментальных воздушных судов своего подразделения принимает начальник летно-испытательного подразделения (заместитель начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) авиационной организации, воздушные суда которой постоянно базируются на аэродроме.

3.13.4. Решение на выпуск в полет экспериментальных воздушных судов с экипажами военного представительства, а также в ознакомительный полет и на перелет воздушных судов с экипажами заказчика принимает начальник военного представительства в авиационной организации.

3.13.5. Решение на вылет группы (воздушного судна) принимает старший группы перелетающих воздушных судов (командир одиночного перелетающего воздушного судна).

Окончательное решение на выполнение полета принимает командир экспериментального воздушного судна.

3.13.6. Решение на выпуск в полет и на прием воздушных судов вышеуказанные лица доводят до старшего руководителя полетов и диспетчера АДП с регистрацией его техническими средствами объективного контроля.

3.13.7. Старший руководитель полетов:

а) выпускает воздушное судно в полет, если:

- получено разрешение центра ЕС ОрВД на использование воздушного пространства аэродрома (на выпуск в полет перелетающего воздушного судна);
- принято решение на проведение полетов на аэродроме;
- вышеуказанные лица разрешили выпуск в полет подконтрольных им и перелетающих воздушных судов и если их разрешение на вылет совпало с решением командира воздушного судна;

б) принимает воздушное судно, если:

- получено разрешение на использование воздушного пространства аэродрома от центра ЕС ОрВД;
- принято решение на проведение полетов на аэродроме и разрешен прием перелетающих воздушных судов;
- вышеуказанные лица не запретили прием подконтрольных им и перелетающих воздушных судов.

3.14. РАЗБОР ПОЛЕТОВ, ОТЧЕТ ЭКИПАЖА ЗА ПОЛЕТ

3.14.1. Разбор полетов подразделяется на послеполетный (межполетный) и за летный день (ночь).

Послеполетный (межполетный) разбор проводится в испытательной бригаде ведущим инженером по летным испытаниям воздушного судна (руководителем испытательной бригады) с целью:

- получения первичной информации от экипажа об особенностях техники пилотирования и эксплуатации воздушного судна в полете, о работе систем и оборудования;
- определения работоспособности системы бортовых измерений и полноты объема зарегистрированных параметров;
- своевременного корректирования и уточнения задания на следующий испытательный полет по программе;
- разбора недостатков, выявленных во время проведения испытательного полета;
- принятия решения на следующий испытательный полет по программе.

При разборе полета летчик-испытатель (члены экипажа) докладывает:

- об условиях, порядке и полноте выполнения задания;
- о недостатках в работе экипажа и авиационной техники;
- об особенностях поведения воздушного судна в полете, работе его систем и агрегатов при выполнении заданных режимов, а также дает качественную оценку выполненным режимов и делает предложения о возможности выполнения последующих полетов.

После доклада летчика-испытателя (членов экипажа) ведущие инженеры по специальностям задают вопросы экипажу, докладывают об имеющихся замечаниях и предложениях.

По результатам разбора полета и экспресс-анализа материалов объективного контроля выполненного полета ведущим инженером по летным испытаниям воздушного судна (руководителем испытательной бригады) совместно с ведущим летчиком принимается решение о целесообразности и порядке выполнения следующего полета по программе испытаний.

При проведении испытательного полета совместно с заказчиком в разборе участвуют специалисты заказчика.

3.14.2. Разбор полетов за летный день (ночь) проводится заместителем начальника летно-испытательного подразделения по летной службе (старшим летчиком-испытателем) в конце каждого летного дня (ночи) после окончания полетов или перед проведением предполетной подготовки очередного летного дня (ночи) с целью:

- подведения итогов выполнения задач летного дня (ночи);
- анализа положительных сторон и недостатков в организации, подготовке, обеспечении и проведении полетов;
- анализа ошибок и отклонений от заданных режимов полета, допущенных летным составом при выполнении полетных заданий, эксплуатации авиационной техники, и установления их причин;
- оценки работы инженерно-технических служб;
- оценки работы группы руководства полетами и служб обеспечения полетов;
- указаний по устранению отмеченных недостатков.

На разбор полетов привлекаются руководящий и летный составы летно-испытательного подразделения, ведущие инженеры и специалисты испытательных бригад, участвовавшие в проведении полетов, руководители полетов и начальник подразделения объективного контроля.

Разбор первого полета на опытном и модифицированном воздушном судне проводится генеральным (главным) конструктором или лицом по его указанию.

3.14.3. Отчет летчика-испытателя (экипажа) по результатам испытательного полета оформляется в полетном листе (полетном задании) по каждому выполненному полету непосредственно после полета (летного дня, ночи, смены).

В отчете указываются:

- условия и время выполнения задания;
- последовательность выполнения элементов полетного задания, порядок включения и выключения системы бортовых измерений и систем единого времени;
- особенности и отклонения в поведении воздушного судна, работе силовых установок, систем и оборудования, выявленные в полете, их характер и интенсивность, действия экипажа при их появлении;
- мнение о работе объекта испытаний, об особенностях управления и работы с ним, необходимости наличия определенных навыков для правильного управления объектом;
- ошибки, допущенные в выдерживании заданных режимов полета, их причины, рекомендации по предупреждению аналогичных ошибок в последующих полетах;
- предложения, направленные на совершенствование объекта испытаний.

Качество и полноту отчета о выполнении полетного задания контролируют ведущий инженер по летным испытаниям (руководитель испытательной бригады) и ведущие инженеры по специальностям, по профилю которых выполняется полет. Ответственность за своевременность и качество отработки экипажем отчета о выполнении полетного задания несет летчик-испытатель, выполнявший полет.

Отчет летчика-испытателя (экипажа) о выполнении полетного задания является основным отчетным документом результатов испытательного полета.

Любое исправление (уточнение отдельных вопросов) в отчете должно быть заверено подписью летчика-испытателя.

3.15. АНАЛИЗ МАТЕРИАЛОВ ИСПЫТАТЕЛЬНОГО ПОЛЕТА, ЛЕТНАЯ ОЦЕНКА, ОТЧЕТ (АКТ) ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИСПЫТАНИЙ (ИССЛЕДОВАНИЙ)

3.15.1 Анализ материалов испытательного полета проводится по информации, полученной от:

- средств системы бортовых измерений;
- специальных средств измерений, фото-, кино- и видеосъемки;
- штатных бортовых средств объективного контроля;
- средств внешних траекторных измерений и телеметрии.

В зависимости от оперативности обработки материалов полетная информация делится на первичную и вторичную.

Первичная информация включает сведения, определяющие качественную оценку результатов выполненного испытательного полета, его "зачетность" и соблюдение мер безопасности.

По первичной информации проводится анализ:

- режимов и параметров полета в реальном времени;
- соблюдения мер безопасности полета по данным экспресс-анализа материалов фото-, кино- и видеосъемки и звукозаписи;
- наличия и качества записей системы бортовых измерений, систем внешне-траекторных измерений и специальных систем по профилю выполненного полетного задания.

Вторичная информация включает сведения бортовых и внешне-траекторных измерений в интересах количественной оценки результатов испытаний. Объем сведений и форма представляемых материалов для анализа результатов испытательного полета определяются заданием на обработку, разработанным ведущими инженерами по специальности и ведущим инженером по летным испытаниям воздушного судна для внесения в отчет (акт) по результатам испытаний (исследований).

В случае возникновения в испытательном полете особых случаев и явлений, угрожающих безопасности полета, или превышения эксплуатационных ограничений воздушного судна повторное выполнение задания разрешается только после полного анализа результатов испытательного полета и выработки методических рекомендаций.

3.15.2. Задание на обработку материалов системы бортовых измерений испытательного полета разрабатывается ведущими инженерами по специальности и ведущим инженером по летным испытаниям (руководителем испытательной бригады) после разбора полета и оформления отчета о выполнении задания. В задании указывается объем и форма представления материалов для анализа материалов испытательного полета, а также отчет (акт) по результатам испытаний (исследований).

3.15.3. Летная оценка объекта испытаний разрабатывается летчиком-испытателем (летным экипажем под руководством командира воздушного судна - ведущего летчика-испытателя).

Содержание и объем летной оценки определяются программой летных испытаний и результатами выполненных по этой программе полетов.

Летная оценка является составной частью акта (отчета).

3.15.4. Результаты каждой испытательной (исследовательской) работы по утвержденной программе оформляются отчетом (актом), подписание которого считается сроком окончания испытаний (исследований).

В отчет (акт) по результатам испытаний (исследований) рекомендуется включать следующие разделы:

- краткие сведения об объекте испытаний с представлением фотографий общего и характерных видов воздушного судна;

- таблицу соответствия основных летно-технических данных воздушного судна заданным тактико-техническим требованиям, тактико-техническим заданиям (для опытных и модифицированных образцов);

- летную оценку объекта испытаний, которая в зависимости от содержания программы испытаний и состава экипажа должна содержать оценки летчика, штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортэлектрика, бортоператора и других членов летного экипажа;

- перечень дефектов и недостатков, подлежащих устранению до передачи воздушного судна на испытания заказчику;

- материалы испытаний с приложением таблиц, графиков, схем, фото-, кино-, видеоматериалов;

- выводы и предложения;

- заключение с расчетом - рассылки.

Результаты предъявительских испытаний воздушных судов серийного производства оформляются в формулярах воздушных судов, а периодических испытаний - отчетом (актом) по результатам испытаний.

Глава IV. УПРАВЛЕНИЕ ПОЛЕТАМИ

4.1. ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО РАЙОНА АЭРОДРОМА

4.1.1. Каждому аэродрому экспериментальной авиации для выполнения испытательных и других полетов воздушных судов выделяется воздушное пространство - район аэродрома, границы которого по представлению старшего авиационного начальника аэродрома утверждаются командующим объединением ВВС и ПВО (командующим авиационным объединением, командиром авиационного соединения), ответственным за организацию использования воздушного пространства в зоне ЕС ОрВД, в которой расположен район аэродрома.

4.1.2. Для выполнения испытательных полетов экспериментальных воздушных судов за пределами воздушного пространства района аэродрома (в зонах испытательных полетов, на полигонах, с посадочных площадок, авианесущих кораблей и т.д.) выделяется воздушное пространство, полеты в котором выполняются в соответствии с Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома, утвержденной командующим объединением ВВС и ПВО (командующим авиационным объединением, командиром авиационного соединения), ответственным за организацию использования воздушного пространства в этой зоне ЕС ОрВД.

4.1.3. Воздушное пространство района аэродрома делится на зоны: визуального контроля, посадки, ближнюю и дальнюю.

Зона визуального контроля - воздушное пространство в пределах фактической визуальной видимости (но не более 5 км), площадь летных полос и рулежных дорожек.

Зона посадки - воздушное пространство на посадочном курсе в секторе $\pm 25^\circ$ от оси ВПП, от минимальной дальности видимости посадочного радиолокатора до дальности не менее 20 км от торца ВПП, от уровня аэродрома до высоты начала разворота воздушного судна на посадочный курс.

Ближняя зона - воздушное пространство в радиусе 50 - 60 км от КТА (в пределах воздушного пространства аэродрома), от уровня аэродрома до установленного эшелона, за исключением зоны визуального контроля и зоны посадки.

Дальняя зона - воздушное пространство в радиусе более 50 - 60 км от КТА до границ воздушного пространства аэродрома с установленным диапазоном высот.

4.1.4. Использование воздушного пространства производится на основании поданных заявок с разрешения центра ЕС ОрВД, в зоне ответственности (за организацию воздушного движения) которого находится аэродром (воздушное пространство аэродрома), за исключением случаев, предусмотренных [пунктом 50](#) Федеральных

правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

4.1.5. Службы управления воздушным движением на аэродромах экспериментальной авиации осуществляют организацию воздушного движения, управление полетами и контроль за соблюдением экипажами воздушных судов Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации в воздушном пространстве, выделенном для полетов.

4.2. ГРУППЫ РУКОВОДСТВА ПОЛЕТАМИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ

4.2.1. Управление испытательными и другими полетами воздушных судов осуществляется группами руководства полетов, а обеспечение полетов - группами обеспечения полетов.

Управление полетами воздушных судов в районе аэродрома может осуществляться полным или сокращенным составом группы руководства полетами.

4.2.2. Полный состав группы руководства полетами назначается решением начальника летно-испытательного подразделения (заместителя начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) на время, запланированное для испытательных полетов, для управления полетами воздушных судов, выполняющих литерные и подконтрольные рейсы, а также в других случаях.

В состав полной группы руководства полетами назначаются:

- старший руководитель полетов (начальник группы руководства полетами) - для управления полетами воздушных судов в зоне визуального контроля и в воздушном пространстве аэродрома (в районе аэродрома);

- руководитель полетов на стартовом командном пункте (СКП) - для управления полетами воздушных судов в зоне визуального контроля (при полетах на гидроаэродроме СКП размещается на катере);

- руководитель полетов на вспомогательном стартовом командном пункте (ВСКП) - для управления полетами воздушных судов в зоне визуального контроля, если взлет и посадка с одной ВПП осуществляются с противоположными курсами, то в этих случаях СКП располагается в районе полосы точного приземления, а ВСКП - в районе исполнительного старта;

- руководитель полетов в ближней зоне (РБЗ) - для управления полетами воздушных судов в ближней зоне;

- руководитель полетов в зоне посадки (РЗП) - для управления полетами воздушных судов в зоне посадки;

- управление полетами в ближней зоне и зоне посадки решением руководителя авиационной организации может осуществляться одним руководителем полетов при условии, что одновременно под его управлением будут находиться не более 2-х воздушных судов;

- руководитель полетов в дальней зоне (РДЗ) - для управления полетами воздушных судов в дальней зоне;

- управление полетами в ближней и дальней зонах может осуществляться двумя - тремя руководителями полетов в каждой, при этом воздушное пространство зон распределяется между ними по высоте и (или) по месту.

Для управления испытательными полетами, кроме того, могут назначаться:

- руководители полетов на полигоне (на посадочной площадке, на площадке десантирования) - при выполнении испытательных полетов на полигоне (на посадочной площадке, на площадке десантирования при выброске парашютистов и (или) грузов);

- руководители полетов на авианесущих кораблях - при выполнении полетов с палубы корабля;

- руководитель полетов в зоне с визуальным контролем - для управления полетами воздушных судов, выполняющих высший или сложный пилотаж на малых и предельно малых высотах, а также задания по боевому применению со сложных видов маневра.

Указанные руководители полетов включаются в состав полной группы руководства полетами, если полеты выполняются в воздушном пространстве района аэродрома.

4.2.3. Сокращенный состав группы руководства полетами назначается для управления полетами одиночных воздушных судов, когда испытательные полеты не планируются и не проводятся.

В состав сокращенной группы руководства полетами назначаются:

- старший руководитель полетов (начальник группы руководства полетами) - для управления полетами воздушных судов в зоне визуального контроля и в воздушном пространстве аэродрома (районе аэродрома);

- руководитель полетов в ближней зоне и зоне посадки - для управления полетами воздушных судов в ближней зоне и зоне посадки;

- руководитель полетов на СКП (ВСКП) назначается решением начальника летно-испытательного подразделения (заместителя начальника летно-испытательного подразделения по летной службе).

4.2.4. Состав групп руководства полетами и их количество утверждаются руководителем авиационной организации с учетом требований настоящих Правил, наличия на аэродроме средств радиотехнического обеспечения полетов, продолжительности функционирования аэродрома в течение суток, количества и характера полетов.

Выполнение полетов при неполном составе группы руководства полетами **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

Зоны ответственности руководителей полетов и рубежи передачи (приема) управления полетами воздушных судов излагаются в Инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационном паспорте аэродрома).

Состав и функции группы руководства полетами, формируемой из руководителей полетов различных авиационных организаций экспериментальной авиации или других видов авиации, оформляются документально и утверждаются уполномоченными представителями авиационных организаций, от которых они выделяются.

4.2.5. Группа руководства полетами назначается, как правило, на время летной смены и заступает на дежурство до начала полетов или в перерыве между ними после проведения предварительной и предполетной подготовки. При вынужденной замене руководителя полетов во время полетов проводится предполетная подготовка и изучение воздушной обстановки на рабочем месте в присутствии сменяемого руководителя полетов.

Продолжительность непрерывной летной смены (работы) руководителей полетов (от начала предполетной подготовки до окончания разбора работы после смены) не должна превышать 12 часов, включая время межполетного отдыха.

Перерывы между окончанием смены и началом следующей смены должны быть не менее 12 часов, а продолжительность отдыха перед сменой - не менее 8 часов.

4.2.6. Группы руководства полетами возглавляются старшими руководителями полетов.

Старший руководитель полетов отвечает за обеспечение безопасности полетов при управлении полетами воздушных судов в воздушном пространстве аэродрома.

Другие руководители полетов отвечают за обеспечение безопасности полетов при управлении полетами воздушных судов в своих зонах ответственности.

На аэродромах совместного базирования на время выполнения совместных полетов различных видов авиации назначается старший руководитель полетов, права и обязанности которого, а также порядок назначения определяются старшим авиационным начальником аэродрома.

4.2.7. При управления полетами воздушных судов устанавливаются следующие рубежи передачи (приема) управления:

- между руководителем полетов на СКП (старшим руководителем полетов) и руководителем полетов в ближней зоне - на дальности обнаружения воздушного судна на экране диспетчерского радиолокатора после взлета или ухода на второй круг;

- между руководителями полетов в ближней и дальней зонах - на границе между ближней и дальней зонами;

- между руководителями полетов в ближней зоне и зоне посадки - с началом разворота воздушного судна на посадочный курс (если выход на посадочный курс выполнен за пределами зоны посадки - при выходе воздушного судна в зону посадки);

- между руководителями полетов в зоне посадки и в зоне визуального контроля - ближняя к ВПП граница зоны видимости воздушного судна на экране посадочного радиолокатора, определенная при облете, или рубеж визуального обнаружения воздушного судна руководителем полетов на стартовом командном пункте (старшим руководителем полетов) после прохода воздушным судном ДПРМ.

Рубежи передачи (приема) управления полетами воздушных судов между группой руководства полетами и центром ЕС ОрВД (воздушным пространством соседних аэродромов) устанавливаются на границе воздушного пространства аэродрома или на установленных рубежах и высотах.

4.2.8. Управление полетом воздушного судна считается принятым, если руководитель полетов, которому передается управление, установил двухстороннюю радиосвязь с экипажем воздушного судна и радиолокационный контроль за его полетом (визуальный контроль, где это предусмотрено) и подтвердил экипажу прием его на управление, а руководитель полетов, передавший управление, получил сообщение об этом от руководителя полетов, принявшего управление, по наземным (радио) каналам связи или через экипаж воздушного судна.

4.2.9. Управление полетами на аэродроме осуществляется с КДП и СКП (ВСКП), а при выполнении полетов за пределами воздушного пространства аэродрома (на полигоне, на посадочной площадке, на площадке десантирования, с авианесущего корабля) - с рабочих мест, оборудованных для управления полетами.

На КДП оборудуются рабочие места старшего руководителя полетов, руководителей полетов в зоне посадки, в ближней и дальней зонах; на СКП (ВСКП) оборудуются рабочие места руководителей полетов в зоне визуального контроля ([приложения N 5, 6](#) к настоящим Правилам).

Рядом с рабочими местами руководителей полетов могут находиться старшие начальники и инспектирующие, а также специалисты, выделенные в помощь группе руководства полетами начальником лётно-испытательного подразделения (заместителем начальника лётно-испытательного подразделения по лётной службе) при выполнении сложных полетных заданий или на случай отказа авиационной техники.

4.2.10. Правом подачи команд и передачи информации экипажам воздушных судов пользуются руководители полетов при выполнении ими обязанностей по управлению полетами. Передавать информацию о местонахождении воздушного судна или его пеленге по запросу экипажа могут операторы радиолокационных станций по разрешению и под контролем руководителя полетов.

Все команды (рекомендации) экипажам воздушных судов старшими начальниками (специалистами), связанные с выполнением полетного задания, передаются только через старшего руководителя полетов (руководителя полетов).

Отвлекать руководителей полетов от исполнения своих обязанностей во время проведения полетов **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

4.2.11. Управление испытательными полетами воздушных судов с авианесущего корабля осуществляется группой руководства полетами, состав которой определяется Инструкцией по производству полетов с данного корабля.

4.2.12. Обеспечение полетов осуществляется группой обеспечения полетов, укомплектованной авиационным персоналом различных специальностей и техническими средствами.

В состав группы обеспечения полетов на аэродроме входят:

- диспетчер АДП;
- дежурный по аэродромному обеспечению полетов;
- дежурный по связи и радиосветотехническому обеспечению полетов;
- дежурный инженер-синоптик;
- дежурный врач (фельдшер) с санитарным автомобилем;
- пожарный пост (расчет с пожарным автомобилем).

Начальником летно-испытательного подразделения в состав группы обеспечения полетов могут при необходимости назначаться также дежурный штурман, хронометражист, планшетист, команда уборки и укладки тормозных парашютов, другие силы и средства.

Кроме того, на период полетов организуется дежурство поисково-спасательного воздушного судна с СПДГ, НПСК и назначается аварийно-спасательная команда (команда технической помощи), имеющая средства для эвакуации потерпевших бедствие воздушных судов, при необходимости - команда оцепления со средствами сигнализации и пост технического осмотра ВС.

Старшему руководителю полетов выделяется автомашина, оборудованная проблесковым маяком, громкоговорителем, радиостанциями для связи с воздушными судами и спецавтотранспортом.

4.2.13. Состав группы обеспечения полетов и технических средств при полетах с авианесущего корабля определяется Инструкцией по производству полетов с корабля данного типа, при полетах в других местах (за пределами воздушного пространства аэродрома) - Инструкциями по производству полетов в выделенном воздушном пространстве.

4.3. ТРЕБОВАНИЯ К УПРАВЛЕНИЮ ПОЛЕТАМИ

При организации управления полетами необходимо учитывать особенности испытательных полетов и требования, направленные на обеспечение безопасности полетов при управлении полетами.

4.3.1. Управлять полетами в экспериментальной авиации имеют право начальники служб управления воздушным движением, старшие руководители полетов, руководители полетов, летчики-испытатели и штурманы-испытатели, имеющие действующее свидетельство руководителя полетов и допущенные к управлению полетами с определенных рабочих мест приказом руководителя авиационной организации.

Управление полетами руководителями полетов осуществляется в соответствии с технологиями работы руководителей полетов, утвержденными начальником летно-испытательного подразделения.

4.3.2. Управление полетами воздушных судов осуществляется при непрерывном радиолокационном (визуальном) контроле за ними, при устойчивой двухсторонней радиосвязи между руководителями полетов и экипажами воздушных судов, с использованием установленных правил фразеологии и радиообмена, при непрерывной регистрации действий руководителей полетов и экипажей воздушных судов средствами ОК.

Для обеспечения радиолокационного контроля за полетами воздушных судов на экранах радиолокационных станций, используемых для управления полетами в ближней и дальней зонах, наносятся границы воздушного пространства аэродрома, границы зон ответственности руководителей полетов и рубежи передачи управления между ними, маршруты полетов воздушных судов, участки воздушных трасс и местных воздушных линий, другие необходимые данные. На экранах посадочных радиолокационных станций наносятся линии глассады и курса, границы зоны допустимых отклонений по курсу и глассаде.

Зоной допустимых отклонений по курсу является сектор с углом $\pm 2^\circ$ относительно линии курса, по глассаде - сектор с углом $\pm 0,5^\circ$ относительно линии глассады.

Линейные значения допустимых отклонений составляют:

- при дальности 20 км до ВПП - ± 750 м по курсу и ± 200 м по высоте;
- при дальности 15 км - ± 560 м по курсу и ± 150 м по высоте;
- при дальности 10 км - ± 370 м по курсу и ± 100 м по высоте;
- при дальности 4 км - ± 150 м по курсу и ± 40 м по высоте.

Зоной нормальных отклонений являются:

- по курсу - сектор с углом $\pm 0,7^\circ$ относительно линии курса;
- по глиссаде - сектор с углом $\pm 0,16^\circ$ относительно линии глиссады.

4.3.3. При управлении полетами организуется непрерывное и надежное визуальное наблюдение за всей площадью летных полос и рулежных дорожек при полетах в простых и сложных метеоусловиях днем и ночью, для чего могут разворачиваться временные пункты наблюдения, оборудованные средствами прямой радио (телефонной) связи со старшим руководителем полетов.

4.3.4. Под управлением руководителей полетов в дальней и ближней зонах, в зоне посадки должно быть:

- не более 3-х воздушных судов одновременно, если рабочее место старшего руководителя полетов оборудовано экранами радиолокационных станций для контроля соответствующего руководителя полетов;
- не более 2-х воздушных судов, если рабочее место старшего руководителя полетов экранами радиолокационных станций для контроля не оборудовано, а также когда назначен один руководитель полетов для управления полетами в ближней зоне и зоне посадки.

Количество воздушных судов под управлением каждого руководителя полетов и группы руководства полетами в целом устанавливается приказом руководителя авиационной организации на основе решения методического совета летно-испытательного подразделения.

4.3.5. Для вертикального эшелонирования устанавливаются следующие минимальные интервалы:

- не менее 600 м - от эшелона 900 м до эшелона 8100 м;
- не менее 1000 м - от эшелона 8100 м до эшелона 12100 м;
- не менее 2000 м - выше эшелона 12100 м.

Минимальный интервал между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой или дозвуковой скорости, должен быть не менее 1000 м на эшелонах ниже 12100 м и не менее 2000 м - на эшелонах более 12100 м.

Экипажи воздушных судов для обеспечения безопасности при управлении полетами обязаны выдерживать заданные высоты полета, не допуская отклонений более ± 30 м на многоместных воздушных судах и более ± 50 м - на одноместных воздушных судах.

4.3.6. При выполнении воздушными судами взлета (посадки) руководителям полетов ЗАПРЕЩАЕТСЯ на высотах менее 150 м для самолетов (менее 50 м для вертолетов) отвлекать внимание экипажей воздушных судов, за исключением случаев:

- когда необходима срочная команда (информация) при угрозе безопасности полета;
- когда предусмотрен радиообмен на этих этапах полета заданием на полет;
- когда запросы по радиосвязи предусмотрены условиями летной эксплуатации воздушного судна.

4.3.7. При выполнении пробежек и подлетов на любых типах воздушных судов назначается полная группа руководства полетами, подготовленная для управления полетами данных воздушных судов, а также выделяются все необходимые силы и технические средства, предусмотренные при выполнении полетов.

4.3.8. Полеты на самолетах и вертолетах на одном аэродроме (в одном воздушном пространстве) проводятся, как правило, в разное время. Порядок проведения одновременных полетов на самолетах и вертолетах определяется Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационным паспортом аэродрома), при этом для взлета и посадки вертолетов оборудуется площадка и назначается руководитель полетов вертолетов, который включается в состав группы руководства полетами.

4.3.9. Выход воздушных судов за пределы воздушного пространства аэродрома при неработающей (неустойчиво работающей) аппаратуре государственного радиолокационного опознавания допускается только на основании разрешения соответствующего военного сектора центра ЕС ОрВД.

4.3.10. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве аэродрома решением начальника летно-испытательного подразделения ограничиваются или прекращаются на время приема и выпуска группы воздушных судов, а также воздушных судов, выполняющих литерные или подконтрольные рейсы.

4.3.11. На аэродромах (в том числе и запасных), указанных в заявке на полеты, за 30 минут до расчетного времени прилета (пролета) воздушного судна включаются дежурные средства - КРС, РСБН, ДПРМ и АРП, а для обеспечения взлета и посадки, кроме указанных средств, включаются - РСР, ПРМГ (РМС), РЛС, БПРМ, светотехническое оборудование (при необходимости), а также другие средства по решению старшего руководителя полетов или по заказу с борта воздушного судна.

4.3.12. Для оказания помощи экипажам воздушных судов в аварийных ситуациях группой руководства полетами используются консультации специалистов и памятки старшему руководителю полетов, где изложено содержание команд, подаваемых по радио командирам воздушных судов при отказах авиационной техники в полете.

Специалисты выделяются при выполнении сложных полетных заданий и на случай отказов авиационной техники в полете. Они находятся рядом со старшим руководителем полетов или в другом месте, если установлена надежная прямая телефонная или громкоговорящая связь со старшим руководителем полетов.

Памятки старшему руководителю полетов разрабатываются ведущими инженерами, которые обязаны сверять их с руководствами по летной эксплуатации воздушных судов не реже одного раза в три месяца, а при поступлении изменений в Руководства по летной эксплуатации воздушных судов - немедленно. О проведенных сверках в памятках делаются отметки.

Контроль за своевременной сверкой памяток с Руководствами по летной эксплуатации воздушных судов осуществляет начальник службы управления воздушным движением.

4.3.13. При обнаружении руководителем полетов расхождения между высотой полета, отображенной на формуляре сопровождения по каналу вторичной радиолокации и доложенной командиром воздушного судна, более 90 м устанавливается непрерывный радиолокационный контроль за полетом воздушного судна и обеспечиваются безопасные (увеличенные) интервалы вертикального эшелонирования.

4.3.14. Для проведения занятий со специалистами службы управления воздушным движением, подготовки к управлению полетами и разбора управления полетами на командно-диспетчерском пункте или в другом помещении летно-испытательного подразделения оборудуется класс руководителей полетов.

4.3.15. Состав команды оцепления и места расположения постов оцепления определяются Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационным паспортом аэродрома). Посты оцепления должны иметь телефонную или радиосвязь со старшим руководителем полетов (руководителем полетов на стартовом командном пункте), а также средства сигнализации: ракетницу с ракетами белого и красного цвета, белый и красный флажки, ночью - фонарь.

4.3.16. Условия торможения самолетов на ИВПП характеризуются значением коэффициента сцепления (Ксц.), количеством и видом атмосферных осадков на покрытии полосы. Полеты экспериментальных ВС разрешается выполнять при Ксц. (коэффициенте сцепления) не менее 0,4.

Влияние количества и вида атмосферных осадков учитывается согласно Руководству по летной эксплуатации воздушного судна.

Учет максимальной скорости ветра, в зависимости от условий торможения на ИВПП, производится в соответствии с Руководством по летной эксплуатации воздушного судна. Допустимая величина боковой составляющей скорости ветра (под углом 90° к ИВПП) в зависимости от коэффициента сцепления рассчитывается по формуле:

$$U_{\text{бок. доп.}} = \frac{K_{\text{сц. факт.}}}{0,6} U_{\text{бок. макс.}} - 1,5$$

где -

$U_{\text{бок. доп.}}$ - допустимая величина боковой составляющей скорости ветра при взлете и посадке самолетов (м/сек);

$U_{\text{бок. макс.}}$ - максимальная величина боковой составляющей скорости ветра (под углом 90° к ИВПП) при взлете и посадке ВС (м/сек);

$K_{\text{сц. факт.}}$ - фактический коэффициент сцепления на ИВПП;

1,5 - поправочный коэффициент (м/сек);

0,6 - коэффициент сцепления на сухой ИВПП.

При полетах опытных и модифицированных самолетов, а также при выполнении испытательных полетов на расширение взлетно-посадочных характеристик, ограничения по состоянию покрытия ИВПП, условиям торможения на ней и по максимальной скорости ветра устанавливаются разработчиком воздушного судна с учетом рекомендаций методического совета ЛИП.

4.4. ПОДГОТОВКА РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПОЛЕТОВ К УПРАВЛЕНИЮ ПОЛЕТАМИ

Подготовка руководителей полетов к управлению полетами подразделяется на общую, предварительную и предполетную.

4.4.1. Общая подготовка проводится с целью достижения и поддержания постоянного и достаточного уровня профессиональной подготовки руководителей полетов и включает техническую учебу, контроль знаний и практических навыков по управлению полетами, повышение квалификации.

При проведении технической учебы особое внимание уделяется изучению действий руководителей полетов при возникновении особых случаев в полете и при полетах в особых условиях, а также по обеспечению безопасности полетов при выполнении сложного и высшего пилотажа, по оказанию помощи экипажам воздушных судов при визуальном выходе на ВПП. Проводятся тренировки с руководителями полетов по ведению радиосвязи с экипажами воздушных судов по каналу ДПРМ-АРК, по построению маршрута и захода на посадку по командам руководителей полетов ближней зоны и зоны посадки, а также по отработке других элементов. Тренировки проводятся по плану, утверждаемому начальником летно-испытательного подразделения.

Знания и практические навыки руководителей полетов по управлению полетами проверяются:

- при перерывах в управлении полетами более 4-х месяцев;
- при нарушении безопасности полетов из-за ошибочных действий руководителя полетов;
- по решению начальника летно-испытательного подразделения, но не реже чем через 12 месяцев.

Проверка проводится по дисциплинам, по которым проверяются знания при аттестации.

Занятия по повышению квалификации руководителей полетов планируются начальником летно-испытательного подразделения и проводятся не реже чем через 5 лет.

4.4.2. Предварительная и предполетная подготовки руководителей полетов проводятся под руководством старшего руководителя полетов для обеспечения их готовности к управлению полетами с определенного рабочего места в предстоящую летную смену.

Предварительная подготовка проводится накануне дня полетов или в день полетов. Предварительная подготовка может проводиться сразу на несколько летных дней (смен), если выполняются одинаковые для целей управления полетами задания на одних типах воздушных судов.

Предполетная подготовка проводится в день полетов. Время и продолжительность предварительной и предполетной подготовки устанавливаются начальником летно-испытательного подразделения.

4.4.3. Предварительная подготовка руководителей полетов включает постановку задачи на полеты и самостоятельную подготовку.

Задача на полеты старшему руководителю полетов или всем лицам группы руководства полетами, а также руководителям полетов, назначенным для управления полетами за пределами воздушного пространства аэродрома, ставится заместителем начальника летно-испытательного подразделения по летной службе одновременно с постановкой задачи летному составу.

Задача на полеты экипажей воздушных судов военного представительства и других летно-испытательных подразделений, базирующихся на аэродроме, ставится старшему руководителю полетов в порядке, определяемом старшим авиационным начальником аэродрома, при этом порядок выполнения полетных заданий в части, необходимой для управления полетами, доводится письменно по согласованной форме. В этом случае задачу лицам группы руководства полетами ставит старший руководитель полетов.

Во время самостоятельной подготовки руководителями полетов изучаются: плановая таблица полетов, порядок выполнения полетных заданий каждым экипажем в части, необходимой для управления полетами, Инструкции по выполнению полетов, методические и справочные материалы, полетные порядки групп (порядок их сбора и роспуска, способы захода на посадку, планируемый остаток топлива), технологии управления полетами и порядок взаимодействия между лицами группы руководства полетами (с центром ЕС ОрВД и органами ОВД соседних и запасных аэродромов, с руководителями полетов, назначенными для управления полетами вне пределов воздушного пространства аэродрома), порядок действий при возникновении особых случаев в полете или при попадании воздушных судов в особые условия полета, предполагаемая воздушная обстановка, прогноз погоды и орнитологическая обстановка.

Во время самостоятельной подготовки проводятся тренировки руководителей полетов на рабочих местах, выполняются необходимые штурманские и другие расчеты.

4.4.4. Предполетная подготовка руководителей полетов включает: медицинский контроль, самостоятельную подготовку, инструктаж и контроль готовности, участие в проведении предполетной воздушной разведки погоды и в облете средств связи и радиосветотехнического оборудования, предполетные указания.

Во время самостоятельной подготовки руководителями полетов уточняются:

- изменения в плановой таблице полетов и порядке выполнения полетных заданий экипажами воздушных судов;
- состав и готовность поисково-спасательных сил и средств;
- порядок выполнения предполетной воздушной разведки погоды и облета средств связи и радиосветотехнического оборудования;
- воздушная обстановка (подтверждение заявок и разрешение на выполнение полетов, запреты и ограничения полетов, время вылета и прилета перелетающих экипажей и другие данные) в районе аэродрома, на маршрутах полетов и на запасных аэродромах;

- фактическое состояние и прогноз погоды, орнитологическая обстановка.

Руководителями полетов также проверяется готовность к управлению полетами своих рабочих мест, проводится радиолокационная разведка погоды и визуальная разведка орнитологической обстановки.

Руководителями полетов в ближней и дальней зонах ставится задача на полеты расчетам средств радиосветотехнического обеспечения полетов, руководителем полетов на СКП - команде оцепления.

Старший руководитель полетов совместно с начальником аэродромно-технической службы проверяет состояние летных полос, РД, МС, работоспособность АТУ, уточняет значение коэффициента сцепления на ИВПП, РД и делает вывод о готовности к полетам покрытия аэродрома с записью в журнал учета состояния и готовности аэродрома к полетам времени проверки, состояния покрытий ИВПП и РД, наличия на них атмосферных осадков (их вид и количество) и значений коэффициента сцепления.

Во время предполетной воздушной разведки погоды и облета средств связи и радиосветотехнического оборудования группа руководства полетами управляет полетом воздушного судна - разведчика погоды, проверяет основные параметры средств связи и радиотехнического обеспечения полетов по методике предполетного облета, подготовленной службой радиосветотехнического обеспечения полетов.

4.4.5. Инструктаж групп руководства и обеспечения полетов, а затем контроль готовности группы руководства полетами проводится старшим руководителем полетов до начала предполетной воздушной разведки погоды с записью на магнитофон (видеомагнитофон).

Во время инструктажа руководители полетов докладывают о результатах предполетной подготовки, диспетчер АДП - о прилетах и вылетах перелетающих экипажей и указаниях центра ЕС ОрВД, специалисты группы обеспечения полетов - о готовности сил и средств обеспечения полетов. Старший руководитель полетов докладывает о недостатках (нарушениях) при выполнении полетов, отмеченных в предыдущую смену, разъясняет возникшие вопросы и дает указания, касающиеся выполнения полетов и их обеспечения, управления полетами и обеспечения безопасности полетов с учетом особенностей наземной, воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки.

4.4.6. Контроль готовности группы руководства полетами проводится путем постановки контрольных вопросов по знанию нормативных правовых актов по управлению полетами и обеспечению безопасности полетов применительно к предстоящим полетам, по технологии управления полетами, особенно при возникновении особых случаев в полете и при полетах в особых условиях, по порядку взаимодействия между руководителями полетов, с центром ЕС ОрВД и органами ОВД соседних аэродромов.

После проведения контроля готовности старший руководитель полетов делает заключение о готовности группы руководства полетами, аэродрома, средств связи, объективного контроля, радиосветотехнического оборудования аэродрома, сил и средств обеспечения полетов, докладывает об этом начальнику летно-испытательного подразделения (заместителю начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) и принимает участие в предполетных указаниях.

4.4.7. Предполетная подготовка руководителей полетов, назначенных для управления полетами вне пределов воздушного пространства аэродрома, проводится на месте перед началом полетов.

Во время предполетной подготовки необходимо:

- поставить задачу группе обеспечения полетов (довести до их сведения содержание плановой таблицы полетов, характер и порядок выполнения полетных заданий, меры по обеспечению безопасности полетов и другие вопросы) и проконтролировать ее понимание;

- проверить и оценить в соответствии с Инструкцией по производству полетов в районе полетов состояние наземного оборудования и принять решение о возможности его использования для целей полетов;

- доложить старшему руководителю полетов на аэродроме о готовности к работе, о фактическом состоянии погоды и обеспечить начало работы сил и средств не менее чем за 30 минут до прибытия воздушных судов.

4.4.8. Ответственность за подготовку к управлению полетами старшего руководителя полетов несет начальник службы управления воздушным движением, за подготовку руководителей полетов, включенных в группу руководства полетами и назначенных для управления полетами вне пределов воздушного пространства аэродрома, - старший руководитель полетов. Ответственность за подготовку сил и средств обеспечения полетов, их своевременное прибытие на дежурство несут начальники служб (подразделений), от которых они выделены.

4.5. ДЕЙСТВИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПОЛЕТОВ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ПОЛЕТАМИ

4.5.1. Управление полетами включает действия группы руководства полетами (руководителей полетов), направленные на обеспечение своевременного и безопасного выполнения экипажами воздушных судов полетных заданий (надежное, непрерывное, четкое и безопасное регулирование движения воздушных судов, оказание помощи экипажам воздушных судов при возникновении особых случаев в полете или при попадании воздушных судов в опасные метеоусловия полета, контроль за соблюдением порядка использования воздушного пространства).

4.5.2. Старший руководитель полетов, возглавляющий полную или сокращенную группу руководства полетами, во время предполетной подготовки к полетам и во время полетов подчиняется начальнику летно-испытательного подразделения, его заместителю по летной службе, начальнику службы управления воздушным движением и является начальником для руководителей полетов, входящих в группу руководства полетами, а также для лиц, входящих в группу обеспечения полетов и экипажей, участвующих в полетах.

В его распоряжении находятся все выделенные на время полетов поисково-спасательные и технические силы и средства.

4.5.3. При управлении полетами старший руководитель полетов:

- руководит работой групп руководства полетами и обеспечения полетов;
- определяет время проведения воздушной и радиолокационной разведки погоды и орнитологической обстановки;
- осуществляет управление полетами воздушных судов в воздушном пространстве аэродрома (установленном воздушном пространстве) как лично, так и через других руководителей полетов, входящих в группу руководства полетами, в соответствии с технологией работы и находится на командном диспетчерском пункте;
- лично разрешает (запрещает) экипажам воздушных судов запуск двигателей, выруливание на предварительный и исполнительный старт, взлет и посадку в соответствии с плановой таблицей полетов и суточным планом использования воздушного пространства;
- разрешает взлет после доклада командира воздушного судна о готовности к взлету, убедившись в том, что:
 - а) конфигурация воздушного судна взлетная (по личному наблюдению и по докладам с поста технического контроля (по возможности), руководителя полетов на СКП (ВСКП) и командира воздушного судна);
 - б) взлетно-посадочная полоса свободна (по личному наблюдению в своей зоне ответственности и по докладам руководителя полетов на СКП (ВСКП), с временных пунктов наблюдения и командира воздушного судна, выполнившего посадку, об освобождении взлетно-посадочной полосы);
 - в) состояние аэродрома, воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки обеспечивают безопасность взлета;
- разрешает посадку после доклада командира воздушного судна о готовности к посадке, убедившись в том, что:
 - а) конфигурация воздушного судна посадочная (по личному наблюдению (по возможности), по докладам руководителя полетов на СКП (ВСКП) и командира воздушного судна);

б) взлетно-посадочная полоса свободна (по личному наблюдению в своей зоне ответственности, по докладам руководителя полетов на СКП (ВСКП), с временных пунктов наблюдения и командира воздушного судна, выполнившего посадку, об освобождении взлетно-посадочной полосы);

в) состояние аэродрома, воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки обеспечивают безопасность посадки;

г) воздушное судно на участке от ДПРМ до удаления 2000 м от порога взлетно-посадочной полосы находится в пределах зоны допустимых отклонений по курсу и глиссаде (по докладу руководителя полетов в зоне посадки); <*1>

<*1> Примечание:

1. При выходе воздушного судна за пределы зоны допустимых отклонений по курсу и (или) глиссаде на участке от ДПРМ до удаления 2000 м от порога взлетно-посадочной полосы экипажу воздушного судна старшим руководителем полетов или руководителем полетов в зоне посадки (определяется технологией работы) подается команда об уходе на второй круг. На этапе ухода на второй круг воздушным судном управляет старший руководитель полетов, а затем, после рубежа передачи управления, руководитель полетов в ближней зоне.

2. Разрешение на посадку старшим руководителем полетов передается командиру воздушного судна на участке за 1000 м до подхода к ДПРМ до удаления 2000 м от порога взлетно-посадочной полосы.

- визуально следит за выполнением взлетов и посадок воздушных судов, за их пробегом, выпуском тормозных парашютов и освобождением взлетно-посадочной полосы и (при необходимости) подает соответствующие команды или рекомендации, направленные на обеспечение безопасности полета;

- обеспечивает выполнение полетов в соответствии с полетными заданиями экипажей;

- контролирует выдерживание экипажами воздушных судов установленных (запланированных на полет) режимов полета и маршрутов, подает команды на исправление отклонений (лично или через руководителей полетов);

- не допускает полетов воздушных судов над запретными зонами и зонами ограничений полетов, расположенными в воздушном пространстве аэродрома (выделенном воздушном пространстве);

- контролирует остатки топлива на воздушных судах (запросом у экипажа или с использованием вторичной радиолокации);

- эшелонирует воздушные суда и осуществляет их разведение в соответствии с предусмотренными интервалами (пункт 4.3.5 настоящих Правил);

- контролирует выполнение правил и фразеологии радиообмена между руководителями полетов и экипажами воздушных судов;

- подает команды на включение и выключение посадочных прожекторов;

- во время дневных полетов при минимуме погоды подает команды: на включение заградительных огней на аэродроме и вокруг аэродрома, огней посадочной системы на курсах взлета и посадки; на установку посадочных прожекторов со снятыми рассеивателями (где это предусмотрено) и направлением их лучей под углом 3° к горизонту навстречу заходящим на посадку воздушным судам (при полетах вертолетов прожекторы могут не выставляться);

- контролирует работу средств связи и радиотехнического обеспечения полетов и дает команду (разрешение) дежурному по связи и радиосветотехническому обеспечению полетов на их включение (выключение) и переключение (в случае необходимости);

- следит за состоянием и изменениями воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки в воздушном пространстве аэродрома (выделенном воздушном пространстве) и запасных аэродромов, состоянием своего и запасных аэродромов, сил и средств обеспечения полетов, о чем докладывает начальнику летно-испытательного подразделения (заместителю начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) для принятия решения, а при ограниченном времени принимает решение о прекращении или ограничении полетов на аэродроме или направлении воздушных судов на запасный аэродром с последующим докладом указанным выше лицам;

- принимает решение о прекращении полетов при получении штормового предупреждения или оповещения;

- принимает решение о прекращении (ограничении полетов), об организации срочной посадки воздушных судов на своем аэродроме или направлении их на запасный аэродром при достижении критических значений метеозаэродромов, сил и средств обеспечения полетов, о чем докладывает начальнику летно-испытательного подразделения (заместителю начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) для принятия решения, а при ограниченном времени принимает решение о прекращении или ограничении полетов на аэродроме или направлении воздушных судов на запасный аэродром с последующим докладом указанным выше лицам;

- принимает решение о прекращении или ограничении полетов при приеме (выпуске) группы воздушных судов, а также литерных и подконтрольных рейсов;

- при направлении воздушного судна на запасный аэродром:

- оценивает остаток топлива на воздушном судне, сообщает о направлении воздушного судна органу ОВД запасного аэродрома, докладывает об этом в соответствующий центр ЕС ОрВД и получает от него подтверждение о готовности запасного аэродрома к приему воздушного судна, условия полета и управления полетом;

- сообщает экипажу воздушного судна наименование запасного аэродрома, маршрут и высоту полета, условия управления полетом, данные о запасном аэродроме (при необходимости), расстояние до него, курс и время полета;

- обеспечивает управление полетом воздушного судна до установленного рубежа, контролирует его полет за пределами установленного рубежа до дальности видимости радиолокационной станции, установленной на аэродроме;

- дает указания командиру воздушного судна о порядке снижения и захода на посадку при запросе экипажем воздушного судна внеочередной посадки, а руководителям полетов - команды по управлению полетом данного воздушного судна, соотносясь с воздушной обстановкой;

- принимает меры по оказанию помощи пострадавшим и освобождению ВПП (в случае аварийной ситуации) от воздушного судна, получившего повреждения, и в зависимости от наземной и воздушной обстановки принимает решение о направлении воздушных судов, находящихся в воздухе, в зоны ожидания, на запасный аэродром или о посадке их на грунтовую (запасную) взлетно-посадочную полосу;

- оказывает помощь экипажу при возникновении особых случаев в полете (воздушное судно терпит бедствие):

а) обеспечивает выполнение решения командира воздушного судна в части использования воздушного пространства;

б) приводит в готовность N 1 поисково-спасательные, аварийные, медицинские и пожарные силы и средства;

в) докладывает о случившемся и принятых мерах начальнику летно-испытательного подразделения (заместителю начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) и в соответствующий центр ЕС ОрВД;

- немедленно организует поиск воздушного судна и экипажа при его вынужденной посадке вне аэродрома или вынужденном покидании экипажем воздушного судна;

- немедленно докладывает начальнику летно-испытательного подразделения (заместителю начальника летно-испытательного подразделения по летной службе), в соответствующий центр ЕС ОрВД в случаях, когда воздушное судно в установленное время не возвратилось на аэродром вылета или не прибыло на аэродром посадки, а также при получении сигнала "Бедствие" и принимает меры по обнаружению воздушного судна и оказанию ему помощи;

- обеспечивает пролет через воздушное пространство аэродрома транзитных воздушных судов в соответствии с указаниями и условиями, выданными центром ЕС ОрВД освобождает необходимые эшелоны, организует радиолокационный контроль за их полетом, информирует экипажи этих судов о воздушной обстановке, а при необходимости (в целях обеспечения безопасности полета) дает указания об изменении условий полета в воздушном пространстве аэродрома с докладом об этом в центр ЕС ОрВД;

- принуждает к посадке воздушные суда, экипажи которых не выполняют команды руководителей полетов или нарушают **порядок** использования воздушного пространства Российской Федерации;

- поддерживает установленный порядок на летном поле аэродрома;

- разрешает выезд технических и других средств на взлетно-посадочную полосу и РД при наличии на них исправных радиостанций, проблесковых маяков и при устойчивой двухсторонней радиосвязи с ними;

- контролирует наличие и устойчивость радиосвязи с руководителем работ на взлетно-посадочной полосе и РД, дает команду на их освобождение от технических средств и контролирует ее выполнение с целью освобождения ими взлетно-посадочной полосы не менее чем за 5 минут до взлета и за 10 минут до посадки воздушного судна;

- ведет записи в журнале старшего руководителя полетов.

4.5.4. При управлении полетами руководитель полетов на СКП:

- подчиняется старшему руководителю полетов, находится на СКП и осуществляет управление полетами воздушных судов в зоне визуального контроля в соответствии с технологией работы;

- ведет радиообмен с экипажами воздушных судов в соответствии с установленными правилами и фразеологией;

- контролирует: руление воздушных судов, освобождение ими ВПП после посадки, состояние покрытий ВПП и РД (вид и количество атмосферных осадков, дефекты или разрушения покрытия и т.д.) и докладывает об этом старшему руководителю полетов перед разрешением воздушным судам взлета и посадки, а также в других случаях в соответствии с технологией работы; установку, включение и выключение посадочных прожекторов, работу светотехнического оборудования; взлетную и посадочную конфигурацию воздушных судов;

- следит за направлением и скоростью ветра, видимостью на взлетно-посадочной полосе, за скоплениями птиц, высотой и направлением их полета;

- следит при взлете воздушных судов за включением форсажа и ускорителей, за разбегом, отрывом и набором высоты и оказывает экипажам помощь в исправлении ошибок (отклонений), информирует экипажи о появлении внешних признаков отказа авиационной техники и (при необходимости) дает команду на прекращение взлета;

- оказывает помощь при посадке воздушных судов в визуальном выходе на ВПП, при необходимости (для обеспечения безопасности полета) - дает команду об уходе на второй круг, следит за приземлением и пробегом воздушных судов, выпуском тормозных парашютов и освобождением ВПП;

- следит за соблюдением правил передвижения людей и спецавтотранспорта по летной полосе и РД, принимает меры к прекращению нарушений, контролирует освобождение ВПП после выполнения на ней работ;

- принимает меры (в пределах своих обязанностей) по оказанию помощи экипажам воздушных судов при их ошибочных действиях, а также в случаях, когда техническое состояние воздушных судов и летной полосы, состояние воздушной, метеорологической, орнитологической и наземной обстановки не соответствует установленным требованиям, для чего информирует экипажи или подает им команды и докладывает об этом

старшему руководителю полетов.

4.5.5. При управлении полетами руководитель полетов на ВСКП:

- подчиняется старшему руководителю полетов, находится на ВСКП и осуществляет управление полетами воздушных судов в зоне визуального контроля в соответствии с технологией работы;

- ведет радиообмен с экипажами воздушных судов в соответствии с установленными правилами и фразеологией;

- контролирует: руление воздушных судов; занятость и состояние взлетно-посадочной полосы и РД (вид атмосферных осадков и их толщину, дефекты или разрушения покрытия и т.д.) и докладывает старшему руководителю полетов перед разрешением на взлет и посадку воздушных судов, а также в других случаях в соответствии с технологией работы; взлетную конфигурацию воздушных судов, включение форсажа и ускорителей, работу светотехнического оборудования;

- следит за направлением и скоростью ветра, видимостью на взлетно-посадочной полосе, за скоплением птиц, высотой и направлением их полета;

- при взлете воздушных судов следит за включением форсажа и ускорителей, за разбегом, отрывом и набором высоты и оказывает экипажам помощь в исправлении ошибок (отклонений), информирует, экипажи о появлении внешних признаков отказа авиационной техники и дает команду на прекращение взлета, при необходимости;

- при посадке воздушных судов следит за пробегом, выпуском тормозных парашютов и освобождением взлетно-посадочной полосы;

- следит за соблюдением правил передвижения людей и спецавтотранспорта по взлетно-посадочной полосе и РД, принимает меры к прекращению нарушений, контролирует освобождение взлетно-посадочной полосы после выполнения работ;

- принимает меры по оказанию помощи экипажам воздушных судов при ошибочных действиях экипажей воздушных судов, а также в случаях, когда техническое состояние воздушных судов и летной полосы, состояние воздушной, метеорологической, орнитологической и наземной обстановки не соответствует установленным требованиям (в пределах своих обязанностей), для чего информирует экипажи или подает им команды и докладывает старшему руководителю полетов.

4.5.6. При управлении полетами руководитель полетов в ближней зоне:

- подчиняется старшему руководителю полетов, находится на оборудованном рабочем месте и осуществляет управление полетами воздушных судов в ближней зоне в соответствии с технологией работы;

- ведет радиообмен с экипажами воздушных судов в соответствии с установленными правилами и фразеологией;

- проводит радиолокационную разведку погоды и орнитологической обстановки;

- обеспечивает выполнение полетов воздушных судов в ближней зоне в соответствии с полетными заданиями экипажей, передает и принимает управление полетами воздушных судов на установленных рубежах;

- эшелонирует воздушные суда в ближней зоне и осуществляет их разведение с использованием вертикального и бокового (продольного) эшелонирования в соответствии с установленными интервалами ([пункт 4.3.5](#) настоящих Правил);

- контролирует выдерживание экипажами воздушных судов установленных (запланированных на полет) режимов полета и маршрутов, подает им команды на исправление отклонений, не допускает полетов воздушных судов над запретными зонами и зонами ограничения полетов, расположенными в ближней зоне;

- контролирует остатки топлива на воздушных судах с использованием вторичной радиолокации или по запросу экипажей;

- формирует поток заходящих на посадку воздушных судов;
- контролирует полеты транзитных воздушных судов через ближнюю зону в соответствии с указаниями старшего руководителя полетов;
- при отказе средств связи, радиолокационной станции, средств объективного контроля, пропадании отметки воздушного судна или появлении сигнала бедствия на экране радиолокационной станции, при возникновении особых случаев в полете - действует в соответствии с технологией работы и указаниями старшего руководителя полетов;
- при появлении на экране радиолокационной станции засветок от опасных явлений погоды или стай птиц следит за направлением и скоростью их смещения, принимает меры, исключающие попадание воздушных судов в эти опасные явления или столкновение с птицами и докладывает о них старшему руководителю полетов;
- руководит работой расчета радиолокационной станции.

4.5.7. При управлении полетами руководитель полетов в зоне посадки:

- подчиняется старшему руководителю полетов, находится на оборудованном рабочем месте и осуществляет управление полетами воздушных судов в зоне посадки в соответствии с технологией работы;
- ведет радиообмен с экипажами воздушных судов в соответствии с установленными правилами и фразеологией;
- докладывает старшему руководителю полетов о дальности до ВПП заходящего на посадку воздушного судна перед вырубиванием другого воздушного судна на исполнительный старт для взлета (пересечения взлетно-посадочной полосы);
- принимает и передает управление полетами воздушных судов на установленных рубежах, управляет ими в процессе разворота на посадочный курс и на предпосадочной прямой, при этом применяет единую методику, независимо от применяемого экипажем способа управления воздушным судном (ручного, директорного или автоматического) и применяемых наземных средств посадки;
- передает экипажу информацию о дальности до порога ВПП и положении воздушного судна (находящегося в зоне допустимых отклонений) относительно линий курса и глиссады (в метрах) после выхода из четвертого разворота и далее (до ДПРМ) - на дальностях кратных двум через два километра (...16 км ... 14 км и т.д.) и за 400 - 600 м до точки входа в глиссаду и через один километр после прохода ДПРМ, а также по запросу экипажа; если воздушное судно находится ниже линии глиссады за пределами зоны нормальных отклонений - дает команду на прекращение снижения, а затем информацию о величине отклонения от линии глиссады и о дальности до порога взлетно-посадочной полосы;
- дает команду экипажу воздушного судна при выходе его за пределы зоны допустимых отклонений (помимо информации на установленных рубежах):
 - а) при отклонении по курсу - на доворот для выхода на посадочный курс и информирует его о величине отклонения и о дальности до порога ВПП;
 - б) при отклонении по высоте:
 - если воздушное судно находится ниже линии глиссады - на прекращение снижения и информирует его о величине отклонения и о дальности до порога ВПП;
 - если воздушное судно находится выше глиссады - информирует экипаж о величине отклонения и о дальности до порога ВПП (при этом подавать команды об увеличении вертикальной скорости снижения ЗАПРЕЩАЕТСЯ);
- информирует экипаж о подходе воздушного судна к линии курса и линии глиссады (с упреждением);
- докладывает старшему руководителю полетов о выходе воздушного судна за пределы зоны допустимых отклонений по курсу и (или) глиссаде на участке от ДПРМ до удаления 2000 м от порога ВПП;

- прекращает информацию экипажа воздушного судна о дальности до порога ВПП и положении воздушного судна на курсе и глиссаде при нахождении его в зоне допустимых отклонений, когда командир воздушного судна доложил: "Полосу вижу", или когда по заданию на испытательный полет информация не требуется, о чем руководитель полетов должен знать до начала предполетной подготовки. Во всех случаях нахождения воздушных судов на предпосадочной прямой руководитель полетов в зоне посадки контролирует полет в пределах видимости воздушного судна на экране посадочного радиолокатора и принимает меры по обеспечению безопасности полетов независимо от установленных ограничений по радиообмену;

- действует в соответствии с технологией работы и указаниями старшего руководителя полетов при отказе средств связи, объективного контроля или радиолокационной станции, пропадании отметок воздушных судов или появлении сигнала "Бедствие" на экране радиолокационной станции, при возникновении особых случаев в полете;

- следит при появлении на экране радиолокационной станции засветок от опасных явлений погоды или стай птиц, за направлением и скоростью их смещения, а также принимает меры, исключающие попадание воздушных судов в эти опасные явления погоды или столкновение с птицами, о чем докладывает старшему руководителю полетов.

4.5.8. При управлении полетами руководитель полетов в дальней зоне:

- подчиняется старшему руководителю полетов, находится на оборудованном рабочем месте и осуществляет управление полетами воздушных судов в дальней зоне в соответствии с технологией работы;

- ведет радиообмен с экипажами воздушных судов в соответствии с установленными правилами и фразеологией;

- проводит радиолокационную разведку погоды и орнитологической обстановки;

- обеспечивает выполнение полетов воздушных судов в дальней зоне в соответствии с полетными заданиями экипажей, передает и принимает управление полетами воздушных судов на установленных рубежах;

- эшелонирует воздушные суда в дальней зоне и осуществляет их разведение с использованием вертикального и бокового (продольного) эшелонирования в соответствии с установленными интервалами ([пункт 4.3.5](#) настоящих Правил);

- контролирует выдерживание экипажами воздушных судов установленных (запланированных на полет) режимов полета и маршрутов, подает им команды на исправление отклонений, не допускает полетов воздушных судов над запретными зонами и зонами ограничения полетов, расположенными в дальней зоне;

- контролирует остатки топлива на воздушных судах с использованием вторичной радиолокации или по запросу экипажей;

- контролирует полеты транзитных воздушных судов через дальнюю зону в соответствии с указаниями старшего руководителя полетов;

- действует в соответствии с технологией работы и указаниями старшего руководителя полетов при отказе средств связи, радиолокационной станции, средств объективного контроля, пропадании отметок воздушных судов или появлении сигнала "Бедствие" на экране радиолокационной станции, при возникновении особых случаев в полете;

- следит при появлении на экране радиолокационной станции засветок от опасных явлений погоды или от стай птиц за направлением и скоростью их смещения, а также принимает меры, исключающие попадание воздушных судов в эти опасные явления погоды или столкновение с птицами, о чем докладывает старшему руководителю полетов;

- руководит работой расчета радиолокационной станции.

4.5.9. При управлении полетами руководитель полетов на полигоне (на посадочной площадке, на площадке десантирования):

-
- подчиняется старшему руководителю полетов, находится на оборудованном рабочем месте и осуществляет управление полетами воздушных судов в воздушном пространстве полигона (посадочной площадки, площадки десантирования) в соответствии с технологией работы;
 - ведет радиообмен с экипажами воздушных судов в соответствии с установленными правилами и фразеологией;
 - проводит радиолокационную разведку погоды и орнитологической обстановки;
 - передает и принимает управление полетами воздушных судов на установленных рубежах, обеспечивает выполнение полетов в соответствии с полетными заданиями экипажей;
 - эшелонирует воздушные суда в выделенном воздушном пространстве и осуществляет их разведение с использованием вертикального и бокового (продольного) эшелонирования в соответствии с установленными интервалами ([пункт 4.3.5](#) настоящих Правил);
 - контролирует выдерживание экипажами воздушных судов установленных (запланированных на полет) режимов полета и маршрутов, подает им команды на исправление отклонений, не допускает полетов воздушных судов над запретными зонами и зонами ограничения полетов, расположенными в выделенном воздушном пространстве;
 - передает экипажам воздушных судов условия выполнения заданий, информирует их о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;
 - разрешает (запрещает) экипажам воздушных судов применение оружия (на полигоне), взлет и посадку (на посадочной площадке), выполнение десантирования грузов, парашютистов (на площадке десантирования);
 - передает метеоусловия (барометрическое давление на уровне площадки, скорость и направление ветра у земли и другие необходимые данные) при выполнении десантирования или по запросу экипажа;
 - следит за состоянием и изменениями воздушной, метеорологической, орнитологической и наземной обстановки, информирует об этом экипажи воздушных судов и принимает решение на ограничение или запрещение полетов и докладывает об этом старшему руководителю полетов;
 - запрещает выполнение заданий экипажам воздушных судов и возвращает их на аэродром в случаях несоответствия метеорологических условий полетному заданию, угрозы безопасности полета, отказа навигационных или прицельных систем, нарушений экипажем задания на полет, при отказе средств связи и радиосветотехнического оборудования;
 - докладывает старшему руководителю полетов и в центр ЕС ОрВД о начале, окончании и перерывах в работе;
 - фиксирует результаты применения оружия (на полигоне), приземления грузов и парашютистов (на площадке десантирования), учитывает ошибки экипажей и неразорвавшиеся средства поражения для доклада начальнику летно-испытательного подразделения;
 - действует в соответствии с технологией работы и докладывает старшему руководителю полетов при отказе средств связи, объективного контроля, радиотехнического оборудования, пропадании отметок воздушных судов или появлении сигнала "Бедствие" на экране радиолокационной станции, при возникновении особых случаев в полете;
 - следит при появлении на экране радиолокационной станции засветок от опасных явлений погоды, стай птиц или при их визуальном обнаружении за направлением и скоростью их смещения, а также принимает меры, исключающие попадание воздушных судов в эти опасные явления погоды или столкновение с птицами и докладывает об этом старшему руководителю полетов;
 - руководит работой расчета радиолокационной станции, силами и средствами обеспечения полетов;
 - ведет записи в журнале руководителя полетов.
-

4.5.10. При управлении полетами руководитель полетов в зоне с визуальным контролем:

- подчиняется старшему руководителю полетов или руководителю полетов, осуществляющему радиолокационный контроль за полетами в этой зоне, находится на оборудованном рабочем месте и осуществляет управление полетами воздушных судов в зоне в соответствии с технологией работы;
- ведет радиообмен с экипажами воздушных судов в соответствии с установленными правилами и фразеологией;
- следит за воздушной, орнитологической и наземной обстановкой в зоне и об изменениях докладывает старшему руководителю полетов (руководителю полетов);
- следит за метеорологической обстановкой в зоне, принимает меры, исключающие попадание воздушных судов в опасные метеоусловия, не допускает выполнения заданий в метеоусловиях, не соответствующих полетным заданиям;
- контролирует выполнение экипажами воздушных судов фигур сложного или высшего пилотажа (высоту в нижней и верхней точках вертикального маневра, высоту при горизонтальных маневрах, включение форсажа двигателей, а также дымов при их использовании), сложных видов маневра при боевом применении (правильность ввода в пикирование (кабрирование) и выдерживание заданного угла пикирования, начало (высоту) и темп вывода из пикирования, выполнение противоосколочных и других маневров) и в случаях отклонения от заданных параметров подает экипажам воздушных судов соответствующие команды по обеспечению безопасности полета;
- принимает меры по оказанию помощи экипажам воздушных судов в случаях, когда состояние воздушной, метеорологической, орнитологической или наземной обстановки в зоне не соответствует установленным требованиям, а также при допущении экипажами воздушных судов ошибок (нарушений), и докладывает об этом старшему руководителю полетов (руководителю полетов).

4.5.11. При управлении полетами руководитель полетов на корабле:

- является начальником для руководителей полетов, входящих в состав группы руководства полетами, а также лиц, входящих в группу обеспечения полетов и участвующих в полетах;
- подчиняется командиру корабля (заместителю командира корабля по авиации), находится на оборудованном рабочем месте и осуществляет управление полетами воздушных судов в воздушном пространстве, выделенном для выполнения полетов с корабля, в соответствии с технологией работы;
- осуществляет управление полетами воздушных судов лично и через руководителей полетов, входящих в группу руководства полетами;
- руководит работой сил и средств, обеспечивающих полеты;
- ведет радиообмен с экипажами воздушных судов в соответствии с установленными правилами фразеологии и радиообмена;
- передает и принимает управление полетами воздушных судов на установленных рубежах;
- эшелонирует воздушные суда в выделенном воздушном пространстве и осуществляет их разведение в соответствии с установленными интервалами ([пункт 4.3.5](#) настоящих Правил);
- контролирует выдерживание экипажами воздушных судов установленных (запланированных на полет) режима полета и маршрутов, подает им команды на исправление отклонений;
- обеспечивает выполнение полетов воздушных судов в соответствии с полетными заданиями, информирует экипажи о состоянии воздушной, морской, гидрометеорологической и орнитологической обстановки, сообщает им курс и скорость хода корабля и другие необходимые данные;
- следит за состоянием и изменениями воздушной, морской, гидрометеорологической и орнитологической обстановки в районе полетов, за состоянием посадочной палубы и ее оборудования, а также сил и средств

обеспечения полетов и докладывает об этом командиру корабля (заместителю командира корабля по авиации) для принятия решения, а при ограниченном времени принимает решение об ограничении или прекращении полетов, направлении воздушных судов на запасный аэродром или организации немедленной посадки на корабль с последующим докладом об этом командиру корабля (заместителю командира корабля по авиации);

- запрещает выполнение заданий и возвращает экипажи воздушных судов на корабль (направляет на запасный аэродром) в случаях несоответствия гидрометеорологических условий полетным заданиям, угрозы безопасности полета, отказа навигационных систем, нарушений экипажами установленных параметров выполнения задания, при отказе средств связи и радиотехнического оборудования и докладывает об этом командиру корабля (заместителю командира корабля по авиации);

- следит за появлением на экране радиолокационной станции засветок от опасных явлений погоды или стай птиц, за направлением и скоростью их смещения и принимает меры, исключающие попадание воздушных судов в эти опасные явления погоды или столкновение с птицами;

- докладывает о начале, окончании и перерывах в полетах в военный сектор центра ЕС ОрВД и командиру корабля (заместителю командира корабля по авиации);

- обеспечивает выполнение решения командира воздушного судна в части использования воздушного пространства, при возникновении особых случаев в полете (воздушное судно терпит бедствие) и оказывает помощь экипажу (если она необходима по докладу командира воздушного судна), приводит в готовность N 1 поисково-спасательные, аварийные, медицинские и пожарные силы и средства на корабле;

- немедленно организует поиск воздушного судна и экипажа, оказание помощи экипажу в случаях, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и командир воздушного судна принял решение на вынужденное покидание воздушного судна или вынужденную посадку вне корабля, докладывает о случившемся и принятых мерах командиру корабля (заместителю командира корабля по авиации);

- осуществляет действия (кроме перечисленных) по управлению полетами воздушных судов с учетом состава группы руководства полетами, сил и средств обеспечения полетов, особенностей оборудования корабля данного типа, требований Инструкции по производству полетов с корабля данного типа, а также настоящих Правил, что отражается в технологии его работы.

4.6. ДЕЙСТВИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПОЛЕТОВ ПО ОКОНЧАНИИ ПОЛЕТОВ

4.6.1. Руководители полетов проводят разбор работы расчетов радиолокационных станций, докладывают старшему руководителю полетов (руководителю полетов на корабле) о недостатках и нарушениях, допущенных экипажами воздушных судов и расчетами радиолокационных станций, нарушении правил движения людей и спецтранспорта по летной полосе и РД.

4.6.2. Старший руководитель полетов (руководитель полетов на корабле):

- проводит разбор работы руководителей полетов, группы обеспечения полетов, действий экипажей воздушных судов при управлении полетами;

- докладывает начальнику летно-испытательного подразделения (заместителю начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) и начальнику службы управления воздушным движением (на корабле - командиру корабля или его заместителю по авиации) о результатах полетов (выполнение плановой таблицы, недостатки и нарушения безопасности полетов, их причины и меры по их предупреждению в будущем), а в центр ЕС ОрВД - об окончании полетов;

- оформляет журнал старшего руководителя полетов ([приложение N 7](#) к настоящим Правилам).

4.7. ОБЪЕКТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ПОЛЕТАМИ

4.7.1. Объективный контроль при управлении полетами осуществляется с использованием технических средств:

- магнитофоны используются для записи всех радиоканалов связи между руководителями полетов и экипажами воздушных судов, телефонной и громкоговорящей связи руководителей полетов, диспетчера АДП и

специалистов, непосредственно обеспечивающих полеты, и включаются на время предполетной подготовки, полетов, проведения инструктажа групп руководства полетами и обеспечения полетов, контроля готовности группы руководства полетами;

- фото- и видеоаппаратура используется для фотографирования экранов радиолокационных станций во время полетов;

- видео- и киноаппаратура используется для съемки первых взлетов и посадок опытных воздушных судов, при выполнении на воздушных судах сложных летных экспериментов, пилотажа на предельно малых высотах и в других случаях по решению начальника летно-испытательного подразделения.

4.7.2. Включение (выключение) аппаратуры фотографирования (видеозаписи) экранов радиолокационных станций производят руководители полетов, которые используют радиолокационную станцию для управления полетами. Экраны обзорных радиолокационных станций фотографируются не реже, чем через 2 - 3 минуты; экраны диспетчерских радиолокационных станций - не реже, чем через 1 - 2 минуты; экраны посадочных радиолокационных станций во время нахождения воздушных судов в зоне посадки фотографируются непрерывно. Включение (выключение) магнитофонов и маркировку магнитофонной ленты производят специалисты радиотехнической службы.

4.7.3. Фотоснимки (видеозапись) экранов радиолокационных станций и магнитофонные записи радиообмена руководителей полетов с экипажами воздушных судов обрабатываются и дешифруются специалистами службы объективного контроля, анализируются специалистами службы управления воздушным движением, учитываются и хранятся радиотехнической службой. Фотоснимки (видеозапись) экранов радиолокационных станций хранятся в течение одного месяца, магнитофонные записи - в течение трех суток после окончания полетов, а при авиационных происшествиях (инцидентах), опасных сближениях воздушных судов или нарушениях Федеральных правил использования воздушного пространства - до утверждения акта комиссии по расследованию.

Стирание магнитофонной записи производится по разрешению начальника летно-испытательного подразделения или его заместителя по летной службе.

4.7.4. КДП, СКП и радиолокационные станции считаются не готовыми к управлению полетами, если они не оборудованы средствами объективного контроля или если имеющиеся на них средства объективного контроля не готовы для использования.

Глава V. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ

5.1. ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

5.1.1. Правила визуальных полетов (ПВП) предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами, а также между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности путем визуального наблюдения экипажами воздушных судов за воздушной обстановкой и кратковременного изменения режима полета.

Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всего экипажа воздушного судна.

5.1.2. Полеты по ПВП выполняются:

- на минимальном расстоянии от облаков по горизонту - 1500 м;
- на высоте не менее чем на 300 м выше верхней границы облаков;
- на высоте не менее чем на 50 м ниже нижней границы облаков в равнинной и холмистой местности и не менее чем на 100 м - в горной местности;
- при видимости не менее 8 км на высотах более 3000 м и не менее 5 км на высотах менее 3000 м.

5.1.3. При встрече воздушных судов на пересекающихся курсах на одном и том же эшелоне (высоте) командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно справа от себя, должен увеличить высоту полета, а командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно слева от себя, уменьшить высоту

полета таким образом, чтобы разность высот обеспечивала их безопасное расхождение. Если изменить высоту невозможно (облачность, полет на минимальной высоте и др.), командиры обязаны отвернуть суда для обеспечения их безопасного расхождения. В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах необходимо отвернуть свое воздушное судно вправо для расхождения их левыми бортами. Командиры воздушных судов при выполнении маневра расхождения обязаны не терять друг друга из вида.

5.1.4. Обгон впереди летящего воздушного судна на одной высоте выполняется справа с интервалом не менее 500 м. При выполнении полетов по кругу обгонять однотипные воздушные суда ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

С разрешения руководителя полетов при надежном визуальном или радиолокационном контроле более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные на участке от второго до третьего разворота с внешней стороны круга и с интервалом не менее 500 м.

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

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

- возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме;
- перейти на полет по правилам полетов по приборам (ППП), если цель выполняемого задания на полет, уровень подготовки командира, оснащенность воздушной трассы (местной воздушной линии) и (или) возможности навигационного и пилотажного оборудования воздушного судна не препятствуют этому, а командир воздушного судна допущен к полетам по ППП.
- Командиру вертолета, кроме того, 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 ОВД (управления полетами).

При переходе на полет по ППП командир воздушного судна обязан согласовать свои действия и эшелон (высоту) с органом ОВД (управления полетами), который обязан обеспечить установленные интервалы между воздушными судами, согласовать (при необходимости) освобождение нижнего безопасного эшелона, а также условия входа воздушного судна в смежный район ЕС ОрВД.

5.1.7. При внезапном попадании воздушного судна в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП, снижение ниже приборной безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет ЗАПРЕЩАЕТСЯ. В этом случае командир обязан перейти на пилотирование по приборам, развернуться и, выполняя дальнейший полет по ПВП, возвратиться на аэродром вылета или ближайший аэродром. При невозможности перейти на визуальный полет после разворота, командир обязан приступить к набору нижнего безопасного эшелона и согласовать свои дальнейшие действия с органом ОВД (управления полетами).

5.1.8. В полете по ПВП командир воздушного судна несет ответственность за:

- выполнение правил и заданных условий полета по ПВП;
- выдерживание безопасных истинных высот;
- точность выдерживания маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома и захода на посадку;
- своевременное решение и доклад органу ОВД (управления полетами) о возврате на аэродром вылета (запасный аэродром) или переходе на полет по ППП;
- достоверность информации о месте воздушного судна и условиях полета;
- точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД (управления полетами).

5.1.9. Орган ОВД (управления полетами), под управлением которого выполняется полет воздушного судна по ПВП, несет ответственность за:

- назначение высоты (эшелона) полета и временных интервалов между воздушными судами;
- своевременную информацию экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;
- освобождение безопасного нижнего эшелона (при полете ниже нижнего эшелона) и назначение нового эшелона с обеспечением установленных интервалов между воздушными судами при переходе на полет по ППП;
- согласование условий входа воздушного судна в смежный район ЕС ОрВД;
- точную и своевременную информацию экипажа о фактическом местонахождении воздушного судна при наличии радиолокационного (радиотехнического) контроля.

5.2. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

5.2.1. Правила полетов по приборам (ППП) предусматривают:

- выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам при обязательном контроле со стороны органа ОВД (управления полетами);
- обеспечение лицами, осуществляющими управление полетом, установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами.

Правила полетов по приборам применяются:

- при полетах днем - при отсутствии условий для полетов по ПВП;
- при полетах ночью - в простых и сложных метеоусловиях на всех высотах.

5.2.2. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования при строгом выдерживании заданного режима и установленного маршрута. Изменение эшелона (высоты) полета производится по указанию или разрешению органа ОВД (управления полетами), за исключением случаев, предусмотренных [ст. 58](#) Воздушного кодекса Российской Федерации.

5.2.3. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется экипажами воздушных судов по согласованию с органом ОВД (управления полетами). Принуждать командира воздушного судна выполнять полеты по ПВП без его согласия ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

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

5.2.4. При выполнении полета по ППП экипаж обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических (радиолокационных) средств.

5.2.5. При выполнении полета по ППП командир воздушного судна несет ответственность за:

- выдерживание схемы выхода из района аэродрома, заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы снижения и захода на посадку, заданных траекторий и параметров полета;
- точность и своевременность информации о фактическом местонахождении воздушного судна, высоте и условиях полета;
- точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД (управления полетом).

5.2.6. Орган ОВД (управления полетами), под управлением которого выполняется полет воздушного судна по ППП, несет ответственность за:

- правильное назначение безопасного эшелона (высоты) полета;
- обеспечение установленных интервалов вертикального, продольного и бокового эшелонирования;
- контроль по имеющимся средствам и докладам экипажа за выдерживанием экипажем заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома, снижения и захода на посадку;
- своевременную информацию экипажа о воздушной, метеорологической обстановке и об отклонениях от заданной траектории полета;
- обоснованность передаваемых экипажам воздушных судов указаний и рекомендаций.

5.3. БЕЗОПАСНЫЕ ВЫСОТЫ ПОЛЕТА

5.3.1. Полеты в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются на высотах (эшелонах) не менее минимальных безопасных.

Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов определяются:

- минимальная безопасная высота полета в районе радиусом 50 км от контрольной точки аэродрома (Н м.б. аэр.);
- минимальная безопасная высота полета по кругу над аэродромом (Н м.б. кр.);
- минимальная безопасная высота полета по маршруту (МВЛ второй категории) ниже нижнего эшелона (Н м.б. марш.);
- минимальный безопасный эшелон полета (Н м.б. эш.).

Расчет минимальной безопасной высоты (эшелона) производится в порядке, указанном в [приложении N 8](#) к настоящим Правилам.

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

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

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

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

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

5.3.4. При полете ниже нижнего эшелона истинная безопасная высота полета воздушного судна по ПВП и ППП устанавливается Руководством по летной эксплуатации (Инструкцией экипажу) воздушного судна, а при расчете высоты полета рельеф местности и искусственные препятствия на ней учитываются:

- при полетах по ППП - в полосе ± 25 км от оси маршрута;

- при полетах по ПВП - в пределах ширины воздушной трассы (местной воздушной линии, маршрута).

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

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

При наличии непрерывного радиолокационного контроля за полетами воздушных судов, минимальные безопасные эшелоны в коридоре (маршруте) входа (выхода) в район аэродромов (аэроузлов), по маршрутам набора высоты после взлета и снижения при заходе на посадку в районах аэродромов (аэроузлов), могут определяться с учетом наивысших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней в полосе шириной 20 км (по 10 км в обе стороны от оси маршрута).

5.4. ПРАВИЛА ВЫДЕРЖИВАНИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ ВЫСОТЫ ПОЛЕТА

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

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

Суммарная поправка определяется в соответствии с Единой методикой ввода поправок при изменении высоты на воздушных судах всех министерств и ведомств.

5.4.2. В воздушном пространстве Российской Федерации определение и выдерживание высоты полета воздушного судна производится:

- по атмосферному давлению на аэродроме - при наборе высоты от взлета до высоты перехода и при снижении для посадки от эшелона перехода до приземления, а также при полете воздушных судов по кругу;
- по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, - при полете воздушных судов ниже нижнего эшелона;
- по стандартному давлению - при полете воздушных судов на нижнем эшелоне (эшелоне перехода) и выше.

В заявках на полет, в указаниях органов ОВД (управления полетами) экипажам и докладах экипажей органам ОВД (управления полетами) указывается (сообщается) высота, определяемая (выдерживаемая) в соответствии с требованиями настоящих Правил.

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

5.4.4. Перед взлетом экипаж воздушного судна обязан установить стрелки барометрического высотомера на "ноль" высоты путем изменения значения давления на шкале прибора, которое должно совпадать со значением давления на аэродроме с учетом установленных допусков.

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

Высота перехода в районе аэродрома устанавливается старшим авиационным начальником этого аэродрома не ниже высоты полета по кругу и указывается в Инструкции по производству полетов в районе данного аэродрома (аэронавигационном паспорте аэродрома).

5.4.6. На воздушных судах, имеющих два высотомера и более, при наборе высоты перевод шкалы барометрического высотомера на стандартное давление разрешается производить сначала на высотомере второго летчика (штурмана), а после выхода воздушного судна на курс следования - на высотомере командира воздушного судна.

5.4.7. В ходе снижения ВС для захода на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома посадки производится в горизонтальном полете на эшелоне перехода после получения разрешения от органа ОВД (управления полетами) аэродрома посадки на снижение до высоты полета по кругу.

5.4.8. Полеты воздушных судов в переходном слое между эшелонном перехода и высотой перехода в режиме горизонтального полета ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Интервал между эшелонном перехода и высотой перехода должен быть не менее 300 м.

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

При посадке на такой горный аэродром орган ОВД (управления полетами) аэродрома сообщает на борт воздушного судна давление на аэродроме посадки и барометрическую высоту порога взлетно-посадочной полосы, определяемую органом ОВД (управления полетами) по барометрическому высотомеру со шкалой давления, установленной на стандартное давление, или с помощью таблиц стандартной атмосферы по фактическому давлению на аэродроме. Полученную барометрическую высоту порога взлетно-посадочной полосы экипаж устанавливает на высотомерах с помощью подвижных индексов, вращая кремальеру по ходу часовой стрелки. В этом случае после посадки воздушного судна бортовые высотомеры должны показать "ноль" высоты.

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

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

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

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

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

5.4.12. На воздушных судах с одним барометрическим высотомером:

- при полете с посадкой на аэродроме взлета (вылета) заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на нулевое положение перед взлетом (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, рассчитанная старшим штурманом (дежурным штурманом) согласно

[приложению N 9](#) к настоящим Правилам, доводится до органа ОВД (управления полетами) и экипажей воздушных судов;

- при полете на высоте ниже нижнего эшелона заданная высота полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному перед взлетом на нулевое положение (по давлению на аэродроме взлета). В этом случае высота полета, соответствующая высоте полета по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, рассчитывается старшим штурманом (дежурным штурманом) согласно [приложению N 9](#) к настоящим Правилам. Рассчитанная высота доводится до органа ОВД (управления полетами) и экипажей воздушных судов;

- при полете по маршруту (воздушной трассе) с посадкой на другом аэродроме заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на стандартное давление.

5.4.13. После занятия заданного эшелона полета экипаж обязан проверить показания барометрических высотомеров в порядке, определяемом Единой методикой ввода поправок при измерении высоты на воздушных судах всех министерств и ведомств.

5.5. ОСОБЕННОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

5.5.1. Испытательные полеты относятся к наиболее сложным видам полетов, т.к. связаны с испытаниями (исследованиями) воздушных судов, авиационной и другой техники.

Это требует выполнения специальных режимов полета и связано с возможными отказами в работе авиационной техники, что вызывает необходимость своевременных и умелых действий членов экипажа и достигается повышенным уровнем их профессиональной подготовки, особенно летчиков-испытателей.

5.5.2. Испытательные полеты выполняются в соответствии с полетными заданиями, которые разрабатываются на основании программ летных испытаний (исследований) и руководств по летной эксплуатации ВС, действующих на данное время.

5.5.3. Испытательные полеты, как правило, выполняются полным составом экипажа, предусмотренным руководствами по летной эксплуатации ВС.

В отдельных случаях, когда в полете требуется выход за ограничения, установленные действующим Руководством по летной эксплуатации ВС, в полетном задании указываются вновь установленные ограничения, методика выполнения данных режимов и меры безопасности при их выполнении. Такие полеты по разрешению генерального (главного) конструктора могут выполняться неполным составом экипажа.

В этом случае обязанности отсутствующих членов экипажа возлагаются на других членов экипажа, выполняющих полет. Распределение этих обязанностей должно быть в задании на полет.

5.5.4. В процессе выполнения сертификационных контрольных испытаний, выполняемых смешанным экипажем авиационной организации экспериментальной авиации - разработчика и организации заказчика, не допускается выполнение таких режимов полета, которые не выполнялись в ходе проведения летно-конструкторских испытаний экипажами (летчиками-испытателями) авиационных организаций экспериментальной авиации - разработчика.

Не допускается включение в состав экипажа воздушного судна на этапе сертификационных заводских испытаний летного состава других ведомств, кроме как для летного обучения, предшествующего сертификационным контрольным испытаниям.

5.5.5. При возникновении в полете отклонений от заданных режимов, непредусмотренных полетным заданием, выполнение задания должно быть прекращено.

Во всех случаях при аварийной ситуации командир воздушного судна обязан принять все возможные меры для сохранения воздушного судна, при этом приоритетными являются меры по спасению жизни членов экипажа, участников испытаний в полете и третьих лиц.

5.5.6. При выполнении испытательного полета на борту воздушного судна, кроме членов экипажа и участников испытаний в полете, могут находиться:

лица, инспектирующие (проверяющие) членов экипажа в полете, с разрешения начальника летно-испытательного подразделения авиационной организации.

5.5.7. Покидание рабочего места членом экипажа (участником испытаний) в полете допускается в отдельных, необходимых для выполнения задания случаях, с разрешения командира воздушного судна и должно быть записано в задании на полет.

5.6. АЭРОДРОМНЫЕ ПОЛЕТЫ

5.6.1. К аэродромным полетам относятся полеты, выполняемые в районе аэродрома (в выделенном воздушном пространстве), под управлением группы руководства полетами аэродрома (выделенного воздушного пространства).

Аэродромные полеты проводятся с целью выполнения плановой таблицы полетов, в соответствии с Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома и суточным планом использования воздушного пространства.

Изменения в плановую таблицу полетов и суточный план использования воздушного пространства вносятся по распоряжению утвердивших их лиц. Старший руководитель полетов имеет право (в соответствии с обстановкой) изменить время вылета воздушного судна.

5.6.2. Порядок принятия решений на проведение полетов на аэродроме, на выпуск в полет и прием воздушных судов определяется в [пунктах 3.12](#) и [3.13](#) настоящих Правил.

5.6.3. Полеты на аэродроме ограничиваются или прекращаются при:

- штормовых оповещениях или предупреждениях;
- при скорости ветра у земли, превышающем установленные ограничения для типов воздушных судов с учетом фактического коэффициента сцепления;
- при высоте нижней границы облаков и (или) при видимости на взлетно-посадочной полосе ниже минимума аэродрома;
- в случаях, предусмотренных в [пункте 4.5.3](#) настоящих Правил.

5.6.4. При выполнении полетов и управлении полетами устанавливаются обязательные сообщения, которые включают запросы разрешений и сообщения экипажей воздушных судов, указания, обязательные для выполнения экипажами, информацию руководителей полетов:

- на запуск двигателей, руление на предварительный и исполнительный старты, пересечение взлетно-посадочной полосы при рулении;
 - о готовности к взлету (посадке);
 - по использованию посадочных систем (схем захода на посадку), об освобождении взлетно-посадочной полосы после посадки (пересечения при рулении), о затуливании на стоянку;
 - о входе (выходе) из зон аэродрома (зон управления полетами и пилотажных зон), о фактическом и расчетном времени пролета установленных контрольных точек, о наборе заданного эшелона (высоты) и о начале снижения и занятии вновь заданного эшелона (высоты);
 - об установлении высотомеров на эшелоне перехода на аэродромное давление, а также на минимальное давление, приведенное к уровню моря;
 - о метеоусловиях выполнения полетов (опасных явлениях погоды), о скоплениях и перелетах птиц;
 - об установленных ограничениях по использованию аэродрома и средств радиосветотехнического обеспечения полетов, по использованию воздушного пространства и схем полета.
-

5.6.5. В процессе радиообмена с руководителями полетов экипажи воздушных судов обязаны подтверждать (повторять) полученные от руководителей полетов:

- сообщения, отличающиеся от типовых или требующие изменения ранее принятого решения или плана полета;
- разрешения и запрещения занятия взлетно-посадочной полосы, взлета, захода на посадку, посадки, изменения эшелона (высоты) полета и т.д.;
- значение принятого от руководителя полетов и установленного на высотомере давления;
- значение заданного времени, магнитного путевого угла взлетно-посадочной полосы для взлета и посадки, заданной частоты (номера) канала связи;
- значение заданного курса, эшелона (высоты) и скорости полета.

При наличии радиосвязи руководители полетов обязаны получить подтверждение переданных экипажам воздушных судов указаний (информации).

5.6.6. При выполнении аэродромных полетов на борту экспериментального воздушного судна должны быть полетные и судовые документы.

К полетным документам относятся оформленный полетный лист и задание на испытательный полет, а также другие документы (пункт 5.7.6 настоящих Правил), обеспечивающие полет до запасных аэродромов.

Перечень судовых документов определяется начальником летно-испытательного подразделения.

5.6.7. Руление воздушных судов производится на установленных скоростях. Руление нескольких воздушных судов в одном направлении производится на дистанциях, исключающих попадание в двигатели пыли (снега) или предметов, поднятых струей выходящих газов работающих двигателей (воздушным потоком от вращающихся винтов) впереди рулящих воздушных судов.

Обгон впереди рулящего или буксируемого воздушного судна ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Если направления руления воздушных судов пересекаются, командир воздушного судна, наблюдающий другое воздушное судно справа, должен остановиться и пропустить его. При рулении воздушных судов навстречу друг другу командиры воздушных судов уменьшают скорость до минимальной, держатся правой стороны с расчетом разойтись со встречным воздушным судном на прямолинейном участке РД левыми бортами на расстоянии между концами крыльев самолетов не менее 5 м, а между концами лопастей несущих винтов вертолетов - не менее диаметра несущих винтов.

Команды на прекращение или продолжение руления подаются руководителем полетов по радио или сигналами сопровождающего.

5.6.8. Взлеты воздушных судов выполняются на безопасных интервалах. Выполнять взлет ЗАПРЕЩАЕТСЯ, если не обеспечивается безопасность полета:

- на взлетно-посадочной полосе находятся препятствия;
- во время взлета и набора высоты может произойти опасное сближение с впереди взлетевшим воздушным судном, воздушным судном, ушедшим на второй круг или снижающимся к первому развороту;
- обнаружены обледенение или неисправность воздушного судна;
- скорость ветра превышает установленную для данного типа воздушного судна с учетом фактического коэффициента сцепления;
- фактическая погода ниже минимума командира воздушного судна для взлета;

- ночью или при минимуме погоды днем не горят огни взлетно-посадочной полосы и посадочной светосистемы.

5.6.9. Полеты в районе аэродрома выполняются по установленным схемам, на безопасных дистанциях между воздушными судами.

Изменение схем полета допускается по разрешению руководителя полетов для воздушных судов, выполняющих внеочередную (вынужденную) посадку. Обгонять однокоростные воздушные суда при полете по кругу ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные по разрешению руководителя полетов на участке от второго до третьего разворота с внешней стороны круга на интервале не менее 500 м при надежном визуальном или радиолокационном контроле.

5.6.10. В одной зоне управления полетами (зоне пилотажа) нахождение нескольких воздушных судов допускается на разных и безопасных эшелонах (высотах) и (или) на безопасных интервалах (дистанциях). Пересечение зон управления полетами (зон пилотажа) другими воздушными судами на занятых эшелонах (высотах) ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.6.11. Командир воздушного судна до выхода из района аэродрома взлета обязан установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами), который будет осуществлять управление его полетом, получить от него разрешение на вход в его район ОВД, условия дальнейшего полета и доложить об этом руководителю полетов аэродрома вылета.

5.6.12. При подходе к аэродрому посадки командир воздушного судна обязан установить радиосвязь со старшим руководителем полетов за 150 - 80 км (за 80 - 30 км при полетах ниже нижнего эшелона) и доложить эшелон (высоту) полета, расчетное время прибытия и курс следования.

Вход воздушных судов в район аэродрома посадки без разрешения старшего руководителя полетов ЗАПРЕЩАЕТСЯ, за исключением случаев потери радиосвязи с воздушным судном.

5.6.13. Посадка воздушных судов выполняется на взлетно-посадочную полосу в пределах полосы точного приземления, а на запасную взлетно-посадочную полосу - по указанию старшего руководителя полетов.

При полете на предпосадочной прямой командир воздушного судна обязан прекратить снижение и уйти на второй круг, если не обеспечивается безопасность полета:

- при подходе к высоте принятия решения не установлен надежный визуальный контакт с наземными ориентирами (огнями приближения и подхода);

- в воздушном пространстве или на взлетно-посадочной полосе появились препятствия или опасные метеоявления;

- режим снижения по высоте и (или) скорости полета не соответствует расчетному и не обеспечивает безопасности посадки;

- нет уверенности, что конфигурация воздушного судна соответствует посадочной;

- ночью (при минимуме погоды днем) не горят огни взлетно-посадочной полосы и посадочной светосистемы.

5.6.14. Посадка экспериментальных воздушных судов ниже минимума командира воздушного судна или аэродрома (наибольшего из них по значению) ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

В исключительных случаях, когда нет возможности (по запасу топлива, состоянию ВС и (или) состоянию запасного аэродрома) произвести посадку на запасном аэродроме решение на посадку ниже минимума или покидание воздушного судна принимают командир воздушного судна и начальник летно-испытательного подразделения (заместитель начальника летно-испытательного подразделения по летной службе).

Старший руководитель полетов обязан принимать все возможные меры для обеспечения безопасной посадки воздушного судна.

Посадки экспериментальных воздушных судов ниже минимума могут выполняться в соответствии с программами летных испытаний по снижению минимума воздушных судов или при испытаниях наземных посадочных систем.

5.7. ВНЕАЭРОДРОМНЫЕ ПОЛЕТЫ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

5.7.1. Внеаэродромные полеты в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются по маршрутам, воздушным трассам и местным воздушным линиям по ПВП и (или) по ППП на заданных эшелонах (высотах) с посадкой на аэродроме взлета или на другом аэродроме (при перелетах).

5.7.2. Порядок выполнения полетов по маршрутам определяется нормативными правовыми актами МО РФ, а по воздушным трассам и местным воздушным линиям - нормативными правовыми актами ФС ВТ России.

5.7.3. В полете экипаж экспериментального ВС ведет радиосвязь с органами ОВД (управления полетами) сменным позывным радиосигналом, присвоенным командиру ВС.

5.7.4. При выполнении некоммерческих полетов по воздушным трассам и местным воздушным линиям для обозначения номеров рейсов экспериментальных воздушных судов используется сочетание двухбуквенного кода (единого для всех экспериментальных воздушных судов) и четырех цифр, присвоенных данной авиационной организации.

5.7.5. При подготовке к полету экипаж обязан:

- изучить задание на испытательный полет (на полет) и последовательность его выполнения;
- подготовиться к полету в штурманском отношении применительно к заданию на полет и в соответствии с требованиями нормативных актов, регламентирующих содержание и порядок штурманской подготовки к полету в государственной авиации (при полетах по маршруту) или в гражданской авиации (при полетах по воздушным трассам и местным воздушным линиям);
- при полете группой уяснить свое место в полетном порядке группы и порядок его выдерживания;
- определить рубежи возврата на аэродром вылета и ухода на запасные аэродромы, изучить данные запасных аэродромов;
- выполнить инженерно-штурманский расчет полета, если длина маршрута $\geq 75\%$ практической дальности полета воздушного судна, а также (независимо от продолжительности) при полете на малых и предельно малых высотах, на сверхзвуковой скорости и в других необходимых случаях;
- изучить порядок радиосвязи с органами обслуживания ОВД (управления полетами) и рубежи передачи управления;
- уяснить условия на полет, выданные центром ЕС ОрВД;
- подготовить необходимые данные для бортовых навигационных комплексов (систем);
- сверить бортовые документы аэронавигационной информации с контрольными экземплярами;
- рассчитать аэронавигационный запас топлива и определить заправку воздушного судна топливом;
- ознакомиться с метеообстановкой по маршруту полета;
- подготовить план полета и другие полетные документы;
- пройти контроль готовности к полету.

5.7.6. При выполнении внеаэродромных полетов на борту экспериментального воздушного судна должны быть полетные и судовые документы.

К полетным документам относятся:

- оформленный полетный лист и задание на испытательный полет (на полет);
- план полета;
- подготовленные полетные карты;
- бортовые карты (в пределах дальности полета воздушного судна на район за пределами полетной карты);
- радионавигационные карты;
- бортовые документы аэронавигационной информации;
- инженерно-штурманский расчет полета (если он выполнялся);
- штурманский план полета (на полетной карте или на схеме);
- бортовой журнал штурмана;
- метеорологическая информация, а также другие документы, необходимые для выполнения полета.

К судовым документам относятся:

- свидетельство о государственном учете экспериментального воздушного судна;
- документ, удостоверяющий годность экспериментального воздушного судна к полетам;
- бортовая карточка (выписка из формуляра о допуске воздушного судна к эксплуатации и о данных по остатку ресурса воздушного судна и двигателей);
- бортовой журнал (для воздушных судов, изготовленных для транспортных и поисково-спасательных целей);
- Руководство (Инструкция экипажу) по летной эксплуатации воздушного судна или сборник указаний по действиям экипажей в особых случаях полета;
- карты контрольных проверок, содержащие перечень команд и докладов командира воздушного судна (членов экипажа) на различных этапах полета.

5.7.7. При выполнении полета экипаж обязан:

- выполнять полет в соответствии с заданием на полет и условиями использования воздушного пространства, выданными центром ЕС ОрВД (отступление от них допускается в случаях и в порядке, предусмотренных [ст. 58](#) Воздушного кодекса Российской Федерации);
 - выдерживать заданный эшелон (высоту) полета, не допуская отклонений более ± 30 м на многоместных ВС и более ± 50 м на одноместных ВС;
 - не снижаться ниже минимального безопасного эшелона (высоты) полета;
 - выдерживать линию фактического пути в пределах ширины маршрута (воздушной трассы, местной воздушной линии), за исключением случаев, угрожающих безопасности полета;
 - вести радиосвязь с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и выполнять их команды.
-

5.8. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ

5.8.1. Выполнение разовых международных полетов экспериментальных ВС осуществляется по разрешениям, выдаваемым Правительством Российской Федерации (экспериментальных ВС, изготовленных для гражданской авиации, осуществляется по разрешениям, выдаваемым Росавиакосмосом) и оформляется через Министерство иностранных дел Российской Федерации.

5.8.2. К выполнению международных полетов допускаются экипажи экспериментальных воздушных судов, подготовленные к полетам в воздушном пространстве Российской Федерации и прошедшие специальную подготовку, которая включает:

- обучение (подтверждение в установленные сроки знаний) летчиков-испытателей, штурманов-испытателей, бортовых радистов - испытателей и бортовых инженеров (механиков) - испытателей английскому языку и особенностям выполнения международных полетов в авиационном учебном центре при Школе летчиков-испытателей им. А.В. Федотова или в авиационных учебных центрах гражданской авиации;

- обучение летчиков-испытателей, штурманов-испытателей и бортовых радистов - испытателей по программе летной подготовки с выполнением международных полетов с летчиком и (или) штурманом, имеющим инструкторский допуск к международным полетам;

- оформление допуска к международным полетам приказом руководителя авиационной организации.

5.8.3. Члены экипажа экспериментального воздушного судна, допущенные к международным полетам, обязаны знать:

- положения **Конвенции** о международной гражданской авиации (Чикагской Конвенции 1944 года), соответствующие международные стандарты, рекомендации и процедуры ИКАО, а также правила полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых будет выполняться полет;

- порядок использования сборников аэронавигационной информации по международным воздушным трассам (издания ЦАИ ГА или зарубежных изданий) с радионавигационными картами и телеграфными поправками к ним, НОТАМов, бюллетеней предполетной информации;

- организацию обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве иностранных государств;

- организацию и оформление вылета, правила заполнения и представления плана полета (флайт-плана) и получения предполетной аэронавигационной информации;

- процедуры таможенного и паспортного контроля;

- порядок поисково-спасательного, метеорологического и других видов обеспечения полетов в иностранных государствах;

- организацию технического обслуживания воздушных судов;

- правила и порядок использования наземных радиотехнических средств, схемы построения маневров при заходе на посадку и после взлета;

- сигналы вторичной радиолокации;

- международные сигналы и процедуры при перехвате воздушного судна истребителями;

- порядок информации об обнаружении неопознанных объектов;

- радиотелефонную фразеологию на английском языке (для командира воздушного судна, второго летчика, штурмана и радиста), знание английского языка для бортового инженера (бортового механика) в объеме, необходимом для обеспечения технического обслуживания воздушного судна.

5.8.4. Подготовку летных экипажей и контроль их готовности к каждому международному полету организуют и проводят в полном объеме начальник летно-испытательного подразделения и (или) его

заместитель по летной службе.

5.8.5. Контроль готовности воздушных судов и летных экипажей, выполняющих международные полеты, по поручению Росавиакосмоса проводит Управление летной службы в объеме требований, изложенных в [пунктах 3.8.1 - 3.8.9, 5.8.3 и 5.8.8](#) настоящих Правил.

5.8.6. При выполнении международных полетов на борту экспериментального воздушного судна должны быть полетные и судовые документы ([пункт 5.7.6](#) настоящих Правил).

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

5.8.6. При выполнении международных полетов экипажи экспериментальных воздушных судов для ведения радиосвязи с органами ОВД (управления полетами) в воздушном пространстве Российской Федерации и за границей используют радиотелефонный позывной командира воздушного судна, состоящий из 5-ти цифр. Обозначение номеров рейсов осуществляется в порядке, согласованном с ФСВТ России (специально уполномоченным органом в области гражданской авиации).

Порядок подачи заявок и выполнение полетов в воздушном пространстве Российской Федерации и за границей осуществляется в соответствии с установленными правилами.

5.8.8. Летчики-испытатели, штурманы-испытатели и бортовые радисты - испытатели проверяются при выполнении международных полетов (при перерыве в выполнении международных полетов более 12 месяцев) летчиками и (или) штурманами, имеющими инструкторский допуск к международным полетам.

5.8.9. К инструкторской работе по выполнению международных полетов могут быть допущены летчики (штурманы) - испытатели, имеющие допуск к выполнению международных полетов, самостоятельно выполнившие не менее 12 международных полетов и проверенные в международных полетах в соответствии с [пунктом 5.8.2](#) настоящих Правил. Допуск к инструкторской работе оформляется приказом руководителя авиационной организации по согласованию с Управлением летной службы.

5.9. ПОЛЕТЫ В ОБЛАКАХ

5.9.1. Полеты в облаках в районе аэродрома выполняются в зонах (секторах) по определенным схемам и маршрутам на заданных эшелонах с радиолокационным контролем, исключающим возможность опасного сближения воздушных судов.

5.9.2. Снижение в облаках (под облака) разрешается производить до минимальной безопасной высоты, установленной Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома.

Если после занятия минимальной безопасной высоты (эшелона) воздушное судно не вышло под облака, дальнейшее снижение ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.9.3. Полеты в облаках воздушных судов с заходом на посадку одновременно различными способами разрешаются при непрерывном радиолокационном контроле с обеспечением безопасных интервалов между воздушными судами.

5.9.4. Если при снижении на посадочной прямой экипажем не был установлен визуальный контакт с наземными ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение воздушного судна в пространстве относительно заданной траектории полета не обеспечивает безопасной посадки, командир воздушного судна по достижении высоты принятия решения (высоты, соответствующей минимуму командира ВС или аэродрома - наибольшему из них по значению) обязан прекратить дальнейшее снижение и перевести воздушное судно в набор высоты.

5.9.5. Для выполнения лидирования ВС с неисправным пилотажно-навигационным оборудованием ВС - лидерующий осуществляет подход и пристраивание только при визуальном контакте с лидируемым ВС.

Высота нижней границы облаков для захода на посадку ВС в составе пары при лидировании ВС с неисправным пилотажно-навигационным оборудованием устанавливается Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома для всех типов ВС, базирующихся на нем.

5.10. ПОЛЕТЫ НОЧЬЮ

5.10.1. Ночные полеты разрешается выполнять на воздушных судах и аэродромах, имеющих специальное оборудование для полетов ночью.

5.10.2. Руление ВС разрешается с включенными аэронавигационными (контурными) огнями и рулежными фарами, а если местность впереди воздушного судна не обозначена огнями и не освещена - и с включенными посадочными фарами.

В случае внезапного ослепления командира ВС ярким источником света, находящимся в кабине ВС или за ее пределами, руление должно быть прекращено до адаптации зрения.

5.10.3. Фигуры пилотажа ночью выполняются с таким расчетом, чтобы вывод ВС из фигуры заканчивался (по возможности) в сторону светового ориентира или наиболее освещенной части горизонта.

5.10.4. Посадка ВС ночью выполняется на обозначенную огнями взлетно-посадочную полосу с использованием посадочных прожекторов (кроме случаев, когда выключение прожекторов предусмотрено заданием), посадочных фар или других источников света, освещающих поверхность, на которую происходит приземление (приводнение) ВС.

Посадочные прожекторы (на аэродромах, оборудованных ими) включаются не позднее выхода воздушного судна из четвертого разворота, а при заходе на посадку с использованием посадочных систем - не позднее доклада летчика о проходе ДПРМ. Выключаются прожекторы во второй половине пробега воздушного судна.

При уходе на второй круг (во избежание потери экипажем пространственной ориентировки) посадочные прожекторы выключаются после перехода воздушного судна в набор высоты.

При выполнении посадки с использованием посадочных прожекторов выравнивание в неосвещенной полосе ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.10.5. Посадочные фары включаются на предпосадочной прямой после прохода ДПРМ (на самолетах - на высоте 150 - 100 м, на вертолетах - на высоте 80 - 50 м), а при наличии облаков - после выхода из них. Выключаются посадочные фары после окончания пробега (освобождения взлетно-посадочной полосы).

Пользоваться посадочными фарами при ливневых осадках, в тумане и при сильной дымке ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

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

5.11. ПОЛЕТЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ШТОРКИ (СИБ)

5.11.1. Полеты по приборам с использованием шторки (СИБ) выполняются с соблюдением мер безопасности, предусмотренными для полетов в облаках.

Шторки кабины воздушного судна должны быстро и легко открываться при любом положении воздушного судна как с рабочего места летчика, так и с рабочего места инструктора (штурмана, бортинженера).

Высота закрытия и открытия шторки устанавливается должностным лицом, подписывающим задание на полет (полетный лист), исходя из уровня подготовки летчика.

5.11.2. Полеты с использованием шторки (СИБ) в облаках на всех типах самолетов ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

5.12. ГРУППОВЫЕ ПОЛЕТЫ И ПОЛЕТЫ НА ДОЗАПРАВКУ ТОПЛИВОМ В ВОЗДУХЕ

5.12.1. Групповые полеты выполняются в полетных порядках. Выбор полетного порядка осуществляется командиром группы или старшим начальником в зависимости от характера выполняемой задачи.

5.12.2. При групповом полете назначается командир (ведущий) группы.

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

5.12.3. Командир (ведущий) группы несет ответственность за успешное и безопасное выполнение полета группы. Командир (ведущий) группы обязан:

- управлять группой по радио и эволюциями воздушного судна от начала запуска двигателей и до заруливания на стоянку после посадки;

- знать положение воздушных судов в полетном порядке, условия полета и контролировать действия своих ведомых в процессе всего полета;

- выдерживать режим полета, обеспечивающий ведомым сохранение своего места в полетном порядке и безопасное маневрирование;

- предупреждать ведомых о характере предстоящего маневра, не допускать резких изменений скорости, направления и высоты полета, особенно при полете на малой (предельно малой) высоте, в стратосфере и на сверхзвуковых скоростях;

- уделять повышенное внимание ведомым, находящимся с внутренней стороны разворота при входе в разворот и в процессе разворота, а при выводе из разворота - ведомым с внешней стороны разворота;

- вести осмотренность, сохранять ориентировку, оценивать воздушную и метеорологическую обстановку, получать информацию от органа ОВД (управления полетами), принимать решения в соответствии со сложившейся обстановкой;

- повышать осмотренность при полете на малой и предельно малой высотах, а также при пролетах аэродромов и районов с интенсивным воздушным движением;

- контролировать запросом по радио (при необходимости) наличие топлива на воздушных судах ведомых экипажей;

- назначать (при необходимости) экипаж для сопровождения вышедшего из полетного порядка воздушного судна;

- передать управление группой своему заместителю эволюциями воздушного судна при отказе на ВС радиостанции.

Сигналы (команды), подаваемые эволюциями самолета при управлении группой, приведены в [приложении N 10](#) к настоящим Правилам.

5.12.4. Ведущему группы ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- входить в облака, не разомкнув предварительно группу (если заданием не предусмотрен полет в облаках группой);

- выполнять полет в метеоусловиях более сложных, чем позволяет уровень подготовки ведомых экипажей.

5.12.5. Ведомый в полете обязан:

- сохранять свое место в полетном порядке, непрерывно следить за ведущим или впереди летящим воздушным судном и не терять его из виду;

- пристраиваться к ведущему (впереди летящему воздушному судну) на прямой, сначала установив дистанцию на увеличенном интервале с принижением (на предельно малых и малых высотах - с превышением), а затем установить заданный интервал;

-
- внимательно следить за командами (сигналами) ведущего и четко их выполнять;
 - непрерывно вести осмотренность во избежание опасного сближения с другими воздушными судами и столкновения с препятствиями при полете на малых и предельно малых высотах;
 - знать и учитывать маневренные возможности воздушных судов при полете в полетном порядке на разных высотах;
 - докладывать командиру группы о всех неисправностях систем и оборудования воздушного судна, а также в случае необходимости изменения параметров полетного порядка;
 - сохранять ориентировку, докладывать командиру группы об отклонении от заданного маршрута, быть готовым в любой момент перейти на самостоятельное выполнение полета или занять место ведущего.

5.12.6. Ведомому ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

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

5.12.7. При потере из виду воздушного судна ведущего (впереди летящего воздушного судна) в полете парой ведомый обязан:

- доложить об этом ведущему по радио с указанием высоты полета;
- отойти от группы (ведущего) за пределы полетного порядка в наборе высоты - плавным увеличением интервала, а затем уменьшить угол тангажа;
- усилить осмотренность в горизонтальном полете, плавным увеличением интервала выйти из боевого (полетного) порядка в хорошо просматриваемую полусферу с последующим изменением высоты на 300 м;
- уменьшить крен в развороте - будучи внешним ведомым, увеличить крен и выйти из боевого (полетного) порядка - будучи внутренним ведомым;
- вывести ВС из снижения (пикирования) - на снижении (пикировании), не изменяя направления полета;
- ведомый обязан доложить ведущему после выполнения маневра курс и высоту полета своего воздушного судна и в дальнейшем действовать по его указанию.

При групповых полетах более пары ВС действия экипажей разрабатываются в каждом отдельном случае, в зависимости от состава группы, характера задания и условий полета.

5.12.8. Интервал и дистанция, превышение или принижение ведомого относительно ведущего (впереди летящего) воздушного судна должны устанавливаться такими, чтобы ведомые не попадали в спутную струю и имели благоприятные условия для наблюдения за ведущим.

На высотах, близких к потолку воздушного судна, ведомые должны следовать с принижением относительно ведущего (впереди летящего) воздушного судна.

На предельно малых высотах ведомые следуют с превышением относительно ведущих (впереди летящих) воздушного судна. При выборе превышения необходимо учитывать сектор обзора из кабины воздушного судна ведомого.

5.12.9. Полет в облаках в сомкнутом строю разрешается выполнять только парой, когда экипажами отработана групповая слетанность парой в сомкнутом строю и видимость в облаках обеспечивает хорошее наблюдение за впереди летящим воздушным судном.

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

При потере ведущего в облаках ведомый обязан:

- немедленно доложить об этом ведущему и органу ОВД (управления полетами), под управлением которого он находится;
- отвернуть на 15° во внешнюю сторону строя, пройти 1 минуту - в горизонтальном полете, затем взять прежний курс;
- прекратить набор (снижение) - в наборе высоты (на снижении);
- уменьшить крен в развороте - будучи внешним ведомым, увеличить крен и выйти из боевого (полетного) порядка и изменить высоту на 300 м - будучи внутренним ведомым.

В дальнейшем действовать по указанию ведущего или органа ОВД (управления полетами), под управлением которого находится группа.

5.12.10. При групповых посадках днем и ночью количество ВС в группе, которой разрешается одновременная посадка, определяется начальником летно-испытательного подразделения, исходя из состояния и размеров аэродрома, метеорологической и орнитологической обстановки, а также натренированности летного состава.

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

5.13. ПОЛЕТЫ НА БОЛЬШИХ ВЫСОТАХ, В СТРАТОСФЕРЕ И НА СВЕРХЗВУКОВОЙ СКОРОСТИ

5.13.1. Полеты на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости выполняются на воздушных судах с загерметизированными кабинами и в высотном-спасательном снаряжении в простых и сложных метеоусловиях, одиночно и в составе группы в соответствии с уровнем подготовки экипажей.

Полеты на сверхзвуковой скорости разрешаются на эшелонах не менее 11100 м или в специальных зонах (районах) испытательных полетов.

5.13.2. Командир воздушного судна обязан знать особенности пилотирования, воздушной навигации и эксплуатации силовой установки, обеспечивающие безопасность выполнения полетов на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости.

5.13.3. При подготовке к полету на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости экипаж обязан:

- произвести расчет потребности кислорода на полет в соответствии с инструкцией по эксплуатации установленного на воздушном судне кислородного оборудования, определить соответствие количества бортового кислорода расчетной продолжительности полета;
- убедиться в готовности воздушного судна и специального оборудования к высотному полету, проверить надежность герметизации кабины и исправность комплекта кислородного оборудования;
- проверить подгонку и фиксирование высотного-спасательного снаряжения.

5.13.4. Доставка экипажей с мест надевания высотного-спасательного снаряжения к воздушному судну и обратно выполняется на специально выделенном автотранспорте.

Высотный-компенсирующий костюм надевается за 15 - 20 мин. до вылета. Время пребывания экипажей в высотном-спасательном снаряжении перед вылетом должно быть сокращено до минимума.

5.13.5. В процессе всего полета на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости члены экипажа воздушного судна обязаны постоянно следить за исправностью кислородного оборудования, герметичностью кабины и немедленно докладывать командиру экипажа о большом или малом расходе кислорода, о прекращении или уменьшении подачи воздуха в герметическую кабину, о нарушении герметизации кабины или об ухудшении самочувствия.

Командир экипажа воздушного судна во время полета должен периодически запрашивать членов экипажа об их самочувствии.

5.13.6. Экипаж обязан пользоваться чистым кислородом:

- при полете в разгерметизированной кабине;
- при взлете с зараженного аэродрома - с земли;
- при "высоте" в кабине более 7000 м - не позже, чем за 5 мин. до набора "высоты" в кабине 7000 м;
- при попадании дыма в кабину;
- при ведении воздушного боя;
- при полете в зоне радиоактивных воздушных масс.

При плохом самочувствии или затруднении дыхания в полете у любого члена экипажа необходимо немедленно включить непрерывную подачу кислорода и произвести снижение до высоты менее 4000 м.

5.13.7. При разгерметизации кабины экипаж обязан снизиться на высоту менее 7000 м. Время пребывания на высоте менее 7000 м в разгерметизированной кабине при пользовании чистым кислородом не ограничивается.

Возможная длительность полета в разгерметизированной кабине на высотах более 7000 м определяется Руководством по летной эксплуатации воздушного судна.

5.13.8. При отказе основного кислородного прибора необходимо перейти на пользование переносными или парашютными кислородными приборами и снизиться на высоту менее 4000 м.

5.14. ПОЛЕТЫ НА МАЛЫХ И ПРЕДЕЛЬНО МАЛЫХ ВЫСОТАХ

5.14.1. Полеты на малых и предельно малых высотах (ниже нижнего эшелона) выполняются по правилам визуальных полетов (ПВП) или правилам полетов по приборам (ППП) на высотах не ниже минимальных безопасных, которые выдерживаются по барометрическому высотомеру, на шкале давления которого установлено минимальное атмосферное давление на участке полета, приведенное к уровню моря на время полета.

Порядок расчета минимальных безопасных высот полета приведен в [приложении N 8](#) настоящих Правил.

5.14.2. При выполнении полета в целях испытаний воздушных судов, авиационной и другой техники на малых и предельно малых высотах минимальная истинная высота полета определяется с учетом целей испытания, уровня подготовки экипажа, типа воздушного судна, скорости полета, рельефа местности и температуры наружного воздуха и указывается в программе испытаний.

5.14.3. При подготовке к полетам на малой или предельно малой высоте экипаж обязан:

- на полетных картах в полосе не менее 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута) обозначить высоту рельефа местности и нанести искусственные препятствия с указанием их высот;
- рассчитать по участкам маршрута минимальные безопасные высоты для полета по ПВП и ППП (в соответствии с заданием на полет) и минимальные безопасные эшелоны полета;

- уточнить порядок занятия и выдерживания высот полета и перехода к полету на безопасном эшелоне;
- определить радиотехнические средства и наземные ориентиры, которые можно использовать для целей навигации;
- изучить метеорологическую обстановку по маршруту полета.

5.15. ПОЛЕТЫ С ГРУНТОВЫХ АЭРОДРОМОВ (ГРУНТОВЫХ ВПП)

5.15.1. При планировании испытательных полетов с грунтового аэродрома (грунтовой ВПП) и составлении плановой таблицы необходимо учитывать увеличение интервалов между взлетами и посадками ВС из-за пылеобразования.

5.15.2. В период предполетной подготовки заместитель начальника летно-испытательного подразделения по летной службе и старший руководитель полетов должны принять доклад начальника аэродромно-технической службы о готовности к полетам грунтовой ВПП, лично проверить ее состояние, а также РД и МС, плотность грунта, обозначение опасных для руления мест, определить возможность производства полетов и довести до летного состава особенности взлета, посадки и торможения на пробеге, возможные изменения маркировки аэродрома, размещения и работы средств связи и РТО полетов.

5.15.3. Руление, взлет и посадка самолетов производятся с учетом направления и скорости ветра на увеличенных дистанциях, исключающих попадание в двигатель частиц с грунтовых ВПП, РД, МС.

5.16. ПОЛЕТЫ НА САМОЛЕТАХ ВЕРТИКАЛЬНОГО ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ

5.16.1. Для испытательных полетов самолетов вертикального взлета и посадки на аэродроме оборудуются специальные площадки и полосы для выполнения вертикальных взлетов и посадок, взлетов с коротким разбегом и посадок с коротким пробегом.

5.16.2. Полеты самолетов вертикального взлета и посадки организуются согласно инструкции по производству полетов в районе аэродрома и руководству по летной эксплуатации данного типа воздушного судна.

5.17. ПОЛЕТЫ ГИДРОСАМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ-АМФИБИЙ

5.17.1. Испытательные полеты гидросамолетов и самолетов (вертолетов)-амфибий, как правило, выполняются с гидроаэродромов, за исключением случаев, оговоренных программой летных испытаний (оценка возможности забора воды на необорудованной акватории для пожарных воздушных судов, оценка возможности поиска и подбора пострадавших в море, оценка поведения воздушного судна при различных гидрометеороусловиях, полеты с посадками на акватории, подобранной с воздуха).

Границы акватории гидроаэродрома устанавливаются с учетом обеспечения безопасности взлета и посадки и обозначаются ограничительными буйами (ночью - огнями).

Места, опасные для руления, взлета и посадки должны быть маркированы. При приливах и отливах маркировочные знаки ставятся на малую воду.

Гидроаэродром на время полетов по согласованию с диспетчером морского порта (если гидроаэродром располагается вблизи акватории морского порта) закрывается для прохода кораблей и плавучих средств. Направления возможного их выхода на ВПП должны контролироваться (с применением специально выделенных катеров и других средств).

5.17.2. Управление полетами гидросамолетов осуществляет старший руководитель полетов с КДП, расположенного на берегу.

Руководитель полетов на стартовом командном пункте располагается на подвижном СКП, оборудованном на катере. Катер располагается в 100 - 200 м от полосы приводнения.

5.17.3. На период полетов в распоряжение старшего руководителя полетов выделяется служба морского

обеспечения и аварийно-спасательная команда. Состав команды, а также перечень необходимых средств (в том числе и аварийных) устанавливаются инструкцией по производству полетов в районе гидроаэродрома.

5.17.4. Движение плавучих средств, обеспечивающих полеты по гидроаэродрому, во время полетов допускается с разрешения старшего руководителя полетов. Эти средства должны иметь радиостанции для обеспечения двусторонней радиосвязи со старшим руководителем полетов.

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

5.17.6. В зависимости от размеров гидроаэродрома, подходов к нему, количества летающих гидросамолетов и характера полетов, гидроаэродром маркируется в одну или две взлетно-посадочные полосы.

5.17.7. Ночные полеты (при необходимости и дневные полеты) в сложных метеоусловиях обеспечиваются специальным наземным и надводным светотехническим оборудованием для обозначения мест взлета, посадки и ориентировки при рулении.

5.17.8. Спуск самолета-амфибии на воду с места стоянки на берегу (его подъем из воды на берег) производится только по оборудованным спускам вытравливанием на двигателях или буксировкой тягачами (лебедками).

5.17.9. Выбор скорости руления (глиссирования), если не было специального указания, предоставляется командиру воздушного судна.

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

5.17.10. При буксировке гидросамолета командир воздушного судна (бортовой инженер или бортовой механик) и другие члены экипажа (по решению командира воздушного судна) должны находиться на своих рабочих местах и быть готовыми в случае нештатной ситуации к отцепке буксира, запуску двигателя (двигателей) и отходу в обозначенное место акватории.

5.17.11. Передвижение гидросамолета на якорную стоянку осуществляется рулением или буксировкой катером. К самостоятельному заруливанью на якорную стоянку допускаются подготовленные экипажи. Все члены экипажа должны быть обучены технике выбрасывания якоря.

5.17.12. Взлет и посадка гидросамолета при скорости ветра более 5 м/сек., как правило, производятся против ветра, а при меньшей скорости ветра - взлет и посадка производятся вдоль гребня наката.

Предельные значения гидрометеорологических условий для взлета и посадки при испытательных полетах определяются программой испытаний.

5.17.13. Взлет и посадка гидросамолета на необорудованных акваториях (в целях испытаний) производятся в соответствии с требованиями программы испытаний и Руководства по летной эксплуатации данного воздушного судна.

5.17.14. Посадка гидросамолета в штиль при зеркальной поверхности воды производится на гидроаэродроме со специально оборудованным стартом, в противном случае гидросамолеты должны быть оснащены аппаратурой, обеспечивающей посадку на зеркальную поверхность.

5.17.15. Полеты вертолетов-амфибий с воды выполняются как с закрытых водоемов, так и в открытом море. Границы акватории (водной поверхности, выделенной для полетов) устанавливаются с учетом наличия препятствий, обеспечения безопасности взлета, посадки и руления.

5.17.16. Направления возможного выхода кораблей (плавающих средств) к границам акватории (водной поверхности, выделенной для полетов) должны контролироваться старшим руководителем полетов.

5.17.17. Руководство полетами вертолетов-амфибий и легких самолетов-амфибий (G взл. < 3 т) осуществляется старшим руководителем полетов с корабля (катера), оборудованного средствами радиосвязи и спасания, который располагается на удалении 100 - 200 м от точки приводнения вертолетов-амфибий и легких самолетов-амфибий.

5.17.18. На период полетов (испытаний) на корабле (катере) организуется дежурство аварийно-спасательной команды, состоящей из личного состава корабля (катера).

Выполнять полеты (испытания) вертолетов-амфибий и легких самолетов-амфибий с воды без проверки готовности аварийно-спасательной команды и средств спасания ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.17.19. Взлет и посадка вертолетов-амфибий и легких самолетов-амфибий при ветровом волнении водной поверхности производится против ветра, а при волнении типа "зыбь" - параллельно фронту волны.

5.17.20. Посадка на воду ночью вне гидроаэродрома может выполняться при соответствующей оснащенности места приводнения светотехническими средствами, установленными на плавательных средствах или сбросом их с воздушного судна.

5.17.21. Взлет с воды и посадка на воду при наличии льдин или других предметов, плавающих в зоне взлета и посадки, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.18. ПОЛЕТЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ

5.18.1. Полеты на вертолетах выполняются с аэродромов (вертодромов) или площадок целевого назначения.

5.18.2. Площадки для посадки вертолетов, как правило, подбираются и оборудуются заблаговременно. Состояние поверхности, размеры и обозначение площадок должны соответствовать требованиям, изложенным в Инструкции о порядке использования вертолетов, Руководствах по летной эксплуатации вертолетов или специальных программах для проведения испытаний (исследований) на различных площадках.

Разрешается подбирать площадки в полете и (по мере необходимости) производить на них посадки летчикам, имеющим на это допуск. Выполнение таких посадок должно указываться в задании на полет.

5.18.3. На аэродромах, где базируются самолеты и вертолеты, оборудуются специальные площадки с отдельным стартом для вертолетов.

Организация совместных полетов самолетов и вертолетов определяется Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома.

5.18.4. Выполнение аэродромных полетов на вертолетах в ПМУ и СМУ, внеаэродромных полетов - в ПМУ разрешается без наличия запасного аэродрома. Внеаэродромные полеты на вертолетах в СМУ разрешаются при наличии не менее одного запасного аэродрома или посадочной площадки, на которых должен находиться руководитель полетов со средствами управления.

5.18.5. Запуск и опробование двигателей вертолета производятся полным составом экипажа. На площадках, специально оборудованных швартовочным креплением, а также на палубах морских (речных) судов при обеспечении надежной швартовки запускать и опробовать двигатели с раскруткой несущей системы разрешается летчику, бортовому механику и лицам инженерно-авиационной службы, прошедшим специальную подготовку и имеющим на это допуск.

5.18.6. Перед запуском двигателей вертолета предметы, которые могут перемещаться струей от несущего винта, должны быть удалены на безопасное расстояние.

5.18.7. Руление вертолета разрешается по ровной, твердой поверхности в условиях визуальной видимости ориентиров и препятствий на земле. Скорость ветра при этом не должна превышать ограничений, установленных руководством по летной эксплуатации вертолета.

Руление вертолета вблизи препятствий должно выполняться с сопровождающим, при этом расстояние от концов лопастей несущего винта до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

Встречное руление допускается при расстоянии между вертолетами не менее одного диаметра несущего винта и только на прямолинейном участке РД.

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

5.18.8. Перемещение (подлет) на высоте до 10 м (кроме случаев, предусмотренных заданием) выполняется, если состояние грунта или конструкция вертолета не позволяют производить руление.

5.18.9. 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 экипажа.

5.18.10. Взлет и посадка вертолетов (в основном) производятся на взлетно-посадочной полосе или разлетной площадке. Перемещение вертолетов со стоянки на взлетно-посадочную полосу или разлетную площадку и обратно выполняются рулением (буксированием). С разлетной площадки выполняется взлет для выполнения задания или подлет на взлетно-посадочную полосу.

5.18.11. Взлет и посадка вертолетов производятся, как правило, против ветра. Взлет и посадка с боковым или попутным ветром допустимы при скорости ветра, не превышающей значений, установленных руководством по летной эксплуатации вертолета, кроме случаев, предусмотренных программой испытаний.

5.18.12. При взлете, висении и посадке вертолета расстояние от несущего винта до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта (но не менее 10 м), а до воздушных судов - не менее двух диаметров несущего винта.

5.18.13. Посадка на подобранную во время полета площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее обследования высаженным на землю (с режима висения на высоте не более 1 м) членом экипажа по его сигналам.

5.18.14. Посадка на подготовленную пыльную (снежную) площадку производится (с полетной массой, при которой возможно зависание вне зоны влияния воздушной подушки) против ветра.

При наличии на посадочной площадке пыли (снега) должны быть приняты меры, исключающие или уменьшающие возможность образования пыльного (снежного) вихря.

Выполнять взлет и посадку вертолета на площадку, если ее поверхность экипажем не наблюдается, **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

5.18.15. Прием (высадка) пассажиров и грузов на борт (с борта) вертолета, когда исключена возможность посадки (водная поверхность, топь, труднодоступное место и т.п.), производится с помощью штатного подъемно-спускового устройства на режиме висения. Допускается высадка людей (выгрузка грузов) на режиме висения с высоты не более 1 м без использования указанного устройства.

5.18.16. Лица, производящие разгрузку вертолета или прием на его борт людей на режиме висения, должны иметь страховочные приспособления, предохраняющие их от выпадания из вертолета.

5.18.17. Посадка вертолета ночью выполняется с использованием посадочного прожектора, посадочных или рулежных фар.

Посадку легкого вертолета разрешается выполнять по стартовым огням.

Посадка ночью вне аэродрома вертолетов всех типов в составе групп (от звена и более) выполняется только на площадки, маркированные светотехническими средствами (световыми ориентирами).

Посадку ночью легких и средних вертолетов, оборудованных специальными поисковыми фарами, разрешается выполнять на необозначенные площадки.

5.18.18. При оказании помощи людям, находящимся в воде, во избежание захлестывания их волной от струи воздушного винта и отброса плавсредств, снижение для принятия на борт людей выполняется вертикально.

5.18.19. При вынужденной посадке вертолета на ограниченную площадку или на сильно пересеченную местность командир экипажа обязан принять все меры для сохранения жизни пассажиров и экипажа, для чего посадка производится (по возможности) с минимальными скоростями поступательного и вертикальной

движения, с использованием полной мощности силовой установки и кинетической энергии несущего винта.

5.18.20. При встрече с опасными явлениями погоды командиру ВС (старшему группы) разрешается выполнять посадку на выбранную площадку.

О месте и времени посадки командир воздушного судна (старший группы) обязан сообщить ближайшему органу ОВД (управления полетами).

Решение о вылете с места посадки для выполнения задания или возвращения на аэродром вылета принимает командир воздушного судна (старший группы) после того, как метеоусловия будут соответствовать уровню подготовки экипажа (группы).

Взлет с места посадки вертолета производится с разрешения органа ОВД (управления полетами) и последующим его информированием о выполненном взлете.

5.18.21. При выполнении заданий с использованием посадочных площадок командир экипажа обязан поддерживать непрерывную радиосвязь с органом ОВД (управления полетами) ближайшего аэродрома и информировать его о своем месте, планируемом и фактическом времени взлета (посадки).

5.18.22. Экипажи вертолетов, выполняющие задания в отрыве от своей базы, должны располагаться на аэродромах, обеспечивающих подготовку, отдых и питание экипажа, а также размещение, заправку, техническое обеспечение и охрану вертолетов.

5.19. ПОЛЕТЫ НА СВЕРХЛЕГКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ

5.19.1. К сверхлегким воздушным судам (СВС) относятся воздушные суда, максимальная взлетная масса которых не превышает 550 кг (в амфибийном варианте до 595 кг), а минимальная скорость не более 70 км/час (дельтапланы, мотодельтапланы, дельталеты, парaplаны, мотопарaplаны, автожиры, микросамолеты и аэростатические воздушные суда).

В зависимости от конструкции СВС подразделяются на СВС с силовыми установками и на СВС без силовых установок.

5.19.2. Полеты на СВС в целях испытаний проводятся в соответствии с требованиями настоящих Правил, руководств по проведению летно-технической экспертизы единичных экземпляров воздушных судов с учетом особенностей, оговоренных в эксплуатационно-технической документации конкретного воздушного судна.

5.19.3. Основной особенностью организации испытательных полетов на СВС является то, что они могут выполняться при отсутствии радиосвязи с органами управления полетами. В этом случае за полетом СВС организуется непрерывное визуальное наблюдение лицами, имеющими радиосвязь со старшим руководителем полетов.

Особое внимание при этом должно быть уделено организации полетов на СВС, не оборудованных силовыми установками.

Для соблюдения требований безопасности полетов на этих воздушных судах учитываются следующие особенности:

- профиль полетов переменный по высоте и направлению;
- возможность вынужденного прекращения полета на любом участке маршрута;
- ненадежность контроля выполнения полета органами управления полетами.

5.19.4. Безопасность выполнения маршрутных полетов на СВС достигается:

- наличием вдоль маршрута полета полосы безопасности (коридора), имеющей площадки на случай вынужденной посадки;
- запрещением входа в район полетов СВС другим воздушным судам;

- высокой профессиональной подготовкой летного состава, служб управления и обеспечения полетов.

5.20. ПОЛЕТЫ С АВИАНЕСУЩИХ КОРАБЛЕЙ

5.20.1. Для выполнения испытательных полетов экспериментальных воздушных судов с авианесущих кораблей выделяется воздушное пространство, полеты в котором выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов с корабля данного типа, утвержденной командующим объединением ВВС и ПВО (командующим авиационным объединением, командиром авиационного соединения) в зоне ответственности которого находится воздушное судно.

5.20.2. Район полета корабельной авиации в открытом море выбирается с учетом маршрута плавания (района маневрирования) авианесущих кораблей, границ территориальных вод иностранных государств, расположения воздушных трасс, запретных зон и других ограничений.

5.20.3. Полеты с кораблей выполняются только при наличии штатных аварийно-спасательных средств, которые до начала полетов на корабле должны быть готовы к оказанию помощи экипажам. Полеты с не приведенными в готовность средствами спасания ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

5.20.4. Средства связи и РТО полетов корабля должны обеспечивать руководство полетами ВС и непрерывный радиолокационный контроль за ними.

5.20.5. Светотехническое и светосигнальное оборудование должно обеспечивать надежную видимость корабля и взлетно-посадочных площадок при полетах днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, а при взлете ночью - освещение поверхности моря по курсу взлета. Каждая взлетно-посадочная площадка оборудуется световым "Т" с автоматическим выключением его при крене корабля, превышающем допустимые значения для взлета и посадки.

5.20.6. Плановая таблица полетов авиационной группы, базирующейся на корабле, подписывается командиром авиационной группы и утверждается командиром корабля.

5.20.7. Управление полетами осуществляется с корабельного командного пункта руководства полетами (ККП РП), с которого должен быть обеспечен хороший обзор кормовой части корабля и подходов к ней.

На ККП РП необходимо иметь:

- радиосвязь для управления полетами;
- прямую громкоговорящую и телефонную связь с главным командным пунктом (ГКП) корабля, постами управления, средствами связи и РТО полетов, ангаром и местами подготовки самолетов, с пунктом управления инженерно-авиационной службы и другими силами и средствами управления и обеспечения полетов;
- связь с КП авиации флота и с КП ВВС и ПВО военного округа (военного сектора центра ЕС ОрВД), в границах ответственности которого выполняются полеты;
- связь с находящимся в районе полетов кораблями, имеющими площадки для посадки воздушных судов;
- указатели курса, скорости, крена корабля и направления результирующего воздушного потока над палубой;
- планшет воздушной обстановки;
- видеоманитофоны для регистрации взлета и посадки;
- магнитофоны для записи радиообмена, переговоров и команд на ККП РП во время полетов;
- бинокль, ракетницу и набор сигнальных ракет разных цветов;
- выносные индикаторы радиолокационных станций, телевизионные установки и другое оборудование, в зависимости от класса и технической оснащенности корабля.

5.20.8. Руководство экипажами воздушных судов в районе выполнения задания осуществляет командир корабля (соединения кораблей) через руководителя полетов.

5.20.9. Для проведения полетов с кораблей назначаются группы руководства и обеспечения полетов, их состав и функциональные обязанности определяются инструкцией по производству полетов с корабля данного типа. При проведении испытаний новых авиационных комплексов полеты производятся по временной инструкции по производству полетов с корабля.

5.20.10. Запуск и опробование двигателей самолета (вертолета) разрешается производить только командиру воздушного судна.

5.21. АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА

5.21.1. На воздушных судах, кроме расчетного количества топлива, необходимого для выполнения задания, должен быть аэронавигационный запас топлива, который зависит от метеорологической и аэронавигационной обстановки по маршруту (району) полета, на аэродроме запланированной посадки и на запасных аэродромах, продолжительности полета, наличия и удаления запасных аэродромов, типа ВС.

5.21.2. Минимальный аэронавигационный запас топлива при выполнении аэродромных и внеаэродромных полетов должен обеспечить:

- полет до запасных аэродромов с высоты принятия решения на запланированном аэродроме посадки;
- полет с запланированных рубежей;
- выполнение полета на высоте круга на запасном аэродроме продолжительностью не менее 30 мин. для неманевренных самолетов и вертолетов и 15 мин. для маневренных самолетов, при этом после посадки остаток топлива должен быть не менее аварийного запаса, установленного для данного типа воздушного судна.

5.21.3. Значение минимального аэронавигационного запаса топлива и запланированные рубежи ухода на запасные аэродромы записываются в полетное задание.

5.22. ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

5.22.1. К полетам в особых условиях относятся полеты:

- над горной местностью;
- над малоориентирной и пустынной местностью;
- над морем (водным пространством);
- в полярных (высокоширотных) районах Северного и Южного полушарий;
- в районах жаркого климата;
- в условиях сложной орнитологической обстановки;
- в зонах обледенения, грозовой деятельности и ливневых осадков, сильной турбулентности (болтанки), повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури.

5.22.2. Полеты над горной и пустынной местностью, в полярных (высокоширотных) районах и над водным пространством должны выполняться при наличии на борту воздушного судна и в парашютной системе каждого члена экипажа специального снаряжения, средств сигнализации и неприкосновенного запаса продуктов. Состав специального снаряжения, средств сигнализации и неприкосновенного запаса продуктов устанавливается в зависимости от типа воздушного судна, характера полетного задания и физико-географических условий района полетов.

5.22.3. При полетах в горной местности экипаж воздушного судна обязан знать направление ущелий и горных долин, места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки, правила пользования

барометрическим высотомером при посадке на высокогорных аэродромах, а также условиях взлета и посадки в условиях горного аэродрома.

5.22.4. При полетах с высокогорных аэродромов командир воздушного судна должен обращать особое внимание на значительное увеличение длины разбега и пробега воздушного судна.

5.22.5. Полет через горный хребет на вертолетах и низкоскоростных самолетах необходимо выполнять с превышением истинной высоты над ним не менее 900 м, под острым углом к нему, для того чтобы обеспечить возможность быстрого отворота от хребта при потере высоты под действием нисходящих потоков воздуха.

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

5.22.7. Перед взлетом с высокогорного аэродрома, когда атмосферное давление ниже наименьшего давления (которое можно установить на подвижной шкале давления барометрического высотомера), необходимо установить давление 760 мм рт. ст. против неподвижного индекса шкалы высот, заметить показание по шкале высот и считать эту высоту за условный "ноль", а затем произвести взлет.

Перед посадкой на горный аэродром на борт воздушного судна сообщается давление на аэродроме и барометрическая высота аэродрома (порога ВПП), определяемая по давлению 760 мм рт. ст. Если давление на аэродроме меньше давления, которое можно установить на высотомере, то полученную барометрическую высоту аэродрома (порога ВПП) экипаж устанавливает на высотомере с помощью подвижных индексов. В этом случае стрелки высотомера после посадки должны показать "ноль" высоты.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового оборудования (по докладу экипажа) воздушное судно выводится на ДПРМ 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 запасный аэродром.

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

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

5.22.9. Экипажу воздушного судна выполнять снижение и набор высоты в облаках при подходе и в районе горного аэродрома без контроля наземными радиолокационными средствами за местоположением воздушного судна и без устойчивой двусторонней радиосвязи с органом ОВД (управления полетами), под управлением которого выполняется полет, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

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

5.22.11. При встрече с пыльной бурей на маршруте экипаж обязан доложить об этом органу ОВД и обходить ее визуально или проходить над ней, а вертикальные вихри (смерчи) только обходить.

В случае попадания в пыльную бурю экипаж обязан перейти на пилотирование по приборам, немедленно доложить об этом органу ОВД и далее действовать по его указанию.

5.22.12. Полеты на малых и предельно малых высотах через районы, охваченные пыльной бурей, а также заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при сильной болтанке ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

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

5.22.14. Полеты над морем (водным пространством) и вдоль береговой черты, а также с приморских аэродромов без групповых и индивидуальных плавсредств на борту воздушного судна ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.22.15. При полетах над безориентирными высокоширотными районами необходимо учитывать следующие особенности физико-географических, навигационных и метеорологических условий:

- малое количество естественных и искусственных ориентиров или их полное отсутствие;
- слабое развитие сети наземных средств связи и РТО полетов;
- слабая средняя освещенность земной поверхности, наличие длительного полярного дня или ночи;
- неустойчивость работы магнитных и гироманитных компасов;
- неустойчивость прохождения радиоволн, за исключением ультракоротких радиоволн;
- преобладание низких температур воздуха;
- частая изменчивость метеорологических условий;
- наличие приземных инверсий, ледяных игл, ухудшающих видимость на посадке и искажающих зрительную конфигурацию ВПП и объектов.

5.22.16. Полеты в полярных (высокоширотных) районах должны выполняться на воздушных судах, оснащенных специальным оборудованием для таких полетов.

5.22.17. При дневных полетах над облаками (над покрытой снегом земной поверхностью) экипажу рекомендуется пользоваться светофильтрами или другими светозащитными устройствами.

5.22.18. Полеты в зоне обледенения на воздушных судах, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.22.19. На всех этапах полета противообледенительная система должна быть включена до входа в зону возможного обледенения, если руководство по летной эксплуатации не предусматривает другого порядка использования противообледенительной системы.

5.22.20. Если принятые экипажем меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивают безопасное продолжение полета в этих условиях, командир воздушного судна обязан, применив сигнал срочности, по согласованию с органом ОВД (управления полетами) изменить высоту (маршрут) полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета, или принять решение на выполнение посадки на ближайшем аэродроме.

5.22.21. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки при сезонных и суточных массовых миграциях птиц выполняются с ограничениями.

5.22.22. Перед принятием решения на вылет командир воздушного судна обязан учитывать информацию органа ОВД (управления полетами) об орнитологической обстановке в районе аэродрома и на маршруте полета.

5.22.23. На исполнительном старте после получения информации от руководителя полетов об усложнении орнитологической обстановки командир воздушного судна обязан оценить возможность выполнения полета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

5.22.24. При полете по маршруту, в случае обнаружения на траектории полета воздушного судна стай птиц, экипаж должен обходить их или пролетать над ними.

5.22.25. При подходе к аэродрому посадки, после получения информации от руководителя полетов о сложной орнитологической обстановке в районе аэродрома или при визуальном обнаружении птиц, экипажу необходимо:

- повысить осмотрительность;
- включить фары;
- повысить контроль за параметрами режима работы двигателя (двигателей);
- при наличии птиц на курсе посадки или на взлетно-посадочной полосе уйти на второй круг.

5.22.26. При полетах в районах жаркого климата экипаж должен учитывать влияние температуры воздуха на тягу (мощность) двигателя, вследствие чего увеличивается длина разбега, возрастает время и расход топлива при наборе высоты.

5.22.27. При принятии решения на полет в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков в районе аэродрома вылета (посадки) и на маршруте полета командир воздушного судна обязан учитывать:

- характер гроз (внутримассовые, фронтальные);
- расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;
- необходимость дополнительной заправки топливом.

При наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту полета, проходящему в горной местности, командиру воздушного судна принимать решение на вылет по ПВП ниже нижнего эшелона ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.22.28. Полеты по ППП в условиях грозовой деятельности без бортовых радиолокационных средств обнаружения грозовых очагов и при отсутствии наземного радиолокационного контроля ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

5.22.29. При наличии в районе аэродрома вылета мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности экипаж обязан с помощью бортовой РЛС осмотреть зону взлета и выхода из района аэродрома, оценить возможность взлета и определить порядок обхода мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и зон сильных ливневых осадков.

При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности (сильных ливневых осадков) командир обязан оценить возможность продолжения полета, принять решение на обход зоны, согласовав свои действия с органом ОВД (управления полетами).

5.22.30. Орган ОВД (управления полетами), используя радиолокаторы, метеоинформацию и сообщения с воздушных судов, обязан информировать экипажи воздушных судов о характере облачности, расположении грозовых очагов, направлении их смещения и давать рекомендации по обходу грозовых очагов.

5.22.31. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается их обходить на удалении не менее 10 км.

При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет над их верхней границей с превышением не менее 500 м или под облаками.

Полет под облаками разрешается по ПВП только днем над равнинной местностью, вне зоны ливневых осадков, если:

- высота полета воздушного судна над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200 м;
- вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200 м.

5.22.32. 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.

5.22.33. Экипажам воздушных судов преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака и зоны сильных ливневых осадков ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.22.34. В случае непреднамеренного попадания воздушного судна в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака, зону сильных ливневых осадков или зону с сильной болтанкой (турбулентностью) командир воздушного судна обязан принять меры для немедленного выхода из них.

5.22.35. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м и попадании воздушного судна в зону сильной турбулентности командир воздушного судна с разрешения ОВД (управления полетами) должен вывести воздушное судно из опасной зоны набором высоты или возвратиться на аэродром вылета (произвести посадку на запасном аэродроме).

5.22.36. При попадании воздушного судна в зону повышенной электрической активности атмосферы командир воздушного судна докладывает об этом органу ОВД (управления полетами) и выполняет его рекомендации по выходу из опасной зоны.

5.22.37. Изменение высот полета в зонах повышенной электрической активности атмосферы необходимо выполнять с увеличенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета, не выходя за границы эксплуатационного диапазона скоростей воздушного судна.

5.22.38. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу необходимо:

- доложить о случившемся органу ОВД (управления полетами);
- проконтролировать параметры режима работы двигателей;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
- осмотреть воздушное судно с целью обнаружения возможных повреждений;
- при обнаружении отказов, неисправностей или повреждений действовать в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна.

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

- увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями руководством по летной эксплуатации воздушного судна;
- установить повышенный контроль за изменениями поступательной и вертикальной скоростей, 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 запасный 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/сек. и более от расчетной.

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

5.23. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ

5.23.1. К особым случаям в полете относятся:

- отказ авиационной техники;
- попадание в метеоусловия, к полетам в которых экипаж не подготовлен;

- потеря ориентировки;
- потеря пространственной ориентировки;
- внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа;
- потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности воздушного судна;
- вынужденное покидание воздушного судна;
- вынужденная посадка вне аэродрома;
- потеря радиосвязи.

5.23.2. Командир воздушного судна (экипаж) должен твердо знать порядок действий при возникновении особых случаев в полете, а старший руководитель полетов должен быть готов оказать немедленную помощь экипажу.

При возникновении особых случаев в полете командир воздушного судна (экипаж) и старший руководитель полетов должны действовать инициативно, хладнокровно и решительно, заботясь, в первую очередь, о сохранении жизни членов экипажа и участников испытаний в полете.

5.23.3. Для своевременного оказания помощи воздушному судну, терпящему или потерпевшему бедствие, устанавливаются единые для всей авиации телеграфные сигналы: "Бедствие" (СОС), сигнал срочности - предупреждение о возможной опасности (ЪЪЪ).

Сообщение о бедствии передается на частотах управления полетами, на общих каналах связи и пеленгации, а также на аварийных частотах. Сигнал бедствия передается также по системе опознавания.

5.23.4. При возникновении особого случая в полете командир воздушного судна обязан немедленно доложить старшему руководителю полетов или органу ОВД, под управлением которого находится воздушное судно, о случившемся на борту воздушного судна, принимаемых мерах, своем решении и включить сигнал "Бедствие".

5.23.5. Экипажи воздушных судов, принявших сигнал бедствия, должны сообщить об этом старшему руководителю полетов или органу ОВД, с которым имеют радиосвязь, ограничить радиообмен и оказать возможную помощь терпящему бедствие воздушному судну.

5.23.6. Действия экипажа в особых случаях в полете должны соответствовать требованиям настоящих Правил, руководству по летной эксплуатации воздушного судна и инструкции по производству полетов в районе аэродрома (при аэродромных полетах).

5.23.7. При потере пространственной ориентировки (потере экипажем представления о фактическом положении воздушного судна в пространстве) экипаж должен принять все меры для ее восстановления, включая использование системы приведения к горизонту автопилота.

5.23.8. В случаях, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа, командир воздушного судна обязан принять решение о вынужденном покидании ВС, предварительно подав команду экипажу на покидание воздушного судна.

5.23.9. Вынужденная посадка вне аэродрома производится в случаях, когда нет возможности продолжать полет до ближайшего аэродрома или продолжение полета опасно для жизни экипажа, а покидание воздушного судна невозможно.

Приняв решение на выполнение вынужденной посадки, командир воздушного судна обязан сообщить (по возможности) органу ОВД (управления полетами) о месте и времени предполагаемой посадки и включить сигнал бедствия.

5.23.10. Вынужденная посадка на воду производится как можно ближе к берегу или к кораблю (судну). При спокойном состоянии водной поверхности посадка выполняется против ветра, а при накате волны (зыби) и

любой ветровой волны - независимо от направления ветра. Воздушные винты двигателей воздушного судна на выравнивании перед приводнением переводятся во флюгерное положение.

В лунную ночь, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, посадку необходимо производить по лунной дорожке.

5.23.11. После вынужденной посадки вне аэродрома командир воздушного судна обязан:

- организовать помощь пострадавшим;
- определить состояние воздушного судна и принять меры к его сохранению;
- организовать охрану воздушного судна;

- доложить, используя все возможные средства связи, о случившемся в свою организацию, на ближайший аэродром и органам местного самоуправления о времени, месте и причине вынужденной посадки, состоянии экипажа и участников испытаний в полете, состоянии воздушного судна, необходимой помощи и возможности приема поисково-спасательного воздушного судна.

5.23.12. После вынужденной посадки вдали от населенных пунктов и путей сообщения командир экипажа обязан:

- организовать лагерь для лиц, находившихся на борту воздушного судна, при необходимости взять на учет все продукты и воду, обеспечить их сохранность, установить суточный рацион, принять меры к пополнению продуктов питания;

- организовать охрану лагеря, особенно в ночное время;

- подготовить и использовать для связи и привода поисково-спасательных воздушных судов аварийные, связные и приводные радиостанции воздушного судна;

- обозначить лагерь видимыми с воздуха знаками;

- при возможности подготовить площадку для посадки и взлета поисково-спасательного воздушного судна.

- Покидать лагерь разрешается только поисковой группе, если физическое состояние членов группы позволяет преодолеть расстояние до ближайшего населенного пункта. Путь движения группы отмечается на местности.

5.23.13. Взлет с места вынужденной посадки без разрешения руководителя организации, которому принадлежит воздушное судно, запрещается, кроме взлета выполнивших вынужденную посадку в открытом море гидросамолетов и вертолетов по причинам, не связанным с отказами авиационной техники, и не имеющих повреждений.

5.23.14. Вынужденное покидание воздушного судна выполняется в случаях, определенных руководством по летной эксплуатации воздушного судна и мерами безопасности, разработанными для конкретного полета на испытания. Решение на покидание воздушного судна принимает командир воздушного судна или старший руководитель полетов.

5.23.15. Для покидания воздушного судна командир воздушного судна подает предварительную команду (сигнал) "приготовиться к покиданию" и исполнительную команду "прыгай". На неуправляемом воздушном судне подается только исполнительная команда.

5.23.16. Перед покиданием воздушного судна командир экипажа должен доложить (по возможности) старшему руководителю полетов или органу ОВД, под управлением которого находится воздушное судно, о своем решении, местонахождении, развернуть воздушное судно в направлении малонаселенного района, ликвидировать систему опознавания и выключить двигатели.

5.23.17. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан включить сигнал "Бедствие" и (используя все имеющиеся средства) принять меры к восстановлению связи с органом ОВД (управления полетами) непосредственно или через другие воздушные суда. В таких случаях при необходимости может

использоваться аварийная частота 121,5 МГц.

Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин. при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи (на неоднократные вызовы по каждому из них) экипаж или орган ОВД (управления полетами) не отвечает.

Сигналы (команды), подаваемые экипажам воздушных судов при отсутствии радиосвязи, приведены в [приложении N 11](#) к настоящим Правилам.

5.24. ПЕРЕВОЗКА СЛУЖЕБНЫХ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ НА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ

5.24.1. Перевозки служебных пассажиров и грузов на экспериментальных воздушных судах осуществляются в соответствии с "Инструкцией о порядке перевозки служебных пассажиров и грузов на пассажирских и транспортных воздушных судах летно-испытательных подразделений, объединений, предприятий и организаций Минавиапрома СССР", введенной в действие от 17 апреля 1990 г. N ЦП-199.

5.24.2. Коммерческие перевозки грузов на экспериментальных воздушных судах осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами, подготовленными на основании [постановления](#) Правительства Российской Федерации от 30 июля 1999 г. N 862 "Об использовании государственной и экспериментальной авиации в коммерческих целях" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999 г., N 32, ст. 4085).

Глава VI. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.1. ШТУРМАНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.1.1. Штурманское обеспечение полетов организуется начальником штурманской службы летно-испытательного подразделения в соответствии с настоящими Правилами, а также при выполнении испытательных и других полетов в районе аэродрома и по маршрутам - в соответствии с нормативным актом, регламентирующим штурманское обеспечение полетов государственной авиации, а при выполнении полетов по воздушным трассам и местным воздушным линиям - в соответствии с нормативным актом, регламентирующим штурманское обеспечение полетов гражданской авиации.

6.1.2. Штурманское обеспечение полетов осуществляется в целях достижения высокой точности навигации и боевого применения, а также обеспечения полетов в штурманском отношении и включает:

- подготовку летного состава и специалистов службы УВД летно-испытательного подразделения в штурманском отношении;
- участие в подготовке программ летных испытаний;
- разработку и программирование маршрутов и профилей испытательных полетов, выбор воздушных трасс (местных воздушных линий, маршрутов) при выполнении международных полетов;
- выполнение инженерно-штурманских расчетов полетов;
- контроль готовности летного состава летно-испытательного подразделения и транзитных экипажей к полетам в штурманском отношении;
- контроль выполнения испытаний пилотажно-навигационного, бомбардировочного, ракетного и другого оборудования воздушных судов;
- разбор проведенных испытаний и составление летных оценок;
- организацию и осуществление объективного контроля навигации и боевого применения;
- участие в разработке инструкций по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) и на полигонах;

- разработку схем маневрирования воздушных судов летно-испытательного подразделения в районе полетов;
- оборудование района полетов в навигационном отношении и организацию применения наземных радиотехнических средств для обеспечения навигации и боевого применения;
- участие в составлении заявок на полеты и использование полигонов, на установление режима полетов, на работу дополнительных средств РСТО;
- подготовку справочных данных и штурманских расчетов для выполнения полетов и управления ими;
- решение штурманских вопросов в ходе полетов по подготовке данных для начальника летно-испытательного подразделения (старшего руководителя полетов) при изменении навигационной и метеорологической обстановки, а также для направления воздушных судов на запасные аэродромы;
- организацию наведения воздушных судов на воздушные, наземные и морские цели;
- контроль за обеспечением полетов аэронавигационной информацией, организацию доведения аэронавигационной информации до экипажей;
- проведение мероприятий, направленных на обеспечение безопасности полетов в штурманском отношении;
- обеспечение летного состава штурманским снаряжением и полетными картами;
- оформление штурманского класса справочными и методическими материалами применительно к штурманскому обеспечению полетов.

6.2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ

6.2.1. Обеспечение полетов аэронавигационной информацией организуется начальником летно-испытательного подразделения и осуществляется бюро аэронавигационной информации, а при малой численности воздушных судов - штурманской службой летно-испытательного подразделения.

6.2.2. Обеспечение полетов аэронавигационной информацией проводится в интересах безопасности полетов и включает:

- предоставление необходимой аэронавигационной информации экипажам воздушных судов по маршруту (району) полета до первой посадки и по запасным аэродромам, а также авиационному персоналу, связанному с организацией полетов, их обеспечением и управлением;

- получение аэронавигационной информации, внесение ее в документы аэронавигационной информации и ведение контрольных экземпляров документов аэронавигационной информации;

- организацию контроля соответствия сведений об аэродроме авиационной организации, приведенных в сборнике (перечне) аэронавигационной информации, фактическому состоянию аэродрома и инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационному паспорту аэродрома), а также своевременную подготовку поправок в сборник (перечень), если имеются изменения в состоянии аэродрома, и представление их в установленном порядке в центр аэронавигационной информации гражданской авиации или в группу аэронавигационной информации авиационного объединения ВВС и ПВО (авиационного объединения, авиационного соединения), в зоне ответственности которого находится аэродром;

- оборудование мест для сверки экипажами воздушных судов бортовых экземпляров документов аэронавигационной информации с контрольными и доведения до экипажей бюллетеней предполетной информации;

- хранение документов аэронавигационной информации.

6.2.3. Обязательными документами аэронавигационной информации при выполнении полетов являются:

а) при полетах в районе аэродрома, по маршруту и по воздушным трассам в воздушном пространстве Российской Федерации:

- сборники и перечни аэронавигационной информации по внетрассовым аэродромам и извещения к ним;
- сборники аэронавигационной информации и NOTAM серии "Б" к ним;
- радионавигационные карты и телеграфные поправки к ним;
- бюллетени предполетной информации;

б) при полетах по местным воздушным линиям в воздушном пространстве Российской Федерации - сборники аэронавигационной информации по местным воздушным линиям;

в) при выполнении международных полетов:

- сборники аэронавигационной информации (АИР) - используются при подготовке к полету;
- сборники аэронавигационной информации по международным воздушным трассам (издания ЦАИ ГА или зарубежных изданий) с радионавигационными картами и телеграфными поправками к ним;
- NOTAM серии "А";
- бюллетени предполетной информации.

6.2.4. Сведения об аэродроме авиационной организации, включенные в сборник (перечень) аэронавигационной информации, должны быть достоверными и соответствовать фактическому состоянию аэродрома и инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационному паспорту аэродрома).

Ответственность за достоверность сведений об аэродроме в сборнике (перечне) аэронавигационной информации и аэронавигационной информации, предоставляемой экипажам воздушных судов, а также другим пользователям аэронавигационной информации, возлагается на начальника летно-испытательного подразделения.

6.2.5. Обеспечение документами аэронавигационной информации организуется авиационной организацией на договорной основе с базовым аэродромом гражданской авиации и с Главным штабом ВВС.

Полеты воздушных судов и деятельность по организации полетов, их обеспечению и управлению, не обеспеченные (не полностью обеспеченные) аэронавигационной информацией, ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

6.3. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.3.1. Метеорологическое обеспечение полетов организуется старшим авиационным начальником аэродрома на договорной основе с территориальными управлениями (центрами) по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды и осуществляется авиационными метеорологическими станциями в соответствии с федеральными авиационными правилами метеорологического обеспечения гражданской авиации, настоящими Правилами и инструкцией по метеорологическому обеспечению полетов на данном аэродроме, утверждаемой старшим авиационным начальником аэродрома.

6.3.2. Метеорологическое обеспечение полетов проводится в целях обеспечения безопасности, регулярности, эффективности полетов и включает:

- обеспечение экипажей воздушных судов и авиационного персонала, связанного с организацией полетов, их обеспечением и управлением, метеорологической информацией, необходимой для выполнения возложенных на них обязанностей;
- разработку и проведение мероприятий, направленных на предотвращение авиационных происшествий и инцидентов по метеоусловиям.

6.3.3. Официальными данными о фактической погоде в районе полетов, по которым принимаются решения на взлет и посадку, прием и выпуск воздушных судов в полет, являются данные, полученные от авиационной метеорологической станции, осуществляющей метеорологическое обеспечение полетов. Результаты разведки погоды воздушными судами и донесения от экипажей воздушных судов, находящихся в полете, учитываются при формировании официальных данных о фактической погоде.

Данные о фактической погоде и прогнозе погоды, предупреждения по району аэродрома (району полетов) и маршрутам (воздушным трассам и местным воздушным линиям), по запасным аэродромам, предупреждения о сдвиге ветра в районе аэродрома докладываются старшему руководителю полетов в установленные сроки, а также по его запросу.

6.3.4. Экипажам воздушных судов, находящимся в полете, необходимые данные о погоде передаются старшим руководителем полетов по каналам радиосвязи в порядке, установленном технологией работы, а также по запросу экипажей, независимо от оборудования аэродрома системой автоматической передачи данных о погоде. На основании донесений экипажей воздушных судов, находящихся в полете, старший руководитель полетов информирует другие экипажи об опасных явлениях погоды до их включения в официальные данные о погоде.

6.4. ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.4.1. Орнитологическое обеспечение полетов организуется старшим авиационным начальником аэродрома и осуществляется нештатными орнитологическими комиссиями аэродромов в соответствии с настоящими Правилами и специальной инструкцией, утверждаемой старшим авиационным начальником аэродрома.

6.4.2. Орнитологическое обеспечение полетов проводится в целях предотвращения столкновения воздушных судов с птицами и включает:

- орнитологическое обследование района аэродрома и ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц, оборудование аэродрома средствами их отпугивания;
- прогнозирование орнитологической обстановки по результатам сбора, обработки и анализа орнитологической информации;
- визуальные и радиолокационные наблюдения за птицами и доведение до экипажей воздушных судов информации об орнитологической обстановке;
- разработку мероприятий по обеспечению безопасности полетов в орнитологическом отношении.

6.4.3. Визуальные наблюдения за птицами проводятся с КДП, СКП, ВСКП, ДПРМ, БПРМ, с постов оцепления и в местах наибольшего скопления птиц на аэродроме. Радиолокационные наблюдения за птицами проводятся старшим руководителем полетов, руководителями полетов в дальней и ближней зонах и в зоне посадки с применением штатных радиолокационных станций в установленных зонах (секторах) наблюдений.

6.4.4. Конкретные мероприятия по обеспечению безопасности полетов в орнитологическом отношении на летную смену определяет начальник летно-испытательного подразделения или его заместитель по летной службе после оценки орнитологической обстановки. При возникновении сложной орнитологической обстановки принимается решение об ограничении или прекращении полетов на аэродроме, об организации срочной посадки воздушных судов на своем аэродроме или направлении их на запасный аэродром.

6.5. АЭРОДРОМНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.5.1. Аэродромное обеспечение полетов организуется начальником аэродромно-технической службы летно-испытательного подразделения авиационной организации, которая является эксплуатантом аэродрома, в соответствии с нормами годности к эксплуатации военных аэродромов (НГВА-92), наставлением по аэродромно-технической службе для летно-испытательных подразделений авиационной промышленности и настоящими Правилами.

6.5.2. Аэродромное обеспечение полетов включает обеспечение постоянной эксплуатационной готовности летного поля и аэродромных сооружений для полетов и стоянки воздушных судов, организацию выполнения работ на летном поле, организацию движения людей и спецавтотранспорта по аэродрому, предотвращение несанкционированного выруливания и взлета воздушных судов, а также подготовку лиц авиационного персонала, участвующего в аэродромном обеспечении полетов.

6.5.3. Обеспечение постоянной эксплуатационной готовности летного поля и аэродромных сооружений для полетов и стоянки воздушных судов достигается своевременной подготовкой летного поля и аэродромных сооружений к полетам, постоянным контролем за их состоянием и проведением ремонта.

Прочность аэродромных покрытий ВПП, РД и МС, выраженная классификационными числами покрытий, определяется в установленные сроки эксплуатантом аэродрома. Режимы эксплуатации аэродрома воздушными судами различных типов устанавливаются в зависимости от прочности аэродромных покрытий в различные сезоны года.

Коэффициент сцепления на ВПП измеряется аэродромно-технической службой перед началом полетов, а также в другое время по решению начальника аэродромно-технической службы или старшего руководителя полетов.

6.5.4. Выход людей и выезд спецавтотранспорта на летное поле производится только с разрешения старшего руководителя полетов. Спецавтотранспорт, предназначенный для выезда на летное поле, должен быть оборудован габаритными огнями и проблесковыми маяками, радиостанциями для связи со старшим руководителем полетов и буксировочными устройствами, а спецавтотранспорт, на котором находится ответственный за выполнение работ, кроме того, оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена между лицами ГРП и воздушными судами. Габаритные огни и проблесковые маяки на спецавтотранспорте при выезде на ВПП и (или) рулежные дорожки включаются независимо от времени суток.

Работы на летном поле выполняются под руководством ответственного за выполнение работ от аэродромно-технической службы, который информирует старшего руководителя полетов о времени начала и окончания работы, поддерживает с ним радиосвязь (контрольная проверка радиосвязи проводится не реже чем через 15 минут), прекращает работы и освобождает летное поле от технических средств после окончания работы, по команде старшего руководителя полетов или при потере радиосвязи с ним.

Команды об освобождении летного поля дублируются световыми и звуковыми сигналами (миганием огней ВПП и РД, ракетами красного цвета и сиреной).

Все переговоры по радио и телефонной связи при выполнении работ на летном поле должны записываться на магнитофон.

Движение людей и спецавтотранспорта по летному полю допускается только по установленным маршрутам и правилам, которые заносятся в инструкцию по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационный паспорт аэродрома), а также оформляются в виде схем и размещаются в местах, определяемых начальником летно-испытательного подразделения.

Лица, прибывшие на аэродром и не знающие маршрутов и правил движения, передвигаются по летному полю с сопровождающим.

В целях предотвращения несанкционированного выруливания и взлета воздушных судов разрабатывается инструкция, утверждаемая старшим авиационным начальником аэродрома.

Лица авиационного персонала, участвующие в аэродромном обеспечении полетов, обязаны знать маршруты и правила движения людей и спецавтотранспорта по летному полю, правила ведения радиосвязи в аэродромных сетях, порядок взаимодействия со старшим руководителем полетов и меры безопасности.

Перечень лиц авиационного персонала, участвующих в аэродромном обеспечении полетов, определяется начальником летно-испытательного подразделения. Их знания по указанным вопросам проверяются при переходе на летную и зимнюю эксплуатацию и оформляются в порядке, определяемом старшим авиационным начальником аэродрома.

6.6. СВЯЗЬ И РАДИОСВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.6.1. Связь и радиосветотехническое обеспечение полетов организуется в целях:

- управления движением воздушных судов в районе аэродрома, на маршрутах и в зонах испытательных полетов;
- радиолокационного контроля воздушного пространства;
- обеспечения навигации, взлетов и посадок воздушных судов в простых и сложных метеорологических условиях;
- испытаний и отработок радиосвязного, радионавигационного и радиолокационного оборудования воздушных судов на земле и в воздухе;
- обмена информацией с соседними аэродромами, полигонами, центрами ЕС ОрВД.

6.6.2. Связь и РСТО полетов организует начальник радиосветотехнической службы летно-испытательного подразделения в соответствии с требованиями Наставления по связи и РТО ВВС, настоящих Правил, а также разработанной на каждом аэродроме схемой организации связи и РСТО полетов.

6.6.3. Непосредственное руководство силами и средствами связи и РСТО, выделенными для обеспечения полетов, осуществляет дежурный по связи и РСТО полетов. Он подчиняется старшему руководителю полетов. Ему подчиняется весь персонал дежурной смены.

6.6.4. Комплект необходимого радиосветотехнического оборудования определяется и размещается согласно типовым схемам размещения с учетом управления воздушными судами в районе аэродрома, на маршрутах и в зонах испытательных полетов, а также обеспечения испытаний и отработки бортовой радиоаппаратуры воздушных судов на земле и в воздухе.

Все средства связи и РСТО полетов должны быть допущены к эксплуатации установленным порядком и функционировать в условиях одновременной работы в реальных условиях эксплуатации, предусмотренных эксплуатационной документацией.

6.6.5. В целях проверки готовности к работе, контроля параметров и характеристик средств и РСТО полетов производится их летная проверка.

Организация, основные задачи, виды, периодичность и порядок проведения летных проверок определяются Руководством по летной проверке средств связи и РТО полетов авиации ВС Российской Федерации.

Использование не проверенных летным контролем средств связи и РСТО для обеспечения полетов днем в сложных метеоусловиях и ночью, а радиомаячных систем инструментального захода воздушных судов на посадку в любых метеоусловиях **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

Ответственность за организацию и своевременное проведение летной проверки средств связи и РСТО полетов и безопасность полетов при ее выполнении возлагается на начальника летно-испытательного подразделения, а за своевременную и качественную подготовку средств к летному контролю - на начальника радиосветотехнической службы летно-испытательного подразделения.

6.6.6. Техническое обслуживание средств связи и РСТО полетов проводится в дни, установленные план-графиком, который утверждается начальником летно-испытательного подразделения.

6.6.7. Подготовка авиационного персонала радиосветотехнической службы, средств связи и РСТО полетов к обеспечению полетов осуществляется в соответствии с требованиями нормативных документов по техническому обеспечению связи, АСУ и РТО государственной авиации и настоящих Правил. Подготовка к полетам средств связи и РСТО полетов должна заканчиваться за 30 минут (средств, обеспечивающих проведение радиолокационной разведки погоды, за 1 час) до начала разведки погоды.

6.6.8. Авиационный персонал дежурной смены до начала полетов обязан:

- произвести настройку и регулировку аппаратуры в соответствии с действующими на данный день частотами (каналами) и режимами излучений средств связи и РСТО;

- проверить и подготовить к работе основные и резервные средства связи и РСТО полетов, а также их автономные источники питания;

- проверить исправность выносного оборудования средств объективного контроля, линии телефонной, громкоговорящей и радиосвязи между объектами радиослужбы и лицами группы руководства полетами;

- проверить светотехническое оборудование аэродрома;

- доложить старшему руководителю полетов о готовности средств связи и РСТО полетов к обеспечению полетов.

6.6.9. Авиационный персонал дежурной смены, обслуживающей средства связи и РСТО полетов во время полетов, обязан:

- по команде старшего руководителя полетов включать и выключать необходимые для руководства полетами и отработки бортовой аппаратуры средства связи и РСТО полетов, проводить перестройку радио и радионавигационных средств по частотам, каналам и режимам работы;

- выдавать необходимую информацию группе руководства полетами;

- контролировать и поддерживать заданные режимы и параметры работы средств связи и РСТО полетов. При отказе средств связи и РСТО полетов немедленно докладывать старшему руководителю полетов, включать резервные средства и принимать все меры для быстрого ввода в действие отказавших средств.

В период полетов авиационному персоналу дежурной смены запрещается самовольно оставлять свои рабочие места и выполнять работы, не связанные с обеспечением работы средств связи и РСТО полетов.

6.6.10. После окончания полетов старший руководитель полетов оценивает работу дежурной смены средств связи и РСТО полетов по основным показателям:

- бесперебойность работы обеспечивающих полеты средств;

- своевременность и полнота выдачи информации;

- соблюдение установленных режимов и параметров работы аппаратуры.

Оценка работы средств связи и РСТО полетов фиксируется в журнале старшего руководителя полетов.

6.7. ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.7.1. Инженерно-авиационное обеспечение полетов организуется заместителем начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (начальником инженерно-авиационной службы) и проводится в соответствии с требованиями Наставления по инженерно-авиационному обеспечению авиации Вооруженных Сил Российской Федерации (НИАО) (для гражданских ВС - НТЭРАТ ГА) с учетом рекомендаций "Указания по применению Наставления по инженерно-авиационному обеспечению авиации Вооруженных Сил Российской Федерации в летно-испытательных подразделениях объединений, предприятий и организаций, занимающихся проектированием, производством и испытаниями авиационной техники", настоящих Правил, инструкций по техническому обслуживанию и эксплуатации авиационной техники, регламентов и других нормативных документов по организации и проведению летно-испытательной работы в авиационных организациях.

Важнейшей целью инженерно-авиационного обеспечения является достижение высокой надежности и эксплуатационной безопасности выполнения испытательных и других видов полетов в авиационных организациях.

6.7.2. Контроль и ответственность за инженерно-авиационное обеспечение полетов в летно-испытательных подразделениях возлагается:

- на заместителя начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (начальника инженерно-авиационной службы), инженера по эксплуатации воздушного судна и двигателя, инженеров по эксплуатации авиационного (радиоэлектронного) оборудования и вооружения летно-испытательного подразделения, ведущего инженера по летным испытаниям воздушного судна - за техническое состояние авиационной техники, организацию своевременной и качественной подготовки ее к испытательным, исследовательским и тренировочным полетам и перелетам, соблюдение установленных правил эксплуатации и правил по технике безопасности при работе на авиационной технике, а также за организацию анализа технического состояния воздушного судна и выявляемых неисправностей авиатехники, за разработку и проведение мероприятий по их устранению и предупреждению;

- на начальника отдела летных испытаний, заместителя начальника летно-испытательного подразделения по летным испытаниям (начальника летно-экспериментальной группы) - за научную обоснованность и методическое обеспечение постановки летных экспериментов, а также за организацию обработки и анализа материалов эксперимента, правильность и качественное оформление отчетов (актов) по летным испытаниям воздушных судов;

- на начальника экспериментального отдела подготовки бортовых систем измерения параметров воздушных судов (начальника летно-экспериментальной группы) - за качество и полноту технической документации, метрологическое обеспечение, монтаж, установку средств бортовых измерений и грамотную их эксплуатацию на испытываемой авиационной технике;

- на лиц, проводивших и контролировавших работы, выполненные на воздушном судне, - за качество, полноту и своевременность выполнения этих работ;

- на заместителя начальника летно-испытательного подразделения по материально-техническому снабжению (заместителя начальника летно-испытательного подразделения по подготовке производства) - за материально-техническое обеспечение, качество, своевременность доставки в необходимом количестве и кондиционность материально-технических средств, техническое состояние наземного оборудования и средств наземного обслуживания общего применения, выделяемых для технического обслуживания и эксплуатации авиационной техники.

6.7.3. К эксплуатации и техническому обслуживанию авиационной техники допускается аттестованный летный и инженерно-технический состав, имеющий специальную подготовку, твердые знания конструкции, правил эксплуатации авиационной техники и практические навыки в работе в объеме функциональных обязанностей, установленных для каждого специалиста, и допущенный к самостоятельной работе на данном типе авиационной техники.

Допуск специалистов авиационного персонала к эксплуатации авиационной техники и средств ее наземного обслуживания общего применения оформляется приказом (распоряжением) руководителя авиационной организации или начальника летно-испытательного подразделения по результатам проверки их знаний местной квалификационной комиссией не реже одного раза в год.

Допуск специалистов к эксплуатации опытной и модифицированной техники оформляется приказом руководителя авиационной организации.

6.7.4. Проверка знаний специалистами авиационной техники и правил ее эксплуатации производится:

- перед вступлением в должность;
 - на зачетной сессии;
 - при представлении на присвоение классной квалификации;
 - в случаях грубых нарушений правил эксплуатации авиационной техники;
 - при допуске к самостоятельной эксплуатации авиационной техники и средств ее обслуживания общего применения;
 - по окончании переучивания и стажировки;
-

- после перерыва в работе более 4 месяцев;
- согласно указаниям, директивам и распоряжениям вышестоящих начальников.

6.7.5. Инженерно-авиационное обеспечение полетов включает:

- подготовку авиационной техники к полетам;
- содержание и эксплуатацию авиационной техники в соответствии с нормативными документами.

Подготовка авиационной техники к полетам включает:

- доведение до авиационного персонала инженерно-авиационной службы задач на полеты;
- проведение на авиационной технике работ, предусмотренных инструкцией по технической эксплуатации, единым регламентом (регламентом), конструкторской документацией (технологией постройки и доводки воздушного судна);
- заправку и зарядку систем воздушного судна, ввод исходных данных (программ) в навигационное, прицельное и другое оборудование, загрузку воздушного судна необходимой техникой и грузами в соответствии с заданием на полет;
- контроль готовности авиационной техники и средств ее обслуживания к полетам.

6.7.6. Подготовка воздушных судов к полетам проводится по технологиям, которые разрабатываются с участием специалистов инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения.

Технологии оформляются в виде технологических карт и подписываются заместителем начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (начальником инженерно-авиационной службы), начальником научно-исследовательского отделения (начальником лаборатории) и утверждаются генеральным (главным) конструктором - разработчиком воздушного судна (для опытных, модифицированных воздушных судов и серийных воздушных судов, доработанных по документации и на базе конструкторского бюро), руководителем (главным инженером) авиационной организации по согласованию с представителем опытно-конструкторской организации и представителем заказчика на предприятии (для серийных воздушных судов).

Если технологии подготовок указаны в инструкции по технической эксплуатации воздушного судна или входят в состав отработок (на серийных заводах), предусмотренных технологическими картами, то дополнительной разработки технологий подготовок не требуется.

6.7.7. Летно-испытательные подразделения при подготовке авиационной техники к полетам руководствуются инструкциями по технической эксплуатации, единым регламентом (регламентами) технического обслуживания, эксплуатационно-технической документацией, утверждаемой генеральным (главным) конструктором (для опытных, модифицированных воздушных судов и летающих лабораторий), технологическими картами отработки и подготовки воздушных судов к полетам и другими нормативными документами по эксплуатации и техническому обслуживанию авиационной техники.

Проводить эксплуатацию и техническое обслуживание воздушных судов одновременно по документам и правилам ВВС и ФСВТ России ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

При подготовке к испытательным полетам модифицированных и серийных воздушных судов, а также воздушных судов - летающих лабораторий разрешается совмещать выполнение предварительной и предполетной подготовок без сокращения объема работ, предусмотренных технологическими картами.

6.7.8. Воздушные суда, на которых выявлены нарушения правил подготовки его к полету или обнаружены неисправности, от полетов отстраняются. Право отстранять воздушные суда от полетов в этих случаях имеют заместитель начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (начальник инженерно-авиационной службы), инженер по эксплуатации участка (группы, бригады), вышестоящие должностные лица летно-испытательного подразделения, авиационной организации и инспектирующие.

Отстраненное от полетов воздушное судно допускается к полетам с разрешения лица, отстранившего его от полетов, или его начальника после устранения выявленных недостатков (неисправностей), проведения контрольного осмотра воздушного судна и проверки правильности оформления документации.

6.7.9. Обо всех работах, выполненных на воздушном судне, вносятся записи в соответствующую эксплуатационно-техническую документацию с указанием фамилий и подписью лиц, выполнявших работу и контролировавших ее качество и полноту.

Выпускать воздушное судно в полет с не полностью оформленной документацией **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

Правила оформления и ведения документации по подготовке воздушных судов к полетам изложены в инструкции о порядке оформления и ведения документации в летно-испытательном подразделении.

6.7.10. Содержание и эксплуатация воздушных судов в соответствии с нормативными документами включают:

- ведение учета воздушных судов в соответствии с федеральными авиационными правилами государственного учета и оформления удостоверений о годности к полетам экспериментальных воздушных судов;

- выполнение работ на авиационной технике по ее содержанию, хранению, ремонту, наземным испытаниям и проверкам, выполнению регламентных работ, работ по оборудованию воздушного судна средствами бортовых измерений (СБИ) и экспериментальным оборудованием в соответствии с программой испытаний;

- разработку и проведение мероприятий по поддержанию авиационной техники в исправном состоянии и обеспечение ее надежности;

- контроль за техническим состоянием авиационной техники, за соблюдением специалистами инженерно-авиационной службы норм и правил ее эксплуатации и ремонта, правил эксплуатации авиатехники летным составом;

- проведение анализа технического состояния, выявление конструктивных, производственных и эксплуатационных недостатков авиационной техники, разработку и проведение мероприятий по их устранению и предупреждению;

- внедрение в работу инженерно-авиационной службы прогрессивных методов и передового опыта эксплуатации и технического обслуживания авиационной техники;

- разработку и представление предложений по совершенствованию авиационной техники, находящейся на эксплуатации в инженерно-авиационной службе и у заказчика, с целью повышения ее эксплуатационной технологичности, надежности, эффективности применения и повышения качества испытаний;

- планирование использования авиационной техники, ее эксплуатации, ремонта, осмотров, подготовок, конструктивных доработок по документации генерального (главного) конструктора и по бюллетеням промышленности;

- разработку и проведение мероприятий по обеспечению сохранности авиационной техники, ее размещению на аэродроме (стоянке), получению, передаче, списанию и учету;

- обучение летного состава, специалистов инженерно-авиационной службы и других служб летно-испытательного подразделения правилам эксплуатации авиационной техники, проверку практических навыков, а также допуск специалистов инженерно-авиационной службы к эксплуатации авиационной техники. Организацию переучивания и переподготовки летного состава и специалистов инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения авиационной организации и заказчика, а также других ведомств на новую авиационную технику, разработанную (изготовленную) авиационной организацией на основании планов (программ), утвержденных руководителем авиационной организации - изготовителя (разработчика) данной авиационной техники;

- воспитание у инженерно-технического состава инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения личной ответственности за своевременное и качественное выполнение работ по подготовке воздушного судна к полетам, точное и своевременное выполнение требований эксплуатационно-технической документации и других нормативных документов по эксплуатации авиационной техники;

- проведение инженерных расчетов по обеспечению инженерно-авиационной службы материальными средствами для эксплуатации и ремонта авиационной техники и средств наземного обслуживания;

- организацию и контроль выполнения планов мероприятий по устранению недостатков в инженерно-авиационной службе летно-испытательного подразделения, выявленных комиссиями;

- содержание в постоянной готовности контрольно-измерительных приборов и средств наземного обслуживания авиационной техники, запасных частей и материалов для устранения неисправностей на воздушных судах и их системах.

6.7.11. При проведении летно-конструкторских испытаний опытных и модифицированных воздушных судов и оборудования авиационной техники инженерно-авиационное обеспечение (в части установленных на воздушное судно готовых изделий) осуществляют технические руководители испытаний смежных авиационных организаций, руководители испытательных бригад - поставщиков готовых изделий под непосредственным руководством начальника летно-испытательного подразделения авиационной организации (руководителя испытательной бригады от авиационной организации - разработчика воздушного судна), на базе которого проводятся испытания.

6.7.12. Объем и порядок организации инженерно-авиационного обеспечения, обеспечения горюче-смазочными материалами, спецжидкостями, газами, боеприпасами, мишенями на полигоне, вспомогательными воздушными судами, средствами внешне-траекторных измерений, наземной техникой, агрегатами и оборудованием для устранения неисправностей на воздушных судах, контрольно-проверочной аппаратурой и другими средствами, необходимыми для проведения и обеспечения испытаний, а также гостиницей, транспортом и питанием для испытательной бригады определяются планом материально-технического обеспечения проводимых испытаний и другими нормативными документами. Поставку опытных средств наземного обслуживания и контрольно-проверочной аппаратуры для проведения испытаний обеспечивает авиационная организация - разработчик воздушного судна или его систем.

6.7.13. Передача воздушного судна на испытания из одного ведомства в другое осуществляется на основании совместных решений поставщика и заказчика и оформляется приемо-сдаточным актом, утверждаемым руководителем летно-испытательного подразделения авиационной организации, сдающей воздушное судно.

Передача воздушного судна на испытания без его материальной приемки заказчиком, но при техническом обслуживании специалистами заказчика, а также подготовка воздушного судна к полету смешанным наземным экипажем - ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Передача воздушного судна из авиационной организации в другие ведомства для решения задач, не связанных с испытаниями, производится на основании постановления вышестоящих организаций или по разнарядке старшего представителя заказчика.

6.7.14. Контроль за состоянием авиационной техники, наземного оборудования и средств наземного обслуживания общего применения проводится должностными лицами инженерно-авиационной службы по плану заместителя начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (начальника инженерно-авиационной службы) в соответствии с установленными нормативными документами (нормами).

Летному составу нормы осмотров авиационной техники устанавливает заместитель начальника летно-испытательного подразделения по летной службе.

Планы-графики осмотров авиационной техники и средств ее наземного обслуживания составляются на год и утверждаются начальником летно-испытательного подразделения.

6.7.15. Контроль за правильностью эксплуатации авиационной техники, находящейся на эксплуатации в летно-испытательном подразделении, осуществляется комиссиями вышестоящих организаций и авторским

надзором разработчика воздушного судна.

6.7.16. В целях оперативного руководства авиационным персоналом инженерно-авиационной службы и контроля за подготовкой авиационной техники к полетам, рабочее место заместителя начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (инженера по эксплуатации воздушных судов, инженера участка, бригады, группы) оборудуется средствами радио- и проводной связи (телефонной и двухсторонней громкоговорящей) для прямой связи с руководителем полетов, начальником летно-испытательного подразделения, отработочными позициями и обслуживающими подразделениями летно-испытательного подразделения.

6.7.17. На период полетов на аэродроме выставляется технический пост из лиц технического состава летно-испытательного подразделения.

При базировании на одном аэродроме нескольких летно-испытательных подразделений порядок выделения специалистов в технический пост определяется Инструкцией, согласованной с руководителями этих летно-испытательных подразделений и утвержденной старшим авиационным начальником на аэродроме.

Позиция технического поста должна быть оборудована прямой телефонной связью с руководителем полетов (руководителем полетов на СКП).

При выполнении полетов отдельных (перелетающих) воздушных судов технический пост выставляется от подразделения, которое производит техническое обслуживание этих воздушных судов.

Выполнение полетов на аэродроме без технического поста ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

6.7.18. При проведении мероприятий по охране труда и технике безопасности авиационный персонал летно-испытательного подразделения руководствуется Правилами по технике безопасности и производственной санитарии, введенными в действие вышестоящей организацией.

В каждом летно-испытательном подразделении для наземной отработки авиационной техники и подготовки ее к полетам, для каждого вида выполняемых на авиатехнике работ, разрабатываются Инструкции по технике безопасности и противопожарной защите, которые должны быть согласованы с местной пожарной командой, подразделением по технике безопасности и производственной санитарии авиационной организации и утверждены руководителем авиационной организации.

Специалисты летно-испытательного подразделения и других подразделений авиационной организации, выполняющие работы на авиационной технике, должны проходить в установленный срок повторный инструктаж по технике безопасности. Специалисты, не прошедшие инструктаж или показавшие неудовлетворительные знания по технике безопасности, к работам на авиационной технике не допускаются.

6.7.19. В каждом летно-испытательном подразделении отрабатываются планы-графики подготовки авиационного персонала, авиационной техники, служебных помещений, наземного оборудования и средств наземного обслуживания общего применения к летней и зимней эксплуатации.

Подготовка авиационной техники и средств наземного обслуживания к зимней эксплуатации проводится в октябре - ноябре, а к летней - в апреле - мае (ежегодно), в зависимости от климатических условий в районе базирования летно-испытательного подразделения.

В период проведения работ по подготовке авиационной техники к сезонной эксплуатации в летно-испытательном подразделении должны быть проведены занятия с проверкой знаний летным и инженерно-техническим составом особенностей эксплуатации авиационной техники в весенне-летний и осенне-зимний периоды года в условиях базирования летно-испытательного подразделения.

О результатах подготовки авиационной техники и средств наземного обслуживания к сезонной эксплуатации производится запись в формулярах воздушных судов, паспортах средств наземного обслуживания.

По завершении подготовки личного состава и авиационной техники к сезонной эксплуатации издается приказ (распоряжение) по авиационной организации (летно-испытательному подразделению) о допуске личного состава (поименно) и авиационной техники к сезонной эксплуатации.

Воздушные суда, на которых не выполнены полностью работы по подготовке их к сезонной эксплуатации, к полетам не допускаются.

6.7.20. Контрольно-проверочная аппаратура, оснастка и наземное оборудование должны быть персонально закреплены за соответствующими специалистами инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения, которые несут ответственность за их исправность, сохранность, порядок хранения, эксплуатацию и проверку.

Все агрегаты и аппаратура (блоки, узлы, детали), поступающие со складов и баз, перед установкой их на воздушное судно, обязательно подвергаются входному контролю (по агрегату и в составе комплекта) в лабораториях летно-испытательного подразделения и авиационной организации.

Агрегаты и аппаратура подвергаются повторной проверке перед установкой их на воздушное судно, если с момента проверки их прошло более месяца.

Во всех случаях после замены как отдельного агрегата, так и комплекта аппаратуры в целом на воздушном судне производится полная проверка работоспособности всей системы, в состав которой входят вновь установленные агрегаты и комплекты аппаратуры.

Установка на воздушное судно агрегатов, жгутов, трубопроводов и других комплектующих изделий без паспортов, сопроводительных и других документов заводов-изготовителей, свидетельствующих об их кондиционности, а также после истечения сроков их хранения и проверки ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

6.7.21. При наземной отработке авиационной техники и устранения неисправностей на ней применяется только исправный, маркированный инструмент и по прямому его назначению. Инструмент должен храниться в специальных ящиках или инструментальных сумках, оборудованных ячейками для инструмента. В ящике или сумке должна быть опись всего инструмента.

При работе на высоко расположенных участках воздушного судна применяются стремянки и трапы, предназначенные для данного типа воздушного судна. На стремянках, помостах и корзинах спецмашин для работы на высоте должны быть нанесены трафареты с указанием на них максимально допустимых грузоподъемности и числа одновременно работающих.

На средствах наземного обслуживания, которые подвергаются периодическим проверкам, также наносятся трафареты с указанием на них даты очередных проверок и фамилий ответственных лиц, за которыми они закреплены.

6.7.22. Метрологический надзор за средствами измерений и параметров агрегатов и систем воздушных судов в летно-испытательных подразделениях проводится в соответствии с требованиями соответствующих ГОСТов.

В летно-испытательных подразделениях отрабатываются планы (графики) проверок средств и контроля состояния авиационной техники с указанием дат направления их в поверочные органы.

Планы (графики) подписываются старшим метрологом и утверждаются главным инженером авиационной организации.

В летно-испытательных подразделениях ведутся книги (журналы) учета технического состояния проверки и ремонта средств измерений по форме, определенной правилами метрологического обеспечения средств измерений.

За своевременность организации поверочных работ отвечает старший метролог авиационной организации, за своевременное представление средств измерений на проверку - инженеры летно-испытательных подразделений по специальности; за содержание средств измерения, их применение, эксплуатацию и хранение - должностные лица летно-испытательных подразделений по инженерно-авиационной службе, за которыми закреплены эти средства измерений.

Средства измерений и контрольно-проверочная аппаратура с истекшими сроками проверки в поверочных органах, нарушенными клеймами поверочных органов, а также средства, на которых своевременно не выполнены регламентные работы, к применению не допускаются.

6.7.23. Стенды и установки (не табельные средства измерения), изготовленные непосредственно в летно-испытательном подразделении авиационной организации, допускаются к эксплуатации после проведения метрологической экспертизы.

Экспертиза проводится на основании приказа руководителя или главного инженера авиационной организации комиссией в составе не менее трех специалистов (с обязательным участием в комиссии специалиста от инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения) под председательством специалиста-метролога или лица, ответственного за состояние средств измерения в летно-испытательном подразделении авиационной организации.

Акт о результатах экспертизы согласовывается со старшим метрологом и утверждается главным инженером авиационной организации.

После согласования и утверждения акта метрологической экспертизы, в соответствии с его выводами, не табельные средства измерения вводятся в эксплуатацию приказом руководителя авиационной организации.

Результаты проведения метрологической экспертизы заносятся в формуляр (паспорт) не табельного средства измерения.

6.7.24. Воздушные суда, оборудованные системами бортовых измерений, допускаются к полетам после проверки (контрольного осмотра) воздушного судна комиссией инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения на предмет правильности монтажа системы бортовых измерений, соответствия ее утвержденной схеме, работоспособности систем и оборудования воздушного судна с оформлением акта готовности воздушного судна к проведению испытаний.

При этом в соответствующем разделе формуляра воздушного судна делается запись со ссылкой на утвержденную схему об оборудовании воздушного судна системой бортовых измерений. По результатам работы комиссии оформляется акт.

Схема оборудования воздушного судна средствами бортовых измерений во всех случаях должна быть согласована с авиационной организацией - разработчиком воздушного судна.

После демонтажа системы бортовых измерений с воздушного судна и приведения его в штатное состояние комиссия инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения производит контрольный осмотр воздушного судна с проверкой работоспособности его систем и агрегатов, с последующим облетом.

В авиационной организации - изготовителе воздушного судна облет после демонтажа системы бортовых измерений производится по решению начальника летно-испытательного подразделения.

По результатам проделанной работы комиссия оформляет акт и производит запись в формуляр воздушного судна о снятии системы бортовых измерений и приведение воздушного судна в штатное состояние. Акты комиссии утверждаются главным инженером авиационной организации и хранятся в делах инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения.

Копии утвержденных актов, заверенные гербовой печатью авиационной организации, вкладываются в формуляр воздушного судна.

6.7.25. Воздушные суда, на которых проводились летные испытания с выходом за эксплуатационные ограничения или испытания на прочность, после приведения их в штатное состояние, допускаются к дальнейшей эксплуатации в эксплуатирующих организациях в пределах ресурса и ограничений, установленных генеральным (главным) конструктором воздушного судна с соответствующей записью в формуляре воздушного судна.

6.7.26. На воздушных судах, находящихся на эксплуатации в летно-испытательном подразделении авиационной организации, ежегодно выполняется облет для проверки устойчивости и управляемости (балансировочных характеристик). Данная проверка может предусматриваться в программах других облетов и испытаний, проведенных в течение года. Облеты целесообразно выполнять после подготовки воздушных судов к осенне-зимней эксплуатации).

Перед облетом воздушное судно должно быть осмотрено руководящим составом инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения в объеме контрольного осмотра.

В период испытаний изменять конструкцию авиационной техники, принципиальные и монтажные схемы, устанавливать аппаратуру и агрегаты (кроме систем бортовых измерений), не предусмотренные конструкцией и эксплуатационной технической документацией на данный тип воздушного судна, без соответствующего разрешения (согласования) генерального (главного) конструктора данного типа авиационной техники **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

6.7.27. Устранение неисправностей и отказов на опытных и модифицированных воздушных судах, системах, комплексах, агрегатах и устройствах, установленных на воздушном судне, осуществляют технические руководители авиационных организаций - разработчиков воздушного судна, систем, комплексов, агрегатов и устройств под непосредственным руководством и контролем заместителя начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (старшего руководителя по инженерно-авиационной службе в бригаде по испытаниям воздушного судна и его систем).

6.7.28. Инженерно-авиационное обеспечение при перелетах на воздушных судах, находящихся на испытаниях, с посадками их на промежуточных аэродромах производится инженерно-авиационной службой летно-испытательного подразделения авиационной организации, которой принадлежит данное воздушное судно, или инженерно-авиационной службой летно-испытательного подразделения авиационной организации аэродрома посадки, согласно договорным обязательствам.

6.7.29. Подготовка к полету не находящихся на испытаниях перелетающих воздушных судов на промежуточных аэродромах, как правило, производится инженерно-техническим составом, базирующимся на аэродроме посадки, под контролем экипажа перелетающего воздушного судна.

При отсутствии на промежуточном аэродроме специалистов, допущенных к эксплуатации перелетающего воздушного судна, а также при посадке на промежуточный аэродром воздушного судна, находящегося на испытаниях, подготовку и контроль готовности этого воздушного судна к полету производит инженерно-технический состав, выделенный от авиационной организации, которой принадлежит данное воздушное судно.

В отдельных случаях приказом руководителя авиационной организации может быть разрешено производить подготовку воздушного судна на промежуточном аэродроме составом летного экипажа. В этом случае летные экипажи должны быть обучены (со сдачей зачетов) самостоятельному выполнению подготовки воздушного судна к полету и иметь на борту технологические карты подготовки.

Запись о выполнении подготовки воздушного судна к полету производится членами экипажа в бортовой карточке (на воздушные суда, построенные для использования в государственной авиации) и в карте-наряде (на воздушные суда, построенные для использования в гражданской авиации). Эти документы оформляются в двух экземплярах, один из которых сдается диспетчеру на промежуточном аэродроме, а другой - хранится на борту воздушного судна до посадки на базовом аэродроме.

6.7.30. Допуск топлива, масла, специальных жидкостей, газов и средств наземного обслуживания к заправке (зарядке) и обслуживанию воздушного судна производит заместитель начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (начальник инженерно-авиационной службы), инженер по эксплуатации воздушного судна (участка, группы, бригады) после проведения им аэродромного контроля.

Допуск наземных источников электроэнергии и средств заправки воздушного судна кислородом осуществляет должностное лицо инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения по авиационному оборудованию совместно с врачом летно-испытательного подразделения после проведения аэродромного контроля.

При положительных результатах аэродромного контроля средств наземного обеспечения, топлива, масла, специальных жидкостей и газов вышеуказанные должностные лица в соответствующем журнале учета работы установки (формуляре), паспорте, контрольном талоне делают запись "Заправку (обслуживание) разрешаю" с указанием даты, времени и ставят свою подпись.

6.7.31. Специалисты, производящие заправку воздушного судна топливом, маслом, специальными жидкостями и зарядку газами, перед заправкой (зарядкой) обязаны убедиться в том, что в журнале учета работы наземного средства (формуляре, паспорте, контрольном талоне) имеется отметка должностного лица инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения о разрешении на заправку (зарядку).

6.7.32. Проверку работы двигателей на максимальном и форсажном режимах разрешается производить лицам технического состава только на площадках, оборудованных креплениями (швартовками), предусмотренными руководством (инструкцией) по эксплуатации воздушного судна данного типа. В остальных случаях проверку работы двигателей на этих режимах должны производить летчики.

Запуск и отработку двигателей с включенной трансмиссией несущих винтов на всех типах вертолетов выполняют летчики.

Во избежание случаев попадания посторонних предметов в систему управления, в двигатели и другие агрегаты воздушного судна, при работе на авиационной технике и ее эксплуатации, запрещается работать в спецодежде с открытой фурнитурой.

6.7.33. В отдельных случаях разрешается производить запуск и отработку двигателей на пришвартованных вертолетах с включенной трансмиссией несущих винтов инженерно-техническому составу летно-испытательного подразделения, допущенному к указанным работам приказом руководителя авиационной организации после подготовки этих специалистов по специальной Программе по организации и проведению ресурсных испытаний вертолетов на швартовочной привязи, разработанной непосредственно в авиационной организации и утверждаемой руководителем авиационной организации.

Программа должна предусматривать сдачу зачетов по знанию инструкции по эксплуатации вертолета, его конструкции и мерам безопасности, проведение с указанными специалистами тренажер и стажировки на рабочем месте.

Допущенные к указанным работам специалисты в дни проведения испытаний проходят медицинский контроль состояния здоровья.

6.7.34. При 2- и 3-сменной работе летно-испытательного подразделения или его участков (служб) воздушные суда могут передаваться в другую смену с незаконченным объемом работ.

Организация и порядок передачи таких воздушных судов из смены в смену производится согласно действующей в авиационной организации инструкции, утвержденной руководителем (главным инженером) авиационной организации с обеспечением полноты и качества выполнения, а также контроля всех операций, предусмотренных технологическими картами подготовки воздушных судов к полету.

Должностные лица инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения (испытательных бригад), сдающие и принимающие воздушные суда с незаконченным объемом работ, обязаны проверить объем выполненных работ на авиационной технике, наличие подписей исполнителей и контролирующих лиц за каждую выполненную операцию.

Передавать воздушные суда из смены в смену с технологически незавершенными отдельными операциями работы и без подписей в документации исполнителей и контролирующих лиц, подтверждающих выполнение работ, **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

6.7.35. Передачу воздушных судов, находящихся на испытаниях, из одной смены в другую организуют и контролируют должностные лица инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения и старшие руководители сдающей и принимающей смен, документально оформляя передачу воздушных судов своими подписями в соответствующих документах (журналах, актах) передачи работ из одной смены в другую.

В этих документах отмечается объем завершенных работ, особенности, выявленные при работе сдающей воздушное судно смены, объем завершенных операций, каждой незавершенной работы на период передачи, что необходимо учесть и выполнить принимающей смене при работе по завершению этих работ, замечания принимающих лиц о состоянии воздушного судна после его осмотра и проверки документации.

В документации по завершенным работам ставятся подписи лиц, выполнявших эти работы (от сдающей смены), и лиц, осуществлявших контроль за полнотой и качеством выполненных работ (от сдающей и

принимающей смен).

По незавершенным работам также ставятся подписи ответственных лиц, принимающих и сдающих смены.

Ответственность за полноту и качество подготовки воздушного судна к полету в этом случае несут должностные лица инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения смены, выпускающей воздушное судно в полет, а за полноту и качество выполнения отдельных операций (работ) - должностные лица и специалисты смен, выполнявшие и принявшие эти работы.

Разрешение на выпуск воздушного судна в испытательный полет дает ответственное лицо инженерно-технического состава смены, которая обеспечивает полет воздушного судна.

6.7.36. Инженеры по эксплуатации воздушных судов летно-испытательного подразделения (участка, группы, бригады) ежедневно, а заместитель начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе - не реже одного раза в неделю, проводят технические разборы со специалистами инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения.

На технических разборах отмечаются имевшие место недостатки в работе специалистов, неисправности авиационной техники, выявленные в полете и при ее техническом обслуживании, даются указания по их устранению и предупреждению, а также отмечаются передовые методы работы лучших специалистов инженерно-авиационной службы и намечаются мероприятия по их внедрению в практику инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения.

Инженеры по эксплуатации вооружения, радиоэлектронного и авиационного оборудования инженерно-авиационной службы летно-испытательного подразделения проводят разборы с техническим составом по специальностям не реже одного раза в неделю.

Разборы с техническим составом по специальностям учитываются в журнале учета проведения технических разборов.

6.7.37. В летно-испытательных подразделениях авиационных организаций - разработчиков воздушных судов и научно-исследовательских институтов, имеющих большой штат бортинженеров (бортмехаников) - испытателей, последние объединяются в отдельные службы (группы, бригады, отряды) по типам воздушных судов. В вопросах инженерно-авиационного обеспечения испытательных полетов указанные специалисты руководствуются указаниями заместителя начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе.

В вопросах выполнения программы летных испытаний и подготовки воздушного судна к полетам бортинженеры (бортмеханики) - испытатели руководствуются, в части их касающейся, указаниями заместителей начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе и летной службе, указаниями ведущего инженера по летным испытаниям данного типа воздушного судна.

6.7.38. В летно-испытательных подразделениях авиационных организаций - изготовителей воздушных судов бортинженеры (бортмеханики) - испытатели входят в состав летной службы этой авиационной организации и непосредственно подчиняются ее начальнику.

В вопросах инженерно-авиационного обеспечения испытательных полетов соответствующие лица руководствуются указаниями заместителя начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе (инженера по эксплуатации воздушного судна, участка, группы, бригады).

В летно-испытательном подразделении, в штатах которого имеются бортинженеры-испытатели и бортмеханики-испытатели, работу в службе и бригаде возглавляет старший бортинженер-испытатель.

6.7.39. Все воздушные суда, находящиеся в летно-испытательном подразделении, как материальное имущество закрепляются распоряжением (приказом) начальника летно-испытательного подразделения за:

бригадами и их помощниками - при бригадной системе обслуживания воздушных судов;

старшими (первыми) техниками (механиками) или инженерами наземных экипажей - при экипажной системе обслуживания воздушных судов.

Приказом (распоряжением) руководителя авиационной организации воздушные суда могут закрепляться при необходимости за техническим составом бригады и за бортовыми инженерами (бортмеханиками) - испытателями.

За каждым из вышеуказанных специалистов разрешается закреплять одно летающее воздушное судно и несколько нелетающих воздушных судов, находящихся в неисправном состоянии или поставленных на длительное (более 1 месяца) хранение.

Планировать этому специалисту проведение работ в один день (одну смену) на летающем воздушном судне и на нелетающих воздушных судах ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

При большом количестве однотипных воздушных судов, находящихся на хранении, их техническое обслуживание допускается осуществлять специально созданными бригадами, состав которых и воздушные суда, обслуживаемые каждой бригадой, определяются приказом (распоряжением) начальника летно-испытательного подразделения.

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

6.6.40. При оформлении документов на продление ресурса и срока службы (назначенного, межремонтного) для единичных экземпляров воздушных судов необходимо руководствоваться рекомендациями, изложенными в правилах государственного учета и оформления удостоверений о годности к полетам воздушных судов экспериментальной авиации. При продлении ресурса и срока службы комплектующих изделий необходимо руководствоваться действующими нормативными документами (Госстандартами, НИАО, НТЭРАТ ГА и нормативными документами Росавиакосмоса, ФСВТ России и ВВС России).

6.8. ПОИСКОВОЕ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.8.1. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в районе аэродрома организуется старшим авиационным начальником аэродрома.

6.8.2. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов включает:

- организацию дежурства аварийных, поисково-спасательных сил и средств, органов управления полетами;
- организацию приема и передачи сигналов бедствия, а также организацию оповещения органов РЦ ЕС ОрВД о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие;
- организацию и осуществление поисковых и аварийно-спасательных работ;
- обеспечение экипажей воздушных судов групповыми и индивидуальными аварийно-спасательными средствами и снаряжением;
- специальную подготовку экипажей воздушных судов к действиям в аварийной обстановке и выживанию в условиях автономного существования;
- подготовку летного состава и участников испытаний в полете, личного состава СПДГ, НПСК к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

6.8.3. Для оказания немедленной помощи воздушным судам, терпящим или потерпевшим бедствие в районе ответственности аэродрома (аэроузла), организуется дежурство поисково-спасательного воздушного судна с экипажем, подготовленным к проведению поисково-спасательных работ днем и ночью, и имеющего на борту СПДГ, необходимое аварийно-спасательное имущество и снаряжение, а также дежурство автомобиля повышенной проходимости с НПСК, укомплектованного аварийно-спасательным имуществом и снаряжением.

Поисково-спасательное воздушное судно с СПДГ может выделяться из состава государственной или гражданской авиации и находиться на другом аэродроме.

Для оказания помощи воздушным судам, потерпевшим бедствие на территории аэродрома и эвакуации воздушного судна с ВПП из состава инженерно-авиационной службы назначается аварийно-спасательная команда (АСК).

6.8.4. Работы по поиску и спасанию воздушных судов, экипажей и служебных пассажиров проводятся во взаимодействии:

- с КП объединений ВВС и ПВО, региональными управлениями МЧС России, ФСБТ России;
- пожарными подразделениями управлений пожарной охраны МВД России;
- скорой медицинской помощью территориальных органов здравоохранения;
- воинскими частями, дислоцированными в районе бедствия;
- различными службами спасания, имеющимися на территории района ответственности аэродрома.

Степень участия и обязанности взаимодействующих сторон отражаются в планах взаимодействия.

Организация взаимодействия возлагается на начальника летно-испытательного подразделения авиационной организации - эксплуатанта аэродрома.

6.8.5. Организация поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов в районе ответственности аэродрома (аэроузла) осуществляется в общей системе поисково-спасательного обеспечения под руководством Федерального управления авиационно-космического поиска и отдела поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов авиации Федеральной службы воздушного транспорта России (ФСБТ России) (через ГКЦПС).

Руководство организацией и проведением поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляет начальник летно-испытательного подразделения.

Непосредственное руководство поисковыми и аварийно-спасательными работами осуществляет начальник ПСС (СПА-СОП) летно-испытательного подразделения.

6.8.6. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов осуществляется составом спасательных команд работающей смены.

В состав спасательной команды поисково-спасательного воздушного судна и наземной поисково-спасательной команды приказом руководителя организации экспериментальной авиации назначаются работники летно-испытательного подразделения, прошедшие специальную подготовку. Удаление их рабочих мест от поисково-спасательного воздушного судна (автомобиля НПСК) должно обеспечивать выполнение нормативов готовности N 2.

В состав спасательной парашютно-десантной группы парашютистами-спасателями назначаются специалисты летно-испытательного подразделения из числа специально подготовленных инструкторов-парашютистов.

Экипаж поисково-спасательного воздушного судна, состав СПДГ и НПСК во время дежурства оперативно подчиняются старшему руководителю полетов и выполняют его указания.

Дежурные поисково-спасательные силы и средства в период проведения полетов находятся в готовности N 2.

При испытаниях авиационной техники степень готовности экипажа поисково-спасательного воздушного судна и НПСК устанавливает начальник летно-испытательного подразделения или его заместитель по летной службе накануне дня (ночи) полетов.

Экипажи, выделенные для поисково-спасательного обеспечения, вносятся в плановую таблицу.

Полеты воздушных судов, не обеспеченные в поисково-спасательном отношении, ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

6.8.7. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов организаций экспериментальной авиации при совместном базировании осуществляется по правилам, определенным Инструкцией по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на аэродроме (аэроузле) и Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома. В этом случае организация работ по поиску и спасанию экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие в районе аэродрома, возлагается на старшего авиационного начальника аэродрома с предоставлением ему права на привлечение сил и средств поиска и спасания от организаций (предприятий, авиационных частей), базирующихся на данном аэродроме, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности.

Перед началом полетов начальник поисково-спасательной службы проверяет готовность службы и докладывает старшему руководителю полетов. Рабочее место начальника поисково-спасательной службы оборудуется телефонной и прямой громкоговорящей связью со старшим руководителем полетов.

После выполнения поисковых и аварийно-спасательных работ начальник поисково-спасательной службы составляет отчет о проведенной работе и представляет его начальнику летно-испытательного подразделения.

Если начальник поисково-спасательной службы входит в состав комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, то он представляет председателю комиссии или его заместителю отчет по форме, установленной [Правилами](#) расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации.

6.8.8. Экипажи дежурных поисково-спасательных воздушных судов и личный состав поисково-спасательных команд должны быть обучены приемам и методам эвакуации пострадавших членов экипажа из кабин (салонов) воздушных судов и оказанию первой медицинской помощи.

Обучение и тренировки экипажей поисково-спасательных воздушных судов, поисково-спасательных команд организуются начальником поисково-спасательной службы и проводятся под контролем начальника летно-испытательного подразделения по программе подготовки летного состава и специалистов поисково-спасательной службы.

6.8.9. Для поддержания высокого уровня подготовки парашютисты-спасатели должны в течение года регулярно в различных метеоусловиях выполнять тренировочные прыжки с парашютом.

6.8.10. Обучение личного состава аварийно-спасательной команды и совместные тренировки с пожарными расчетами организуются заместителем начальника летно-испытательного подразделения по инженерно-авиационной службе.

Комплексные тренировки поисково-спасательных сил проводятся не реже двух раз в течение года.

6.9. ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.9.1. Парашютно-спасательное обеспечение полетов организуется начальником парашютной (парашютно-десантной) службы летно-испытательного подразделения в соответствии с требованиями Руководства по парашютно-спасательной и десантной подготовке авиации Вооруженных Сил России, настоящих Правил и решением начальника летно-испытательного подразделения на полеты в целях спасения летного состава и участников испытаний в полете при аварийной обстановке.

6.9.2. Парашютно-спасательное обеспечение полетов включает:

- обеспечение полетов средствами спасания;
- обучение и тренировку экипажей воздушных судов правилам покидания воздушных судов и использования при этом катапультных установок, парашютов, спасательно-плавательных средств, средств сигнализации, носимого аварийного запаса и действиям после приземления (приводнения) в различных климатических условиях, в малонаселенной местности (тундра, тайга, горы, пустыня);
- обучение экипажей поисково-спасательных воздушных судов правилам десантирования парашютистов и грузов;

- укладку и подготовку к полетам спасательных парашютных систем;
- укладку и монтаж парашютных систем и носимых аварийных запасов (НАЗов) на катапультные кресла;
- участие в разработке рекомендаций и инструкций экипажу по вынужденному покиданию воздушных судов;
- подготовку спасательных парашютно-десантных групп для оказания помощи и эвакуации экипажей потерпевших бедствие воздушных судов;
- укладку и монтаж на самолеты парашютных тормозных систем;
- содержание средств спасания в исправном состоянии и постоянной готовности к применению.

6.9.3. Все испытательные и тренировочные полеты экипажами воздушных судов выполняются в специальном летном обмундировании в соответствии с пунктом 1 приложения N 2 к приказу Министерства авиационной промышленности от 14 апреля 1981 г. N 82, защитных шлемах, с надетыми спасательными парашютами (подсоединенными к замкам ОСК-2 свободными концами купола парашюта) индивидуальной подвесной системы, с установленными на них парашютными приборами и НАЗом.

Снятие парашютов в полете допускается только с разрешения командира воздушного судна (в каждом отдельном случае) для выполнения работ и действий, осуществление которых при надетом парашюте невозможно.

При выполнении полетов, не связанных с испытаниями силовых установок, систем управления, аэродинамическими и прочностными исследованиями и т.п., на транспортных и пассажирских воздушных судах, сиденья которых не оборудованы под размещение парашютов, допускается выполнение своих обязанностей членами экипажа и участниками испытаний в полете без надетых парашютов.

В этом случае парашюты должны быть полностью подготовлены к применению и определен порядок их надевания.

В виде исключения полеты в районе аэродрома могут выполняться без НАЗов, но с обязательным укомплектованием парашюта радиомаяком типа "Комар" или радиостанцией Р-855 УМ. Это исключение не снимает с парашютной службы задачи иметь полностью укомплектованные и подготовленные к полетам НАЗы для укомплектования парашютов в случае изменения задания.

6.9.4. При полетах над малонаселенной местностью (тундрой, тайгой, горами, пустыней) каждому члену экипажа воздушного судна выдаются личное оружие и патроны к нему. В других случаях - по решению начальника летно-испытательного подразделения.

На борту многоместных воздушных судов на случай вынужденной посадки должны быть аварийные укладки с запасом продуктов, питьевой воды, медикаментов, радио- и сигнальных средств, спальные мешки, хозяйственные принадлежности. Габариты аварийных упаковок не должны препятствовать их быстрому выбросу в аварийные выходы (люки) при вынужденной посадке. Конкретный перечень снаряжения аварийных упаковок утверждает начальник летно-испытательного подразделения.

Командир воздушного судна перед каждым испытательным и тренировочным полетом проверяет наличие на борту воздушного судна спасательных средств и соответствие средств жизнеобеспечения полетному заданию. Он отвечает за правильную эксплуатацию членами экипажа воздушного судна средств спасания и за предполетный контроль их обученности приемам покидания воздушного судна при аварийной обстановке в полете.

6.9.5. При полетах над водным пространством и вдоль береговой черты на борту многоместного воздушного судна должны быть плавательные средства группового пользования (плоты, лодки), а все члены экипажа и участники испытаний в полете должны быть в надетых морских спасательных комплектах или спасательных авиационных жилетах (поясах) в соответствии с оборудованием воздушного судна.

6.9.6. Начальник парашютной службы контролирует укладку парашютов для катапультных кресел, а также подготовку спасательных парашютов к полетам и их выдачу на полет членам экипажей воздушных судов.

Начальник парашютной службы руководит обучением и подготовкой специалистов службы по специальности, организует проведение прыжков с парашютом по программам парашютной подготовки летного состава, участников испытаний в полете и специалистов парашютной службы.

Специалисты парашютной службы сдают зачеты местной квалификационной комиссии по специальности ежегодно, а также по окончании занятий по изучению новой техники.

В своей работе специалисты парашютной службы руководствуются настоящими Правилами, Руководством по парашютно-спасательной и десантной подготовке авиации Вооруженных Сил и используют в работе Методические указания и технологические карты подготовки к полетам спасательных парашютных систем (парашютов), высотного снаряжения и спасательных плавательных средств летного состава, Методическое пособие для летного состава по применению спасательных плавательных средств в аварийной обстановке, типовые программы по парашютно-спасательной подготовке летного состава и специалистов парашютно-спасательной службы в летно-испытательных подразделениях, инструкции и технические описания по эксплуатации и хранению тормозных парашютных систем.

6.9.7. Парашютные кислородные приборы и автоматы хранятся на парашютах (парашютных системах) в готовом к применению состоянии.

Регламентные работы на них выполняются специалистами группы регламентных работ по авиационному оборудованию.

Ответственность за хранение, исправность, своевременность выполнения регламентных работ, получение со склада (сдачу на склад) парашютных приборов несет начальник парашютной службы летно-испытательного подразделения.

6.10. ВЫСОТНО-КИСЛОРОДНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.10.1. Высотно-кислородное обеспечение полетов организуется начальником высотно-кислородной службы летно-испытательного подразделения.

Высотно-кислородное обеспечение полетов включает:

- своевременную подготовку к испытательным полетам индивидуального высотно-кислородного снаряжения членов экипажей воздушного судна (высотно-компенсирующих костюмов, скафандров, противоперегрузочных и морских спасательных костюмов, кислородных масок, герметических и защитных шлемов), его техническое обслуживание и содержание в исправном состоянии;

- оказание помощи и осуществление контроля специалистами высотно-кислородной службы за правильностью надевания индивидуального высотно-кислородного снаряжения членами экипажа воздушного судна и стыковкой его с бортовыми системами;

- подсоединение свободных концов парашютной системы к подвесной системе ИПС-72;

- обучение членов экипажей воздушных судов правилам пользования высотно-кислородным снаряжением;

- проведение (совместно с медицинской службой) тренировок и проверок членов экипажей воздушных судов по применению кислородных масок под избыточным давлением кислорода;

- своевременную подачу заявок на обеспечение экипажей воздушных судов высотно-кислородным снаряжением;

- зарядку кислородом парашютных кислородных приборов;

- проверку работоспособности парашютных полуавтоматических приборов в лаборатории контрольно-измерительных приборов.

6.10.2. В период предварительной подготовки к полетам начальник высотно-кислородной службы знакомится с плановой таблицей полетов и ставит задачу специалистам службы на подготовку снаряжения экипажей к полетам. В период предполетной подготовки члены экипажей воздушных судов производят

надевание, подгонку и проверку спецснаряжения. Высотно-кислородное снаряжение экипажей заказчика обслуживается специалистами высотно-кислородной службы предприятия-изготовителя. О готовности выданного экипажам высотно-кислородного снаряжения начальник высотно-кислородной службы летно-испытательного подразделения производит соответствующую запись и расписывается в журнале выдачи.

Выполнять полеты в высотно-кислородном снаряжении, не соответствующем полетному заданию или не прошедшем проверку на работоспособность в высотно-кислородной службе летно-испытательного подразделения, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

6.10.3. Для допуска к работе с кислородным оборудованием у специалистов высотно-кислородной службы местной квалификационной комиссией ежегодно проверяются:

- знание эксплуатируемого кислородного оборудования (краткое описание конструкции, принцип действия, комплектация, технические характеристики) и техники безопасности при работе с ним;

- знание и умение выполнять регламентные работы и ремонт высотно-кислородного снаряжения, порядок его проверки на контрольных установках и на самолете.

Специалисты высотно-кислородной службы обязаны в совершенстве знать эксплуатируемую технику, инструкции по ее эксплуатации, бюллетени и другие документы, регламентирующие ее эксплуатацию.

6.11. МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

Медицинское обеспечение полетов - система организационных и лечебно-профилактических мероприятий, направленных на поддержание профессионального здоровья и работоспособности летного состава, участников испытаний в полете и группы руководства полетами.

6.11.1. Медицинское обеспечение полетов включает:

- контроль за физической и индивидуально-психологической подготовкой летного состава к выполнению полетных заданий, режимом отдыха и питания;

- проведение предполетного и послеполетного (при необходимости) медицинского осмотра летного состава и участников испытаний в полете;

- контроль за полнотой и качеством выполнения рекомендаций врачебной летно-экспертной комиссии (ВЛЭК);

- выдачу медицинских рекомендаций по организации режима труда, отдыха и питания экипажей и руководителей полетов;

- контроль за санитарно-гигиеническим состоянием рабочих мест, специального снаряжения и средств спасания;

- контроль качества и кондиционности кислорода, предназначенного для заправки воздушных судов, кислородных приборов и баллонов индивидуальных средств спасания;

- организацию оказания помощи пострадавшим и их эвакуацию в лечебные учреждения;

- проведение плановых медицинских осмотров летного состава, участников испытаний в полете и руководителей полетов;

- организацию и проведение медицинского освидетельствования во ВЛЭК лиц летного состава, участников испытаний в полете, руководителей полетов;

- проведение профилактических мероприятий по предупреждению авиационных инцидентов, связанных с состоянием здоровья;

- подготовку данных и доклад начальнику летно-испытательного подразделения о готовности по состоянию здоровья членов летных экипажей и участников испытаний в полете к выполнению полетов, а руководителей полетов - к руководству полетами;

- проведение системы мероприятий, направленных на обеспечение послеполетной реабилитации и психофизиологической разгрузки;
- обеспечение летного состава санаторно-курортным лечением;
- организацию питания летного состава и контроль за его качеством в дни полетов.

6.11.2. Медицинское обеспечение полетов организует заведующий здравпунктом летно-испытательного подразделения авиационной организации в соответствии с руководящими документами: требованиями настоящих Правил, Положением о здравпункте летного подразделения производственных объединений, предприятий и организаций авиационной промышленности (приказ МАП СССР 1983 г. N 517).

Заведующий здравпунктом несет ответственность за качественную организацию медицинского обеспечения полетов и своевременное выявление лиц, имеющих медицинские противопоказания к полетам и к руководству полетами.

6.11.3. Летный состав, участники испытаний в полете, руководители полетов проходят медицинское освидетельствование во ВЛЭК в установленные сроки в соответствии с [Положением](#) о медицинском освидетельствовании летного состава авиации Вооруженных Сил Российской Федерации (приказ Министра обороны Российской Федерации 1999 г. N 455).

Лица, эпизодически участвующие в полетах, проходят медицинский осмотр в лечебных учреждениях в установленном порядке.

Лица летного состава и участники испытаний в полете перед началом полетов (но не ранее, чем за 2 часа до вылета) обязаны пройти медицинский контроль у врача (фельдшера) здравпункта летно-испытательного подразделения, который в полетном листе делает отметку о допуске к полетам. При задержке вылета на 6 часов и более экипаж обязан пройти медицинский контроль повторно. Руководители полетов обязаны пройти медицинский осмотр перед заступлением на дежурство.

Предполетный медицинский контроль летного экипажа, выполняющего в течение дня несколько полетов, проходит один раз перед первым полетом.

При выполнении полетов в отрыве от основной базы члены экипажа и участники испытаний в полете, руководители полетов обязаны пройти предполетный медицинский контроль у врача (фельдшера) медицинской службы аэродрома, где проводятся полеты.

Ответственность за соблюдение членами летного экипажа предполетного режима вне мест базирования (в том числе и за рубежом) возлагается на командира воздушного судна.

6.11.4. Члены летного экипажа, участники испытаний в полете, руководители полетов, не прошедшие предполетный медицинский контроль, полугодовой осмотр и с истекшим сроком действия справки ВЛЭК, к полетам и к руководству полетами НЕ ДОПУСКАЮТСЯ.

6.11.5. Лица летного состава, участники испытаний в полете, руководители полетов, допущенные к работе в индивидуальном порядке, подлежат систематическому наблюдению врача летно-испытательного подразделения.

Допуск к полетам после перенесенных заболеваний, травм, авиационных инцидентов разрешает врач авиационного подразделения.

6.11.6. Каждое воздушное судно должно быть оснащено бортовой и аварийной медицинскими аптечками, а при выполнении полетов за рубежом - аптечками согласно требованиям ИКАО. Члены экипажа должны уметь оказывать первую доврачебную само- и взаимопомощь.

6.11.7. Лица летного состава, участники испытаний в полете, руководители полетов, выполняющие работу в странах с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой, в обязательном порядке подлежат вакцинации профилактическими прививками в соответствии с требованиями эпидемиологической обстановки в стране пребывания.

6.11.8. Руководители авиационных организаций обеспечивают доставку летных экипажей к месту выполнения полетов и обратно путем выделения оборудованного для перевозки пассажиров автотранспорта.

6.12. ОБЪЕКТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ ПОЛЕТОВ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИСПЫТАНИЙ (ИССЛЕДОВАНИЙ) ИЗМЕРЕНИЯМИ

6.12.1. Объективный контроль испытательных полетов и других полетов организуется начальником летно-испытательного подразделения и проводится в соответствии с разработанным в авиационной организации Положением о подразделении объективного контроля и производственной Инструкцией по проведению объективного контроля.

6.12.2. Объективному контролю подлежат:

- работоспособность систем воздушных судов и соответствие их требованиям эксплуатационно-технической документации;

- соблюдение экипажами требований и рекомендаций, изложенных в эксплуатационно-технической документации по управлению воздушным судном и его силовой установкой, системами и оборудованием воздушного судна;

- действия руководителей полетов по управлению полетами и диспетчеров АДП, радиообмен между лицами группы руководства полетами и экипажами воздушных судов;

- речевая информация в экипаже, в том числе чтение карты готовности и соблюдение правил фразеологии и радиообмена.

Результаты объективного контроля могут быть использованы для решения задач, вытекающих из конкретных целей испытаний воздушного судна в данной авиационной организации.

Объективными данными о параметрах полета, работе авиационной техники в полете, действиях летного состава, руководителей полетов, диспетчеров АДП считаются данные, полученные с помощью средств объективного контроля и зарегистрированные на соответствующих носителях информации.

6.12.3. Объективный контроль подразделяется на межполетный, полный (послеполетный) и специальный.

Межполетный контроль производится после каждого испытательного полета с выключением двигателей (двигателя). Основным видом контроля безопасности полетов воздушного судна, оборудованного штатным бортовым регистратором, является экспресс-анализ с выдачей бланка сообщений. Выпуск в полет воздушного судна до устранения причин отклонения от норм в работе систем или грубых нарушений в технике пилотирования, выявленных в результате межполетного контроля, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Полный (послеполетный) контроль всех полетов проводится в конце летного дня с использованием информации всех средств объективного контроля полетов для выявления недостатков при его выполнении.

Специальный контроль проводится для установления причин авиационных происшествий и инцидентов, оценки действия экипажа при инспекторских проверках, оценки действия руководителей полетов, а также оценки работоспособности систем воздушного судна после замены двигателя или выполнения доработок систем по бюллетеням промышленности и др.

6.12.4. Специалисты службы объективного контроля по результатам обработки каждого выполненного полета составляют справку с выводами об отсутствии (наличии) отклонений от норм в работе систем воздушного судна, его оборудования, от требований Руководства по летной эксплуатации воздушного судна, которая прикладывается к полетному листу.

Обнаруженные отклонения регистрируются в соответствующих журналах. Выпуск воздушного судна в очередной полет может быть произведен только после записи в журнале об устранении отклонений в работе воздушного судна или проведенных мероприятиях при отклонениях от требований Руководства по летной эксплуатации воздушного судна.

Специалисты службы объективного контроля несут ответственность за достоверность и своевременность результатов обработки материалов объективного контроля, представляемых для анализа соответствующим должностным лицам.

6.12.5. Обеспечение испытаний (исследований) измерениями при выполнении испытательных и других полетов проводится с целью получения объективной информации о системе "экипаж - летательный аппарат - среда", позволяющей оценить характеристики системы, принять решение о выполнении следующего полетного задания, обеспечить безопасность выполнения летного эксперимента, расследовать причины авиационного происшествия (инцидента).

6.12.6. При выполнении испытательных (исследовательских) полетов проводятся следующие виды измерений:

- бортовые (экспериментальные и штатные);
- радиотелеметрические;
- внешнетраекторные;
- фото-, кино- и видеосъемка с самолетов (вертолетов) сопровождения или с наземных постов.

6.12.7. Обеспечение внешнетраекторных измерений организуется старшим авиационным начальником аэродрома (аэроузла) на основании технического задания и заявки на полет. Другие виды измерений организуются руководителем авиационной организации, выполняющей испытательные полеты, на основании технического задания, программы летных испытаний (специально разработанной программы).

6.12.8. Обеспечение измерениями испытательных полетов включает:

- определение цели и задачи полетов;
- разработку и согласование проекта системы бортовых измерений, технического задания на внешнетраекторные измерения;
- разработку (при необходимости) программно-математического обеспечения обработки и анализа измерений;
- выпуск технической документации на оборудование воздушного судна;
- оборудование воздушного судна средствами бортовых измерений;
- отработку, отладку и контроль работоспособности систем измерений;
- подготовку акта по результатам наземной отработки и контроля работоспособности системы бортовых измерений в полете.

Все изменения, вносимые в систему бортовых измерений в процессе подготовки воздушного судна к полетам, должны быть проверены на работоспособность, в том числе (при необходимости) при наземной гонке.

Основанием для обеспечения полетов внешнетраекторными измерениями при наличии согласованного технического задания является заявка на полет с указанием в ней перечня необходимых средств внешнетраекторных измерений.

При отсутствии согласованного технического задания полеты средствами внешнетраекторных измерений не обеспечиваются.

Основанием для проведения фото-, кино- или видеосъемки с самолета (вертолета) сопровождения является утвержденная программа летных испытаний или специально разработанная программа.

6.12.9. При использовании радиотелеметрических измерений частоту бортового радиотелеметрического передатчика выделяет старший авиационный начальник аэродрома (аэроузла).

Ответственность за выполнение требований документов, регламентирующих порядок работы радиотелеметрических средств в зоне полетов аэроузла, несут руководители летно-испытательных подразделений, проводящих испытания с использованием радиотелеметрических измерений.

6.13. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

6.13.1. Материально-техническое обеспечение испытательных полетов средствами наземного обеспечения общего применения, выделяемыми для подготовки авиационной техники (количество, качество, своевременность доставки, кондиционность материальных средств, выделяемых для содержания авиационной техники в постоянной готовности к эксплуатации), организуется заместителем руководителя организации экспериментальной авиации.

6.13.2. В соответствии с характером испытательных полетов начальник летно-испытательного подразделения ставит задачи начальникам служб (отделов) и специалистам на материально-техническое обеспечение полетов с указанием, к какому времени должны быть выделены материально-технические средства и в чье распоряжение предоставлены.

Для непосредственного руководства силами и средствами обеспечения испытательных полетов назначается ответственное лицо - дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов.

6.13.3. Средства материально-технического обеспечения испытательных полетов (топливо, масло, специальные жидкости и газы) должны иметь показатели качества, соответствующие государственным стандартам или техническим условиям.

О готовности к применению средств материально-технического обеспечения должностные лица производят записи в журнале учета работы соответствующего средства (спецавтомобиля, установки), паспорте или контрольном талоне. Контрольные талоны выдаются водителям спецавтомобилей.

6.13.4. Материальные средства и средства наземного обеспечения, не соответствующие установленным требованиям, допускать к подготовке (заправке, зарядке, проверке, буксировке, снаряжению и т.п.) воздушного судна ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

6.14. ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЛАНОВ ПОЛЕТОВ

6.14.1. Диспетчерское обеспечение планов полетов организуется старшим диспетчером АДП (начальником АДС) в соответствии с Федеральными [правилами](#) использования воздушного пространства Российской Федерации, инструкцией по составлению формализованных заявок на использование воздушного пространства Российской Федерации, Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационным паспортом аэродрома), настоящими Правилами и другими нормативными правовыми актами.

6.14.2. Диспетчерское обеспечение планов полетов включает:

- прием заявок на полеты, их окончательное оформление и передачу по установленным адресам, контроль прохождения и обеспечения заявок;

- составление суточных планов использования воздушного пространства и утверждение их у начальника летно-испытательного подразделения (заместителя начальника летно-испытательного подразделения по летной службе), доведение их содержания до заинтересованных лиц;

- запрос и получение от центров ЕС ОрВД разрешений и условий на использование воздушного пространства для выполнения запланированных полетов, прием распоряжений об установлении режима полетов и кратковременных ограничений на полеты;

- передачу в установленном порядке сообщений в центры ЕС ОрВД, органы ВВС и ПВО и в другие авиационные организации о деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, об изменениях в суточном плане, состоянии аэродрома и о выделении его в качестве запасного аэродрома, о приеме перелетающих экипажей и других сообщений;

- оформление диспетчерских разрешений на вылет экипажам воздушных судов, осуществляющих

внеаэродромные полеты.

6.14.3. Диспетчерские разрешения на вылет выдаются на основании:

- задания экипажу на полет и решений на выпуск в полет (на вылет), принятых лицами, указанными в [пунктах 3.13.1 - 3.13.6](#) настоящих Правил;
- технической годности аэродромов вылета, посадки, запасных аэродромов при метеоусловиях на них и по маршруту полета не ниже минимума командира воздушного судна;
- готовности воздушного судна и экипажа к выполнению полета в соответствующих условиях (экипаж, имел установленное время предполетного отдыха, прошел штурманский и медицинский контроль, получил метеоинформацию и полетную документацию);
- разрешения начальника летно-испытательного подразделения (заместителя начальника летно-испытательного подразделения по летной службе) на проведение полетов на аэродроме и выпуск перелетающих экипажей;
- разрешения центра ЕС ОрВД на использование воздушного пространства и выданных им условий полета.

Разрешение на вылет и условия выполнения полета (заданное время вылета, аэродром первой посадки, эшелон (высота) полета, время оформления разрешения) заносятся диспетчером АДП в полетный лист, а остальные данные записываются командиром воздушного судна и диспетчером АДП в журнал диспетчерских разрешений и решений командиров воздушных судов на вылет ([приложение N 4](#) настоящих Правил).

Диспетчер АДП, непосредственно осуществляющий диспетчерское обеспечение планов полетов, включается на время полетов в группу обеспечения полетов, подчиняется старшему руководителю полетов и выполняет свои обязанности в соответствии с технологией работы, утвержденной начальником летно-испытательного подразделения.

Глава VII. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИНЦИДЕНТОВ И НАРУШЕНИЙ ПОРЯДКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

7.1. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

7.1.1. Авиационные происшествия и инциденты с экспериментальными воздушными судами расследуются комиссией, назначаемой Росавиакосмосом в соответствии с [Правилами](#) расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации.

7.1.2. Целью расследования авиационных происшествий и инцидентов является установление их причин и принятие мер по их предотвращению в будущем.

7.1.3. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами Российской Федерации на территории других государств проводится в соответствии с национальными правилами расследования государства, на территории которого произошло авиационное происшествие или инцидент.

7.1.4. Учет авиационных происшествий ведется в Росавиакосмосе и в организациях экспериментальной авиации.

Учет авиационных инцидентов ведется в летно-испытательных подразделениях организаций экспериментальной авиации.

7.1.5. Анализ авиационных происшествий и инцидентов проводится в Росавиакосмосе ежеквартально, в летно-испытательных подразделениях организаций экспериментальной авиации - ежемесячно.

Целью анализа является выявление опасных факторов и тенденций их изменения, выработка рекомендаций и мероприятий по предотвращению повторяющихся и опасных отклонений в работе авиационной системы, оценка эффективности ранее принятых мер.

7.1.6. Контроль за организацией работы по выявлению, учету авиационных инцидентов, качеством их расследования и анализа в организациях экспериментальной авиации, а также за реализацией разработанных мероприятий осуществляется Росавиакосмосом.

7.2. РАССЛЕДОВАНИЕ НАРУШЕНИЙ ПОРЯДКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

7.2.1. Расследование нарушений **порядка** использования воздушного пространства Российской Федерации (в дальнейшем именуются - Нарушения) проводятся с целью установления причин Нарушений и принятия необходимых мер по их предупреждению.

7.2.2. Расследование должно начинаться немедленно после того, как стало известно о факте нарушения ФП ИВП и заканчиваться не позднее чем в 7-дневный срок.

7.2.3. Нарушения, совершенные в воздушном пространстве аэродромов экспериментальной авиации (в воздушном пространстве, выделенном для полетов экспериментальных воздушных судов) и связанные с деятельностью экспериментальной авиации, расследуются комиссиями, назначаемыми старшими авиационными начальниками аэродромов из представителей авиационных организаций - эксплуатантов аэродромов и владельцев воздушных судов.

7.2.4. Результаты расследования Нарушений оформляются актом, который подписывается председателем и членами комиссии и утверждается должностным лицом, назначившим комиссию. Дата утверждения акта считается датой окончания расследования.

Подлинники актов расследования нарушений, совершенных в воздушном пространстве аэродромов экспериментальной авиации (в воздушном пространстве, выделенном для полетов экспериментальных воздушных судов) и связанных с деятельностью экспериментальной авиации, с приложением подлинных материалов расследования направляются в Росавиакосмос, а копии актов с приложением копий материалов расследования - заинтересованным организациям и в военный сектор центра ЕС ОрВД не позднее 10 дней с момента нарушения.

7.2.5. Учет и анализ нарушений, в которых задействованы авиационный персонал, аэродромы или воздушные суда авиационной организации экспериментальной авиации, ведутся в летно-испытательных подразделениях.

7.2.6. Нарушения порядка использования воздушного пространства, связанные с деятельностью пользователей воздушного пространства двух и более федеральных органов исполнительной власти и организаций, расследуются в порядке, установленном ФП ИВП.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение N 1
к ФАП по производству полетов
экспериментальной авиации

МАКСИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ МЕТЕОЭЛЕМЕНТОВ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПОЛЕТЫ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (СМУ)

Типы самолетов (вертолетов)	При одном метеоэлементе	При двух метеоэлементах
		Высота нижней границы облаков, м

	----- полетная видимость, км		----- полетная видимость, км	
	днем	ночью	днем	ночью
Истребители, истребители-бомбардировщики, штурмовики, самолеты вертикального взлета и посадки аэродромного базирования, фронтовые бомбардировщики и разведчики, торпедоносцы, противолодочные самолеты, буксировщики и самолеты-цели	400	500	500	600
	---- 3	---- 4	---- 4	---- 5
Дальние дозвуковые самолеты: дозвуковые стратегические самолеты, самолеты дальней разведки, целеуказания и другие типы самолетов этого предназначения	300	350		
	---- 3	---- 4		
Дальние сверхзвуковые самолеты всех предназначений	400	450	450	500
	---- 4	---- 5	---- 4	---- 5
Военно-транспортные, транспортные самолеты всех предназначений и учебно-штурманские самолеты	250	300	300	350
	---- 2,5	---- 3	---- 3	---- 3,5
Вертолеты всех предназначений и поршневые самолеты	200	250	250	300
	---- 2	---- 2,5	---- 2,5	---- 3
Самолеты корабельной авиации	450	550	500	600
	---- 4	---- 5	---- 5	---- 6
Учебные турбореактивные самолеты	250	300	300	400
	---- 4	---- 4,5	---- 4,5	---- 5

Примечание.

Полеты в составе пары под облаками считаются полетами в СМУ при высоте нижней границы облаков на 100 м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице. Полеты в составе звена (отряда) под облаками считаются полетами в СМУ при высоте нижней границы облаков на 200 м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице.

Приложение N 2
к ФАП по производству полетов
экспериментальной авиации

УТВЕРЖДАЮ
Начальник ЛИП

(Ф.И.О., подпись)
"__" ____ 20__ г.

Плановая таблица полетов
на _____ месяц, год

N п/п	N и тип ВС	Экипаж воздушного судна (ВС) Фамилии командиров воздушных судов и членов экипажей	Позывной КВС	Метеоусловия для задания минимум командира ВС	Время летной смены								Кол-во полетов	Время	Полигоны, спецплощадки (корабли), средства измерений РТС и др. средства, используемые в целях испытаний, время и режим их работы
					9 ч	10 ч	11 ч	12 ч	13 ч	14 ч	15 ч	16 ч			

Группа руководства полетами

Заместитель начальника ЛИП по летной службе

Заместитель начальника ЛИП по ИАС
 Помощник начальника ЛИП по штурманской службе
 Начальник ПСС
 Начальник ЛЭГ (ст. или вед. инженер по летным испытаниям)
 Врач ЛИП

Примечания:

1. В плановой таблице полеты обозначаются условными знаками в период времени от взлета до посадки, с указанием высот полета, маршрута или номера зоны.
2. Состав экипажей, кроме командира ВС, записывается на обратной стороне плановой таблицы. Разрешается (при малом количестве экипажей) эти записи производить на лицевой стороне плановой таблицы.
3. В нижних графах таблицы указываются: дежурное поисково-спасательное ВС, фамилия командира поисково-спасательного ВС, НПСК на летную смену, фамилия старшего НПСК.
4. Фактическое время взлета и посадки указывается в той же графе, где обозначен планируемый полет. Там же записываются причина опоздания вылета или невыполнения полета.

Приложение N 3
 к ФАП по производству полетов
 экспериментальной авиации

**УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ
 ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ПЛАНОВЫХ ТАБЛИЦ ПОЛЕТОВ И ДРУГИХ ДОКУМЕНТОВ**

Задание на полет	Условный знак
Полет по кругу	
Полет в зону	
Полет по маршруту	
Полет под шторкой (СИВ)	
Полет в облаках	
Полет за облаками	
Полет на сверхзвуковых скоростях	
Полет на практическом потолке	

Полет на малой и предельно малой высоте



Полет в составе группы



Полет на облет самолета



Полет воздушной цели

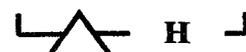


Полет на стрельбу по воздушным целям:

- из пушек



- неуправляемыми ракетами



- управляемыми ракетами



Фотографирование



Фотострельба



Полет на перехват воздушной цели с атакой:

в переднюю полусферу (ППС)



в заднюю полусферу (ЗПС)



под большим ракурсом



шара (аэростата)



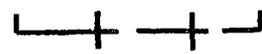
на фоне земли (с указанием ракурса)



Полет на перехват низколетящей воздушной цели (с указанием ракурса)



Полет на сопровождение



Дежурство в воздухе (самостоятельный поиск-охота)



Полет на воздушный бой при сближении с противником:

- на встречных курсах

- на попутных курсах

- на пересекающихся курсах

Полет на отработку дальнего ракетного боя

Полет на воздушный бой в качестве цели

Полет на боевое маневрирование

Полет для ретрансляции

Полет на постановку помех

Полет на боевое применение в условиях радиопомех

Полет на боевое применение по наземной цели:

- с горизонтального полета

- с пикирования

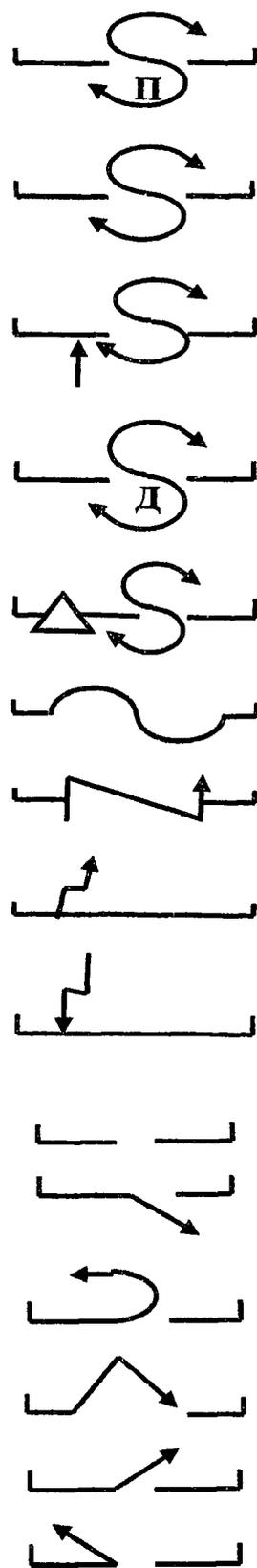
- с боевого разворота

- с пикирования после выполнения горки

- с кабрирования с углами 45°

- с кабрирования с углами более 45°

- с петли Нестерова



Тактическое бомбометание

Фотобомбометание

Полет на освещение цели

Полет на обозначение цели

Полет на воздушную разведку: визуальную (В), с
фотографированием (Ф), радиотехническую (Р) - вид воздушной
разведки указывается на условном знаке

Полет на буксировку воздушной мишени (планера)

Взлет под шторкой

Посадка вертолета по стартовым огням

Полет с посадкой на площадке вне аэродрома

Полет на перевозку посадочного десанта

Тактическая выброска десанта

Полет на выброску парашютного десанта (парашютистов)

Полет на выброску груза

Полет вертолета по кругу с посадкой по-самолетному

Висение вертолета (полет на выгрузку грузов, высадку людей с
режима висения)

Полет вертолета с внешней подвеской

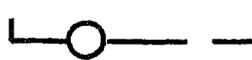
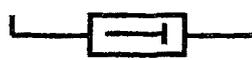
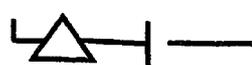
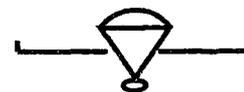
Полет на дозаправку топливом в воздухе

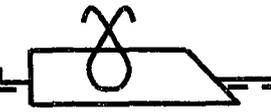
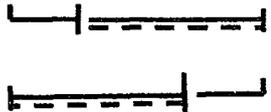
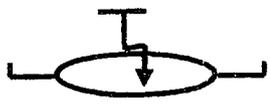
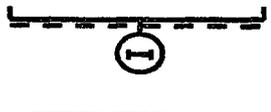
Полет для наведения ударных сил на цель



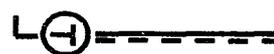
ТБ

ФБ

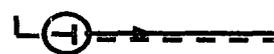


Полет на разведывательный поиск мин	
Полет на минометание	
Полет на торпедометание	
Полет на радиогидроакустический (РГА), магнитометрический (ММ), тепlopеленгационный (ТП), гидроакустический (ГА), радиолокационный (РЛ) поиск подводной лодки - вид поиска указывается внутри условного знака	
Полет на бомбометание с УПАК	
Взлет гидросамолета (амфибии) с воды	
Посадка гидросамолета (амфибии) на воду	
Полет со спасательной лодкой "Фрегат"	
Полет на отработку передачи проводника буксирного троса с корабля на корабль (подводную лодку)	
Полет на отработку подъема человека с воды "ковшом" на борт вертолета с режима висения	
Полет на буксировку трала	
Полет на отработку подъема человека с воды на борт вертолета с режима висения при помощи аквалангиста, опускаемого в воду лебедкой	
Полет на сброс спасательного катера на воду	
Взлет по вертикали	
Взлет с корабля на стопе	

Взлет с корабля на ходу



Взлет с корабля на ходу по вертикали



Взлет с коротким разбегом (ВКР)



Взлет с трамплина



Посадка с коротким пробегом (ПКП)



Посадка по вертикали



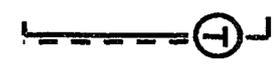
Посадка на аэрофинишер



Посадка на корабль на стопе



Посадка на корабль на ходу



Полет по потолкам



Взлет при взлетном минимуме



Посадка с имитацией отказа двигателя



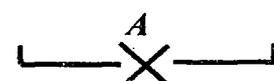
Автоматический заход на посадку



Автоматический полет по маршруту



Полет на сопровождение



Полет с грунта



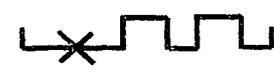
Полет на определение расходов топлива

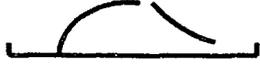
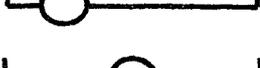
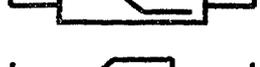
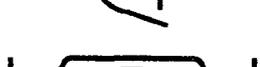
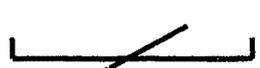
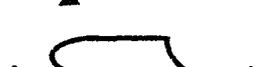


Контрольный полет на дальность



Полет на разгоны и торможения



Полет на сброс баков и других грузов	
Полет на испытания в условиях обледенения	
Полет на испытание внешней подвески	
Испытания колес (шасси, тормозных устройств)	
Испытания ускорителей	
Испытания кислородных приборов	
Полет на километраж строем	
Испытание скафандра	
Полет на катапультирование	
Полет на определение приемистости двигателей	
Полет на выключение и запуски двигателей в воздухе	
Испытания двигателя на ресурс	
Испытания топливных насосов и компрессоров	
Испытания топлива	
Испытания стрелковой установки и прицела	
Испытания бомбоприцела	
Сброс фонаря	
Специальные испытания	
	

Испытания специального оборудования

Полет для определения дальности действия АРК

Полет на определение дальности радиосвязи

Полет для оценки двухсторонней радиосвязи

Полет для испытания радионавигационного оборудования

Испытания радиолокационной техники

Полет по специальной посадочной системе

Полет на рассеивание облаков (тумана)

Облет самолета при испытаниях

Облет самолета после ремонта

Перелет

Полет с односторонней радиосвязью

Взлет с СПРД

Полет с запуском или имитацией отказа двигателя (двигателей) в воздухе

Полет в радиолокационном контакте

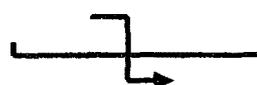
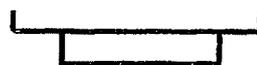
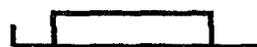
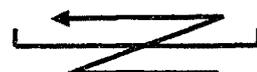
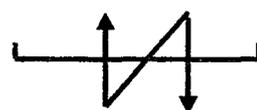
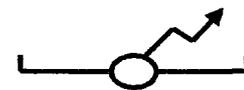
Полет на разведку погоды

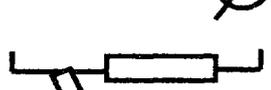
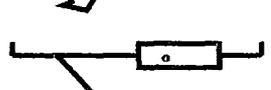
Полет на выполнение захода на посадку:

- с рубежа

- с прямой

ИСО



- двумя разворотами на 180° или по коробочке	
Посадка группой	
Посадка на ВПП, не освещенную прожекторами	
Стрельба по наземным целям ракетами	
Стрельба по наземным целям из пушек	
Бомбометание с горизонтального полета	
Полет на километраж	
Полет на скороподъемность и определение скоростей по высотам	
Полет на определение наивыгоднейших скоростей набора высоты	
Полет на определение минимальных скоростей	
Полет на испытание устойчивости и управляемости	
Полет на штопор	
Полет на перегрузку	
Полет на определение ВПХ	

Приложение N 4
 к ФАП по производству полетов
 экспериментальной авиации

Журнал
 диспетчерских разрешений и решений командиров воздушных
 судов на вылет

Дата	Сведения об экипаже, воздушном судне и пассажирах							Диспетчерская информация экипажу			Решение КВС	Диспетчерское разрешение на вылет						
	фамилия командира ВС (КВС)	номер рейса по вызову КВС	минимум КВС для взлета	тип ВС N ВС	количество пассажиров: прибыло ----- убыло	взлетная масса ВС (кг) и центровка в % САХ (мм)		фактическое количество топлива на ВС (кг)		готовность аэродромов			Время вылета; "Вылетаю по ППП (ПВП)", "Вылет перенесу"	подпись КВС, время	отдых экипажа; прохождение экипажем штурманского и мед. контроля; получение метеоинформации	"Вылет разрешаю" или "Запрещаю" (указать причину), время взлета; аэродром первой посадки; эшелон (высота) полета, др.	подпись диспетчера АДП ----- время	
макс. взлет. масса для факт. условий (кг)						факт. масса центровка	всего	аэронавигационный запас (час)	взлет	первой посадки	запасных							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

Примечание:

Графы 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 15, 16 заполняются командиром ВС лично, остальные графы заполняются диспетчером авиационного диспетчерского пункта.

Приложение N 5
к ФАП по производству полетов
экспериментальной авиации

ПЕРЕЧЕНЬ
ОСНОВНОГО ТИПОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ РАБОЧИХ МЕСТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ
ПОЛЕТОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ АДП НА АЭРОДРОМАХ
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

N п/п	Наименование оборудования	Старший руководитель полетов	Руководитель полетов на стартовом (вспомогательном стартовом) командном пункте	Руководитель полетов в ближней зоне и зоне посадки	Руководитель полетов в дальней зоне	Диспетчер АДП
1	2	3	4	5	6	7
1	Выносные индикаторы и пульта управления: диспетчерского радиолокатора; посадочного радиолокатора; обзорного радиолокатора; вторичного радиолокатора; автоматического радиопеленгатора; радиотехнической системы ближней навигации <*>	+		+		
2	Пульты управления командными радиостанциями для связи с экипажами воздушных судов, в том числе на канале ДПРМ-АРК	+	+	+	+	
3	Радиостанции для связи со спецавтотранспортом	+	+			
4	Прямая телефонная или громкоговорящая связь: с военным сектором районного центра ЕС ОрВД и пунктом ПВО, с	+				+

	взаимодействующими аэродромами; с руководителями летно-испытательных подразделений; с заместителями начальника ЛИП и начальниками служб, обеспечивающих полеты, силами и средствами, обеспечивающими полеты; с объектами радиосветотехнического оборудования аэродрома; между руководителями полетов; между руководителями полетов и диспетчерами АДП	+ + +					+ + +
5	Телефонная городская и междугородняя связь через АТС (коммутаторы)	+					+
6	Телефонная закрытая связь с военным сектором районного центра ЕС ОрВД (при необходимости)	+					
7	Телеграфная связь с военным сектором районного или зонального центра ЕС ОрВД						+
8	Пульты управления: запросом опознавания; фото- (видео-) аппаратурой; светотехническим оборудованием; аварийными тормозными установками; <*> громкоговорителями, размещенными на аэродроме	 + + +	 + +			+ + 	
9	Аварийная радиостанция с химическими источниками питания	+					
10	Устройство автоматического включения питания радиостанции от резервирующих источников питания	+					
11	Панель контроля выпуска шасси <*>	+	+				
12	Пульт сигнализации о занятости взлетно-посадочной полосы <*>	+	+				
13	Цифровое табло метеоинформации	+					
14	Указатель направления и скорости ветра	+	+				
15	Прибор определения видимости	+	+				

16	Барометр	+	+			
17	Часы	+	+	+	+	+
18	Калькулятор и набор навигационных инструментов (навигационная и масштабная линейки, транспортир)	+		+	+	+
19	Бинокль, ракетница с ракетами	+	+			
20	Аптечка медицинская	+	+	+	+	+
21	Сейф для хранения документов	+				+
22	Кондиционер	+				+
23	Диваны, столы, стулья	+				+
24	Аппаратура объективного контроля	+	+	+	+	+

 <*> Оборудование, не обязательное для вертодромов.

Приложение N 6
 к ФАП по производству полетов
 экспериментальной авиации

ПЕРЕЧЕНЬ
 ОСНОВНЫХ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ, МЕТОДИЧЕСКИХ,
 СПРАВОЧНЫХ И УЧЕТНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ
 РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПОЛЕТОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ АЭРОДРОМНЫХ
 ДИСПЕТЧЕРСКИХ ПУНКТОВ

N п/п	Наименование	Старший руководитель полетов	Руководители полетов			Диспетчер авиационно-диспетчерского пункта
			На стартовом (вспомогательном стартовом) командном пункте	В ближней и дальней зонах, а также в зоне посадки	На полигоне, на посадочной площадке, на площадке десантирования, на корабле	
1	2	3	4	5	6	7
1	Воздушный кодекс Российской Федерации	+				
2	Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации	+				Извлечение из ФП ИВП

3	Федеральные авиационные правила по производству полетов экспериментальной авиации	+			+	+
4	Правила и фразеология радиообмена при управлении воздушным движением (управление полетами) по маршрутам вне воздушных трасс, МВЛ и в районах аэродромов вооруженных сил	+				
5	Технология работы	+	+	+	+	+
6	Должностная инструкция	+	+	+	+	+
7	Плановая таблица полетов (извлечения из плановой таблицы полетов)	+	+	+	+	
8	Суточный план использования воздушного пространства					+
9	Нормативные акты, регламентирующие управление полетами и обеспечение полетов, документы аэронавигационной информации	+			+	
10	Инструкция по производству полетов в районе аэродрома и аэроузла	+				
11	Инструкция по производству полетов на полигоне, на посадочной площадке, на площадке десантирования, на корабле				+	
12	Инструкция по использованию воздушного пространства зоны обслуживания воздушного движения	+				
13	Схема распределения зон управления полетами между руководителями полетов и радиосвязи при управлении полетами	+	+	+	+	
14	Карта (схема) района аэродрома (аэроузла) с нанесенными на ней: зонами полетов, полигонами, воздушными трассами (в т.ч. спрямленными), местными воздушными линиями, маршрутами и коридорами; пунктами и расписанием запуска шаров-зондов, районами	+				

	противоградовых стрельб; отметками минимальных безопасных высот полета, минимальных безопасных высот полета по ППП и ПВП, отметками естественных превышений и искусственных препятствий; рубежами передачи управления органам ОВД соседних аэродромов и центру ЕС ОрВД; запасными аэродромами, зонами ограничения полетов и запретными зонами; рубежами видимости радиолокационных станций и слышимости средств связи по высотам					
15	Схема расположения запасных аэродромов с указанием на ней: курсов полета, расстояния и времени полета, необходимого запаса топлива для полета до каждого из них для различных типов воздушных судов; размеров искусственной взлетно-посадочной полосы, ее магнитного направления и классификационных чисел аэродромных покрытий (PCN); рубежей передачи управления	+			+	+
16	Схемы снижения и захода на посадку на своем и запасных аэродромах и минимумы этих аэродромов	+				
17	Схема аэродрома с указанием на ней размеров, направления и номеров порогов ВПП, нумерации РД и МС и классификационных чисел аэродромных покрытий (PCN), мест расположения средств радиосветотехнического обеспечения полетов	+				
18	Схемы движения воздушных судов в районе аэродрома	+	+		Схема движения ВС	+
19	Схема движения по аэродрому воздушных судов, спецавтотранспорта, людей, порядок ведения радиосвязи со спецавтотранспортом	+	+			
20	Таблица безопасных временных интервалов при взлете и посадке воздушных судов различных типов	+	+	+	+	
21	Таблица минимальных удалений	+	+	+		

	заходящих на посадку воздушных судов, при которых разрешается выруливание воздушного судна на взлетно-посадочную полосу для взлета					
22	Таблица минимальных интервалов продольного и бокового эшелонирования при полетах по ППП при непрерывном радиолокационном контроле и без радиолокационного контроля	+		+	+	
23	Схема вертикального эшелонирования в воздушном пространстве России и воздушном пространстве аэродрома	+		+	+	
24	Таблица естественного освещения на своем и запасных аэродромах, на полигоне, на посадочной площадке, на площадке десантирования, на корабле	+			+	+
25	Памятка старшему руководителю полетов с изложением команд (рекомендаций), подаваемых командиру воздушного судна по радио при отказах авиационной техники (для всех типов экспериментальных воздушных судов, базирующихся на аэродроме)	+			+	
26	Схема оповещения о бедствии и вызова дежурных средств	+				+
27	Карта обстановки поисково-спасательного обеспечения полетов	+				
28	Таблица максимально допустимой скорости ветра при взлете и посадке воздушного судна в зависимости от состояния взлетно-посадочной полосы и коэффициента сцепления	+				
29	Схема ориентиров для определения дальности видимости днем и ночью	+	+		+	
30	Критические значения метеоэлементов, предельные расстояния до зон опасных явлений погоды, при которых полеты ограничиваются или прекращаются	+			+	

31	Схема типовых маршрутов и профилей полетов на разведку погоды	+				
32	Схема орнитологической обстановки в районе аэродрома	+				
33	Извлечения из расписания полетов гражданских воздушных судов по воздушным трассам и местным воздушным линиям, проходящим через район аэродрома, и эшелоны (высоты) полета	+		+		
34	Схема зон видимости радиолокационных станций в горизонтальной и вертикальной плоскостях	+		+	+	
35	Планшет радиолокационной разведки погоды	+		+	+	
36	Основные летно-технические характеристики воздушных судов, выполняющих полеты на аэродроме (размеры - длина, размах крыла, ширина колеи шасси, минимальный радиус разворота при рулении; скорости полета - поступательная и вертикальная, полета по кругу с выпущенными и убранными шасси, посадочная; допустимые - посадочный вес и остаток топлива на посадке, часовой расход топлива при полете по кругу с выпущенными шасси; высота принятия решения, длина пробега с парашютом и без парашюта, длина разбега, давление в шинах колес шасси и классификационные числа воздушных судов (ACN); извлечения из РЛЭ самолетов; выполняющих полеты на аэродроме (ограничения по ветру и по состоянию покрытия искусственной взлетно-посадочной полосы, количество и вид атмосферных осадков при взлете и посадке)	+				
37	Инструкция по предотвращению несанкционированного выруливания и взлета воздушных судов	+				
38	Инструкция по составлению					+

	формализованных заявок на использование воздушного пространства Российской Федерации					
39	Журнал старшего руководителя полетов	+				
40	Журнал хронометража	+				
41	Журнал диспетчерских разрешений и решений командиров воздушных судов на вылет					+
42	Табель сообщений о движении воздушных судов гражданской авиации					+
43	Бланки формализованных заявок на полеты					+
44	Журнал полученных и переданных распоряжений	+				
45	Журнал учета нарушений порядка использования воздушного пространства	+				
46	Журнал приема и сдачи дежурства	+				+

Примечание:

1. Вновь подготовленные документы подписываются начальником службы, в которой они разработаны, и утверждаются начальником летно-испытательного подразделения или его заместителем по летной службе.

2. Извлечения из действующих документов подписываются начальником службы, в которой они подготовлены, со ссылкой на первоисточники.

3. Нормативные правовые акты и документы располагаются в местах, удобных для пользования.

Приложение N 7
 к ФАП по производству полетов
 экспериментальной авиации

Журнал старшего руководителя полетов

Время полетов начало: окончание:	Группа руководства полетами	Технические средства	Группа обеспечения полетов	рассвет	На своем и запасных аэродромах	
				восход солнца		
				заход солнца		
				темнота		
факт. план.						
факт. план.						
Готовность аэродрома	ИВПП:	Ксц:	АТУ:	Нарушения и недостатки во время проведения предполетной подготовки и полетов	Указания начальника ЛИП	Отметка о выполнении указаний начальника ЛИП
	ГВПП:	Плотность грунта:				
	РД:	МС:				
	Средства связи и РОСТО:					
Поисково-спасательны е силы и средства	дежурные ВС: тип -	базирование -	КВС -			
	позывной -	минимум КВС				
	НПСК:	Аварийно-спасательная команда:				
Запасные аэродромы						
Ограничения по использованию воздушного пространства						
Заключение старшего РП о готовности к полетам						

Решение начальника ЛИП (зам. начальника ЛИП по лет. службе) на проведение полетов					
Решение на выпуск ВС в полет					
Изменения в процессе полетов в возд. обстановке, наличии зап. аэродромов, работы средств связи и РСТО и др.					

Старший руководитель полетов

(фамилия и инициалы)

Приложение N 8
к ФАП по производству полетов
экспериментальной авиации

РАСЧЕТ МИНИМАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОЙ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНА) ПОЛЕТА

1. Расчет минимальной безопасной высоты полета в районе радиусом 50 км от контрольной точки аэродрома ($H_{м.б.аэр.}$):

$$H_{м.б.аэр.} = 300 м + \Delta H_{рел.} + \Delta H_{преп.}$$

где -

300 м - истинная безопасная высота полета;

$\Delta H_{рел.}$ - превышение наивысшей точки рельефа местности;

$\Delta H_{преп.}$ - превышение препятствий над наивысшей точкой рельефа местности.

2. Расчет минимальной безопасной высоты полета по кругу над аэродромом ($H_{м.б.кр.}$):

$$H_{м.б.кр.} = H_{ист.без.} + \Delta H_{преп.} - \Delta H_{темп.}$$

где -

$H_{ист.без.}$ - 100 м - при полетах по ПВП и 200 м - при полетах по ППП;

$\Delta H_{преп.}$ - наивысшая точка превышения рельефа местности или препятствий над порогами ВПП (учитываются в полосе шириной по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу); округляется в сторону увеличения до значения, кратного 10;

$\Delta H_{темп.}$ - методическая температурная поправка высотомера, которая учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле:

$$\Delta H_{темп.} = \frac{T^{\circ}C - 15}{300} H_{испр.}$$

где -

$$H_{испр.} = H_{ист.} + H_{преп.}$$

$T^{\circ}C$ - температура воздуха на аэродроме.

При установлении высоты полета по кругу расчет $\Delta H_{темп.}$ должен выполняться по минимальной температуре воздуха на аэродроме, отмеченной за многолетний период наблюдений.

3. Расчет минимальной безопасной высоты полета по маршруту (МВЛ) ниже нижнего эшелона ($H_{\text{м.б.маршр.}}$):

$$H_{\text{м.б.маршр.}} = H_{\text{ист.без.}} + H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{преп.}} - \Delta H_{\text{темп.}}$$

где -

$H_{\text{ист.без.}}$ - истинная безопасная высота полета, установленная руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа;

$H_{\text{рел.}}$ - превышение наивысшей точки рельефа местности над уровнем моря на участке полета;

$\Delta H_{\text{преп.}}$ - превышение препятствий над наивысшей точкой рельефа местности на участке полета;

$H_{\text{рел.}}$ и $\Delta H_{\text{преп.}}$ учитываются: при полетах по ППП - в полосе шириной не менее 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута); при полетах по ПВП - в пределах не менее ширины местной воздушной линии или маршрута;

$\Delta H_{\text{темп.}}$ - методическая температурная поправка высотомера, которая учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле:

$$\Delta H_{\text{темп.}} = \frac{T^{\circ}\text{C} - 15}{300} H_{\text{испр.}}$$

где -

$T^{\circ}\text{C}$ - температура воздуха у земли в точке минимального давления;

$$H_{\text{испр.}} = H_{\text{ист.без.}} + H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{преп.}}$$

4. Расчет минимального безопасного эшелона полета ($H_{\text{м.б.эш.}}$):

$$H_{\text{м.б.эш.}} \geq H_{\text{ист.без.}} + H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{преп.}} + (760_{\text{мм рт.ст.}} - P_{\text{прив.мин.}})11 - \Delta H_{\text{темп.}}$$

где -

$H_{\text{ист.без.}}$ - установленная истинная безопасная высота полета: не менее 600 м - при полетах над равнинной, холмистой местностью и над водной поверхностью; не менее 900 м - при полетах над горной местностью;

$H_{\text{рел.}}$ - превышение наивысшей точки рельефа местности над уровнем моря на участке полета;

$\Delta H_{\text{преп.}}$ - превышение препятствий над наивысшей точкой рельефа местности на участке полета;

$H_{\text{рел.}}$ и $\Delta H_{\text{преп.}}$ учитываются в полосе шириной не менее 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута);

$P_{\text{прив.мюн.}}$ - минимальное атмосферное давление на участке полета, приведенное к уровню моря (с учетом барометрической тенденции) на время полета;

$\Delta H_{\text{темп.}}$ - методическая температурная поправка высотомера, которая учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле:

$$\Delta H_{\text{темп.}} = \frac{T^{\circ}\text{C} - 15}{300} H_{\text{испр}}$$

где -

$T^{\circ}\text{C}$ - температура воздуха у земли наивысшей точки рельефа местности;

$$H_{\text{испр}} = H_{\text{ист. без.}} + H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{преп.}} + (760_{\text{мм рт. ст.}} - P_{\text{прив. мюн.}})11.$$

Приложение N 9
к ФАП по производству полетов
экспериментальной авиации

РАСЧЕТ
ВЫСОТЫ ДЛЯ ПОЛЕТА НА ЗАДАННОМ ЭШЕЛОНЕ ПРИ УСТАНОВКЕ
НА ШКАЛЕ ДАВЛЕНИЯ БАРОМЕТРИЧЕСКОГО ВЫСОТОМЕРА АТМОСФЕРНОГО
ДАВЛЕНИЯ НА АЭРОДРОМЕ

1. При полете на заданном эшелоне:

$$H_{\text{пр. аэр.}} = H_{\text{эш.}} - (760_{\text{мм рт. ст.}} - P_{\text{аэр.}})11$$

где -

$H_{\text{пр. аэр.}}$ - приборная высота полета на заданном эшелоне по высотомеру, установленному на давление на аэродроме;

$H_{\text{эш.}}$ - заданный эшелон полета;

$P_{\text{аэр.}}$ - атмосферное давление на аэродроме.

2. При полете на высоте ниже нижнего эшелона:

$$H_{\text{пр. аэр.}} = H_{\text{мершр.}} - (P_{\text{прив. мюн.}} - P_{\text{аэр.}})11$$

где -

$H_{\text{пр. аэр.}}$ - приборная высота полета на заданной высоте полета ниже нижнего эшелона по высотомеру, установленному на давление на аэродроме;

$H_{\text{маршр}}$ - заданная высота полета ниже нижнего эшелона;

$P_{\text{прив. мин.}}$ - минимальное атмосферное давление на участке полета, приведенное к уровню моря (с учетом барометрической тенденции) на время полета;

$P_{\text{азр.}}$ - давление на аэродроме.

Приложение N 10
к ФАП по производству полетов
экспериментальной авиации

СИГНАЛЫ
(КОМАНДЫ), ПОДАВАЕМЫЕ ЭВОЛЮЦИЯМИ САМОЛЕТА
ПРИ УПРАВЛЕНИИ ГРУППОЙ

Значение сигнала (команда)	Сигнал
"Внимание" -	Мелкие покачивания с крыла на крыло
"Передаю командование группой заместителю" -	Энергичный выход из строя вниз со снижением на 50 - 100 м с последующим разворотом в сторону и занятием места в строю в качестве ведомого
"Перестроиться из клина в пеленг" -	Сигнал "Внимание", затем крен в сторону желаемого пеленга
"Группе собраться или сомкнуть строй" -	Глубокие покачивания с крыла на крыло
"Разомкнись" -	Сигнал "Внимание", затем змейка в горизонтальной плоскости
"Противник в направлении..." -	Сигнал "Внимание" и разворот в направлении противника (если позволяет обстановка)
"Атакуем одновременно"-	Сигнал "Внимание" и пример командира
"Выхожу из строя" -	Энергичный уход под строй
"Роспуск группы на посадку" по одному -	Сигнал "Внимание", затем небольшой "клевок" с одновременным отворотом от строя в сторону круга полетов

Приложение N 11
к ФАП по производству полетов
экспериментальной авиации

СИГНАЛЫ
(КОМАНДЫ), ПОДАВАЕМЫЕ ЭКИПАЖАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПРИ ОТСУТСТВИИ РАДИОСВЯЗИ

Значение сигнала, знака (команда)	Сигнал (знак)	
	Днем	ночью
1	2	3
"Разрешите взлет"	Подъем руки вверх	Частое мигание АНО
"Взлет разрешаю"	1. Включение зеленого светофора; 2. Подъем белого флажка вертикально вверх и опускание до горизонтального положения в направлении взлета	1. Включение зеленого светофора; 2. Подъем белого фонаря вертикально вверх и опускание до уровня плеч в направлении взлета
"Взлет запрещаю"	1. Включение красного светофора; 2. Подъем красного флажка вертикально вверх	1. Включение красного светофора; 2. Подъем красного фонаря вертикально вверх
"Разрешите посадку"	Полет самолета по кругу с покачиваниями с крыла на крыло	Полет самолета по кругу и мигание АНО (фарой) или пуск белой ракеты с борта самолета
"Произвожу немедленную вынужденную посадку"	Пуск нескольких ракет с борта самолета (при отсутствии сигнальных ракет - включение и выключение посадочной фары, на посадочном курсе до прохода ДПРМ с интервалом 2 - 4 сек.)	Пуск нескольких ракет с борта самолета (при отсутствии сигнальных ракет - включение и выключение посадочной фары на посадочном курсе до прохода ДПРМ с интервалом 2 - 4 сек.)
"Посадку разрешаю"	Посадочный знак "Т" на аэродроме	Включается линия огней на основной ВПП
"Посадку запрещаю (уходите на второй круг)"	Одна или несколько красных ракет или крест из полотнищ посадочного знака	Одна или несколько ракет красного цвета
"Посадку производить на запасную ВПП"	На основной ВПП посадочный знак "Т" убирается	Выключается линия огней основной ВПП
"Требование общей посадки"	Горение серии дымовых шашек или выкладывание впереди посадочного знака "Т" дополнительного полотнища параллельно поперечному полотнищу на расстоянии 5 м от него	Серия зеленых ракет
"Шасси не выпущено"	Полотнища посадочного знака "Т" разъединяются на 5 м	
"Посадку производите на запасном аэродроме"	На месте посадочного знака "Т" выкладывается из полотнищ стрела в направлении запасного аэродрома	На месте посадочного знака "Т" включается световая стрела в направлении запасного аэродрома

