

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОД

«УТВЕРЖДЕНЫ»
 приказом начальника Государственной
 инспекции Республики Узбекистан
 по надзору за безопасностью полетов
 №141 от «12» сентября 2007 года

Авиационные Правила Республики Узбекистан **Правила полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном** **пространстве Республики Узбекистан** (АП РУз-91)

Настоящие Правила в соответствии с Воздушным Кодексом Республики Узбекистан (Ведомости Верховного Совета Республики Узбекистан, 1993г. №6, ст.247), Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан (ПИВП РУз), утвержденным постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 114 от 18 апреля 2012года, Международных стандартов (Приложений №№ 2, 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, 1944 г.) устанавливают порядок применения правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан

I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ ПРИМЕНЯЕМЫЕ В НАСТОЯЩИХ ПРАВИЛАХ

§1. Определения

Абсолютная высота - расстояние по вертикали от среднего уровня моря (MSL) до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

Абсолютная высота перехода - абсолютная высота, на которой или ниже которой положение воздушного судна в вертикальной плоскостидается в величинах абсолютной высоты.

Абсолютная/относительная высота пролета препятствий - минимальная абсолютная или минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога ВПП или, в соответствующих случаях, над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения установленных критериев пролета препятствий.

Аварийный приводной передатчик (ELT) – общий термин, используемый в отношении оборудования, которое передает отличительные сигналы на заданных частотах и, в зависимости от вида применения, может срабатывать автоматически в результате удара либо приводиться в действие вручную. ELT может быть одного из следующих типов:

а) автоматический стационарный ELT (ELT(AF))- автоматически срабатывающий ELT, стационарно установленный на борту воздушного судна;

б) автоматический переносной ELT (ELT(AP))- автоматически срабатывающий ELT, который не подвижно закрепляется на борту воздушного судна, но легко снимается с борта данного воздушного судна;

в) автоматический развертываемый ELT (ELT(AD))- ELT, который не подвижно закрепляется на борту воздушного судна и автоматически развертывается и срабатывает в результате удара, а, в некоторых случаях, также приводится в действие гидростатическими датчиками. Предусмотрено также его развертывание вручную;

г) аварийно-спасательный ELT (ELT(S))- ELT, который снимается с борта воздушного судна, размещается таким образом, чтобы его можно было легко

использовать в аварийной обстановке, и приводится в действие вручную оставшимися в живых.

Авиакомпания, авиапредприятие - всякое авиатранспортное предприятие, осуществляющее регулярные международные воздушные сообщения или предлагающее свои услуги в этой области (статья 96 Конвенции о международной гражданской авиации).

Авиационная безопасность - комплекс мер, а также людские и материальные ресурсы, предназначенные для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Акт незаконного вмешательства - акт:

а) насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна;

б) разрушения воздушного судна, находящегося в эксплуатации, или причинения этому воздушному судну повреждения, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете;

в) размещения (закладки) или совершения действий, приводящих к появлению на воздушном судне, находящимся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройства или вещества, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете;

г) разрушения или повреждения аeronавигационного оборудования или вмешательства в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете;

д) сообщения заведомо ложных сведений, создающих угрозу безопасности воздушного судна в полете;

е) незаконного и преднамеренного использования любого устройства, вещества или оружия:

1) для совершения акта насилия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить вред здоровью или смерть;

2) для разрушения или серьезного повреждения оборудования и сооружений аэропорта, либо расположенных в аэропорту воздушных судов, не находящихся в эксплуатации, либо для нарушения работы служб аэропорта;

3) если любой такой акт угрожает или может угрожать безопасности в аэропорту.

Авиационное событие - любое событие, связанное с использованием, обслуживанием ВС или обеспечением и выполнением полета на любом этапе.

Аварийный фактор - любое условие, явление или обстоятельство, которое может привести к происшествию.

Аварийная ситуация - особая ситуация, приводящая к достижению (превышению) предельных ограничений и (или) расчетных условий и характеризующаяся:

а) значительным повышением психофизиологической нагрузки на экипаж;

б) значительным ухудшением устойчивости и управляемости (летных характеристик) воздушного судна.

Авиация коммерческая - гражданские воздушные суда, выполняющие полеты, связанные с коммерческой воздушной перевозкой пассажиров, грузов, почты (за плату или по найму), а также с выполнением специальных авиационных работ.

Авиация общего назначения - гражданские воздушные суда, выполняющие полеты, не связанные с коммерческой воздушной перевозкой и выполнением специальных авиационных работ.

Аварийное оповещение; служба аварийного оповещения - обслуживание, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб и оказания необходимого содействия таким организациям.

Автоматическое зависимое наблюдение (ADS) - метод наблюдения, в соответствии с которым воздушные суда автоматически предоставляют по линии передачи данных информацию, полученную от бортовых навигационных систем и систем определения местоположения, включая, при необходимости, опознавательный индекс воздушного судна, данные о его местоположении в четырех измерениях и дополнительные данные.

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 (гидроаэродром) - определенный участок земной или водной поверхности, (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

Аэродром базовый - аэродром, предназначенный для базирования воздушных судов и имеющий для этой цели необходимые сооружения.

Аэродром временный - аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенный период года и не имеющий стационарных сооружений и оборудования, но подлежащий учету в установленном порядке.

Аэродром горный - аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м (1650 фут) и более в радиусе 25 км (13,5 миль) от контрольной точки аэродрома (КТА), а также аэродром, расположенный на высоте 1000 м (3300 фут) и более над уровнем моря.

Аэродром назначения - аэродром, указанный в плане полета и в задании на полет как аэродром намеченной посадки.

Аэродромный круг полетов (схема полета в зоне взлета и посадки) - установленный маршрут в районе аэродрома, по которому (или части которого) выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом.

Аэродромное движение - всё движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в районе аэродрома.

Примечание: Считается, что воздушное судно выполняет полеты в районе аэродрома, когда оно входит в аэродромный круг полетов, выходит из него или находится в его пределах.

Аэродромный диспетчерский пункт - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения.

Аэродромное диспетчерское обслуживание - диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Аэронавигационная информация - информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных.

Аэронавигационный запас топлива (АНЗ) - резерв топлива сверх расчетного количества для полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения, необходимый на случай изменения плана полета, вызванного направлением на запасной аэродром, отклонением от утвержденного маршрута, усилением скорости ветра и другими обстоятельствами.

Аэропорт - комплекс сооружений, предназначенный для приемки, отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения и необходимое оборудование.

Беспилотный летательный аппарат – воздушное судно, которое выполняет полет без пилота на борту, либо полностью дистанционно управляется из другого места, либо запрограммировано и полностью автономно в полете (за исключением моделей воздушных судов и другие).

Багаж - личные вещи пассажиров или экипажа, перевозимые на борту воздушного судна по соглашению с эксплуатантом.

Барометрическая высота - атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере.

Безопасная вынужденная посадка – неизбежная посадка или аварийное приводнение, при выполнении которых можно с достаточным основанием полагать, что не будут нанесены телесные повреждения лицам, находящимся на ВС (самолете/вертолете), или на поверхности.

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

Безопасность полетов - комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей.

Болтанка - беспорядочные перемещения воздушного судна при полете в турбулентной атмосфере (умеренная болтанка - при приросте перегрузки до $\pm 1,0g$, сильная - $\pm 1,0g$ и более, а в посадочной конфигурации умеренная - $\pm 0,3-0,4g$, сильная - более $\pm 0,4g$).

Бортовое оборудование - предметы, за исключением бортприпасов и съемных запасных частей, предназначенные для использования на борту воздушного судна во время полета, в том числе средства первой помощи и аварийно спасательное оборудование.

Бортовое пилотажно-навигационное оборудование - совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для обеспечения решения задач ручного, автоматизированного, полуавтоматического и автоматического самолетовождения или вертолетовождения от взлета до посадки и выдачи информации экипажу.

Бортприпасы - готовые к употреблению предметы, предназначенные для использования или продажи на борту воздушного судна во время полета, в том числе бортпитание.

Бортовой самописец - любой самопишуций прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия (инцидента).

Беспилотный неуправляемый аэростат - беспилотное воздушное судно (газовый баллон) легче воздуха, без силовой установки, находящееся в свободном полете.

Большой самолет - самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг.

Бортовая система предупреждения столкновений (БСПС) - бортовая система, основанная на использовании сигналов приемоответчика вторичного обзора радиолокатора (ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемоответчиками ВОРЛ.

Вертолет - воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами,

вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Вертодром - аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолетов по этой поверхности.

Вертодром, приподнятый над поверхностью - вертодром, расположенный на приподнятой над землей конструкции.

Вертопалуба – вертодром, расположенный на плавающей или не подвижной конструкции в открытом море.

Взлет самолета - этап полета, включающий в себя разбег и отрыв с последующим набором высоты, на которой заканчивается переход в полетную конфигурацию.

Взлетная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое самолетом от точки старта до точки на высоте 10,7 м (35 фут) относительно уровня ВПП в точке отрыва.

Векторение - согласованный с соответствующим органом УИВП (ОВД) маршрут контролируемого радиолокационного наведения воздушных судов, посредством указания определенных курсов (траекторий, задаваемых диспетчером).

Визуальный заход на посадку (для ВС 1,2 и 3 классов) - продолжение захода на посадку по приборам, когда часть схемы или вся схема захода на посадку по приборам не завершена и заход осуществляется при визуальном контакте с ВПП и (или) ее ориентирами.

Визуальный заход на посадку на параллельную ВПП (Side step approach) – визуальный маневр, выполняемый пилотом для завершения инструментального захода на посадку на параллельную ВПП, при условии, что расстояние между осями параллельных ВПП не превышает 300 метров.

Визуальный полет - полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение и местонахождение воздушного судна относительно естественного горизонта и земных ориентиров, а также его взаимное расположение по горизонтали и вертикали по отношению к другим воздушным судам, объектам и препятствиям определяются экипажем визуально.

Визуальные метеорологические условия (ВМУ) - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующие установленным минимумам или превышающие их.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) - определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов.

Видимость - определяемая атмосферными условиями и выражаемая в единицах расстояния возможность видеть и опознавать заметные неосвещенные объекты днем и заметные освещенные объекты ночью.

Видимость в полете - видимость из кабины пилота воздушного судна в направлении полета.

Видимость у земли - видимость на аэродроме, сообщаемая уполномоченным наблюдателем.

Вертикальная видимость - максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности.

Видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП) (RVR) - расстояние, в пределах которого из кабины воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, можно видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие осевую линию.

Видимость посадочная - видимость ориентиров ВПП (земных ориентиров) из кабины воздушного судна при заходе на посадку.

Воздушная обстановка - одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов и других объектов в определенном районе воздушного пространства (на воздушной трассе, МВЛ, маршруте вне их, в районе аэродрома, в районе авиационных работ).

Воздушное пространство ОВД - воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов и для которого определены обслуживание воздушного движения и правила полетов. Воздушное пространство ОВД подразделяется на классы А-Г.

Воздушная трасса - контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора.

Внетрассовый полет – маршрут вне воздушной трассы, местной воздушной линии, согласованный с компетентными органами, заинтересованными ведомствами и организациями и предназначенный для выполнения авиационных работ.

Воздушное движение - все воздушные судна, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

Воздушное судно (ВС) – любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Воздушное судно, потерпевшее бедствие - воздушное судно, получившее при падении серьезное повреждение или полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома.

Воздушное судно, терпящее бедствие - воздушное судно, оказывающееся в условиях, когда ему или находящимся на его борту людям угрожает непосредственная опасность, которая не может быть устранена действиями самого экипажа.

Воздушные суда восточного производства - воздушные суда, произведенные в странах Содружества независимых государств.

Воздушные суда западного производства - воздушные суда, произведенные за пределами Содружества независимых государств. РЛЭ и техническая документация по эксплуатации ВС Западного производства изданы, как правило, на английском языке, а минимальный состав экипажа - два пилота.

Возможности человека - способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Время полета самолета – период времени от начала движения самолета при взлете или от начала увеличения режима работы двигателей при взлете без остановки на исполнительном старте до окончания пробега при посадке.

Время полета вертолета – период времени от начала разбега вертолета при взлете (от начала взятия «Шаг-газа» при вертикальном взлете) до окончания пробега при посадке (до сброса «Шаг-газа» при вертикальной посадке).

Выгрузка - удаление грузов, почты, багажа и бортприпасов с борта воздушного судна после его приземления, за исключением грузов, почты, багажа и бортприпасов, следующих далее тем же прямым рейсом.

Оператор беспилотного летательного аппарата гражданской авиации – должностное лицо заявителя, непосредственно осуществляющее управление беспилотным летательным аппаратом.

Высадка (с воздушного судна) - покидание воздушного судна после его приземления всеми лицами, за исключением членов экипажа и пассажиров, следующих тем же прямым рейсом.

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

Высота нижней границы облаков (ВНГО) - расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границы самого низкого слоя облаков,

находящихся ниже 6000 м (20000 футов) и закрывающих более половины неба. В случае, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, следует руководствоваться вертикальной видимостью.

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

Высота принятия решения (ВПР, DA/DH)- абсолютная или относительная высота, установленная для точного захода на посадку, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) - от превышения порога ВПР. Необходимый визуальный контакт с ориентирами означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета.

Высота визуального прерванного захода (ВВПЗ) - указанная в схеме визуального захода на посадку высота, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг, если положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасной посадки. ВВПЗ во всех случаях не может быть ниже установленной РЛЭ минимальной высоты ухода на второй круг для данного типа ВС.

Государственная авиация – авиация, находящаяся в ведение Министерства Обороны, Министерства внутренних дел, Службы государственной безопасности, а также по решению Кабинета Министров Республики Узбекистан – других органов государственного управления.

Государство регистрации - государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Государство эксплуатанта – государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

Гражданская авиация – авиация не входящая в состав государственной и экспериментальной авиаций.

Граница действия разрешения - пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну.

Груз - любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого или неправильно засланным багажа.

Густонаселенный район – применительно к городу или населенному пункту – любой район, используемый главным образом для проживания, коммерческой деятельности или отдыха.

Давление аэродрома (QFE) - атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПР.

Давление аэродрома (пункта) приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) - атмосферное давление, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера, барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой.

Диспетчерский пункт подхода (ДПП) - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих из них.

Диспетчерский район - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной над земной поверхностью границы.

Диспетчерское обслуживание воздушного движения; управление воздушным движением - обслуживание, предоставляемое в целях:

а) предотвращения столкновений:

- 1) между воздушными судами;
- 2) воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования;
- б) ускорения и регулирования воздушного движения.

Диспетчерское разрешение - разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания. Для удобства термин «диспетчерское разрешение» часто заменяется сокращенным термином «разрешение», который употребляется в соответствующих контекстах. Сокращенный термин «разрешение» может употребляться с пояснительными словами «на выруливание», «на взлет», «на вылет», «на полет по маршруту», «на заход на посадку» или «на посадку» для обозначения этапа полета, к которому относится диспетчерское разрешение.

Диспетчерская информация - информация, передаваемая органом диспетчерского обслуживания экипажу ВС о метеорологических условиях, воздушной обстановке, работе радиотехнических средств, состоянии аэродромов и другие сведения, необходимые для выполнения полета.

Диспетчерская рекомендация - рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, используемая по усмотрению экипажа.

Диспетчерское указание - обязательное для исполнения указание органа диспетчерского обслуживания экипажу ВС, связанное с выполнением полетного задания.

Диспетчерская зона - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы.

Диспетчерское обслуживание подхода - диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов.

День - период времени (часть суток) от восхода до захода солнца.

Загрузочная площадка - земельный участок на аэродроме или посадочной площадке, специально оборудованной для загрузки и выгрузки воздушных судов, в том числе для подцепки и отцепки грузов на внешней подвеске. Загрузочная площадка должна отвечать требованиям, изложенным в РЛЭ данного воздушного судна и технологии данного вида авиационных работ.

Задание на полет - документ установленной формы, содержащий необходимые сведения об экипаже, воздушном судне и определении цели полета.

Запасной аэродром - аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования.

К запасным относятся следующие аэродромы:

запасной аэродром при взлете - запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета.

запасной аэродром на маршруте - запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром.

запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки.

Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна

Запасной вертодром – указанный в плане вертодром, куда может следовать вертолет в том случае, если нецелесообразно производить посадку на первоначально намеченном вертодроме.

Запасным вертодромом может служить вертодром вылета.

Заход на посадку (самолета) - этап полета с высоты начала перехода полетной конфигурации в конфигурацию захода на посадку до высоты над уровнем ВПП 15 м (50 фут) или 9 м (30 фут) для самолетов со скоростью захода менее 200 км/час (110 уз).

Заход на посадку по приборам - заход, выполняемый по ППП, по установленной схеме, с использованием РТС, под управлением и (или) контролем диспетчера УВД.

Заход на посадку по ПВП - этап визуального полета, выполняемый с соблюдением правил ПВП и при установленных минимумах ПВП.

Зона взлета и посадки - воздушное пространство от уровня аэродрома до высоты второго эшелона включительно в границах, обеспечивающих маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку.

Зона ожидания - воздушное пространство определенных размеров, установленное, как правило, над РНТ аэродрома (аэроузла) для ожидания воздушными судами дальнейшего диспетчерского разрешения.

Зона конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO) – установленная зона, над которой выполняется конечный этап маневра захода на посадку до режима висения или посадка и с которой начинается маневр взлета. В тех случаях, когда FATO должна использоваться вертолетами с летно-техническими характеристиками класса 1, эта установленная зона включает располагаемую зону прерванного взлета.

Зона приземления и отрывов (TLOF) - несущая нагрузку площадка, на которой вертолет может выполнять приземление или отрыв.

Запретная зона - воздушное пространство, установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены.

Зона аэродромного движения - воздушное пространство определенных размеров вокруг аэродрома, установленное для обеспечения безопасности аэродромного движения.

Зона ограничения полетов - воздушное пространство, установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями.

Зона (район) подхода - воздушное пространство в границах аэродрома (аэроузла), исключая зону взлета и посадки и воздушное пространство района МВЛ.

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

Интенсивность воздушного движения - количество воздушных судов, проходящих через район УВД (сектор воздушного пространства, трассу, МВЛ, участок трассы, район аэродрома) в единицу времени.

Информация о движении - информация для пилота от органов УВД для предупреждения его о других известных и наблюдаемых воздушных судах, помогающая пилоту предотвратить столкновение.

Инцидент - любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации воздушного судна.

Катастрофическая ситуация - особая ситуация, при которой принимается, что при ее возникновении предотвращение гибели людей оказывается практически невозможным.

Классификационная скорость полета ВС - это скорость в 1,3 раза превышающая скорость сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной массе.

Командир воздушного судна - пилот, назначенный эксплуатантом, или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна, выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

Коммерческие полеты (коммерческая воздушная перевозка) - полеты воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату, или по найму.

Компенсационный запас топлива - составная часть, резервного топлива, предназначенная для компенсирования возможной неточности расчета и заправки топлива на полет вследствие погрешностей прогноза метеоусловий и топливно-измерительной системы, а также отклонения фактических характеристик расхода топлива от расчетных.

Контролируемая зона (КЗ) - часть летного поля, включающая в себя ВПП, спланированную часть летной полосы, концевые полосы торможения и свободные зоны.

Контрольная точка аэродрома - условная точка, определяющая географическое местоположение аэродрома.

Контрольный пункт (ориентир) - определенный географический ориентир, относительно которого должно быть сообщено местонахождение воздушного судна.

Контрольная высота - высота, которую должен показывать высотомер воздушного судна на эшелоне перехода после перевода шкалы высотомера на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря. Контрольная высота рассчитывается штурманской службой аэропорта и передается на борт воздушного судна при снижении с эшелона полета перед заходом на посадку (значение контрольной высоты передается экипажу ВС при посадке на горном аэродроме).

Концевая полоса торможения (КПТ) - специально подготовленный прямоугольный участок в конце располагаемой дистанции разбега, предназначенный для остановки воздушного судна в случае прерванного взлета.

Конфигурация самолета - сочетание положений средств механизации крыла, шасси, внешних подвесок и других частей и агрегатов самолета, определяющих его аэродинамическое качество.

Контролируемый полет - любой полет, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения.

Консультативное воздушное пространство - воздушное пространство, определенных размеров или установленный маршрут, в пределах которого обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения.

Консультативное обслуживание воздушного движения - обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования воздушных судов, выполняющих полеты по планам полетов по ППП.

Консультативный маршрут - установленный маршрут, на котором обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения.

Контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Контролируемое воздушное пространство - общий термин, означающий воздушное пространство ОВД классов А, В, С, D и Е.

Контролируемый аэродром - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Термин “контролируемый аэродром” означает, что на данном аэродроме обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения, но не означает обязательного наличия диспетчерской зоны.

Крейсерский эшелон - эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета.

Крейсерский этап полета - полет воздушного судна после набора согласованного с органом ОВД эшелона до начала снижения с целью захода на посадку.

Критически важная система EDTO – система самолёта, отказ или ухудшение работы которой может серьёзно повлиять в особенности на безопасность полётов EDTO или непрерывность функционирования которой имеет особенно критическое значение для обеспечения безопасного полёта и посадки самолёта во время выполнения им полёта EDTO.

Курс - направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выражаемое обычно в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного, компасного или условного меридианов).

Линия пути - проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного, или условного меридианов).

Литерность рейса - указание о том, требуется ли данному воздушному судну особое внимание со стороны органов обслуживания воздушного движения.

Летная эксплуатация воздушного судна - комплекс работ, предусмотренный Руководством по летной эксплуатации по управлению воздушным судном, его системами и оборудованием, осуществляемый экипажем при выполнении полетного задания с момента запуска двигателей до их выключения.

Летный состав экипажа - члены экипажа, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право летной эксплуатации воздушного судна данного типа и (или) его оборудования.

Летное поле - часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос со свободными зонами, рулежные дорожки, перроны, места стоянок и площади специального назначения.

Летная полоса (ЛП) - часть летного поля аэродрома, включающая взлетно-посадочную полосу и концевые полосы торможения, если они предусмотрены, предназначенная для обеспечения взлета и посадки воздушных судов, уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета и посадки. Размеры летной полосы для каждого аэродрома указываются в Инструкции по производству полетов на данном аэродроме.

Монтажная площадка - специально подобранный участок на здании, сооружении, судне, предназначенный для установки (монтажа, погрузки) или снятия (демонтажа, выгрузки) грузов на внешней подвеске с помощью вертолета или дирижабля, аэростата, воздушного шара. Монтажная площадка должна отвечать требованиям, изложенным в РЛЭ данного типа ВС и технологии данного вида авиационных работ.

Международный аэропорт - любой аэропорт, выделенный государством на своей территории для приема и отправки выполняющих международные воздушные перевозки воздушных судов, в котором осуществляются таможенные, иммиграционные, санитарные, карантинные (при перевозке животных и растений) и аналогичные процедуры.

Метеорологическая информация - метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающееся фактических или ожидаемых метеорологических условий.

Минимальная рабочая высота полета на авиационных работах - минимально допустимая высота полета, определяемая требованиями безопасности полета с одной стороны и технологическими потребностями, с другой стороны.

Устанавливается технологией (руководством, инструкцией) выполнения данного вида работ.

Минимальный рабочий интервал - минимально допустимое расстояние по горизонтали от летящего воздушного судна до препятствий (зданий, сооружений, деревьев, склонов земной поверхности и др.), определяемое требованиями безопасности полета и технологическими потребностями. Устанавливается технологией (руководством, инструкцией) выполнения данного вида работ.

Максимальное время ухода на запасной аэродром - максимально допустимое расстояние, выраженное во времени полета, от какой-либо точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте.

Маркированный рубеж - вертикальная плоскость в воздушном пространстве, перпендикулярная воздушной трассе, МВЛ, коридору, маршруту полета, местоположение которой определяется от угломерно-дальномерной РНТ или местом установки ОПРС, маркерного маяка, после пролета которой на эшелоне (высоте) не ниже безопасного (безопасной) диспетчеру ОДВС дается право разрешать, а экипажу воздушного судна снижаться для захода на посадку по установленной схеме.

Маршрут ОВД - установленный маршрут, который предназначен для направления потоков движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения.

Термин “маршрут ОВД” используется для обозначения в соответствующих случаях воздушной трассы, консультативного маршрута, контролируемого или неконтролируемого маршрута, маршрута прибытия или вылета и т.д.

Маршрут ОВД определяется маршрутными техническими требованиями, которые включают индекс маршрута ОВД, линию пути до основных точек (точек пути) или в обратном направлении, расстояние между основными точками, требования в отношении передачи донесений, а также, по решению соответствующего полномочного органа ОВД, самую нижнюю безопасную абсолютную высоту.

Местность - Поверхность земли с такими естественными элементами, как горы, холмы, хребты, долины, скопления воды, вечного льда и снега, исключая препятствия.

В практических целях, в зависимости от метода получения данных, местность представляет собой непрерывную поверхность, проходящую по голой Земле, верху покрова или чему-то между ними и называемую также «первой отражающей поверхностью»

Местность горная - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м (1650 фут) и более в радиусе 25 км (14 м. миль), а также местность с превышением над уровнем моря 1000 м (3300 фут) и более.

Местность холмистая - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями рельефа от 200 до 500 м (от 660 до 1650 фут) в радиусе 25 км (14 м. миль).

Местность равнинная - местность с относительными превышениями рельефа до 200 м (660 фут) в радиусе 25 км (14 м. миль).

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

Минимальная безопасная высота пролета препятствий - минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога ВПП или в соответствующих случаях над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения критериев пролета препятствий. Высота пролета препятствий отсчитывается от превышения порога ВПП или, в случае неточных заходов на посадку от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м (7 фут) меньше превышения аэродрома. Высота пролета препятствий для визуального захода на посадку отсчитывается от превышения аэродрома.

Минимальная высота снижения (МВС) - указанная в схеме неточного захода на посадку или схеме визуального захода на посадку относительная высота, ниже которой снижение не может производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами. МВС отсчитывается от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м (7 фут) меньше превышения аэродрома. МВС для визуального захода на посадку отсчитывается от превышения аэродрома.

Минимальное приведенное давление (Прив. мин.) – расчетное значение минимального атмосферного давления на уровне моря по воздушной трассе, МВЛ, маршруту или району полетов.

Минимум аэродрома - минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР (ВНГО), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет и посадку воздушным судам данного типа.

Минимум аэродрома тренировочный - минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР (ВНГО), при которых на данном аэродроме разрешаются тренировочные полеты на воздушном судне данного типа.

Минимум воздушного судна - минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР (ВНГО), позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум вида авиационных работ - минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение авиационных работ данного вида.

Минимум района авиационных работ - минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение данного вида авиационных работ в данных физико-географических условиях. Устанавливается в зависимости от широты местности, высоты над уровнем моря (горы), характера подстилающей поверхности местности (заснеженная, безориентирная) и уровня ее освещенности (сумерки, дневное время).

Минимум командира воздушного судна - минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР (ВНГО), при которых командиру разрешается выполнять взлет, посадку или полет по ПВП на воздушном судне данного типа.

Место ожидания у ВПП - определенное место, в котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от аэродромного диспетчерского пункта.

Набор высоты в крейсерском режиме - пилотирование самолета в крейсерском режиме, обеспечивающее прирост абсолютной высоты по мере уменьшения веса самолета.

Небольшой (легкий) самолет - самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса от 5700 кг до 750 кг.

Неточные заходы на посадку и посадки:

а) заходы на посадку и посадки по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения.

б) заходы на посадку и посадки по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающие требованиям, установленным для точных заходов на посадку.

Ночь - период времени (часть суток) от захода до восхода солнца.

Обслуживающий персонал экипажа - члены экипажа, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право выполнения определенных служебных обязанностей во время выполнения задания на полет, не связанных с летной эксплуатацией воздушного судна (бортпроводники, бортоператоры грузовых ВС и другие лица авиационного персонала, включенные в задание на полет).

Обслуживание воздушного движения (ОВД) - общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

Общее расчетное истекшее время - для полетов по ППП - расчетное время, требующееся от взлета до пролета над определяемой по навигационным средствам заданной точкой, от которой предполагается начало схемы захода на посадку по приборам, или, если навигационное средство не связано с аэродромом назначения, - до пролета над аэродромом назначения. Для полетов по ПВП - расчетное время, требующееся от взлета до пролета над аэродромом назначения.

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 авиационных работ данного вида.

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).

Опасная зона - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенном периоде времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов.

Опасное сближение - не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных документами для транспортной авиации или авиационных работ, в результате которого возникает опасность их столкновения.

Особая ситуация - ситуация, возникающая в полете в результате воздействия неблагоприятных факторов или их сочетаний и приводящая к снижению безопасности полетов.

Оперативная точка - посадочная площадка, с которой выполняются авиационные работы и на которой осуществляется техническое обслуживание воздушного судна и ночевка (отдых) экипажа.

Опасные грузы - изделия или вещества, которые при перевозке по воздуху способны создавать значительную угрозу для здоровья, безопасности пассажиров, экипажа и имущества.

Орган диспетчерского обслуживания воздушного движения; орган управления воздушным движением - общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, диспетчерский пункт подхода или аэродромный диспетчерский пункт.

Орган обслуживания воздушного движения - общий термин, означающий в соответствующих случаях орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.

Очень легкий самолет (ОЛС) - самолет с одним поршневым двигателем, с количеством людей на борту не более двух, взлетным весом от 750 кг до 450 кг и скоростью сваливания не более 85 км/ч (45 уз).

Отклонение (уклонение) - несанкционированный органом УИВП (ОВД) уход воздушного судна за пределы воздушной трассы, местной воздушной линии, установленного маршрута, воздушного коридора или зоны авиационных работ.

Относительная высота - расстояние по вертикали от указанного исходного уровня до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

Пассажир - лицо (исключая членов экипажа), которое перевозится на воздушном судне в соответствии с договором о воздушной перевозке.

Переходный слой - воздушное пространство между высотой перехода и эшелоном перехода. Полеты воздушных судов в режиме горизонтального полета в переходном слое не могут выполняться.

Перрон - определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

Персонал от которого зависит безопасность полетов - лица, ненадлежащее выполнение которыми своих обязанностей и функций может поставить под угрозу безопасность полетов авиации, включая членов экипажа, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчеров УВД, но не ограничиваясь перечисленными категориями работников.

План полета - определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представленные органам обслуживания воздушного движения.

Погрузка - процесс помещения грузов, почты, багажа и бортприпасов на борт воздушного судна для перевозки определенным рейсом, за исключением грузов, почты, багажа и бортприпасов, которые были погружены на предыдущем этапе данного прямого рейса.

Посадка (на воздушное судно) - вступление лиц на борт воздушного судна с целью совершения полета, за исключением членов экипажа и пассажиров, которые были взяты на борт на предыдущем этапе данного прямого рейса.

Посадочная площадь - часть рабочей площади, предназначенная для посадки и взлета воздушных судов.

Повторяющийся план полета (RPL) - план полета, связанный с рядом часто повторяющихся, регулярно выполняемых отдельных полетов с одинаковыми основными особенностями, который предоставляется эксплуатантом для хранения и повторного использования органами ОВД.

Полет по ПВП - полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

Полет по ППП - полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

Полет воздушного судна авиации общего назначения - полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением специальных авиационных работ.

Полетно-информационное обслуживание - обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов.

Площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перрон, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

Посадочная площадка - земельный (водный, ледовый) участок или специально подготовленная искусственная площадка, пригодная для взлета и посадки воздушных судов.

Посадочная площадка, подобранная с воздуха - земельный (водный, ледовый) участок по своим размерам, состоянию поверхности и подходам соответствующий требованиям к посадочной площадке для данного типа ВС и данных условий и подбираемый экипажем в полете (с воздуха) путем осмотра и

оценки ее состояния. Порядок осмотра и подбора посадочной площадки с воздуха определяется РЛЭ для каждого типа ВС.

Превышение аэродрома - высота самой высокой точки ВПП относительно уровня моря. При наличии нескольких ВПП выбирается наибольшее значение.

Превышение порога ВПП - превышение поверхности порога ВПП над уровнем моря.

Приборные метеорологические условия (ПМУ) - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

Полномочный орган - назначенный государством соответствующий полномочный орган, на который возложена ответственность за обеспечение безопасности полетов в пределах данного воздушного пространства.

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

Полетное время экипажа - общее время с момента начала запуска двигателя (двигателей) с целью взлета до момента их выключения по окончании полета.

Полетное рабочее время - время работы членов экипажа, непосредственно связанное с выполнением полетного задания, начиная с предполетной подготовки и заканчивая послеполетными работами.

Полет с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO - extended diversion time operations) - любой полет выполняемый самолетом с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время.

Посадочная площадь - часть рабочей площадки, предназначенная для посадки и взлета воздушных судов.

Предполагаемое время захода на посадку - время, когда по расчетам органа диспетчерского обслуживания прибывающее воздушное судно покинет после задержки зону ожидания для завершения захода на посадку.

Фактическое время выхода из зоны ожидания будет зависеть от диспетчерского разрешения на выполнение захода на посадку.

Предоставленный план полета - план полета в том виде, в каком он предоставлен органу ОВД пилотом или его уполномоченным представителем без каких-либо последующих изменений.

Психоактивные вещества - алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители (табак и кофеин исключены).

Пункт передачи донесений - определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна.

Пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения - орган, создаваемый с целью получения донесений, касающихся обслуживания воздушного движения и планов полета, представляемых перед вылетом.

Пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, может создаваться как отдельный орган или объединяться с существующим органом, таким как орган обслуживания воздушного движения или орган обслуживания аэронавигационной информацией.

Порог ВПП - начало участка ВПП, который может использоваться для посадки воздушных судов.

Пороговое время - расстояние, выраженное во времени полёта до запасного аэродрома на маршруте установленное эксплуатантом и утверждённое Госавионадзором.

Посадочная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое воздушным судном с высоты 15 м (50 фут) (9 м (30 фут) для самолетов со скоростью захода менее 200 км/ч (110 уз) при градиенте снижения не более 5 процентов) над уровнем порога ВПП до полной его остановки.

Потеря ориентировки - обстановка, при которой экипаж ВС не знает и не может установить свое местонахождение с точностью, необходимой для определения направления полета в целях выполнения задания на полет.

Правила визуальных полетов (ПВП) - правила, предусматривающие выдерживание установленных интервалов между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности путем визуального наблюдения экипажами за воздушной обстановкой и кратковременного изменения режима полета.

Правила полетов по приборам (ППП) - правила, предусматривающие выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам, при обязательном контроле со стороны органов ОДВС и обеспечении ими установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами.

Проверка - подтверждение путем экспертизы и представления объективного доказательства того, что установленные требования были выполнены.

Объективным доказательством является информация, которая может быть доказана, что она правдива, основана на фактах и получена путем наблюдения, измерения, испытания или других средств.

Проверяющий - лицо командно-летного, инструкторского состава, имеющее допуск к полетам на воздушном судне данного типа и включенное в состав экипажа с целью обучения, проверки профессиональной подготовки и взаимодействия членов (члена) экипажа, а также проведения инспекторской проверки соблюдения установленных правил и норм, обеспечивающих безопасность полета воздушного судна.

Пункт обязательных донесений (ПОД) - географическая точка (ориентир) на воздушной трассе, о пролете которой экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру (органу ОДВС).

Расчетное время прибытия - расчетное время (момент) прилета воздушного судна на контрольную точку (ДПРМ, траверз ДПРМ, ОПРС и др.), с которой начинается маневр захода на посадку.

Рабочая площадь - часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона (перронов).

Радиотелефония - вид радиосвязи, предназначенный главным образом для обмена информацией в речевой форме.

Район полетной информации - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

Районный диспетчерский центр - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

Районное диспетчерское обслуживание - диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах.

Район (участок) авиационных работ - ограниченный по высотам и (или) площади участок воздушного пространства, в котором осуществляется маневрирование ВС по высотам и направлению в соответствии с технологией (руководством, инструкцией) данного вида авиационных работ.

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

Располагаемая дистанция взлета (РДВ) - сумма располагаемой дистанции разбега и длины свободной зоны, если она предусмотрена.

Располагаемая дистанция прерванного взлета (РДПВ) - сумма располагаемой дистанции разбега и длины концевой полосы торможения, если она предусмотрена.

Располагаемая дистанция разбега (РДР) - длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для разбега самолета, совершающего взлет.

Располагаемая посадочная дистанция (РПД) - длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для пробега самолета после посадки.

Расчетное время уборки колодок - расчетное время, когда воздушное судно начинает движение, связанное с вылетом.

Резервное топливо - топливо, необходимое на случай отклонения от плана полета для компенсации несоответствия фактических и расчетных характеристик ВС и условий полета

Рекомендация по предотвращению столкновения - предоставляемая органом обслуживания воздушного движения рекомендация относительно маневров в целях оказания помощи пилоту в предотвращении столкновения.

Руководство по производству полетов – руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей.

Руководство по летной эксплуатации - руководство, касающееся удостоверения о годности к полетам и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, и инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

Рулежная дорожка (РД) - определенный путь на сухопутном аэродроме, установленный для руления воздушных судов и предназначенный для соединения одной части аэродрома с другой, в том числе:

а) Полоса руления воздушного судна на стоянке - часть перрона, обозначенная как рулежная дорожка и предназначенная для обеспечения подхода только к местам стоянки воздушных судов;

б) Перронная рулежная дорожка - часть системы рулежных дорожек, расположенная на перроне и предназначенная для обеспечения маршрута руления через перрон;

в) Скоростная выводная рулежная дорожка - рулежная дорожка, соединенная с ВПП под острым углом и позволяющая выполнившим посадку самолетам сходить с ВПП на более высоких скоростях, чем те скорости, которые достигаются на других выводных рулежных дорожках, и тем самым сводить к минимуму время нахождения на ВПП.

РД для руления по воздуху - установленная траектория на поверхности, предназначенная для руления вертолетов по воздуху.

Руление - движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки.

Руление по воздуху - движение вертолета над поверхностью аэродрома, обычно в условиях действия эффекта земли, с путевой скоростью, как правило, менее 37 км/ч (20 уз).

Фактическая относительная высота может варьироваться, и некоторым вертолетам может требоваться выполнять руление по воздуху на высоте более 8 м (25 фут.) АГЛ (над уровнем земли) для уменьшения турбулентности, возникающей в

условиях действия эффекта земли, или обеспечения запаса высоты для груза на внешней подвеске.

Рубеж ухода (возврата) - рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасной аэродром количества топлива на борту ВС после прилета на РНТ запасного аэродрома было не меньше, чем на 30 мин. полета на высоте круга.

Самолет - воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Сверхлегкое воздушное судно - сверхлегкий летательный аппарат (микросамолет, параплан, дельтаплан, мотодельтаплан, мотопараплан, дельталет и т.п.) со взлетной массой не более 450 кг в сухопутном варианте (495 кг. в гидроварианте или при установке дополнительного оборудования) и минимальной скоростью полета не превышающей 65 км/ч (35 уз).

Свободная зона (С3) - находящийся под контролем служб аэропорта прямоугольный участок земной или водной поверхности, примыкающий к концу располагаемой дистанции разбега, выбранный или подготовленный в качестве участка, пригодного для первоначального набора высоты воздушного судна до установленного значения.

Связанное с риском употребление психоактивных веществ - употребление авиационным персоналом одного или нескольких психоактивных веществ таким образом, что оно:

а) представляет прямую опасность для употребляющего их человека или ставит под угрозу жизнь, здоровье и благополучие других людей и/или

б) создает или усугубляет проблему или расстройство профессионального, социального, психического или физического характера.

Связь “диспетчер-пилот” по линии передачи данных (CPDLC) - средство связи между диспетчером и пилотом в целях УВД с использованием линии передачи данных.

Связь по линии передачи данных - вид связи, предназначенный для обмена сообщениями по линии передачи данных.

Сборник аeronавигационной информации - выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аeronавигационную информацию, имеющую важное значение для аeronавигации в пределах воздушного пространства данного государства.

Сдвиг ветра - изменения направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг слабый - до 2 м/сек (4 уз) на 30 м (100 фут) высоты, умеренный - от 2 м/сек до 4 м/сек (от 4 уз до 8 уз), сильный - от 4 м/сек до 6 м/сек (от 8 уз до 12 уз), очень сильный - более 6 м/сек (12 уз).

Сертификат эксплуатанта (АОС) – сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

Сложные метеоусловия (СМУ) - видимость 2000 м и менее и (или) высота нижней границы облаков 200 м (660 фут) и ниже при их общем количестве более 3-4-х октантов (SCT).

Сигнал бедствия (SOS - телеграфный; "Терплю бедствие", "МЭЙДЕЙ" - радиотелефонный) - международный сигнал, передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем пассажирам и экипажу угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

Сигнал срочности ("ЬЬЬ" - телеграфный, "ПАН" радиотелефонный) - международный сигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем пассажиров и экипажа.

Сигнальная площадка - площадка на аэродроме, используемая для размещения наземных сигналов.

Соответствующий полномочный орган:

а) В отношении полета над открытым морем: соответствующий полномочный орган государства регистрации.

б) В отношении полета не над открытым морем: соответствующий полномочный орган государства, обладающего суверенитетом над пролетаемой территорией.

Соответствующий полномочный орган ОВД - назначенный государством соответствующий полномочный орган, на который возложена ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в пределах данного воздушного пространства.

Специальные авиационные работы (авиационные спецработы) - полеты, в ходе которых воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасение, воздушная реклама и т.д.

Специальный полет по ПВП - полет по ПВП, выполнение которого в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем ВМУ, разрешено органом управления воздушным движением.

Спланированная часть летной полосы (СЧЛП) - прилегающие к боковым краям и торцам ВПП грунтовые участки, спланированные и подготовленные таким образом, чтобы свести к минимуму риск повреждения воздушного судна при выкатывании его за пределы ВПП.

Стандартное атмосферное давление - установленное значение давления 760 мм рт. ст. (1013.2 мбар.)

Схема захода на посадку по приборам - серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте.

Текущая высота - показания высотомера воздушного судна на эшелоне перехода после перевода его шкалы на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря. Текущая высота передается экипажем воздушного судна диспетчеру УВД с целью контроля точности перевода шкалы высотомера на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря (значение текущей высоты полета сообщается экипажем ВС при посадке на горном аэродроме).

Текущий план полета - план полета, включая возможные изменения, обусловленные последующими диспетчерскими разрешениями.

Техническое обслуживание - работы, необходимые для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая капитальный ремонт, ремонт, проверку, замену, модификацию или устранение дефекта, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании.

Точечный огонь - световой сигнал, размеры которого не поддаются восприятию.

Точка переключения - точка, в которой при полете воздушного судна по участку маршрута ОВД определяемому с помощью ориентации на всенаправленные ОВЧ-радиомаяки, ожидается перенос основной навигационной ориентации со средства, находящегося позади воздушного судна на следующее средство, находящееся впереди него.

Точки переключения устанавливаются для обеспечения оптимального уравновешивания силы и качества сигнала между аeronавигационными средствами на всех используемых высотах и для обеспечения общего источника наведения по азимуту для всех воздушных судов, выполняющих полеты по одному и тому же отрезку участка маршрута.

Точные заходы на посадку и посадки - заходы на посадку и посадки по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки.

Боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечивающее с помощью наземного навигационного средства, либо формируемых компьютером навигационных данных.

Точка ухода на второй круг - точка в схеме захода на посадку, в которой или до которой для обеспечения минимального запаса высоты над препятствием должен начинаться полет по предписанной схеме ухода на второй круг.

Узловой диспетчерский район - диспетчерский район, создаваемый обычно в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов.

Указатель направления посадки - устройство для визуального указания установленного на данный момент направления взлета и посадки.

Уполномоченный агент (представитель авиакомпании) - представляющее эксплуатанта ответственное лицо, которое уполномочено непосредственно им или от его имени выступать при выполнении всех формальностей, связанных с прибытием, отправлением и оформлением воздушного судна данного эксплуатанта, экипажа, пассажиров, грузов, почты, багажа и бортприпасов.

Управление воздушным движением (УВД) - смотри определение "диспетчерское обслуживание воздушного движения".

Уровень - общий термин, относящийся к положению в вертикальной плоскости, находящегося в полете воздушного судна и означающий в соответствующих случаях относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон полета.

Фигурный полет - преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся резким изменением его пространственного положения, необычным пространственным положением или необычным изменением скорости.

Центр полетной информации - орган, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

Член летного экипажа - имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном и/или его системами в течение полетного времени.

Член экипажа - лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение полетного рабочего времени.

Экипаж воздушного судна - лица, которым в установленном порядке поручено выполнение определенных обязанностей по управлению и обслуживанию воздушного судна при выполнении задания на полет.

Экспериментальная авиация - авиация, предназначенная для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ и испытаний в области авиационной и другой техники.

Эшелон перехода - установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления (760 мм рт. ст.; 1013.2 мбар) на давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) или, по запросу, на давление аэродрома (QFE). Эшелоном перехода является нижний эшелон полета в районе аэродрома (аэроузла, части района УВД).

Эшелон полета - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 1013,2 мбар и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

Эксплуатант - лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Эксплуатант занимающийся специальными авиационными работами - лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией коммерческой авиации в сельском хозяйстве, строительстве, для аэрофотосъемки и других видов аэросъемки, включая наблюдение и патрулирование, а также для аварийных операций, таких, как санитарные и спасательные полеты.

Эксплуатационные минимумы аэродрома - ограничения использования аэродрома для:

а) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и/или видимости и, при необходимости, параметрами облачности;

б) посадки при выполнении точных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения, соответствующих эксплуатационной категории;

в) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения;

г) посадки при выполнении неточных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной/относительной высоты снижения и, при необходимости, параметрами облачности.

§2 Сокращения применяемые в настоящих Правилах

АДП	Аэродромный диспетчерский пункт
АДЦ	Аэродромный диспетчерский центр
АИП	Сборник аeronавигационной информации
АМСГ	Авиационная метеорологическая станция (гражданская)
АМЦ	Авиационный метеорологический центр
АНЗ	Аэронавигационный запас топлива
АНИ	Аэронавигационная информация
АОН	Авиация общего назначения
АСК	Аварийно - спасательная команда
АСР	Аварийно - спасательные работы
АСС	Аварийно - спасательная станция
АС УВД	Автоматизированная система УВД
АТБ	Авиационно - техническая база
АР	Авиационные работы
АУ	Аэродромный узел
АХР	Авиационно - химические работы
АЦ УВД	Аэродромный центр УВД
БАИ	Бюро аeronавигационной информации
БЛА	Беспилотный летательный аппарат
БПРМ	Ближняя приводная радиостанция с радиомаркером
БСПС	Бортовая система предупреждения столкновений
ВВС	Военно - воздушные силы
ВВПЗ	Высота визуального прерванного захода
ВДПП	Вспомогательный диспетчерский пункт подхода
ВЗЦ ЕС УВД	Вспомогательный зональный центр ЕС УВД
ВЗП	Визуальный заход на посадку

ВК РУз	Воздушный кодекс Республики Узбекистан
ВКК	Высшая квалификационная комиссия
ВЛЭК	Врачебно - летная экспертная комиссия
ВМДП	Вспомогательный местный диспетчерский пункт
ВМО	Всемирная метеорологическая организация
ВМУ	Визуальные метеорологические условия
ВНГО	Высота нижней границы облаков
ВПВО	Войска противовоздушной обороны
ВПП	Взлетно - посадочная полоса
ВПР	Высота принятия решения
ВРЛ	Вторичный радиолокатор
ВОРЛ	Вторичный обзорный радиолокатор
ВРЦ ЕС УВД	Вспомогательный районный центр ЕС УВД с правом
(ВРЦ УВД)	самостоятельного УВД или информации РЦ и (или) экипажей воздушных судов
ВРЦ ЕС УИВП	Вспомогательный районный центр ЕС УИВП
(ВРЦ УИВП)	
ВС	Воздушное судно
ВСДП	Вспомогательный стартовый диспетчерский пункт
ВС РЦ ЕС УВД	Военный сектор районного центра ЕС УВД
ВС РЦ ЕС УИВП	Военный сектор районного центра ЕС УИВП
ВТ	Воздушная трасса
ГА	Гражданская авиация
ГВПП	Грунтовая ВПП
ГДПП	Главный диспетчерский пункт подхода
ГосНИИ ГА	Государственный научно-исследовательский институт ГА
ГСМ	Горюче - смазочные материалы
ГС ГЦ ЕС УВД	Гражданский сектор главного центра ЕС УВД
ГС ГЦ ЕС УИВП	Гражданский сектор главного центра ЕС УИВП
ГС РЦ ЕС УВД	Гражданский сектор районного центра ЕС УВД
ГС РЦ ЕС УИВП	Гражданский сектор районного центра ЕС УИВП
ГЦ ЕС УВД	Главный центр ЕС УВД
ДПК	Диспетчерский пункт круга
ДПК МВЛ	Диспетчерский пункт круга МВЛ
ДПП	Диспетчерский пункт подхода
ДПР	Диспетчерский пункт руления
ДПРМ	Дальняя приводная радиостанция с радиомаркером
ДПСП	Диспетчерский пункт системы посадки (в аэропортах, где ПДП и ДПК совмещены)
ЕС УВД	Единая система управления воздушным движением (в СНГ)
ЕС УИВП	Единая система управления использованием воздушного пространства (в Республике Узбекистан)
ЗЦ ЕС УВД	Зональный центр ЕС УВД
ИАС	Инженерно-авиационная служба
ИВПП	ВПП с искусственным покрытием
ИПП	Инструкция по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла)
КВ	Короткие волны
КВС	Командир воздушного судна
КДП	Командно-диспетчерский пункт
КДП МВЛ	Командно-диспетчерский пункт местных воздушных линий
КТА	Контрольная точка аэродрома
ЛМО	Летно-методический отдел

ЛИП	Летно-испытательное подразделение
ЛЭП	Линия электропередачи
МБВ	Минимальная безопасная высота
МБУ	Морская буровая установка
МВК ЕС УИВП	Межведомственная комиссия ЕС УИВП
МВЛ	Местная воздушная линия
МВС	Минимальная высота снижения
МДП	Местный диспетчерский пункт
МЕТАР)	
РОФОР)	Международные метеорологические коды
СПЕСИ) ТАФ)	
МСС	Медико-санитарная служба
МСЧ	Медико-санитарная часть
МРМ	Маркерный радиомаяк
НАК	Национальная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари»
НГЭА	Нормы годности эксплуатации аэродромов
НМО ГА	Наставление по метеорологическому обеспечению гражданской авиации
НОТАМ	Извещение пилотам о состоянии аэродромов, радиотехнических средствах, системах посадки и т.д.
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ОДВС	Организация движения воздушных судов
ОВИ	Огни высокой интенсивности
ОЛС	Очень легкий самолет
ОМИ	Огни малой интенсивности
ОПРС	Отдельная приводная радиостанция
ОСП	Оборудование системы посадки
"ПАН"	Сигнал срочности
ПВО	Противовоздушная оборона
ПВП	Правила визуальных полетов
ПДО	Производственно-диспетчерский отдел
ПДП	Пункт диспетчера посадки
ПДСП	Производственно-диспетчерская служба предприятия
ПДСА	Производственно-диспетчерская служба авиакомпании
ПОД	Пункт обязательных донесений
ППЛС	Программа подготовки летного состава
ППП	Правила полетов по приборам
ПРЛ	Посадочный радиолокатор
РВЦ УВД	Район вспомогательного центра УВД
РВЦ УИВП	Район вспомогательного центра УИВП
RVR	Дальность видимости на ВПП
РД	Рулежная дорожка
РДЦ	Районный диспетчерский центр
РЛЭ ВС	Руководство по летной эксплуатации воздушного судна
(МОМ, FCOM)	
РМДП	Район местного диспетчерского пункта
PMC	Радиомаячная система посадки
РНТ	Радионавигационная точка
РПА	Руководитель полетов на аэродроме
RPL	Повторяющийся план полета
РП АДЦ	Руководитель полетов аэродромного диспетчерского центра

РПИП	Руководство по производству испытательных полетов
РПР	Руководитель полетов в районе УВД
РСБН	Радиотехническая система ближней навигации
РСДН	Радиотехническая система дальней навигации
РСП	Радиолокационная система посадки
РТО	Радиотехническое оборудование
РТС	Радиотехнические средства
РУВД	Район управления воздушным движением
РЦ	Районный центр УВД
РЦ ЕС УВД	Районный центр ЕС УВД
РЦ ЕС УИВП	Районный центр ЕС УИВП
САИ	Служба аeronавигационной информации
САР	Специальные авиационные работы
СДП	Стартовый диспетчерский пункт
"SOS" ("МЕЙДЕЙ")	Международные сигналы бедствия
СВС	Сверхлегкое воздушное судно
СОПГП	Служба организации почтово-грузовых перевозок
СОПП	Служба организации пассажирских перевозок
СПУ	Самолетное переговорное устройство
ТА	Транспортная авиация
ТВГ	Точка входа в глиссаду
УВД	Управление воздушным движением
УИВП	Управление использованием воздушного пространства
УКВ	Ультракоротковолновый
УЦ	Учебный центр
УТЦ	Учебно - тренировочный центр
ЦАИ	Центр аeronавигационной информации
ЦВЛЭК	Центральная врачебно-летная экспертная комиссия
ЦПДС	Центральная производственно-диспетчерская служба
ЦУАН	Центр «Узаэронавигация»
ЬЬ	Международный сигнал срочности
ЭРТОС	Эксплуатация радиотехнического оборудования и связи
ЭСП	Эксплуатационный справочник пилота
QNН	давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере - атмосферное давление, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой.
QFE	QFE - атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП
QNE	стандартное атмосферное давление 760 мм рт. ст. (1013 мбар).
FEW,	Количество облаков в слое (массиве), указываемое в
SCT (SCATTERED),	метеоинформации о прогнозируемой и фактической погоде:
BKN (BROKEN),	•FEW - несколько (1-2) октанта;
OVC (OVERCAST).	•SCT (SCATTERED) - 3-4 октанта (отдельные облака); •BKN (BROKEN) - 5-7 октантов (рассеянная облачность); •OVC (OVERCAST) - 8 октантов (сплошная облачность).
фут –	футы
м. миля –	морская миля
уз –	узлы
DME	Дальномерное оборудование

ГЛАВА II. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Правила определяют порядок деятельности гражданской авиации, как коммерческой, так и авиации общего назначения, в целях интересов Республики Узбекистан, обеспечения безопасности полетов и удовлетворения потребностей государственных, коммерческих организаций и граждан.

2. Правила полетов являются основным нормативным актом в деятельности гражданской авиации Республики Узбекистан, регламентирующим правила, организацию, обеспечение и выполнение коммерческих полетов и полетов авиации общего назначения, а также управление воздушным движением.

3. Действие Правил распространяется на экспериментальную и гражданскую авиацию Республики Узбекистан, находящуюся в ведении государственных, кооперативных, общественных организаций и частных лиц, а также на государственную авиацию Республики Узбекистан и авиацию других стран при полетах по воздушным трассам, местным воздушным линиям, установленным маршрутам и в районах гражданских аэродромов на территории Республики Узбекистан.

4. Действие Правил полетов распространяется на все гражданские и экспериментальные воздушные суда Республики Узбекистан во время их нахождения за пределами своего государства, если законы страны пребывания воздушного судна не требуют иного.

5. Требования Правил едины для гражданской коммерческой авиации и гражданской авиации общего назначения и являются обязательными для всего авиационного персонала.

6. Авиационный персонал обязан знать требования Правил в части его касающейся и выполнять их.

7. Авиационный персонал, виновный в нарушении Правил привлекается к дисциплинарной, административной, материальной, а также уголовной ответственности согласно законодательству Республики Узбекистан.

8. При организации полетов, связанных со спасением жизни людей или стихийными бедствиями, командиры летных подразделений в случаях, не терпящих отлагательства, имеют право под свою ответственность допускать отступления от порядка и правил полетов, изложенных в настоящих Правилах и норм полетного и рабочего времени.

О принятых действиях эти должностные лица обязаны немедленно информировать своих непосредственных начальников и Государственную инспекцию Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов (Госавианадзор РУз).

9. Государственный надзор за обеспечением безопасности полетов гражданских воздушных судов, за соответием гражданских воздушных судов, гражданских аэродромов и их оборудования нормам, определяющим годность их к эксплуатации в Республике Узбекистан, осуществляет Госавианадзор РУз.

10. Полеты гражданской авиации Республики Узбекистан должны выполняться на воздушных судах с опознавательными национальными (государственными) и регистрационными знаками и утвержденной Госавианадзором РУз символикой.

11. Национальный (государственный) опознавательный знак ГВС ("УК" - для Республики Узбекистан) выбирается из серии национальных символов, включенных в позывные радиосвязи, которые выделены Республике Узбекистан Международным Союзом электросвязи, о чём поставлена в известность международная организация ГА (ИКАО).

ГЛАВА III. Гражданские воздушные суда

12. Зарезервировано.

13. Зарезервировано.

14. Порядок занесения гражданских ВС в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Узбекистан и выдача сертификата о регистрации осуществляется в соответствии с «Положением о выдаче сертификата и государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Узбекистан» утвержденные постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 1.03.2016г. № 58.

15. При занесении гражданского ВС в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Узбекистан ему присваивается регистрационный опознавательный знак и национальный (государственный) опознавательный знаки в соответствии с «Положением о выдаче сертификата и государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Узбекистан» утвержденные постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 1.03.2016г. № 58.

16. Зарезервировано.

17. Гражданское воздушное судно исключается из Государственного реестра в случаях:

- а) списания или снятия воздушного судна с эксплуатации;
- б) продажи или передачи воздушного судна в установленном порядке другому государству, иностранному юридическому или физическому лицу;
- в) перевода воздушного судна в разряд экспериментальных.

18. Гражданское воздушное судно может быть допущено к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что оно соответствует нормам летной годности.

В соответствии с этим:

а) воздушное судно новой конструкции (нового типа) должно пройти заводские, сертификационные испытания, и, если по результатам проведенных испытаний будет установлено, что воздушное судно соответствует нормам летной годности, на него выдается сертификат типа воздушного судна;

б) каждое воздушное судно принятой конструкции проходит в установленном порядке необходимые испытания и проверки, на основании которых выдается сертификат летной годности;

в) после ремонта воздушного судна или его транспортировки к месту эксплуатации в разобранном виде, а также, если данный экземпляр ВС впервые регистрируется в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Узбекистан, воздушное судно подлежит испытанию в установленном порядке.

19. Поддержание каждого воздушного судна в процессе эксплуатации в состоянии, отвечающем требованиям норм летной годности, возлагается на предприятия, учреждения и организации, владельца, осуществляющие эксплуатацию судна.

20. Выдача сертификата летной годности гражданского воздушного судна осуществляется в соответствии с «Положением о выдаче сертификата летной годности гражданского воздушного судна» утвержденные постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 1.03.2016г. № 58.

21. Полеты воздушных судов без государственной регистрации и действующего сертификата летной годности, а также без государственно-

Изменение № 7 от 23.05.2016г.

регистрационных опознавательных знаков не допускаются (запрещаются), за исключением воздушных судов, проходящих заводские, эксплуатационные и сертификационные испытания.

22. На гражданском воздушном судне при выполнении полетов должны находиться следующие судовые документы:

- а) свидетельство о государственной регистрации гражданского ВС;
- б) сертификат летной годности;
- в) бортовой журнал (бортжурнал самолета, вертолета);
- г) санитарный бортовой журнал самолета;
- д) сертификат на радиооборудование, установленное на воздушном судне;
- е) РЛЭ воздушного судна.

Перечень дополнительной документации, которая должна находиться при выполнении полета на борту воздушного судна гражданской авиации Республики Узбекистан, определен в Приложении № 8 к настоящим Правилам.

23. Воздушные суда должны быть оборудованы аппаратурой регистрации параметров полета.

24. В зависимости от максимальной сертифицированной взлетной массы воздушные суда могут подразделяться на 1,2,3,4 классы (приложение № 11 к настоящим Правилам).

25. По международной классификации воздушные суда в зависимости от максимальной сертифицированной взлетной массы могут подразделяться на:

- а) большие самолеты, у которых взлетная масса свыше 5700 кг;
- б) небольшие самолеты, у которых взлетная масса от 5700 до 750 кг;
- в) очень легкие самолеты, у которых взлетная масса от 750 кг до 450 кг и один поршневой двигатель;
- г) сверхлегкие воздушные суда, у которых взлетная масса от 450 кг и менее.

26. По дальности полета самолеты подразделяются на:

- а) магистральные дальние - 6000 км и более;
- б) магистральные средние - от 2500 до 6000 км;
- в) магистральные ближние - от 1000 до 2500 км;
- г) самолеты местных воздушных линий - до 1000 км.

27. С учетом воздействия спутной турбулентности воздушные суда подразделяются на следующие категории:

- а) тяжелые воздушные суда с максимальной взлетной массой - 136 т и более;
- б) средние воздушные суда с максимальной взлетной массой - менее 136 и более 7 т.;
- в) легкие воздушные суда с максимальной взлетной массой - 7 т и менее.

28. Для целей расчета и публикации минимумов и аэродромных схем используется классификация воздушных судов по категориям ИКАО, основанная на классификационной скорости в 1,3 раза превышающей скорость сваливания при максимально сертифицированной посадочной массе (приложение № 12 к настоящим Правилам).

ГЛАВА IV. Экипажи воздушных судов

§1. Основные требования

29. Экипаж гражданского воздушного судна состоит из командира, других лиц летного состава и обслуживающего персонала экипажа.

30. Состав экипажа определяется в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также целей и условий его эксплуатации.

31. Полет воздушного судна при неполном составе экипажа запрещается.

32. Экипаж воздушного судна, управление которым в полете обеспечивается одним пилотом и не требует на борту других членов экипажа, состоит из командира воздушного судна.

33. Минимальный состав экипажа из числа лиц летного состава указывается в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна.

§2. Летный состав и обслуживающий персонал экипажа

34. К летному составу экипажа относятся лица, имеющие действующее свидетельство летного состава, а также подготовку и опыт, необходимые для управления воздушным судном данного типа и его оборудованием: пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты и бортоператоры, выполняющие специальные работы.

35. К обслуживающему персоналу экипажа относятся члены экипажа, не выполняющие обязанностей, связанных с летной эксплуатацией и управлением воздушного судна во время его полета: бортпроводники, бортоператоры грузовых ВС и другие специалисты, включенные в задание на полет в зависимости от цели полета.

36. Запрещается включать в состав экипажа лиц, не относящихся к летному или обслуживающему персоналу экипажа.

37. Лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта работы обязаны пройти специальную подготовку и проверку готовности к полету.

38. Летный состав и обслуживающий персонал экипажа по состоянию здоровья должен соответствовать установленным требованиям. Пригодность к летной работе по состоянию здоровья определяется ВЛЭК гражданской авиации.

39. Командиром воздушного судна может быть только лицо, имеющее специальность пилота (летчика), а также подготовленность и опыт, необходимые для самостоятельного пилотирования и управления воздушным судном данного типа.

40. Командир воздушного судна подчиняется командиру своего подразделения и вышестоящим командирам (начальникам).

41. Командир воздушного судна руководит всей деятельностью экипажа, обеспечивает строгую дисциплину и порядок на судне, соблюдение правил полетов и эксплуатации судна, а также принимает меры к обеспечению безопасности находящихся на борту людей, сохранности судна и имущества.

42. Распоряжения командира воздушного судна должны беспрекословно выполняться всеми лицами, находящимися на борту.

43. В зависимости от уровня подготовленности и опыта работы лицам летного состава, а также другим лицам авиационного персонала присваивается класс и выдается соответствующее свидетельство (сертификат).

44. Члены экипажа при исполнении служебных обязанностей должны быть одеты по установленной форме, иметь при себе действующее свидетельство и предъявлять его по требованию уполномоченных должностных лиц.

45. Каждый член экипажа (при) перед выполнением задания на полет несет персональную ответственность за соблюдение режима отдыха установленного администрацией (командиром ВС).

46. Члены экипажа, пользующиеся корректирующими линзами, при исполнении служебных обязанностей должны иметь запасной комплект корректирующих линз, хранящийся в легкодоступном месте.

47. Багаж членов экипажа размещается в соответствии с установленными правилами перевозки багажа, груза, почты.

48. Командир воздушного судна имеет право:

а) окончательно определять с учетом метеорологической и аeronавигационной обстановки необходимое количество топлива для заправки воздушного судна на полет;

б) принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении в пункт вылете или о вынужденной посадке.

В случае явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасения жизни людей, находящихся на борту судна, такое решение может быть принято с отступлением от плана полета, указаний органа управления воздушным движением и полетного задания, но, по возможности, в соответствии с установленными правилами полетов. О предпринятых действиях командир судна обязан незамедлительно сообщить органу управления воздушным движением, под непосредственным управлением которого находится воздушное судно;

в) в пределах своей компетенции отдавать любому лицу, находящемуся на борту воздушного судна, распоряжения, которые подлежат беспрекословному выполнению;

г) принимать все необходимые меры к лицам, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир судна может удалить таких лиц с судна, а в случаях совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их соответствующим органам;

д) сливать в полете топливо, сбрасывать груз, багаж и почту, если это необходимо для обеспечения безопасности полета и посадки воздушного судна. В случае вынужденной посадки командир воздушного судна руководит действиями всех лиц, находившихся на борту судна, до передачи своих полномочий компетентным органам;

е) выполнять посадку при погоде ниже установленного минимума в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома (недостаток топлива, состояние авиационной техники и др.);

ж) требовать от всех лиц, находящихся на борту воздушного судна, безоговорочного выполнения правил, связанных с обеспечением безопасности полета;

з) производить при необходимости, в аэропортах вылета, промежуточном и назначения контрольное взвешивание загрузки ВС;

и) производить в полете при необходимости досмотр ручной клади и багажа пассажиров, а в виде исключения - личный досмотр пассажиров в порядке, установленном законодательством Республики Узбекистан;

к) представлять характеристики на членов экипажа.

Командиру воздушного судна предоставлено неотъемлемое право выполнять уход на второй круг, исходя из условий и (или) обстоятельств, побудивших его принять такое решение. Маневр по уходу на второй круг, как правило, должен начинаться до минимально допустимых высот, определенных РЛЭ воздушного судна, а в случае угрозы безопасности - независимо от минимальной высоты.

49. Командир воздушного судна обязан:

а) владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета;

б) знать уровень профессиональной подготовленности членов экипажа и принимать меры к его повышению;

в) соблюдать предполетный отдых и контролировать режим работы при выполнении задания на полет в соответствии с установленными требованиями;

г) организовывать работу членов экипажа на земле и в полете;

д) уметь правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановки при принятии решения на вылет и в полете;

е) отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя и экипажа или не уверен в безопасности его выполнения;

ж) убедиться, что самолет годен к полетам, надлежащим образом зарегистрирован и что на борту воздушного судна находятся подтверждающие это действующие свидетельство о государственной регистрации гражданского ВС и сертификат летной годности;

з) иметь на борту ВС при выполнении полетов настоящие Правила (АП РУз-91);

и) контролировать, в соответствии с РЛЭ и технологией работы экипажа, состояние и готовность к полету воздушного судна, правильность его загрузки, правильное распределение и надежное закрепление груза;

к) знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологии радиообмена и правила ведения радиосвязи;

л) осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и заруливания на стоянку;

м) провести разбор полета (полетов) в экипаже.

50. Если воздушному судну, находящемуся в полете грозит опасность или если судно терпит, либо потерпело бедствие, командир судна обязан принять все меры к сохранению жизни и здоровья людей. Все члены экипажа обязаны принять участие в спасании людей.

51. В интересах обеспечения сохранности воздушного судна, потерпевшего бедствие, командир судна имеет право заключать от имени эксплуатанта воздушного судна соглашения о транспортировке судна, багажа, груза, почты и принимать другие вызываемые обстоятельствами меры.

52. Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного или морского судна, либо обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь, насколько он сможет это сделать без опасности для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место бедствия и сообщить о бедствии органу управления воздушным движением.

53. Командир воздушного судна несет ответственность за:

а) выполнение требований Воздушного Кодекса, Положения об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан (ПИВП РУз), утвержденного постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 18 апреля 2012 года № 114, данных Правил, РЛЭ и других нормативных документов в части его касающейся;

б) соответствие фактического количества пассажиров на борту судна количеству, указанному в перевозочных документах (по докладу бортпроводника);

в) безопасный исход каждого полета и выполнение задания на полет независимо от того, пилотирует ли он воздушное судно лично или передал управление второму пилоту;

г) выдерживание установленного режима полета и точность самолетовождения;

д) обоснованность принимаемых решений;

е) своевременное внесение в бортовой журнал замечаний об обнаруженных неисправностях на воздушном судне на земле и в полете, об отклонениях в поведении воздушного судна или в работе его систем, соответствие указанного в бортовом журнале остатка топлива его фактическому наличию при передаче воздушного судна;

ж) объективность представляемых на членов экипажа характеристик.

54. Второй пилот подчиняется командиру воздушного судна и вышестоящим командирам (начальникам).

55. Второй пилот обязан:

а) владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета в случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья или по другим причинам не может в полете выполнять свои обязанности;

б) соблюдать предполетный отдых;

в) уметь анализировать и правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановки при подготовке к полету и в полете;

г) отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;

д) контролировать в соответствии с РЛЭ и технологией работы экипажа состояние и готовность к полету воздушного судна, правильность загрузки, распределения и крепления груза;

е) проверять перед вылетом закрытие аварийных и грузовых люков, заправочных горловин, закрывать двери фюзеляжа на воздушных судах, где это вменено второму пилоту согласно РЛЭ в его обязанности;

ж) знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи;

з) своевременно докладывать в полете командиру воздушного судна о всех отклонениях и неисправностях в работе авиационной техники и оборудования воздушного судна и давать предложения по их устраниению;

и) выполнять в соответствии с РЛЭ уход на второй круг с высоты принятия решения, если к этому моменту командиром воздушного судна не было принято и не сообщено экипажу решение о выполнении посадки или уходе на второй круг;

к) осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и зарулевания на стоянку и доложить командиру воздушного судна свои замечания.

56. На ВС, где согласно РЛЭ штурман в экипаже не предусмотрен, ответственность за наличие на борту полетных карт, справочных данных, штурманской документации и документов аэронавигационной информации, необходимых для выполнения полета, возлагается на второго пилота (FIRST OFFICER).

57. Второй пилот имеет право:

а) управлять с разрешения командира ВС воздушным судном на всех этапах полета после прохождения соответствующей подготовки;

б) применять в полете права командира воздушного судна в случае, когда командир по состоянию здоровья или по другим причинам не может выполнять свои обязанности, и второй пилот взял выполнение этих обязанностей на себя.

58. Второй пилот несет ответственность за:

а) выполнение требований настоящих Правил, РЛЭ и других нормативных документов в части его касающейся;

б) размещение и крепление груза с соблюдением установленной центровки воздушного судна и полетной массы (в соответствии с его обязанностями, определяемыми РЛЭ и технологией работы экипажа);

в) осмотрительность при рулении и в полете;

г) своевременность и правильность своих действий на высоте принятия решения, когда командиром ВС не принято и не сообщено экипажу решение о выполнении посадки или уходе на второй круг;

д) выдерживание параметров полета, заданных ему командиром воздушного судна;

е) безопасный исход полета при пилотировании воздушного судна по разрешению командира или в случае, когда командир воздушного судна по каким-либо причинам не может выполнять свои обязанности в полете;

ж) своевременное, полное и правильное выполнение своих функциональных обязанностей, команд и указаний командира ВС при выполнении полетного задания.

59. Штурман подчиняется командиру воздушного судна и вышестоящим командирам (начальникам).

60. Штурман воздушного судна обязан:

а) знать приборное и навигационное оборудование воздушного судна, методы применения навигационных средств и обеспечивать самолетовождение по установленным маршрутам и схемам полета;

б) соблюдать предполетный отдых;

в) уметь анализировать и правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановки при подготовке к полету и в полете;

г) отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;

д) контролировать состояние и готовность приборного и навигационного оборудования воздушного судна и эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ и технологией работы экипажа;

е) своевременно докладывать в полете командиру воздушного судна о всех отклонениях и неисправностях и давать предложения по их устранению;

ж) осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и заруливания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания.

61. Штурман имеет право:

а) требовать от специалистов ИАС устранения обнаруженных неисправностей приборного и навигационного оборудования воздушного судна;

б) заказывать работу наземных радионавигационных средств для целей самолетовождения.

62. Штурман несет ответственность за:

а) выполнение требований настоящих Правил, РЛЭ и других нормативных документов в части, его касающейся;

б) прием в исправном состоянии навигационного оборудования и наличие штурманского снаряжения на борту воздушного судна;

в) выдерживание установленного режима полета и точность самолетовождения;

г) наличие на борту полетных карт, справочных данных, штурманской документации и документов аэронавигационной информации, необходимых для выполнения полета;

д) своевременное, полное и правильное выполнение своих функциональных обязанностей, команд и указаний командира ВС при выполнении полетного задания.

63. Бортинженер (бортмеханик) подчиняется командиру воздушного судна и вышестоящим командирам (начальникам).

64. Бортинженер (бортмеханик) обязан:

а) знать и выполнять правила летной эксплуатации воздушного судна в соответствии с РЛЭ и другими инструкциями по летной и технической эксплуатации ВС в части его касающейся;

б) соблюдать предполетный отдых;

в) отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;

г) осуществлять подготовку воздушного судна к полету в соответствии с РЛЭ и технологией работы экипажа;

д) своевременно докладывать командиру воздушного судна о всех отклонениях и неисправностях в работе двигателей и систем ВС и давать предложения по их устранению;

е) уметь устранять в полете появившиеся и доступные для устранения неисправности авиационной техники;

ж) выполнять своевременно команды командира воздушного судна по управлению двигателями и системами воздушного судна;

з) осмотреть в соответствии с РЛЭ воздушное судно после посадки и заруливания на стоянку и доложить командиру свои замечания;

и) оформить техническую документацию, записать в бортовой журнал ВС после полета замечания по работе авиационной техники и результатам осмотра, передать воздушное судно в установленном порядке.

65. Бортинженер (бортмеханик) имеет право требовать от специалистов ИАС устранения обнаруженных неисправностей и укомплектования воздушного судна штатным оборудованием, имуществом и судовыми документами.

66. Бортинженер (бортмеханик) несет ответственность за:

а) выполнение требований настоящих Правил, РЛЭ, и других нормативных документов в части, его касающейся;

б) прием воздушного судна в исправном и подготовленном для полета состоянии;

в) соблюдение правил эксплуатации воздушного судна на земле и в полете;

г) закрытие заправочных горловин, аварийных и грузовых люков, дверей фюзеляжа в соответствии с РЛЭ и технологией работы экипажа;

д) наличие на борту установленной судовой документации, аварийно-спасательных средств, необходимого для полета количества топлива, масла, жидкостей и газов;

е) своевременное информирование командира воздушного судна о неисправностях авиационной техники;

ж) своевременное, полное и правильное выполнение своих функциональных обязанностей, команд и указаний командира ВС при выполнении полетного задания.

67. Бортрадист подчиняется командиру воздушного судна и вышестоящим командирам (начальникам).

68. Бортрадист обязан:

а) знать и эксплуатировать в соответствии с РЛЭ электро-, радио- и светотехническое оборудование воздушного судна, обеспечивать работу бортовых радиосредств и двустороннюю радиосвязь;

б) соблюдать предполетный отдых;

в) отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;

г) в полном объеме готовиться к полету;

д) контролировать состояние и готовность электро-, радио - и светотехнического оборудования воздушного судна;

е) своевременно передавать командиру ВС указания органов УВД и метеорологическую информацию;

ж) своевременно докладывать командиру ВС о всех отклонениях и неисправностях в работе электро- и светотехнического оборудования ВС и давать предложения по их устранению;

з) осмотреть воздушное судно, в соответствии с РЛЭ, после посадки и заруливания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания.

69. Бортрадист имеет право требовать от специалистов ИАС устранения обнаруженных неисправностей электро-, радио- и светотехнического оборудования.

70. Бортрадист несет ответственность за:

а) выполнение требований настоящих Правил, РЛЭ, и других нормативных документов в части, его касающейся;

б) обеспечение надежной работы бортовых радиосредств в полете и поддержание устойчивой двусторонней связи;

в) точность и своевременность докладов командиру ВС (экипажу) принятых диспетчерских указаний, метеорологической и другой информации;

г) своевременное, полное и правильное выполнение своих функциональных обязанностей, команд и указаний командира ВС при выполнении полетного задания.

71. Бортпроводник воздушного судна подчиняется непосредственным и вышестоящим начальникам, а при выполнении задания на полет подчиняется командиру воздушного судна.

72. Бортпроводник обязан:

а) знать и контролировать состояние аварийно-спасательного и бытового оборудования воздушного судна и эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ;

б) соблюдать предполетный отдых;

в) принять от агента по наземному обслуживанию перевозочные документы в соответствии с правилами авиакомпании и запросить информацию о наличии груза и багажа специальных категорий по форме «NOTOC», информировать командира ВС о наличии на борту специальной загрузки. Круг обязанностей бортпроводников при размещении на борту и снятие с борта ВС коммерческой загрузки определяются правилами авиакомпании;

г) контролировать размещение пассажиров в соответствии со схемой загрузки, центровочного графика и сводно-загрузочной ведомостью или по указанию КВС;

д) контролировать размещение ручной клади (багажа) в пассажирском салоне согласно правил авиакомпании, исключая загромождения аварийных выходов и проходы к ним;

е) контролировать санитарное состояние воздушного судна, поддерживать чистоту и порядок в пассажирских салонах и на рабочем месте;

ж) своевременно докладывать командиру воздушного судна о неисправностях бытового оборудования;

з) обеспечивать соблюдение пассажирами правил поведения на борту воздушного судна, своевременно информировать командира воздушного судна о всех нарушениях этих правил;

и) проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира воздушного судна меры по обеспечению их безопасности;

к) доложить по окончании полета командиру воздушного судна свои замечания, получить оценку своей работы, оформить документацию за рейс;

л) оформить записи в бортовом журнале ВС о работе бытового оборудования в полете, передать бытовое оборудование и бортприпасы в установленном порядке.

73. Бортпроводник имеет право:

а) требовать от работников наземных служб устранения недостатков, обнаруженных в ходе подготовки воздушного судна к полету;

б) требовать от пассажиров, находящихся на борту воздушного судна, пунктуального выполнения правил поведения на судне.

74. Бортпроводник несет ответственность за:

а) выполнение требований настоящих Правил, РЛЭ и других нормативных документов в части, его касающейся;

б) размещение пассажиров в соответствии со схемой загрузки, центровочного графика и сводно-загрузочной ведомостью или по указанию КВС;

в) размещение ручной клади (багажа) в пассажирском салоне согласно правил авиакомпании, исключая загромождения аварийных выходов и проходы к ним;

г) принятие мер по соблюдению пассажирами правил поведения на борту воздушного судна;

д) своевременное информирование командира воздушного судна о нарушении пассажирами правил поведения;

е) своевременное и правильное оформление отчетной документации за рейс;

ж) своевременное, полное и правильное выполнение своих функциональных обязанностей, команд и указаний командира ВС при выполнении полетного задания.

75. Бортоператор грузового ВС подчиняется непосредственным и вышестоящим командирам, а при выполнении задания на полет подчиняется командиру воздушного судна.

74. Бортоператор обязан:

- а) знать оборудование грузовой кабины (багажных отсеков) воздушного судна и эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ, знать правила загрузки, размещения и крепления грузов, порядок оформления необходимой документации;
- б) соблюдать предполетный отдых;
- в) контролировать в соответствии с перевозочными документами и центровочным графиком наличие, размещение и крепление грузов и исправность их упаковки;
- г) своевременно докладывать командиру воздушного судна о неисправностях оборудования;
- д) принимать меры по обеспечению сохранности воздушного судна и находящихся на его борту грузов;
- е) доложить по окончании полета командиру воздушного судна свои замечания и получить оценку своей работы;
- ж) после завершения разгрузки воздушного судна оформить отчетную документацию;
- з) оформить записи в бортовом журнале ВС о работе оборудования грузовой кабины воздушного судна, передать бортовое оборудование и бортприпасы в установленном порядке.

77. Бортоператор имеет право:

- а) требовать от специалистов инженерно-авиационной службы устранения неисправностей оборудования грузовой кабины (багажных отсеков) воздушного судна;
- б) требовать от работников службы организации перевозок размещения и крепления грузов в соответствии с центровочным графиком, устранения нарушений в упаковке грузов.

78. Бортоператор несет ответственность за:

- а) выполнение требований настоящих Правил, РЛЭ и других нормативных документов в части, его касающейся;
- б) наличие, размещение и крепление грузов в соответствии с перевозочными документами и центровочным графиком;
- в) своевременное и правильное оформление отчетной документации;
- г) своевременное, полное и правильное выполнение своих функциональных обязанностей, команд и указаний командира ВС при выполнении полетного задания.

79. Летчики-наблюдатели, бортоператоры, выполняющие специальные работы, а также другие специалисты, включенные в состав экипажа, подчиняются в полете командиру воздушного судна и выполняют свои обязанности в соответствии с должностными инструкциями.

80. В состав экипажа могут быть включены стажеры, но не более одного человека, из лиц летного состава.

81. Стажер подчиняется командиру воздушного судна, вышестоящим прямым командирам (начальникам) и члену экипажа, непосредственно занимающемуся его стажировкой, несущему ответственность за полноту и правильность выполнения стажером функциональных обязанностей.

82. При подготовке к полету и в полете стажер выполняет функциональные обязанности члена экипажа, в должности которого он стажируется и чье рабочее место занимает.

83. Стажер по согласованию с командиром воздушного судна пользуется правами члена экипажа, в должности которого он стажируется, и в пределах, предоставленных ему лицом, занимающимся непосредственно его стажировкой.

84. Ответственность за своевременность, полноту и правильность выполнения функциональных обязанностей и принимаемых стажером решений возлагается на члена экипажа, непосредственно занимающегося его стажировкой.

85. Каждый член экипажа воздушного судна обязан:

а) своевременно и гласно предупреждать экипаж о возникших в полете отклонениях от установленных норм эксплуатации систем воздушного судна, техники пилотирования или об их нарушении и несоблюдении;

б) докладывать своему командно-руководящему (командно-летному) составу после завершения полета об имевших место отклонениях или нарушениях, допущенных в экипаже при выполнении полета.

86. Возмещение вреда, причиненного членам экипажа воздушного судна производится в порядке, определенном статьей 53 Воздушного Кодекса.

87. Все члены экипажа должны быть застрахованы в установленном законодательством порядке.

ГЛАВА V. Аэродромы и аэропорты

88. Для обслуживания воздушных судов, совершающих полеты с целью перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, а также с другими целями, создаются аэродромы и аэропорты.

89. Зарезервиован.

90. Зарезервиован.

91. Порядок учета временных аэродромов, аэродромов для обеспечения авиационных работ и посадочных площадок, устанавливается Госавионадзором.

92. Зарезервиован.

93. Каждый гражданский аэродром может быть допущен к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что он соответствует нормам годности к эксплуатации аэродромов.

94. Допуск к эксплуатации гражданских аэродромов осуществляется в порядке установленном Госавионадзором.

95. Порядок организации и выполнения полетов воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации на гражданских аэродромах, аэродромах совместного базирования и совместного использования определяется инструкцией по производству полетов в районе аэродрома согласно приложению № 1 к настоящим Правилам, а при объединении аэродромов в аэроузлы согласно приложению № 2 к настоящим Правилам.

96. Инструкции по производству полетов в районах аэродромов подлежат периодической проверке на соответствие требованиям по обеспечению безопасности полетов. Проверка проводится в процессе продления действующих свидетельств о регистрации и годности аэродромов к эксплуатации.

97. Сведения, необходимые экипажам воздушных судов для выполнения полетов в районе аэродрома, публикуются в документах аeronавигационной информации (АНИ).

98. Строительство и реконструкция аэродромов должны быть в установленном порядке согласованы с заинтересованными министерствами, ведомствами и государственными комитетами в порядке установленном законодательством.

99. Размещение в районе аэродромов зданий, сооружений, линий связи, высоковольтных линий электропередачи, радиотехнических и других объектов,

которые могут угрожать безопасности полетов воздушных судов или создавать помехи для нормальной работы радиотехнических средств аэродромов, осуществляется в соответствие с Положением о порядке выдачи разрешения на осуществление деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов (утвержденное постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 226 от 11.08.2014 г.).

100. В зависимости от интенсивности движения воздушных судов, объема авиаперевозок аэропорты подразделяются на пять классов: 1, 2, 3, 4 и 5. Все аэропорты ниже 5-го класса относятся к неклассифицированным аэропортам.

101. Расположение, планировка и классификация аэропортов определяются нормами технологического проектирования аэропортов гражданской авиации (Док. 9184 ИКАО изд. №3 2002г.).

102. Аэродромы гражданской авиации подразделяются:

а) по видам поверхности взлетно-посадочных полос - на аэродромы с искусственным покрытием (ИВПП), грунтовые (ГВПП), гидроаэродромы, снежные и ледовые;

б) по характеру использования - на постоянные и временные, дневные и круглосуточного действия;

в) по назначению - на трассовые, заводские, учебные и для выполнения авиационных работ;

г) по расположению и использованию экипажами при полетах по трассам - на базовые, промежуточные, вылета, назначения и запасные;

д) по высоте расположения над уровнем моря и характеристике рельефа - на горные и равнинные;

е) по допуску к эксплуатации по минимумам для посадки - на категорированные и некатегорированные.

103. В зависимости от длины ИВПП в стандартных условиях аэродромы подразделяются на классы: А, Б, В, Г, Д, Е.

ГЛАВА VI. Классификация полетов

104. Полеты гражданских воздушных судов классифицируются в зависимости от назначения, условий пилотирования и самолетовождения, района, высоты, физико-географических условий и времени суток.

105. По назначению полеты подразделяются на:

а) транспортные - для перевозки пассажиров, груза, почты и багажа;

б) полеты по выполнению авиационных работ - при использовании гражданской авиации в отдельных отраслях хозяйства, а также для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;

в) учебные - для обучения курсантов и слушателей учебных заведений;

г) тренировочные и проверочные - для тренировки и проверки квалификации летного состава;

д) методические - для изыскания рациональных траекторий движения воздушных судов и методов управления воздушными судами, разработки и внедрения программ и методик обучения летного состава, проверки методической подготовки летного состава, допущенного к инструкторской работе;

е) исследовательские (научные) - для проведения научных исследований;

ж) испытательные (контрольно-испытательные) - для испытания воздушных судов или установленных на них двигателей и оборудования;

з) облеты наземных систем и РТС - для проверки, настройки радиотехнических средств, наземных посадочных систем навигации;

и) облеты воздушных судов (контрольные облеты ВС) - для проверки в полете работы систем и агрегатов воздушного судна, которые не могут быть проверены на земле;

к) перегоночные - для перегонки воздушных судов в ремонт (из ремонта), к новому месту базирования или работы;

л) демонстрационные - для показа авиационной техники, пропаганды достижений авиации (авиасалоны - выставки);

м) поисково-спасательные и аварийно-спасательные - для проведения поиска и оказания помощи экипажам, пассажирам, летательным аппаратам, морским и речным судам, терпящим бедствие, а также в случаях стихийных бедствий.

106. По условиям пилотирования и самолетовождения полеты подразделяются на:

- а) полеты визуальные;
- б) полеты по приборам.

107. Заходы на посадку подразделяются на:

- а) заход на посадку по ПВП;
- б) визуальные заходы на посадку;

в) заходы на посадку с использованием схем захода на посадку по приборам;

Визуальные заходы на посадку являются, как правило, продолжением захода на посадку по приборам, производятся по установленным правилам и предусматривают выполнение визуального маневра для выхода на предпосадочную прямую.

108. Заходы на посадку с использованием схем захода на посадку по приборам подразделяются на:

- а) неточные заходы на посадку;
- б) точные заходы на посадку;

109. По району выполнения полеты подразделяются на:

- а) аэродромные (аэроузловые) - в районе аэродрома (аэроузла);
- б) трассовые - по воздушным трассам и МВЛ;
- в) площадные - в зонах выполнения авиационных работ;
- г) маршрутно-трассовые - выполняются по установленному маршруту и воздушной трассе (МВЛ) в одном полете.

110. По высоте полеты подразделяются:

- а) на предельно малых высотах - до 200 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;
- б) на малых высотах - выше 200 м и до 1000 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;
- в) на средних высотах - выше 1000 м и до 4000 м (включительно) от уровня моря;
- г) на больших высотах - выше 4000 м и до 12000 м (включительно) от уровня моря;
- д) в стратосфере - выше 12000 м от уровня моря.

111. По физико-географическим условиям полеты подразделяются:

- а) над равниной и холмистой местностью;
- б) над горной местностью;
- в) над пустынной местностью;
- г) над водным пространством;

д) с пересечением 3 часовых поясов и более.

112. По времени суток полеты подразделяются на:

- а) дневные - в период между восходом и заходом солнца;
- б) ночные - в период между заходом и восходом солнца;
- в) смешанные - при выполнении которых в период от взлета до посадки воздушного судна происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот.

ГЛАВА VII. Минимумы

113. Для обеспечения безопасности и регулярности полетов устанавливаются следующие минимумы:

- а) аэродрома;
- б) воздушного судна;
- в) командира воздушного судна;
- г) вида авиационных работ.

114. Минимум аэродрома для взлета - минимально допустимые значения видимости на ВПП и, при необходимости, высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

115. Минимум аэродрома для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данной категории (типа).

116. Минимум аэродрома для визуального захода на посадку - минимально допустимые значения минимальной высоты снижения, видимости и высоты нижней границы облаков, при которых на данном аэродроме разрешается производить визуальный заход на посадку на воздушном судне данного типа.

117. Минимум аэродрома тренировочный для взлета - минимально допустимые значения видимости на ВПП и, при необходимости, высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет при тренировочных полетах на воздушном судне данного типа.

118. Минимум аэродрома тренировочный для посадки - минимально допустимые значения видимости на ВПП и высоты принятия решения / минимальной высоты снижения (высоты нижней границы облаков«, при необходимости), при которых разрешается выполнять посадку при тренировочных полетах на воздушном судне данного типа.

119. Минимум воздушного судна для взлета - минимально допустимое значение видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков, если она установлена, позволяющие безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.

120. Минимум воздушного судна для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), позволяющим безопасно производить посадку на воздушном судне данного типа.

121. Минимум воздушного судна для визуального захода на посадку - минимально допустимые значения минимальной высоты снижения и видимости, позволяющие безопасно производить визуальный заход на посадку на воздушном судне данного типа.

122. Минимум командира воздушного судна для взлета - минимально допустимое значение видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков, если она установлена, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет на ВС данного типа.

123. Минимум командира воздушного судна для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

124. Минимум командира воздушного судна для полетов по ПВП - минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

125. Минимум вида авиационных работ - минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение вида авиационных работ с применением правил полетов (ПВП, ППП), установленных для данного вида работ.

126. Для обеспечения безопасности и эффективности полетов в сложных метеорологических условиях устанавливаются категории ИКАО точных заходов на посадку и посадок:

а) категория I ИКАО - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения не менее 60 м (200 фут), и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее - 550 м;

б) категория II ИКАО - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 60 м (200 фут), но не менее 30 м (100 фут), и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м;

в) категория IIIa ИКАО - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 30 м (100 фут) или без ограничения по высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м;

г) категория IIIb ИКАО - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 15 м (50 фут) или без ограничения по высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м;

д) категория IIIc ИКАО - точный заход на посадку и посадка по приборам без ограничений по высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

127. Если ВПР и дальность видимости на ВПП подпадают под разные категории, то категория, к которой следует относить данный полет, может определяться либо ВПР, либо дальностью видимости на ВПП. Полет будет выполняться по категории с более низкими минимумами.

128. Для аэродромов, воздушных судов, командиров воздушных судов, видов авиационных работ могут устанавливаться ограничения по скорости ветра.

129. В каждом конкретном случае при принятии решения для взлета (посадки, полета по маршруту, району авиационных работ) минимум определяется, исходя из минимумов аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна, вида авиационных работ по наивысшему из них.

130. При отсутствии метеонаблюдений на БПРМ за высотой нижней границы облаков минимум для посадки увеличивается:

а) по РМС - на 30 м (100 фут) по высоте нижней границы облаков и на 500 м по видимости на ВПП;

б) по ОСП - до высоты нижней границы облаков 200 м (660 фут) не менее и видимости на ВПП согласно минимума, но не менее 2500 м.

131. Метеорологические наблюдения на аэродромах, оборудованных системами посадки, проводятся вблизи рабочих стартов и на БПРМ за высотой нижней границы облачности при ее фактическом значении 200 м (660 фут) и менее.

132. На аэродромах, необорудованных системами посадки, наблюдения проводятся у КДП. На аэродромах, где нижний минимум по высоте облаков превышает 200 м (660 фут), наблюдения на БПРМ за высотой нижней границы облаков не проводятся.

133. На аэродромах, обеспечивающих взлет и посадку воздушных судов по международному метеониминуму II и III категорией ИКАО, наблюдение за нижней границей облаков производится на БПРМ.

134. Для зарубежных аэродромов, используемых при выполнении международных полетов воздушными судами Республики Узбекистан, устанавливаются минимумы для взлета и посадки, которые должны быть не менее

минимумов, установленных государством, на территории которого расположен аэродром, кроме случаев, когда имеется согласие государства на установление более низкого минимума.

ГЛАВА VIII. Воздушные трассы (ВТ), местные воздушные линии (МВЛ) и установленные маршруты

135. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Республики Узбекистан выполняются по воздушным трассам, МВЛ и по установленным маршрутам.

136. Направление, ширина воздушных трасс, МВЛ и установленных маршрутов, а также эшелоны (высоты) полетов устанавливаются с соблюдением требований безопасности полетов и с учетом интересов соответствующих министерств, ведомств и организаций.

137. Воздушные трассы и МВЛ могут быть допущены к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что они удовлетворяют требованиям безопасности полетов воздушных судов.

138. Ширина воздушной трассы устанавливается, как правило, 10 км (5 м.мили).

139. Для некоторых участков воздушных трасс могут устанавливаться маршруты спрямления воздушных трасс и МВЛ для полетов воздушных судов в период, когда данный район не занят другими полетами.

140. Местные воздушные линии устанавливаются, как правило, в нижнем воздушном пространстве и могут быть двух категорий:

а) первой категории - для полетов на выделенных эшелонах шириной 10 км (5 м.мили);

б) второй категории - для полетов по ПВП на высотах ниже низшего эшелона. Ширина МВЛ второй категории устанавливается, как правило, не более 4 км (2 м. мили) с учетом рельефа местности и искусственных препятствий на ней.

141. При выполнении внетрассовых (вне МВЛ) полетов по ПВП ширина маршрута устанавливается:

а) на эшелонах - по 5 км (3 м. мили) в обе стороны от оси маршрута;

б) ниже нижнего эшелона - 2 км (1 м. миля) в обе стороны от оси маршрута.

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

143. При выборе маршрута необходимо учитывать допустимые нормы отклонения, предусмотренные Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан (ПИВП РУз), утвержденного постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 18 апреля 2012 г.. №114

144. Воздушные трассы и местные воздушные линии Республики Узбекистан включаются в специальный Перечень, утверждаемый Командующим ВПВО и ВВС, где для каждой воздушной трассы и участка местной воздушной линии устанавливаются:

а) координаты поворотных пунктов;

б) наименование;

в) магнитно-путевой угол (МПУ);

г) расстояние;

д) ширина;

е) нижние безопасные эшелоны (высоты) полета по ППП и ПВП;

ж) разрешенные эшелоны (высоты) полета.

ГЛАВА IX. ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

145. Организация летной работы - система мероприятий по планированию летной работы и управлению летными подразделениями и экипажами воздушных судов для выполнения воздушных перевозок и авиационных работ по удовлетворению нужд различных отраслей, организаций, предприятий и граждан с обеспечением безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов.

146. Организация летной работы включает:

- а) планирование летной работы;
- б) профессиональную подготовку летного состава;
- в) формирование экипажей воздушных судов;
- г) допуск летного состава к полетам;
- д) предварительную и предполетную подготовку экипажей;
- е) проверку работы летного состава;
- ж) полеты с проверяющими в составе экипажа;
- з) разборы полетов;
- и) контроль и анализ летной работы;
- к) летно-методическую работу.

147. Организация летной работы регламентируется настоящими Правилами, инструкциями, приказами, указаниями, программами подготовки членов экипажа и другими нормативными документами Госавианадзора.

148. Командно-летный состав несет персональную ответственность за состояние организации летной работы и уровень безопасности полетов в авиапредприятиях (авиакомпаниях) и их структурных подразделениях.

149. Контроль за выполнением полетов каждого экипажа с использованием материалов анализа полетной информации осуществляется командно-летним составом летных подразделений не реже одного раза в месяц.

150. Контроль проводится в обязательном порядке:

- а) при выполнении тренировочных и проверочных полетов с проверяющим (пилотом) в составе экипажа;
- б) при выполнении литерных рейсов;
- в) при выполнении первого самостоятельного полета командиром воздушного судна;
- г) по заявкам командно-летного состава подразделений и АТБ;
- д) при выявлении в работе экипажа нарушений РЛЭ воздушного судна, правил полетов и УВД;
- е) по требованию командиров воздушных судов.

151. Ответственность за сроки и качество представляемой полетной информации несут руководители служб, производящих первичную обработку полетной информации. Окончательные выводы по полученным данным проводит командно-летный состав.

Глава X. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

§1. Виды обеспечения полетов

152. Обеспечение полетов воздушных судов включает:

- а) обслуживание воздушного движения;
- б) метеорологическое обеспечение;
- в) обеспечение полетов аeronавигационной информацией;
- г) аeronавигационное (штурманское) обеспечение;
- д) инженерно-авиационное обеспечение;
- е) аэродромное обеспечение;
- ж) электросветотехническое обеспечение;
- з) радиотехническое обеспечение;

- и) обеспечение службами, осуществляющими организацию воздушных перевозок;
- к) орнитологическое обеспечение;
- л) медицинское обеспечение;
- м) обеспечение авиационной безопасности;
- н) поисковое и аварийно-спасательное обеспечение;
- о) обеспечение производственно-диспетчерской службой.

153. Обеспечение полетов организуется службами авиапредприятий (авиакомпаний) в соответствии с требованиями нормативных документов по видам обеспечения полетов в гражданской авиации Республики Узбекистан.

154. Обязанности, права и ответственность должностных лиц служб, обеспечивающих полеты воздушных судов, определяются положениями о службах, должностными инструкциями и технологиями их работы.

§2. Обслуживание воздушного движения (ОВД)

155. Обслуживание воздушного движения (ОВД) организуется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса, Положения об использовании воздушного пространства РУз (ПИВП РУз), утвержденного постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 18 апреля 2012 года №114, Авиационных правил Республики Узбекистан «Обслуживание воздушного движения в гражданской авиации» (АП РУз-71) (зарегистрированных в Министерстве юстиции Республики Узбекистан 10 февраля 2011г. №2194, Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2011 г., № 6, ст. 55) и настоящих Правил.

156. Обслуживание воздушного движения осуществляется органами ОВД ЕС УИВП и включает:

- а) планирование и координаирование воздушного движения;
- б) управление воздушным движением;
- в) контроль за соблюдением экипажами воздушных судов порядка использования воздушного пространства РУз, и режима полетов.

157. Задачами ОВД являются:

- а) предотвращение столкновений между воздушными судами в контролируемом воздушном пространстве;
- б) предотвращение столкновений между ВС находящихся на площади маневрирования и с препятствиями на этой площади;
- в) ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;
- г) предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;
- д) уведомление соответствующих организаций о ВС, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

158. Обслуживание воздушного движения представляется для всех полетов, выполняемых по ППП, в контролируемом воздушном пространстве и для всех полетов, выполняемых по ПВП, в специальных зонах контролируемого воздушного пространства и аэродромного движения на контролируемых аэродромах.

159. Обязанности, права и ответственность должностных лиц органов ОВД, указаны в их должностных инструкциях.

§3. Метеорологическое обеспечение полетов

160. Метеорологическое обеспечение полетов гражданской авиации Республики Узбекистан организует Центр гидрометеорологической службы при Министерстве по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан (Узгидромет) в соответствии с

требованиями Приложения № 3 к Конвенции о международной гражданской авиации (1944 г.), технического регламента ВМО, Авиационных правил Республики Узбекистан «Метеорологическое обеспечение полетов гражданской и экспериментальной авиации (АП РУз-180) (отнесенных Министерством юстиции к техническим документам заключением от 31 января 2003 года за № 20-15-298/23), Авиационных правил Республики Узбекистан «Норм годности к эксплуатации аэродромов гражданской и экспериментальной авиации» (АП РУз-153) (отнесенных Министерством юстиции к техническим документам заключением от 06 января 2005 года за №20-15-354/22), инструкции по метеообеспечению полетов, разработанной для каждого конкретного аэродрома.

161. Ответственность за полноту, качество и своевременность метеорологического обеспечения полетов несет Узгидромет Республики Узбекистан.

162. Целью метеорологического обеспечения (обслуживания) гражданской авиации является предоставление экипажам воздушных судов, органам обслуживания воздушного движения и другим должностным лицам авиапредприятий (аэропортов), связанным с планированием и обеспечением полетов, метеорологической информации, необходимой для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов.

163. Метеорологическая информация, предназначенная для авиационных потребностей должна быть максимально краткой и легко интерпретируемой.

164. Регулярные метеонаблюдения проводятся в период полетов через каждые 30 минут, при отсутствии полетов - через каждый час.

165. Специальные метеонаблюдения проводятся в соответствии с перечнем критериев об ухудшении, или улучшении условий погоды, который разрабатывается метеорологическим органом аэропорта по согласованию с соответствующим органом ОВД, эксплуатантами и другими заинтересованными службами.

166. Официальными данными о фактической погоде на аэродромах, по которым принимается решение на взлет, посадку, прием, выпуск и полет воздушных судов, являются данные наблюдений, полученные от аэродромного метеорологического органа, а там, где его нет, - данные наблюдений специалистов гражданской авиации.

167. В случаях, когда для взлета и посадки воздушного судна необходима самая последняя метеорологическая информация, она обеспечивается метеорологическим органом аэропорта по запросу диспетчера УВД.

168. Метеорологическая информация, предназначенная для обеспечения экипажей воздушных судов перед вылетом, должна включать:

- а) регулярные и выборочные специальные сводки прогнозов погоды по аэродромам вылета, назначения и запасным;
- б) предупреждения по аэродрому вылета, маршрутам и регионам полетов, информации SIGMET;
- в) донесения с борта воздушных судов;
- г) текущие и прогнозические карты с данными о ветре, температуре воздуха на высотах, высоте тропопаузы, струйном течении;
- д) информацию МРЛ;
- е) фотографии с метеорологических спутников земли.

169. Устная метеорологическая консультация проводится по требованию экипажа.

170. При наличии в аэропорту службы “Диспетч” метеорологическое обеспечение экипажей воздушных судов в период предполетной подготовки производится через диспетчера этой службы. Диспетчер получает от метеорологической службы аэропорта метеоинформацию, предусмотренную в пункте 168 настоящих Правил, необходимую для выполнения полетов, о чем расписывается в специальном журнале.

171. При необходимости экипаж воздушного судна может получить устную метеорологическую консультацию и/или инструктаж по запросу непосредственно у представителя метеорологической службы аэропорта.

172. В процессе предполетной подготовки экипаж воздушного судна обязан проанализировать метеоусловия на аэродромах вылета, назначения, запасных и на воздушной трассе (по маршруту, району полетов) в целях принятия обоснованного решения на вылет с учетом тенденции развития погодных условий и возможностей обхода зон с метеоявлениями, опасными для полета.

173. Экипажи воздушных судов не могут вылететь по прогнозам основных и запасных аэродромов, срок действия которых меньше расчетного времени с учетом дополнительного времени 30 минут.

174. Экипажи воздушных судов, находящиеся в полете, обеспечиваются метеорологической информацией через органы ОВД и радиовещательные передачи (ATIS, VOLMET, СВЧ и ОВЧ радиоканалы).

175. После посадки командир ВС (второй пилот или штурман) обязан сообщить в метеорологическую службу аэропорта назначения о погоде, наблюдавшейся в полете и сдать метеодокументацию, если она была получена в аэропорту вылета.

176. Метеорологическое обеспечение полетов по районам авиационных работ осуществляется АМСГ в объеме, предусмотренном инструкцией по метеообеспечению полетов, по районам полетов (территории моря, озера), границы которых определяются руководителями авиапредприятий (аэропортов) и АМСГ.

177. Эксплуатант заблаговременно (за 8 суток) уведомляет метеорологическую службу о необходимости изменения характера метеорологического обеспечения полетов в случаях:

- а) если планируется открытие новых международных или внутренних авиалиний (маршрутов) или выполнения новых видов работ;
- б) если в расписание регулярных рейсов вносятся изменения длительного характера;
- в) если планируются другие изменения, влияющие на характер метеорологического обеспечения полетов.

§4. Аэронавигационное (штурманское) обеспечение полетов

178. Аэронавигационное (штурманское) обеспечение полетов предусматривает:

- а) разработку нормативных и методических документов, регулирующих подготовку и выполнение полетов в области аэронавигации;
- б) аэронавигационную (штурманскую) подготовку летного состава и должностных лиц;
- в) организацию своевременного доведения до экипажей аэронавигационной информации, необходимой для выполнения полетов;
- г) разработку метеорологических минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов;
- д) разработку схем маневрирования воздушных судов в районе аэродрома (аэроузла).

179. Аэронавигационное (штурманское) обеспечение полетов организуется и проводится в соответствии с Авиационными правилами Республики Узбекистан (АП РУз-93) «Аэронавигация гражданской авиации» (отнесенные Министерством юстиции к техническим документам заключением от 08 ноября 2011года за №24/14-11046/6).

§5. Обеспечение полетов аэронавигационной информацией

180. Обеспечение аэронавигационной информацией (АНИ) экипажей ВС выполняющих полеты и авиационного персонала, связанного с обеспечением полетов, организуется и проводится в соответствии с требованиями Авиационных Правил Республики Узбекистан(АП РУз-174) «Службы аэронавигационной информации в

гражданской авиации» (АП САИ ГА-2003), (отнесенных Министерством юстиции к техническим документам заключением от 31 января 2003 года за № 20-15-297/23).

181. Обеспечение экипажей ВС эксплуатанта аeronавигационной информацией (сборниками, полетными/радионавигационными картами, извещениями и NOTAM об изменениях в аeronавигационной обстановке, предварительным навигационным расчетом) по аэродромам вылета, назначения, промежуточной посадки, запасным, по маршруту или району выполнения полетов осуществляют непосредственно служба аeronавигационной информации (служба аeronавигационного обеспечения полетов, бюро аeronавигационной информации, штурманская служба) эксплуатанта, или на договорной основе аналогичная служба (исполнитель) другого эксплуатанта.

182. Служба аeronавигационной информации должна своевременно извещать потребителей АНИ об изменениях в аeronавигационной обстановке, данные о которых поступают от авиапредприятий и аэропортов, путем издания и рассылки поправок и извещений (NOTAM).

§6. Инженерно-авиационное обеспечение полетов

183. Инженерно-авиационное обеспечение включает:

- а) содержание воздушных судов в исправном состоянии в соответствии с установленными нормативами;
- б) анализ причин отказов и неисправностей авиационной техники и внедрение мероприятий по их предупреждению;
- в) обеспечение своевременного и качественного технического обслуживания воздушных судов;
- г) проведение авиационно-технической подготовки, совершенствование технических знаний и практических навыков авиационного персонала по вопросам эксплуатации авиационной техники;
- д) осуществление мероприятий по сохранности авиационной техники на земле.

184. Инженерно-авиационное обеспечение полетов организуется и проводится в соответствии с требованиями инструкций по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в ГА.

185. При выполнении полетов воздушных судов на аэродромы и посадочные площадки, где отсутствует инженерно-технический состав вместо минимальной формы оперативного техобслуживания воздушного судна может выполняться осмотр ВС экипажем в объеме, установленном РЛЭ. Отдельные операции и виды работ по техобслуживанию ВС могут выполняться специально подготовленным членом экипажа. Результаты осмотра и работы, выполненные при устранении неисправностей, записываются в бортовой журнал воздушного судна, или в эквивалентную ему бортовую документацию.

186. В случае нахождения на аэродроме инженерно-технического состава, не имеющего допуска к техническому обслуживанию воздушного судна данного типа, подготовка ВС к вылету организуется этими специалистами ИТС под руководством и контролем экипажа.

187. Воздушное судно может быть выпущено в полет, в том числе и до базового аэропорта, с отказом или неисправностью, если они не влияют на безопасность полета и предусмотрены специальным перечнем (РЛЭ ВС или MEL). Решение о возможности перегонки многодвигательного воздушного судна с одним отказавшим двигателем к месту его замены (если такая перегонка предусмотрена РЛЭ ВС) принимает начальник Госавионадзора РУз. Окончательное решение на выполнение полета принимает командир воздушного судна.

188. Передача воздушного судна, бортового имущества, документации и остатков ГСМ от АТБ экипажу для выполнения полета, экипажем - в АТБ на техническое обслуживание, а также от одного экипажа к другому оформляется

записью в бортовом журнале воздушного судна или в эквивалентную ему бортовую документацию. Ответственность за сохранность воздушного судна несет то лицо, подпись которого в бортовом журнале за прием воздушного судна является последней.

189. Ответственность возлагается:

- а) за прием-передачу бортового имущества и снаряжения, используемого при аварийной ситуации на борту ВС, размещенного в кабине экипажа и включенного в специальный перечень (опись) бортового журнала ВС - на бортинженера (бортмеханика, пилота);
- б) за прием-передачу бытового и аварийно-спасательного оборудования пассажирских салонов - на старшего бортпроводника (бригадира);
- в) за прием-передачу бытового, аварийно-спасательного, специального, погрузочно-разгрузочного и швартовочного оборудования и имущества грузовых ВС - на старшего бортоператора;
- г) за размещение на ВС, комплектность и техническое состояние аварийно-спасательного оборудования - на должностное лицо службы аварийно-спасательного обеспечения полетов или инженерно-авиационной службы.

§7. Аэродромное обеспечение полетов

190. Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию летных полей аэродромов и зон радиомаячных систем посадки в постоянной эксплуатационной готовности.

191. Аэродромное обеспечение полетов организуется и проводится в соответствии с требованиями Авиационных правил Республики Узбекистан «Норм годности к эксплуатации аэродромов гражданской и экспериментальной авиации» (АП РУз-153) (отнесенных Министерством юстиции к техническим документам заключением от 06.01.2005г. за №20-15-354/22).

192. Ответственность за техническое состояние, постоянную эксплуатационную готовность летного поля к полетам, безопасную организацию движения ВС на летнем поле, за согласование строительства и выполнение требований к строительству в районах аэродрома несет директор аэропорта. Ответственность за подготовку летного поля несет аэродромная служба, а за принятие решения о пригодности аэродрома к полетам по состоянию ВПП, за прекращение, возобновление или ограничение приема и выпуска ВС - руководитель полетов аэродрома (РПА) или лицо его замещающее.

193. Работы на летном поле могут выполняться только с разрешения руководителя полетов после согласования их проведения с аэродромной службой и под руководством ответственного лица службы, выполняющей эти работы.

194. В целях обеспечения безопасности полетов весь спецтранспорт и самоходные механизмы, работающие в контролируемой зоне и РД, должны быть оборудованы:

- а) проблесковыми огнями, включаемыми независимо от времени суток;
- б) габаритными огнями, включаемыми в темное время суток и в условиях плохой видимости (менее 2000 м.);
- в) буксировочными тросами.

195. В рабочее время (по режиму работы аэропорта) занимать контролируемую зону и РД спецтранспорту и самоходным механизмам, не оборудованным (или с неисправными) проблесковыми и габаритными огнями, а также без сопровождения машины ответственного лица службы, производящей работы - запрещается.

196. Радиотелефонный обмен ответственных лиц служб с руководителем полетов (диспетчером) должен записываться на аппаратуру автоматической контрольной звукозаписи.

197. Занимать контролируемую зону и РД без разрешения руководителя полетов (диспетчера) запрещается.

198. При работе в контролируемой зоне и РД средства радиосвязи, проблесковые огни, а в темное время суток и в условиях плохой видимости (менее 2000 м.) габаритные огни выключать запрещается.

199. Машины должны быть оборудованы радиосредствами, обеспечивающими двухстороннюю радиосвязь с руководителем полетов (диспетчером), а машина ответственного лица службы, производящей работы, дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена на рабочей частоте диспетчера посадки.

200. Расстановка и движение воздушных судов, спецтранспорта, средств механизации и людей определяется в каждом аэропорту инструкцией по производству полетов и соответствующей схемой, утверждаемой директором аэропорта.

§8. Электросветотехническое обеспечение полетов

201. Электросветотехническое обеспечение полетов предусматривает:

- а) содержание электросветотехнических средств в исправном состоянии;
- б) планирование использования электросветотехнических средств, а также их технического обслуживания;
- в) учет и анализ отказов и неисправностей электросветотехнических средств, разработку и проведение мероприятий по повышению их надежности.

202. Электросветотехническое обеспечение полетов организуется и проводится в соответствии с требованиями Авиационных правил Республики Узбекистан «Нормы годности к эксплуатации аэродромов гражданской и экспериментальной авиации» (АП РУз-153) (отнесенных Министерством юстиции к техническим документам заключением от 21.07.2010г. за №6-24/23-6084/6).

§9. Радиотехническое обеспечение полетов

203. Радиотехническое обеспечение полетов предусматривает:

- а) обеспечение органов УВД необходимыми радиотехническими средствами, средствами связи и контроля за движением воздушных судов;
- б) организацию технической эксплуатации наземных радиотехнических средств (РТС) и поддержание их в исправном состоянии;
- в) планирование использования РТС и средств связи, а также их технического обслуживания;
- г) учет и анализ отказов и неисправностей РТС и средств связи, разработку и проведение мероприятий по повышению надежности работы этих средств;
- д) подготовку и допуск инженерно-технического состава баз ЭРТОС к технической эксплуатации РТС.

204. Радиотехническое обеспечение полетов организуется и проводится в соответствии с требованиями Авиационных правил Республики Узбекистан «Радиотехническое обеспечение полетов и авиационная электросвязь» (отнесенных Министерством юстиции к техническим документам заключением от 31.01.2003г. за №20-15-299/23).

205. Для РТО полетов используются автоматизированные системы УВД, трассовые и аэродромные радиолокаторы, радиотехнические системы и средства навигации, радиомаячные системы посадки, ОСП, радиопеленгаторы, средства воздушной и наземной электросвязи.

206. Зарезервирован.

207. РТС обеспечения полетов включаются по указанию руководителя полетов (диспетчера):

- а) РТС для контроля полетов по воздушным трассам (ОРЛ-Т, VOR/DME, АРП и др.) на весь период планируемого или фактического нахождения ВС в контролируемом пространстве, если в документах аeronавигационной информации не определен иной режим их работы;

б) средства района аэродрома (ОРЛ-А, VOR/DME, ОПРС, ДПРМ) - за 30 мин до расчетного времени посадки, вылета, пролета, воздушного судна;

в) системы посадки (PMC, ОСП) - за 30 мин до расчетного времени посадки воздушного судна;

г) РТС обеспечения полетов - для обеспечения захода на посадку в аварийных ситуациях - во всех случаях и по требованию экипажа, независимо от метеоусловий.

В случае изменения рабочего старта старший сменный инженер базы ЭРТОС обязан доложить руководителю полетов о готовности РТС к работе с новым стартом.

208. РТС обеспечения полетов выключаются по указанию руководителя полетов (диспетчера) по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна, а также по окончании связи с диспетчером подхода экипажа вылетевшего воздушного судна при отсутствии прилетов и вылетов других воздушных судов.

209. Средства авиационно-воздушной связи должны работать непрерывно в течение всего периода их действия, объявленного в документах аeronавигационной информации.

210. Рабочее место диспетчера пункта посадки (круга, СДП, КДП, МВЛ) должно быть оборудовано автоматической звуковой и световой сигнализацией об отказах объектов систем посадки (PMC, ОСП).

211. О неисправностях и отказах РТС старший сменный инженер базы ЭРТОС обязан немедленно сообщить руководителю полетов (диспетчеру) для передачи экипажам воздушных судов.

212. Радиообмен между диспетчерами (руководителями полетов) и экипажами воздушных судов, переговоры взаимодействующих должностных лиц диспетчерских пунктов УВД, метеоконсультации экипажей и диспетчеров, прохождение штурманского предполетного контроля, а также информация, передаваемая по радиоканалам метеовещания, подлежат обязательной регистрации на аппаратуре автоматической магнитной звукозаписи. Материалы звукозаписи должны храниться:

- а) не менее пяти суток в аэропортах 1 и 2-го класса;
- б) не менее трех суток в остальных аэропортах.

213. РТС обеспечения полетов и воздушной электросвязи диапазона МВ периодически должны проходить летные проверки на соответствие их эксплуатационных параметров действующим нормам.

214. Летные проверки средств РТО и связи проводятся с периодичностью и в объеме, определенными действующими руководствами, программами и утвержденными методиками летных проверок. Контроль за соблюдением сроков летных проверок возлагается на ЦУАН.

215. Ежемесячные проверки качества работы РТС обеспечения полетов в аэропортах по указанию руководителя полетов осуществляются экипажами, выполняющими полеты. Результаты проверки записываются в журнал отзывов командиров воздушных судов о работе посадочного и радионавигационного оборудования аэропортов, в котором отмечаются принятые по замечаниям меры.

216. Выключение РТС обеспечения полетов для технического обслуживания и ремонта (реконструкции) производится по утвержденным планам. Должностные лица базы ЭРТОС должны заблаговременно, с учетом сроков прохождения аeronавигационной информации через САИ, дать информацию о временном прекращении работы РТС обеспечения полетов.

217. Руководитель полетов (диспетчер) должен предоставить инженерно-техническому персоналу базы ЭРТОС время для выполнения оперативного технического обслуживания, требующего кратковременного (до 30 мин) выключения РТС обеспечения полетов.

218. Запрещается использование РТС, на которых не выполнены работы по оперативному техническому обслуживанию.

§10. Обеспечение полетов службами, осуществляющими организацию воздушных перевозок

219. Обеспечение полетов службами и агентами (представителями) авиакомпаний, осуществляющими организацию воздушных перевозок, включает организационные и технологические мероприятия, направленные на максимальное использование коммерческой грузоподъемности, безопасное выполнение воздушных перевозок и повышение культуры обслуживания пассажиров.

220. Обеспечение полетов осуществляется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса, настоящих Правил и других нормативных документов, регулирующих организацию воздушных перевозок.

221. Службы, осуществляющие организацию воздушных перевозок, обеспечивают:

- а) безопасность и регулярность полетов, высокое качество обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры;
- б) расчет и комплектование коммерческой загрузки воздушных судов;
- в) расчет центровки и загрузки воздушных судов;
- г) установленный порядок оформления пассажиров, багажа, почты и грузов;
- д) загрузку и разгрузку воздушных судов в соответствии с центровочным графиком;
- е) безопасный подъезд средств механизации к воздушным судам и отъезд от них (непосредственно при обеспечении полетов службами, осуществляющими организацию воздушных перевозок);
- ж) оформление перевозочной и сопроводительной документации и ее доставку на воздушные суда;
- з) контроль за перевозкой опасных грузов (бронированием тоннажа по всему маршруту, оформлением перевозочной документации, соответием упаковки и маркировки, приемом (выдачей), хранением, погрузкой (выгрузкой) опасных грузов).

222. Расчет центровки воздушных судов производит диспетчер по центровке (при его отсутствии - второй пилот) в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

223. Руководство погрузочно-разгрузочными работами на воздушных судах осуществляют диспетчер по загрузке (при его отсутствии - члены экипажа согласно инструкции по взаимодействию и технологии работы).

224. К посадке в воздушное судно допускаются пассажиры, прошедшие регистрацию и досмотр на авиационную безопасность, на международных авиалиниях дополнительно таможенный и пограничный контроль.

225. Багаж пассажиров, не явившихся на посадку, подлежит снятию с воздушного судна. Вылет воздушного судна с багажом пассажиров, не явившихся на посадку, запрещается.

226. В целях обеспечения допустимых центровок перевозчик (командир воздушного судна) имеет право изменить место, предоставленное пассажиру в салоне воздушного судна.

227. Посадка и высадка пассажиров производятся под руководством и контролем работников служб, осуществляющих организацию воздушных перевозок и бортпроводника (члена экипажа), а также работников смежных ведомств.

228. Количество пассажиров на борту воздушного судна (за исключением детей в возрасте до 5 лет, на международных авиалиниях - до 2-х лет) должно соответствовать количеству кресел, оборудованных привязными ремнями, но не выше установленных норм для данного типа воздушного судна.

229. Вопросы обеспечения безопасности полетов и организации перевозок при подготовке воздушных судов к вылету решаются соответствующими службами аэропорта, а в полете - командиром воздушного судна.

230. Работники служб, осуществляющих организацию воздушных перевозок и других смежных служб аэропорта, несут ответственность за соблюдение установленных организационных и технологических мероприятий обеспечения полетов.

231. На аэродромах других ведомств и временных аэродромах, не имеющих службы перевозок, ее функции возлагаются на командира воздушного судна. В аэропортах других государств вопросы организации перевозок возлагаются на представительства авиакомпаний (или их агентов).

232. Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты осуществляются эксплуатантами воздушных судов по воздушным линиям, определенным Госавионадзором.

233. По договору воздушной перевозки пассажира и его багажа эксплуатант (перевозчик) обязуется перевезти их в пункт назначения. Договор воздушной перевозки пассажира и его условия удостоверяются авиабилетом, сдача багажа - багажной квитанцией (при наличии сверхнормативного багажа - квитанцией платного багажа).

234. По договору воздушной перевозки груза или почты перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их уполномоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза или почты по установленному тарифу. Договор воздушной перевозки груза (почты), его условия и принятие к перевозке грузов (почты) удостоверяется грузовой (почтовой) накладной.

§11. Орнитологическое обеспечение полетов

235. Орнитологическое обеспечение полетов направлено на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами.

236. Орнитологическое обеспечение полетов организуется в соответствии с установленными требованиями по орнитологическому обеспечению полетов в ГА.

237. Орнитологическое обеспечение предусматривает доведение до экипажей своевременного предупреждения о возникновении и (или) усложнении орнитологической опасности на аэродромах (в районе аэродрома), на маршрутах (в районе полетов) и проведение мероприятий, направленных на ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц на аэродромах, а также по их отпугиванию.

238. Орнитологическое обеспечение полетов выполняется службами аэропорта и комплексов в соответствии с инструкцией, разрабатываемой для каждого аэропорта и утверждаемой директором аэропорта.

§12. Медицинское обеспечение полетов

239. Медицинское обеспечение полетов гражданской авиации представляет систему мероприятий, направленных на сохранение и укрепление здоровья, повышение работоспособности авиационного персонала и профилактику авиационных происшествий и инцидентов, связанных с состоянием здоровья членов экипажей воздушных судов и диспетчеров управления воздушным движением и проводится в соответствии с требованиями Положения о медицинском освидетельствовании авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан (рег. № 1186 от 02.11.2002 г.).

240. Медицинское обеспечение полетов включает:

а) медицинское освидетельствование авиационного персонала на профессиональную пригодность по состоянию здоровья во ВЛЭК/ЦВЛЭК;

б) периодические медицинские осмотры авиационных специалистов у врача с целью динамического (диспансерного) наблюдения в межкомиссионный период и проведения лечебно-профилактических и реабилитационных мероприятий;

в) предполетный медицинский осмотр членов экипажей воздушных судов и предсменный осмотр диспетчеров управления воздушным движением;

- г) организацию и оказание медицинской помощи пассажирам;
- д) контроль за обеспечением воздушных судов гражданской авиации комплектами медицинских средств (бортовыми аптечками) для оказания помощи членам экипажей и пассажирам;
- е) контроль за санитарно-гигиеническим состоянием воздушных судов, объектов, рабочих мест, специального снаряжения и средств спасания.

241. Медицинское обеспечение полетов осуществляют медицинские учреждения ГА Республики Узбекистан.

242. Непосредственно проведением мероприятий по медицинскому обеспечению полетов занимаются руководители, врачи и средние медицинские работники медицинских учреждений и авиационных предприятий в части, их касающейся.

243. Врачи, связанные с медицинским освидетельствованием авиационного персонала и обеспечением безопасности полетов, должны:

а) иметь сертификат специалиста по основной клинической специальности и подготовку по авиационной медицине, а также стаж работы в гражданской авиации не менее двух лет;

б) своевременно повышать свою квалификацию по основной лечебной специальности и авиационной медицине каждые три года, а председатель и врачи-эксперты врачебно-летных экспертных комиссий (ВЛЭК) - по врачебно-летной экспертизе;

в) знать необходимую документацию по своим профессиональным направлениям, правам и обязанностям, а также основные законы, действующие в ГА Республики Узбекистан, включая Воздушный кодекс, данные Правила, требования эксплуатанта по рабочему времени и времени отдыха членов экипажей ВС;

г) изучать условия и особенности профессиональной деятельности освидетельствуемых лиц в производственных условиях, в том числе в полетах не менее десяти часов в год, в центрах управления воздушным движением и на тренажерах (по рекомендации ИКАО);

д) вести контроль за соблюдением режима труда, отдыха, питания и физической подготовки наблюдаемого контингента;

е) проводить необходимые мероприятия организационного, профилактического и лечебно-диагностического характера, направленные на сохранение здоровья и профессиональной работоспособности наблюдаемых лиц;

ж) участвовать в международных и государственных конгрессах, конференциях и семинарах по вопросам авиационной и клинической медицины, что подтверждается предъявлением сертификата участника;

з) проводить регулярные занятия с летным, диспетчерским и наземным составом по вопросам авиационной психофизиологии и медицины.

244. Общие мероприятия по медицинскому обеспечению различных видов полетов включают:

а) медицинский контроль за нормированием рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов и диспетчеров УВД;

б) контроль за обеспечением полноценного предполетного (предсменного) отдыха;

в) рациональное и сбалансированное питание лиц летного состава с приемом витаминов;

г) медицинское освидетельствование авиационного персонала во ВЛЭК (ЦВЛЭК) с целью получения медицинского заключения, свидетельствующего о допуске к выполнению профессиональных обязанностей по состоянию здоровья;

д) динамическое наблюдение авиационного персонала у врача авиационного предприятия (авиакомпании) с оформлением (после очередного медицинского осмотра) допуска к выполнению профессиональных обязанностей в медицинском заключении;

- е) проведение предполетного (предсменного) осмотра с оформлением заключения о допуске к полету (работе по УВД) в соответствующих документах;
- ж) отстранение членов экипажа воздушного судна от полетов (диспетчеров - от работы по УВД) в случае недостаточного или некачественного предполетного (предсменного) отдыха, выявления утомления (переутомления), острого или обострения хронического заболевания, интоксикации, в том числе алкогольной, а также лиц, не прошедших очередной медицинский осмотр у авиационного врача или медицинское освидетельствование во ВЛЭК (ЦВЛЭК);
- з) выявление ранних форм заболеваний, факторов риска, снижения функциональных резервов организма и профессиональной работоспособности у авиационных специалистов с целью своевременного проведения лечения, реабилитации и диспансерного наблюдения;
- и) медицинский контроль за одеждой членов экипажей, совершающих рейсы в разные климато-географические зоны;
- к) физическую и психофизиологическую подготовку авиационного персонала к полетам;
- л) проведение занятий по авиационной медицине с членами экипажей и диспетчерами УВД.

245. Предполетный медицинский осмотр проводится фельдшером здравпункта аэропорта членам экипажа, участвующим в полете, не ранее, чем за 2 часа до вылета. При задержке вылета на 6 часов и более, предполетный медицинский осмотр проводится повторно. Отметка о предполетном медицинском осмотре заносится в задание на полет. Предполетный медицинский осмотр членов экипажа, выполняющего в течение рабочего дня (времени) несколько полетов, проводится один раз перед первым вылетом. Резервные экипажи проходят медицинский осмотр перед заступлением в резерв и перед вылетом, если до вылета прошло 6 часов и более.

246. Руководители полетов и диспетчеры УВД обязаны пройти медицинский осмотр не ранее, чем за 1 час перед заступлением на дежурство (смену).

247. Авиационный специалист, прибывший на предполетный медицинский осмотр обязан:

- а) предъявить свидетельство ГА специалиста и справку ВЛЭК (МСЧ);
- б) сообщить фельдшеру здравпункта сведения о своем самочувствии и режиме предполетного отдыха.

248. Предполетному медицинскому осмотру не подвергаются:

- а) экипажи воздушных судов первого и второго класса;
- б) экипажи воздушных судов (независимо от их класса) на авиационных работах с временных аэродромов (посадочных площадок), где отсутствуют штатные (или прикомандированные) медицинские работники ГА.

Решение о допуске к полету в этих случаях принимается командиром ВС на основании устного опроса о самочувствии, режиме предполетного отдыха и заносится в задание на полет с указанием времени принятия решения.

249. Предполетный медицинский осмотр для членов экипажей ВС, указанных в пункте 248 может быть организован и проводиться:

- а) по распоряжению руководителя авиакомпании;
- б) по указанию командира ВС или представителя авиакомпании (за рубежом) при возникновении сомнений о годности авиаспециалиста по состоянию здоровья к выполнению полетного задания.

250. Сообщение медицинскому работнику ГА (командиру ВС) заведомо ложных данных о своем самочувствии и режиме предполетного отдыха квалифицируется как нарушение авиаспециалистом настоящих Правил.

251. Члены экипажа, руководители полетов и диспетчеры УВД при наличии состояний и заболеваний, могущих привести к нарушению трудоспособности, а также

уклоняющиеся от предполетного медицинского осмотра, не могут быть допущены к выполнению полета (УВД).

252. Объем предполетного (предсменного) медицинского осмотра может быть расширен с привлечением соответствующих специалистов и проведением дополнительных исследований.

253. Состояние алкогольного (наркотического) опьянения, а также остаточные явления алкогольного (наркотического) опьянения, выявленные врачом (фельдшером) на предполетном (предсменном) медицинском осмотре, или командиром воздушного судна на предполетной подготовке, являются абсолютными противопоказаниями для выполнения полета (УВД) данным авиаспециалистом. По каждому выявленному факту проводится служебное расследование, виновные привлекаются к ответственности в соответствии с нормативными актами, действующими в Республике Узбекистан.

254. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС ГА Республики Узбекистан регламентируется требованиями эксплуатанта (владельца) ВС. Ответственность за соблюдение членами экипажа режима труда и отдыха вне мест базирования возлагается на командира воздушного судна.

255. После болезни, травмы или перерыва в летной работе (УВД) более одного месяца (командировка, учеба, отпуск, временный перевод на нелетную работу и др.), а также после авиационного происшествия (инцидента) авиаспециалист должен осматриваться врачом (летного отряда или ВЛЭК), который принимает решение о допуске к полетам (УВД).

256. Воздушные суда должны быть оснащены бортовыми и аварийными аптечками, а ВС, выполняющие международные полеты и полеты в приграничных районах, - дополнительной аптечкой для экипажа. Члены экипажа должны уметь оказывать доврачебную само- и взаимопомощь.

257. Организация выполнения комплекса профилактических мероприятий по медицинской защите членов экипажа вне мест базирования возлагается на непосредственного руководителя летного подразделения, направляющего экипаж воздушного судна в командировку.

§13. Обеспечение авиационной безопасности

258. Главной задачей авиационной безопасности является обеспечение защиты и охраны пассажиров, членов экипажей, наземного персонала, а также воздушных судов и объектов гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, совершаемых на земле или в полете. Это достигается за счет выполнения комплекса мер, привлечения различных людских и материальных ресурсов на государственном уровне, а также на уровне авиакомпании (аэропорта).

259. Основными документами, определяющими меры, правила и процедуры в области авиационной безопасности, а также порядок их выполнения, являются Национальная программа обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Республики Узбекистан от актов незаконного вмешательства, утвержденная постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 256 от 5 июля 2000 года, а также программы обеспечения авиационной безопасности авиакомпаний и аэропортов.

260. Члены экипажей воздушных судов должны быть ознакомлены в части касающейся с Национальной программой обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Республики Узбекистан от актов незаконного вмешательства утвержденной постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 256 от 05.07.2000г., а также программой авиационной безопасности авиакомпаний. Весь авиационный персонал должен проходить специальную подготовку.

261. Ответственность за обеспечение авиационной безопасности несут:

- а) на государственном уровне - Госавионадзор Республики Узбекистан;
- б) на уровне авиакомпании - руководитель авиакомпании;

- в) на уровне аэропорта - руководитель аэропорта;
- г) на воздушном судне во время выполнения полета - командир воздушного судна.

262. Основными направлениями обеспечения авиационной безопасности в гражданской авиации являются:

- а) режимно-охранные мероприятия, вводимые на объектах гражданской авиации;
- б) досмотр на авиационную безопасность пассажиров, членов экипажей воздушных судов, сотрудников аэропортов и иных должностных лиц, а также ручной клади, багажа, груза, почты, бортприпасов и воздушных судов;
- в) меры защиты воздушных судов;
- г) подготовка персонала по вопросам авиационной безопасности.

263. В аэропортах, на аэродромах и авиапредприятиях устанавливается пропускной и внутриобъектовый режим в соответствии с требованиями нормативных документов.

Аэродромы классов А, Б, В, Г и Д важные объекты авиапредприятий должны иметь ограждение, исключающее возможность бесконтрольного проникновения на служебную территорию посторонних лиц, транспортных средств и животных.

264. Досмотр на авиационную безопасность осуществляется сотрудниками службы авиационной безопасности в соответствии с требованиями специальной инструкции и технологий.

265. Досмотр воздушных судов, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, производится на их стоянках до начала посадки в них пассажиров и погрузки багажа (груза) в присутствии одного из членов экипажа или работника инженерно-авиационной службы.

266. На воздушном судне, находящемся в полете, при необходимости по решению командира воздушного судна может быть произведен досмотр на авиационную безопасность пассажиров, ручной клади и багажа, независимо от согласия пассажиров.

267. Воздушные суда должны находиться под постоянной, надежной охраной.

268. Охрана воздушных судов осуществляется:

- а) при техническом обслуживании в АТБ - представителем АТБ (ИАС) авиапредприятия;
- б) на стоянках аэродромов - дежурным по стоянке или военизированной (сторожевой) охраной;
- в) при кратковременных стоянках продолжительностью до 2-х часов и наличии в составе экипажа бортинженера (бортмеханика), а также при вынужденных посадках вне аэродрома - членами экипажа по указанию командира воздушного судна; воздушные суда, в составе экипажа которых нет бортинженера (бортмеханика), передаются на сохранность ответственному работнику АТБ (ИАС) авиапредприятия, а в заграничных аэропортах - представителю авиакомпании, независимо от срока стоянки до очередного вылета;
- г) на временных аэродромах и посадочных площадках - под охраной заказчика, а при техническом обслуживании - авиатехником в соответствии с требованиями специальной инструкции.

269. Ответственность за сохранность воздушных судов во время стоянки на аэродроме несет то должностное лицо (дежурный по стоянке, член экипажа, сторож военизированной охраны, представитель авиакомпании в зарубежном аэропорту), подпись которого в бортовом журнале и журнале приема-передачи воздушных судов под охрану или обслуживание является последней.

270. Передача воздушного судна экипажу осуществляется только при наличии у члена экипажа, производящего прием, действующего свидетельства специалиста ГА и документа, разрешающего получение данного воздушного судна (полетного задания).

271. К выполнению полетов допускаются воздушные суда, находящиеся под постоянной охраной. В тех случаях, когда воздушное судно не находилось под охраной, представители инженерно-авиационной службы обязаны осмотреть его в объеме специального "Перечня мест осмотра для данного типа ВС" и сделать соответствующие записи о результатах осмотра в бортовом журнале и карте-наряде.

§14. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов

272. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов - комплекс мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных поисковых и аварийно-спасательных работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуации их с места бедствия.

273. Поисковое аварийно-спасательное обеспечение полетов включает:

- а) организацию дежурства поисково-спасательных сил, средств и органов обслуживания воздушного движения;
- б) организацию приема сигналов бедствия и оповещения поисково-спасательную службу и взаимодействующих с ней организаций;
- в) организацию подготовки экипажей воздушных судов к действиям в аварийной ситуации и после аварийного приземления (приводнения) к выживанию в экстремальных условиях;
- г) комплектование воздушных судов бортовыми аварийно-спасательными средствами, обеспечение пассажиров и экипажей индивидуальным и групповым аварийно-спасательным снаряжением;
- д) проведение инструктажа пассажиров о местонахождении и правилах использования основного аварийно-спасательного оборудования и действиям в аварийной обстановке;
- е) специальную подготовку экипажей поисковых воздушных судов, специалистов поисково-спасательных служб и аварийно-спасательных команд авиапредприятий;
- ж) организацию и проведение поисковых и аварийно-спасательных операций по спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие;
- з) организацию помощи населению при стихийных бедствиях, авариях и катастрофах.

274. Для организации поисково-спасательного обеспечения (ПСО) полетов организуются районы ответственности за ПСО авиапредприятий (аэропортов), которые устанавливаются с учетом расположения органов ОВД, интенсивности полетов, технико-экономических возможностей аэропортов.

275. Каждый аэропорт разрабатывает инструкцию по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности аэропорта и план взаимодействия с другими ведомствами при проведении спасательных операций.

276. Ответственность за постоянную готовность сил и средств поисково-спасательного обеспечения полетов, своевременность проведения работ по поиску и спасанию в пределах района ответственности возлагается на руководителей аэропортов.

277. Зарезервировано.

278 Зарезервировано.

§15. Обеспечение полетов производственно-диспетчерской службой

279. Обеспечение полетов производственно-диспетчерской службой осуществляется в соответствии с настоящими Правилами и положениями о ЦПДС.

280. Процесс оперативного управления производством (воздушными перевозками и авиационными работами) предусматривает:

- а) сбор информации о производственном процессе;
- б) контроль выполнения суточного плана полетов и суточных заданий смен;
- в) анализ причин отклонений от планов полетов;
- г) контроль выполнения операций по операционных работ, технологических графиков подготовки воздушных судов к отправлению и прибытию, анализ причин их нарушения;
- д) оперативное регулирование и планирование в целях предупреждения и устранения отклонений от выполнения суточного плана полетов;
- е) руководство и координацию деятельности производственно-диспетчерских служб авиапредприятий (комплексов) и аэропортов Узбекистана в целях выполнения плана воздушных перевозок, авиационных работ и обеспечения регулярности выполнения рейсов на международных авиалиниях, в страны СНГ и на местных воздушных линиях.

281. Оперативное управление производством осуществляют и несут ответственность за оперативное обеспечение выполнения плана авиационных работ и перевозок при регулярности и экономичности полетов:

- а) в Национальной авиакомпании - центральная производственно-диспетчерская служба (ЦПДС НАК);
- б) в других авиакомпаниях, а также в авиапредприятиях (аэропортах 1-3 класса) - производственно-диспетчерская служба предприятия (ПДСП);
- в) в авиапредприятиях (аэропортах 4 класса) и в приписных аэропортах функции по оперативному управлению возлагаются на специалиста, назначенного приказом руководителя авиапредприятия (аэропорта).

Указания ЦПДС НАК для комплексов и служб аэропортов НАК обязательны.

282. Суточные планы полетов с учетом особенностей производственных задач на предстоящие сутки составляются на основании утвержденного расписания движения ВС авиакомпаний, планов-нарядов летных подразделений, предварительных планов полетов (ППЛ) и заявок на выполнение авиационных работ, пользователей воздушного пространства, а также на производство взлетов и посадок на аэродромы ГА Республики Узбекистан.

283. Накануне дня полетов суточные планы полетов аэропортов передаются для обеспечения (согласования) в ЦПДС НАК, ГЦ ЕС УВД и другие адреса согласно табелю сообщений.

284. Накануне дня полетов, ЦПДС НАК на основании расписания суточных планов аэропортов, планов-нарядов летных подразделений, суточных планов аэропортов ГА РУз, составляет сводный суточный план полетов, который утверждается в НАК.

285. ЦПДС НАК на основании расписаний движения ВС, суточных планов аэропортов составляет сводные суточные планы на международные, литерные, подконтрольные рейсы и рейсы вне расписания.

286. Ответственность за качество составления и своевременность обеспечения суточных планов полетов возлагается на АДП (специалиста, назначенного приказом руководителя авиапредприятия (аэропорта), ПДСП, ЦПДС НАК).

287. Организация связи производственно-диспетчерских органов между собой и взаимодействующими службами (органами) осуществляется в соответствии с утвержденной схемой организации связи.

Глава XI. ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

§1. Основные требования

288. Полеты воздушных судов по воздушным трассам, МВЛ, установленным маршрутам, траекториям задаваемым диспетчером ОВД при векторении, в районах авиационных работ, а также в районах аэродромов (аэроузлов) выполняются:

- а) по правилам полетов по приборам (ППП);
- б) по правилам визуальных полетов (ПВП);
- в) по правилам визуального захода на посадку.

§2. Правила полетов по приборам

289. Правила полетов по приборам предусматривают:

- а) выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам при обязательном постоянном контроле со стороны органа УВД;
- б) обеспечение диспетчерами органа УВД установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами.

290. Правила полетов по приборам применяются:

- а) в верхнем воздушном пространстве;
- б) в нижнем воздушном пространстве при полетах с истинной скоростью более 550 км/ч (297 уз);
- в) в нижнем воздушном пространстве при полетах с истинной скоростью 550 км/ч (297 уз) и менее, если не применяются ПВП;
- г) при полетах с применением шторок.

291. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования при строгом выдерживании заданного режима полета, установленного маршрута (ВТ МВЛ), или траекторий, задаваемых диспетчером при векторении.

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

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

293. Диспетчер органа ОВД, под управлением которого выполняется полет воздушного судна по ППП, несет ответственность за:

- а) правильное назначение безопасного эшелона (высоты) полета;
- б) обеспечение установленных интервалов вертикального, продольного и бокового эшелонирования;
- в) контроль по имеющимся средствам и докладам экипажа за выдерживанием экипажем заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома, снижения, захода на посадку и заданной траектории полета при векторении;
- г) своевременную информацию экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке, а при наличии радиолокационного контроля об отклонениях от заданного эшелона (высоты), маршрута полета, схемы снижения, захода на посадку и выхода из района аэродрома и заданной траектории полета при векторении;
- д) согласование условий входа воздушного судна в смежный район ОВД;
- е) обоснованность передаваемых экипажам воздушных судов указаний и рекомендаций.

§3. Правила визуальных полетов

294. Правила визуальных полетов предусматривают:

а) выдерживание установленных интервалов между воздушными судами путем визуального наблюдения экипажем за полетами других воздушных судов;

б) выдерживание истинной безопасной высоты и обход искусственных препятствий в равнинной и холмистой местности воздушными судами со скоростью полета 300км/час (162 уз) и менее, при визуальном наблюдении за впереди расположенной местностью и препятствиями.

295. ПВП применяются:

а) в воздушном пространстве ниже эшелона 6100 м (номер эшелона 200) при полетах с истинной скоростью не более 550 км/час (297 уз) до нижнего безопасного эшелона и не более 450 км/час (245 уз) ниже нижнего безопасного эшелона;

б) днем.

296. Разрешаются полеты по ПВП над облаками при их количестве ниже высоты полета не более 1-2 октантов (FEW). В этом случае расстояние от верхней границы облаков до воздушного судна должно быть не менее 300 м (1000 фут).

297. Полеты по ПВП выполняются при условиях, соответствующих требованиям приложения № 13 настоящих Правил.

298. Воздушным судам со скоростью полета 300 км/час (162 уз) и менее, при полетах по ПВП по маршруту в равнинной и холмистой местности, разрешается обходить искусственные препятствия, наблюдаемые впереди по курсу воздушного судна, как правило, справа на удалении не менее 500 метров (0,3 м. миль) от препятствия.

299. Обгон впереди летящего воздушного судна должен выполняться с правой стороны с интервалом не менее 500 м (0,3 м.миль).

300. Обгоняющим считается воздушное судно, которое подходит к впереди летящему судну с курсом, отличающимся от его курса менее, чем на 70 градусов.

301. При выполнении полетов по кругу обгонять однотипные воздушные суда запрещается. Более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные до третьего разворота с внешней стороны круга и с интервалом не менее 500 м (0,3 м.миль).

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

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

304. Полеты по местным воздушным линиям на встречных курсах (направлениях) а высотах ниже нижнего эшелона производятся поразведенным маршрутом. При невозможности обеспечить боковое эшелонирование производится эшелонирование по высоте или организуется одностороннее движение.

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

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

а) возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме;

б) перейти на полет по ППП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка командира и оснащенность воздушного судна и воздушной трассы (МВЛ) не препятствуют этому.

307. Командиры вертолетов, кроме того, могут произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. О своих действиях командир вертолета обязан информировать орган УВД.

308. При переходе на полет по ППП командир воздушного судна обязан согласовать свои действия и эшелон (высоту) полета с органом УВД, диспетчер которого обязан обеспечить установленные интервалы между воздушными судами.

309. 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 не допускается (запрещается). В этом случае командир воздушного судна обязан перейти на пилотирование по приборам, развернуться на 180 градусов, возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем аэродроме. При невозможности перейти на визуальный полет после разворота на 180 градусов командир обязан приступить к набору нижнего безопасного эшелона и согласовать дальнейшие действия с диспетчером органа УВД.

310. К полетам по ПВП при видимости менее 3000 м допускаются командиры воздушных судов, прошедшие подготовку по программам и допущенные к полетам по ППП. Командиры, не имеющие допуска к полетам по ППП должны иметь достаточную подготовку в пилотировании по приборам для выполнения полета при внезапном попадании воздушного судна в условия, исключающие возможность пилотирования по линии естественного горизонта.

311. При полете по ПВП командир воздушного судна несет ответственность за:

- а) выдерживание истинных безопасных высот;
- б) точность выдерживания маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома и захода на посадку;
- в) своевременное решение и доклад органу УВД о возврате на аэродром вылета (запасной аэродром) или переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;
- г) достоверность информации о месте воздушного судна и условиях полета;
- д) точное и своевременное выполнение указаний органа УВД;
- е) выполнение правил и заданных условий полета по ПВП.

312. Диспетчер органа УВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет воздушного судна по ПВП, несет ответственность за:

- а) назначение высоты (эшелона) полета;
- б) соблюдение временных интервалов при взлете воздушных судов;
- в) своевременное информирование экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;
- г) назначение безопасного эшелона (высоты) и обеспечение установленных интервалов между воздушными судами при переходе экипажа на полет по ППП;
- д) согласование условий входа воздушного судна в смежный район УВД;
- е) точную и своевременную информацию экипажа о фактическом местонахождении воздушного судна при наличии радиолокационного контроля.

§4. Правила визуального захода на посадку

313. Правила визуального захода на посадку предусматривают:

- а) визуальное маневрирование в районе аэродрома в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода на предпосадочную прямую;
- б) соблюдение установленной минимальной высоты снижения до момента начала разворота (доворота) на посадочный курс;
- в) установление и сохранение постоянного визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами;

г) уход на второй круг с любой точки визуального захода на посадку в случае потери визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП.

314. ВЗП применяются на воздушных судах 1,2,3 класса.

315. Визуальный заход на посадку выполняется:

а) на аэродромах, не оборудованных радиотехническими средствами посадки, а также в случаях отказа этих средств;

б) с целью повышения пропускной способности аэродромов, экономии топлива и летного времени, независимо от оборудования аэродрома радиотехническими средствами;

в) с целью обеспечения скорейшей посадки при возникновении особых случаев в полете;

г) с целью тренировки летного состава по выполнению визуального захода на посадку.

316. Для обеспечения безопасности визуального захода на посадку устанавливается зона визуального маневрирования, в пределах которой следует учитывать препятствия при расчете минимальных высот снижения и минимумов ВЗП. Зона визуального маневрирования ограничивается дугами, проведенными от центра порога каждой ВПП аэродрома, которая может быть использована для посадки ВС данной категории, соединенных касательными к этим дугам. Численные значения минимальных радиусов этих дуг в зависимости от категории воздушных судов представлены в приложении № 14 настоящих Правил. Отдельной графой в таблице выделены ограничения по максимальной допустимой скорости визуального захода на посадку.

317. При построении схем для ВЗП производится учет препятствий, расчет минимальных высот снижения и минимумов.

318. К полетам по правилам ВЗП допускаются пилоты, прошедшие подготовку по утвержденной программе.

319. При полете по правилам ВЗП КВС несет ответственность за:

а) выдерживание схемы снижения и захода на посадку по приборам до точки начала визуального захода на посадку;

б) выполнение визуального маневра в пределах зоны визуального маневрирования и посадки при визуальном контакте с ВПП и (или) ее ориентирами;

в) выдерживание установленной минимальной высоты снижения при визуальном маневрировании до начала разворота на посадочный курс, если не установлен визуальный контакт с ВПП и (или) ее ориентирами;

г) своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами или при выходе за пределы установленной зоны визуального маневрирования.

320. Диспетчер органа ОВД, под управлением которого выполняется полет воздушного судна по правилам ВЗП, несет ответственность за:

а) определение возможности выполнения ВЗП на основе анализа воздушной обстановки и метеоусловий;

б) контроль за выдерживанием экипажем схемы снижения и захода на посадку по приборам до точки начала ВЗП при наличии радиолокационного контроля;

в) контроль входа в установленную зону визуального маневрирования при наличии радиолокационного контроля и выдачу разрешения на выполнение ВЗП.

Разрешение на ВЗП означает, что при выполнении ВЗП в пределах установленной зоны визуального маневрирования, будут соблюдены безопасные интервалы между самолетами, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП и самолетом, выполняющим ВЗП;

г) контроль за выдерживанием экипажем схемы ухода на второй круг по приборам при наличии радиолокационного контроля;

д) своевременность информации экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке.

§5. Правила вылета и прилета

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

- а) готовности экипажа к выполнению полета;
- б) исправности воздушного судна;

в) анализа метеообстановки;

г) информации диспетчера о состоянии аэродромов вылета, назначения и запасных, о воздушной обстановке и обеспечении полета.

322. Диспетчер АДП (кроме аэропортов, где брифинговое обслуживание) выдает экипажу диспетчерское разрешение на вылет на основании плана полетов и принятого командиром воздушного судна решения на вылет, если:

а) техническое состояние аэродрома вылета (назначения) соответствует установленным требованиям;

б) техническое состояние запасных аэродромов соответствует установленным требованиям;

в) воздушная обстановка не препятствует выполнению полета, а фактическая или прогнозируемая погода на аэродроме вылета не ниже минимума, установленного для взлета;

г) прогноз погоды по маршруту, на аэродромах назначения и запасных соответствует установленным требованиям;

д) экипаж доложил о выполнении в полном объеме подготовки к предстоящему полету.

323. Если метеоусловия на аэродромах вылета, назначения и (или) запасных, а также по маршруту (району авиационных работ) в период между принятием решения на вылет и вылетом воздушного судна ухудшились до значения ниже установленных для этих аэродромов (маршрутов) минимумов, диспетчер обязан при получении информации сообщить об этом экипажу. Командир воздушного судна обязан повторно оценить возможность вылета.

324. Если в период между принятием решения на вылет и вылетом воздушного судна диспетчер получил информацию об ограничениях, запретах или предупреждениях, относящихся к полету данного ВС (извещения, NOTAM и т.д.), он обязан сообщить об этом экипажу. Командир воздушного судна обязан повторно оценить возможность вылета.

325. Диспетчерское разрешение на вылет воздушных судов государственной авиации с гражданских аэродромов, а также воздушных судов ГА для выполнения полетов по установленным маршрутам (районам авиационных работ) или с посадкой на военном аэродроме, диспетчер АДП выдает только по согласованию с военным сектором РЦ (ГЦ) ЕС УИВП.

326. Командир воздушного судна принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

а) на аэродроме вылета фактическая или прогнозируемая погода не ниже минимума, установленного для взлета;

б) на маршруте полета отсутствуют опасные метеоявления, обход которых невозможен;

в) на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета (± 30 минут) погода соответствует требованиям одного из вариантов таблицы приведенной в приложении № 15 к настоящим Правилам, и имеется запасной аэродром, удовлетворяющий требованиям п.п. 329 - 334 настоящих Правил и таблицы приведенной в приложении № 15 к настоящим Правилам;

г) для ВС с двумя силовыми установками имеются запасные аэродромы по маршруту, время полета до которых от любой точки маршрута с одним отказавшим

двигателем, не превышает 60 минут. Выбранные аэродромы должны быть пригодны к приему ВС данного типа и иметь хотя бы одну систему захода на посадку по приборам. Прогнозируемая погода ко времени предполагаемого прилета (± 30 минут) на этот аэродром должна быть не ниже минимума;

д) при полетах самолётов с двумя и более газотурбинными двигателями по правилам EDTO, выбор маршрутных запасных аэродромов осуществляется в соответствии с руководством полетов по EDTO (EDTO MANUAL) эксплуатанта;

е) воздушная обстановка не препятствует выполнению полета.

327. При принятии решения на вылет по варианту 1 таблицы приведенной в приложении № 6 давность сведений о фактической погоде на аэродроме назначения не должны превышать 1 час с момента наблюдения.

При продолжительности полета до 2-х часов:

а) соответствие скорости и направления ветра установленным ограничениям определяется с учетом его порывов;

б) разрешается руководствоваться видимостью на ВПП.

При этом, если решение на вылет по видимости на ВПП принимается ночью, а посадка на аэродроме назначения (запасном) будет производиться днем, необходимо учитывать уменьшение видимости на ВПП при переходе от темного к светлому времени суток.

328. При принятии решения на вылет по ППП на аэродромах назначения и запасных не учитываются:

а) прогнозируемые ко времени прилета опасные метеоявления;

б) прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;

в) высота нижней границы облаков, если их фактическое и (или) прогнозируемое количество не более 3-4 октантов (SCT);

г) временное (ТЕМПО) ухудшение видимости и (или) понижение нижней границы облаков, прогнозируемое ко времени прилета.

Если время прилета на аэродром назначения (запасной) совпадает с прогнозируемым периодом (BECMG) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков, при принятии решения на вылет по ППП учитывается их наименьшее значение.

329. При полетах по ППП запасным для аэродрома назначения может быть выбран аэродром, если на нем ко времени прилета прогнозируется:

а) высота нижней границы облаков на 50 м (165 фут) и видимость на 500 м выше минимума;

б) высота нижней границы облаков не менее 90 м (300 фут) и видимость не менее 1000 м - если аэродром допущен к эксплуатации по категорированному минимуму, а командир и воздушное судно допущены к полетам по соответствующей категории или минимуму, соответствующему данной категории;

в) высота нижней границы облаков на 100 м (330 фут) и видимость на 1000 м выше минимума - в случае, когда выбранный запасной аэродром расположен на расстоянии менее 50 км (27 м. миль) от аэродрома назначения.

330. В тех случаях, когда метеоусловия на аэродроме вылета ниже минимума для посадки на нем, или не предоставляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам, должен быть выбран запасной аэродром для взлета.

331. Запасным аэродромом для взлета может быть выбран аэродром, на котором фактическая погода и прогнозируемая ко времени прилета погода не ниже минимума для посадки, а время полета до него от аэродрома вылета во всех случаях не превышает:

а) самолеты с двумя двигателями: не дальше расстояния, эквивалентного 1 ч времени полета на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем,

определенном в соответствии с руководством по эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в условиях стандартной атмосферы и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы;

б) самолеты с тремя или более двигателями: 2 ч времени полета на крейсерской скорости со всеми работающими двигателями, определенном в соответствии с руководством по эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в условиях стандартной атмосферы и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы;

в) самолеты, выполняющие полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в а) и б), первый имеющийся запасной аэродром, расположенный в пределах максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.

332. Горный аэродром может быть выбран запасным в соответствии с п.329 настоящих Правил без провозки экипажа, если аэродром изучался при проведении предварительной подготовки и производилась тренировка на тренажере по его схеме снижения и захода на посадку, а командир воздушного судна пилот 1-го класса.

333. Командиру воздушного судна предоставляется право принятия решения на вылет с расчетом рубежа ухода на запасной аэродром или аэродром вылета, если:

были определены запасные аэродромы;

продолжительность полёта от рубежа ухода до аэродрома назначения и запасного не превышает 2 ч по расчёту;

лётным экипажам самолётов предоставлялась самая последняя информация относительно намеченных запасных аэродромов на маршруте, включая особенности выполнения полётов и что метеорологические условия ко времени прилёта на аэродромах назначения и запасных соответствуют установленным требованиям.

Эксплуатантом устанавливаются процедуры эксплуатационного контроля и полётно-диспетчерского сопровождения самолётов, эксплуатационные процедуры и программы подготовки пилотов и сотрудников по обеспечению полётов.

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

а) на аэродроме назначения имеются две непересекающиеся ВПП, пригодные для посадки воздушного судна данного типа;

б) на аэродроме назначения фактическая (при полете до 2-х часов включительно) и прогнозируемая ко времени прилета видимость на 2000 м и высота нижней границы облаков на 150 м (500 фут) выше минимума (наибольшего из установленных для обеих ВПП по системе, которая будет использоваться при посадке);

в) расчетный остаток топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения не менее, чем на 1 ч полета на высоте круга.

335. Для выполнения полета по ПВП командир воздушного судна принимает решение на вылет при следующих условиях:

а) на аэродромах вылета, назначения и запасных фактическая погода соответствует минимуму командира воздушного судна и не ниже предусмотренной для полетов по ПВП;

б) прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков по маршруту (в районе авиационных работ), аэродрому назначения и запасным не ниже минимума командира воздушного судна и предусмотренных для полетов по ПВП; прогноз ветра без учета порывов - в пределах установленных ограничений;

в) по маршруту полета (в районе авиационных работ) не прогнозируются

опасные метеоявления, обход которых невозможен.

336. При выполнении специальных авиационных работ с посадками на посадочные площадки, где нет оперативных органов Узгидромета и отсутствуют работники ГА, осуществляющие метеонаблюдения за фактической погодой, КВС принимает решение на вылет на основании прогноза метеоусловий по району авиационных работ (пункта посадки).

337. При принятии решения на вылет по ПВП учет рельефа местности и искусственных препятствий на ней (с учетом требований п. 294. и 298. настоящих Правил) производится:

а) для полетов по МВЛ первой категории и внетрассовых (вне МВЛ) полетах на эшелонах, в ширине по 5 км (3 м.миль) в обе стороны от оси маршрута;

б) для полетов по МВЛ второй категории и внетрассовых (вне МВЛ) полетах ниже нижнего эшелона, в ширине по 2 км (1 м. миля) в обе стороны от оси маршрута.

338. При отсутствии запасного аэродрома принимать решение на вылет по ПВП разрешается, если ко времени прилета на аэродроме назначения прогнозируется видимость на 500 м и высота нижней границы облаков на 50 м (165 фут) выше установленного минимума.

339. При принятии решения на вылет по ПВП прогнозируемые по времени прилета на аэродром назначения и запасной изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков с использованием индексов BECMG и TEMPO учитываются по их наименьшим значениям.

340. При принятии решения на вылет по ПВП высота нижней границы облаков по маршруту полета, на аэродроме вылета, назначения и запасном не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество ниже высоты полета не более 1-2 октантов (FEW).

341. При выполнении полетов на местных воздушных линиях Республики Узбекистан командиру воздушного судна разрешается принимать решение на вылет по радио с борта ВС, а диспетчеру органа ОВД выдавать по радио экипажу ВС диспетчерское разрешение на вылет в следующих случаях:

а) при задержке отправления рейса по метеоусловиям и другим причинам, когда уже было принято решение на вылет и требуется его повторное оформление;

б) после посадки в промежуточном и (или) конечном аэропортах, когда время стоянки менее одного часа;

в) при повторных вылетах из начального и конечного аэропортов в течение летного дня одним и тем же экипажем.

При этом должны быть выполнены следующие требования:

а) экипаж получил по радио от диспетчера органа ОВД информацию:

1) о фактической и (или) прогнозируемой погоде на аэродромах вылета, назначения и запасных, которая соответствует установленным требованиям (п.п. 326-340 настоящих Правил) для принятия решения на вылет;

2) об отсутствии на аэродромах вылета, назначения и запасных, а также в воздушной обстановке изменений, препятствующих выполнению полета;

б) диспетчер органа ОВД получил по радио от командира ВС информацию:

1) о выполненной в полном объеме подготовки к предстоящему полету;

2) о количестве топлива на борту ВС, взлетной массе и центровке;

3) о принятии решения на вылет;

в) переговоры по радио командира ВС и диспетчера органа ОВД должны быть записаны на аппаратуре автоматической магнитной звукозаписи.

Ответственность за обоснованность принятия решения на вылет по радио несет командир воздушного судна.

342. Полёт самолёта с двумя или более газотурбинными двигателями когда время ухода на запасной аэродром от какой-либо точки на маршруте, рассчитанной в условиях стандартной атмосферы и в штилевых условиях с крейсерской скоростью при одном неработающем двигателе для самолётов с двумя двигателями и с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолётов имеющих более двух двигателей, до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полётов, считается полётом с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)

Эксплуатанты устанавливают пороговое время и максимальное время ухода на запасной аэродром для конкретного типа самолёта, выполняющего такие полёты. При этом должны быть учтены надёжность двигательной системы, сертификация лётной годности типа самолёта для полётов EDTO, программа технического обслуживания EDTO и чтобы не превышалось ограничение по времени, если таковое имеется, для полётов EDTO при отказе наиболее критически важной системы, указанное в руководстве по лётной эксплуатации и относящееся к данному типу полётов.

Полёт продолжается после превышения порогового времени только в том случае, если была проведена повторная оценка пригодности намеченных запасных аэродромов на маршруте, а последняя информация указывает на то, что условия на них в ожидаемое время их использования будут соответствовать установленным требованиям. Если выявлено, что существуют какие-либо условия, препятствующие безопасному заходу на посадку и посадке на этих аэродромах в ожидаемое время их использования, то в этом случае определяется запасной план действий.

§6. Правила установки шкалы давления барометрического высотомера

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

а) в районе аэродрома в пределах аэродромного круга полетов, на высоте перехода и ниже - по значению атмосферного давления на аэродроме, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) или, по запросу, по атмосферному давлению на аэродроме (QFE).

б) по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона - по минимальному атмосферному давлению на маршруте (участке маршрута), приведенному к уровню моря;

в) на эшелоне перехода и выше - по стандартному атмосферному давлению 760 мм рт.ст. (1013,2 Мбар).

344. При наборе высоты для полета на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего значению давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) или с атмосферного давления на аэродроме (QFE), на отсчет (QNE) 760 мм.рт.ст. (1013,2 мбар) производить при пересечении высоты перехода.

345. Перед заходом на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета (QNE) 760 мм.рт.ст. (1013,2 мбар) на отсчет, соответствующий значению атмосферного давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) или, по запросу, на давление аэродрома посадки (QFE), выполнять на эшелоне перехода после получения разрешения диспетчера органа УВД на дальнейшее снижение.».

346. При полетах по маршруту на высотах ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета, соответствующего значению давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) или с атмосферного давления на аэродроме (QFE), на отсчет по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря по маршруту, производить при выходе из зоны взлета и посадки (аэродромного круга полетов).»

347. При подходе к аэродрому на высоте ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчета по минимальному атмосферному давлению, приведенного к уровню моря по маршруту, на отсчет соответствующий значению атмосферного давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) или, по запросу, на давление аэродрома посадки (QFE), производить при входе в зону взлета и посадки (аэродромный круг полетов).

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

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

а) перед взлетом установить значение давления аэродрома, приведенное к уровню моря. Показание высотомера в этом случае принимается за "условный ноль", относительно которого производится набор заданной высоты;

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

§7. Правила определения и выдерживания безопасных высот полета

350. Истинная безопасная высота полета по ППП и ПВП устанавливается в зависимости от рельефа местности и высоты искусственных препятствий на ней, скорости полета воздушного судна, применяемых правил и района полета с учетом допусков в точности пилотирования и навигации, погрешностей высотомеров в измерении высот, возможных вертикальных отклонений от траектории полета в условиях турбулентности атмосферы и орнитологической обстановки. Истинные безопасные высоты полета указаны в таблице приложения № 16 к настоящим Правилам. Расчет безопасных высот полета приведен в приложении № 3 к настоящим Правилам.

351. Для обеспечения полета на высоте не ниже истинной безопасной производится расчет приборной безопасной высоты полета.

352. Высота полета по аэродромному кругу (высота круга) определяется инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

353. Для каждого аэродрома устанавливается минимальная безопасная высота полетов по приборам, которая может быть использована при снижении в аварийных ситуациях при выходе за пределы схемы захода на посадку и должна обеспечивать минимальный запас истинной высоты полета 300 м (1000 фут) над высшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий на ней в радиусе 46 км (25 м. миль) от КТА. Если разница в высотах рельефа местности с учетом искусственных препятствий на ней составляет не более 100 м (330 фут), минимальная безопасная высота устанавливается единой для всего района аэродрома. При большей разнице высот район аэродрома делится на секторы и для каждого сектора устанавливается МБВ.

354. Безопасная высота полета в районе подхода и МБВ, значение которой равно или выше эшелона перехода, рассчитываются по атмосферному давлению, приведенному к уровню моря.

355. При расчете безопасных высот в районе подхода, высоты круга и МБВ

используется среднегодовая температура и минимальное значение атмосферного давления на аэродроме по многолетним наблюдениям. Данные высоты указываются в инструкции по производству полетов в районе аэродрома и в сборниках аэронавигационной информации.

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

357. При выполнении полета экипаж обязан учитывать поправки высотомеров.

358. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий при расчете безопасной высоты полета должна быть:

а) в зоне взлета и посадки должна быть при полете по ППП - по 10 км (5 м.миль), а по ПВП - по 5 км (3 м.миль) в обе стороны от оси маршрута;

б) в границах районов аэродрома, коридорах входа, выхода, а также в установленных маршрутах должна быть:

1) при полетах по ППП и наличии радиолокационного контроля - по 10 км (5 м.миль), а при отсутствии радиолокационного контроля - по 25 км (14 м.миль) в обе стороны от оси маршрута;

2) при полете по ПВП - в пределах ширины коридора;

в) по воздушным трассам, МВЛ первой категории и установленным маршрутам (вне района аэродрома):

1) при полетах по ППП - по 25 км (14 м. миль) в обе стороны от оси маршрута;

2) при полетах по ПВП - в пределах ширины трассы (МВЛ, установленного маршрута).

г) при выполнении внетрассовых (вне МВЛ первой и второй категории) полетов по ПВП:

1) на эшелонах - по 5 (3 м.миль) км в обе стороны от оси маршрута;

2) ниже нижнего эшелона - по 2 км (1 м.миля) в обе стороны от оси маршрута.

359. Высота искусственных препятствий в равнинной и холмистой местности при полетах ВС со скоростью полета 300км/час (162 уз) и менее по ПВП ниже нижнего эшелона - не учитывается.

360. Эксплуатанту разрешается устанавливать минимальные абсолютные высоты полета на маршрутах, на которых государством, над территорией которого выполняется полет, или государством эксплуатанта, были установлены минимальные абсолютные высоты полета, при условии, что они будут не меньше тех, которые были установлены этим государством.

361. Полеты по ПВП на безопасных высотах, за исключением полетов ниже нижнего эшелона, организуются только при непрерывной двухсторонней связи между органом УВД и воздушным судном и обязательном освобождении нижнего безопасного эшелона от других воздушных судов.

§8. Правила эшелонирования

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

363. Эшелонирование воздушных судов, выполняющих международные полеты в воздушном пространстве других государств, осуществляется в соответствии с требованиями правил полетов действующих в этих государствах.

364. При различии в системах эшелонирования смена эшелонов производится не менее чем за 30 км (16 м.миль) до пересечения государственной границы государства (границы районов УВД над открытым морем) при обязательном

обеспечении интервалов вертикального эшелонирования между встречными воздушными судами по указанию диспетчера УВД.

365. Минимальные интервалы вертикального эшелонирования устанавливаются:

а) от эшелона номер 30 (900 м) до эшелона номер 410 (12500 м) – не менее 300 м (1000 футов);

б) от эшелона номер 410 (12500 м) и выше – не менее 600 м (2000 футов);

в) между воздушным судном выполняющим полет на сверхзвуковой скорости и другим воздушным судном – 1200 м (4000 футов).

366. При полетах ниже нижнего эшелона вертикальное расстояние между нижними эшелонами и высотой полета должно быть не менее 300 м (1000 футов).

На высотах ниже нижнего эшелона полеты воздушных судов по ПВП со скоростями не более 300 км/ч (162 уз) эшелонируются через 150 м (500 фут), со скоростями более 300 км/ч (162 уз) - во всех случаях через 300 м (1000 футов).

367. Вертикальное расстояние между высотой полета по кругу и нижним эшелоном зоны ожидания должно быть не менее 300 м (1000 футов).

368. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Узбекистан осуществляется по полукруговой системе относительно магнитного меридиана в соответствии со схемой вертикального эшелонирования (Приложение № 21 к настоящим Правилам).

Эшелоны полета передаются экипажам воздушных судов и органам, управляющим воздушным движением, в номерах эшелонов.

369. При смене эшелона в поворотном пункте маршрута из-за изменения общего направления полета занятие нового эшелона должно выполняться за 20 км (10,8 м.миль) до пролета указанного пункта, по разрешению диспетчера, с соблюдением интервалов, установленных настоящими Правилами.

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

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

372. Минимальные интервалы продольного эшелонирования, при полетах по ПВП, между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте) - 2 км (1 м.миля).

373. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ПВП в момент пересечения эшелона (высоты) полета, занятого другим воздушным судном, а также пересечения маршрута полета другого воздушного судна на одном эшелоне (высоте) должны быть:

а) не менее 2 км (1 м.миля) для воздушных судов со скоростями полета 300 км/ч (162 уз) и менее;

б) не менее 5 км (2,7 м.миль) для воздушных судов со скоростями полета 301-550 км/ч (163 – 297 уз).

374. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП и правилам ВЗП с непрерывным радиолокационным контролем между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), должны быть:

а) на воздушных трассах, МВЛ и по установленным маршрутам – не менее 30 км (16,2 м.миль), при использовании АС УВД или автоматизированных рабочих мест - не менее 20 км (10,8 м.миль);

б) в зонах подхода - 20 км (10,8 м.миль), при использовании АС УВД – 10 км (5,4 м.миль);

в) в зоне взлета и посадки - 10 км (5,4 м.миль), для всех воздушных судов, следующих за воздушными судами с взлетной массой 136 т и более. Во всех остальных случаях - 5 км (2,7 м.миль).

375 Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП с использованием системы наблюдения ОВД:

а) между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

при районном диспетчерском обслуживании (на маршрутах ОВД и маршрутах вне их) - не менее 30 км (16,2 м.миль), при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или автоматизированных рабочих мест - не менее 20 км (10,8 м.миль);

при диспетчерском обслуживании подхода (в районе аэродрома (в зоне подхода)) - не менее 20 км (10,8 м.миль), при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или автоматизированных рабочих мест - не менее 10 км (5,4 м.миль);

при аэродромном диспетчерском обслуживании (в зоне взлета и посадки) - 10 км (5,4 м.миль), для всех воздушных судов, следующих за воздушными судами со взлетной массой 136 т и более. Во всех остальных случаях - 5 км (2,7 м.миль);

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

при районном диспетчерском обслуживании (на маршрутах и маршрутах вне их) - не менее 30 км (16,2 м.миль) в момент пересечения, с соблюдением 10 км (5,4 м.миль) бокового интервала, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или автоматизированных рабочих мест - не менее 30 км (16,2 м.миль) при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

при диспетчерском обслуживании подхода (в районе аэродрома (в зоне подхода)) - не менее 30 км (16,2 м.миль), а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или автоматизированных рабочих мест - не менее 20 км (10,8 м.миль) при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

при аэродромном диспетчерском обслуживании (в зоне взлета и посадки) - не менее 20 км (10,8 м.миль), а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или автоматизированных рабочих мест - не менее 15 км (8 м.миль) при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

в) между воздушными судами при пересечении воздушным судном попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном:

при районном диспетчерском обслуживании (на маршрутах ОВД и маршрутах вне их) и при диспетчерском обслуживании подхода (в районе аэродрома (в зоне подхода)) - не менее 20 км (10,8 м.миль), а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или автоматизированных рабочих мест - не менее 10 км (5,4 м.миль) в момент пересечения;

при аэродромном диспетчерском обслуживании (в зоне взлета и посадки) - не менее 10 км (5,4 м.миль) в момент пересечения;

г) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315° на одном эшелоне (высоте), а также при пересечении эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном):

при районном диспетчерском обслуживании (на маршрутах ОВД и маршрутах вне их) – не менее 40 км (21,6 м.миль), а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или автоматизированных рабочих мест - не менее 30 км (16,2 м.миль);

при диспетчерском обслуживании подхода (в районе аэродрома (в зоне подхода)) - не менее 30 км (16,2 м.миль), а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или автоматизированных рабочих мест - не менее 20 км (10,8 м.миль);

при аэродромном диспетчерском обслуживании (в зоне взлета и посадки) - не менее 10 км (5,4 м.миль).

376. При полетах по ППП без использования системы наблюдения ОВД устанавливаются минимальные временные интервалы между воздушными судами:

а) следующими на одном эшелоне (высоте) в попутном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании (на маршрутах ОВД и маршрутах вне их), диспетчерском обслуживании подхода (в районе аэродрома (в зоне подхода)) - 10 мин.;

при аэродромном диспетчерском обслуживании при выполнении маневра захода на посадку (в зоне взлета и посадки) - 3 мин.;

б) при пересечении воздушным судном в наборе или на снижении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - не менее 10 мин.

377. При полетах по ППП без использования системы наблюдения ОВД устанавливаются минимальные временные интервалы между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном эшелоне (высоте) - не менее 10 мин в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна».

378. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля в районе аэродрома при полетах по ППП на одной высоте может находиться не более одного воздушного судна.

379. Минимальные интервалы бокового эшелонирования воздушных судов при полетах по ПВП устанавливаются:

а) при обгоне впереди летящего воздушного судна на одной высоте - не менее 500 м (0,3 м.мили);

б) при полете воздушных судов на встречных курсах - не менее 2 км (1 м.миля);

в) для разведенных маршрутов при полетах на МВЛ ниже нижнего эшелона - 5 км (2,7 м.миль).

380. Минимальные интервалы бокового эшелонирования воздушных судов при полетах по ППП с использованием системы наблюдения ОВД устанавливаются:

а) при пересечении эшелона (высоты), занятого попутным воздушным судном:

при районном диспетчерском обслуживании (на воздушных трассах, маршрутах зональной навигации, МВЛ и маршрутах вне их) и диспетчерском обслуживании подхода (в районе аэродрома (в зоне подхода)) - не менее 10 км (5,4 м.миль) в момент пересечения;

при аэродромном диспетчерском обслуживании (в зоне взлета и посадки) - не менее 10 км (5,4 м.миль), а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или комплекса средств автоматизации - не менее 5 км (2,7 м.миль);

б) при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным воздушным судном:

при районном диспетчерском обслуживании (на воздушных трассах, маршрутах зональной навигации, МВЛ и маршрутах вне их) - не менее 10 км (5,4 м.миль) с соблюдением продольного интервала не менее 30 км (16,2 м.миль), а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением или комплекса средств автоматизации - не менее 10 км (5,4 м.миль) в момент пересечения;

при диспетчерском обслуживании подхода (в районе аэродрома (в зоне подхода)) и при аэродромном диспетчерском обслуживании (в зоне взлета и посадки) - не менее 10 км (5,4 м.миль) в момент пересечения.

б) расстояние между осями параллельных воздушных трасс должно быть не менее 50 км (27 м.миль).

381. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля боковое эшелонирование при полетах по ППП не допускается (не осуществляется).

§9. Правила изменения эшелона (высоты) полета и пересечения воздушных трасс

382. Изменение назначенного эшелона (высоты) допускается с разрешения диспетчера органа УВД с соблюдением мер безопасности.

383. Воздушное судно, имеющее право первоочередности сохраняет свой курс и скорость.

384. Воздушное судно, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), имеет преимущество (при прочих равных условиях) перед воздушным судном, командир которого просит разрешения занять этот эшелон. При полете на одном эшелоне (высоте) преимущество в сохранении эшелона (высоты) имеет (при прочих равных условиях) воздушное судно, выполняющее полет на большую дальность.

385. Эшелон, занятый воздушным судном, может быть задан другому воздушному судну после доклада экипажа первого воздушного судна о начале снижения или наборе высоты, если нет возможности применить другой вид эшелонирования.

386. При выдаче разрешения, связанного с занятием или пересечением другим воздушным судном эшелона или воздушной трассы (МВЛ, установленного маршрута), диспетчер органа УВД обязан обеспечить безопасные интервалы.

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

В этом случае командир обязан, не изменяя эшелон полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30 градусов от оси маршрута и, пройдя 20 км, (10 м.миль) вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. О выполнении маневра командир воздушного судна информирует диспетчера органа УВД. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ.

388. Заняв новый эшелон, командир по согласованию с органом УВД выводит воздушное судно на воздушную трассу или МВЛ.

389. Вход на воздушные трассы (МВЛ), уход с них и их пересечение производится на предварительно согласованных эшелонах (высотах) и участках в режиме горизонтального полета.

390. Эшелон (высота) для пересечения воздушной трассы (МВЛ) или входа на нее должен быть занят воздушным судном не менее, чем за 10 км (5 м.миль) до ее границы.

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

392. Если аэродром вылета расположен вблизи воздушной трассы (МВЛ), разрешение и условия ее пересечения согласовываются между соответствующими органами УВД и даются командиру воздушного судна непосредственно перед вылетом. Пересечение трассы осуществляется под контролем обоих органов УВД при обязательной радиосвязи командира

воздушного судна с диспетчером одного из них.

393. При последовательном пересечении воздушным судном нескольких воздушных трасс или МВЛ орган УВД, осуществляющий непосредственное управление воздушным движением в районе пересечения, может дать командиру воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких воздушных трасс.

§10. Правила полетов в районе аэродрома и в зоне ожидания

394. Полеты в районе аэродрома выполняются по установленным для данного аэродрома коридорам и схемам согласно ИПП (АНИ) или траекториям, задаваемым диспетчером органа УВД при векторении.

395. В районе аэродрома устанавливается аэродромный круг полетов. Высота полетов по кругу устанавливается в зависимости от местных условий, безопасной высоты полета и типов воздушных судов.

396. Минимальный временной интервал между взлетом и посадкой воздушных судов устанавливается:

- а) при полетах с одной ВПП и параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, - 45 сек;
- б) при полетах с параллельных ВПП, расстояние между осями которых 1000 м и более, - 30 сек.

397. Минимальные временные интервалы при взлете с одной ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, устанавливаются:

- а) для легких воздушных судов за средними и тяжелыми воздушными судами - 3 мин;
- б) для тяжелых и средних воздушных судов за тяжелыми - 2 мин.;
- в) во всех остальных случаях - не менее 1 мин.

398. При взлете со средней части ВПП или средней части параллельной ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 метров, легких ВС за средними или тяжелыми ВС и средних ВС за тяжелыми ВС, взлетающими от начала ВПП - минимальный временной интервал устанавливается 4 минуты.

399. Минимальные временные интервалы при посадке на одну ВПП или параллельные ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, устанавливаются:

- а) для легких воздушных судов за средними и тяжелыми воздушными судами - 3 мин;
- б) для средних и тяжелых воздушных судов за тяжелыми воздушными судами - 2 мин;
- в) во всех остальных случаях - не менее 1 мин.

400. Заход на посадку по ППП по кратчайшему расстоянию (в случае, когда полёт по схеме захода на посадку частично не выполняется) разрешается при радиолокационном контроле с применением угломерно-дальномерных (наземных или бортовых) и/или спутниковых систем.

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

402. Полеты в зоне ожидания производятся по установленным схемам на эшелонах в соответствии с правилами эшелонирования.

403. Нижний эшелон зоны ожидания, расположенный над РНТ аэродрома, а также нижние эшелоны зон ожидания, расположенных в районе аэродрома или на его границах, устанавливаются не ниже, чем эшелон перехода в районе аэродрома и не ниже нижнего безопасного эшелона.

404. Полеты в зоне ожидания выполняются в соответствии с приложением № 4 к настоящим Правилам по схемам, опубликованным в документах АНИ. Внеочередной выход из зоны ожидания производится по указанию диспетчера.

405. Параллельные или почти параллельные (до 15 градусов) ВПП могут использоваться для независимых взлетов и посадок по приборам если:

- а) обе ВПП используются только для взлета (независимый взлет);
- б) одна ВПП используется для взлета, а другая ВПП используется как для взлета, так и для посадки (полусмешанные операции);
- в) обе ВПП используются только для посадки (независимая посадка);
- г) обе ВПП используются как для взлета, так и для посадки (смешанные операции).

406. Одновременные независимые параллельные взлеты могут выполняться с параллельных ВПП если:

- а) расстояние между осевыми линиями ВПП - 1000 м и более;
- б) линии пути непосредственно после взлета, расходятся не менее, чем на 15 градусов;
- в) имеется радиолокатор, разрешающая способность которого позволяет опознать воздушные суда раздельно, начиная с расстояния 2 км и далее от порога ВПП, и процедура обслуживания воздушного движения обеспечивает достижение требуемого расхождения линии пути;
- г) схема ухода на второй круг исключает возникновение конфликтных ситуаций (угол между установленной траекторией набора высоты после взлета и установленной траекторией ухода на второй круг составляет не менее 15 градусов).

407. Одновременно независимые посадки на параллельные ВПП могут выполняться если:

- а) расстояние между осевыми линиями ВПП - 1000 м и более;
- б) воздушные судна выполняют заход на посадку с прямой;
- в) имеется посадочный радиолокатор на каждую ВПП;
- г) на обе ВПП выполняются заходы на посадку по системе посадки по приборам (ИЛС или РМС);
- д) на борт воздушных судов сообщается опознавательный номер ВПП и частота курсового радиомаяка (сообщение может передаваться по системе АТИС);
- е) схема ухода на второй круг исключает возникновение конфликтных ситуаций и для контроля за заходами на посадку на каждую ВПП обеспечивается по одному диспетчеру ПДП;
- ж) удаление точек доворота на посадочный курс (четвертый разворот) отличаются не менее, чем на 5 км (3 м.миль).

408. Зависимые посадки на параллельные ВПП могут выполняться если:

- а) расстояние между осевыми линиями ВПП не менее 1000 м;
- б) воздушные суда выполняют заходы на посадку с прямой;
- в) имеется посадочный радиолокатор;
- г) на обе ВПП выполняются заходы на посадку по системам (ИЛС или РМС);

д) на борт воздушных судов сообщается информация о том, что заходы на посадку выполняются на обе ВПП (сообщение может передаваться по системе АТИС);

е) схема ухода на второй круг исключает возникновение конфликтной ситуации (угол между установленной траекторией набора высоты после взлета и установленной траекторией ухода на второй круг составляет не менее 30 градусов);

ж) обеспечивается вертикальное эшелонирование до ТВГ и расстояние между воздушными судами, заходящими на посадку на параллельные ВПП не мене 4 км (2 м. миль)..

409. Независимо от метеорологических условий все заходы на посадку обеспечиваются радиолокационным контролем (при его наличии). Диспетчерские

указания и информация выдаются только с целью эшелонирования, ответственность за выдерживание курса и глиссады по ИЛС или РМС возлагается на экипаж.

§11. Правила определения потребного количества топлива на полет

410. Потребное количество топлива определяется в соответствии с требованиями РЛЭ в зависимости от аeronавигационной, метеорологической обстановки, планируемых условиях полета и аeronавигационного запаса топлива на случай изменения плана полета.

411. Эксплуатант разрабатывает методику и процедуры определения потребного количества топлива и включает их в РПП авиакомпаний.

412. Общие требования к определению потребного количества топлива должно учитывать:

- а) расчетные данные РЛЭ, с учетом реального расхода топлива ВС;
- б) ожидаемые метеорологические условия;
- в) аeronавигационные процедуры аэродрома вылета, назначения, запасных, по маршруту полета.

413. Перед выполнением полета на борту ВС должно находиться потребное количество топлива включающее в себя:

- а) Q (зем) – количество топлива расходуемое на запуск, руление, работу вспомогательной силовой установки;
- б) Q (рейс) – количество топлива, которое обеспечивает полет от взлета до посадки на аэродроме назначения;
- в) Q (рез) – резервное топливо, которое включает в себя аeronавигационный, компенсационный запасы топлива и дополнительное топливо, определенное эксплуатантом.

Правила определения потребного количества топлива представлены в приложении № 9 к настоящим Правилам.

§12. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы

414. К воздушному пространству приграничной полосы Республики Узбекистан относится воздушное пространство, расположенное над сухопутной и водной территорией, прилегающей к Государственной границе Республики Узбекистан шириной 25 км (14 м.миль).

415. Полеты воздушных судов, не оборудованных средствами связи, в воздушном пространстве приграничной полосы не разрешаются.

416. Экипажи воздушных судов допускаются к полетам в приграничной полосе после изучения ими особенностей полетов в данном районе, проверки знаний этих особенностей и провозки.

417. Экипаж воздушного судна в процессе подготовки к полету в приграничной полосе обязан изучить и твердо знать:

- а) точное начертание государственной границы и приграничной полосы в данном районе;
- б) рельеф местности и характерные радиолокационные и визуальные ориентиры;
- в) расположение и порядок работы средств связи и радионавигации, значение ограничительных пеленгов;
- г) порядок ведения связи с органами УВД и ПВО;
- д) метеорологическую обстановку по маршруту полета;
- е) правила восстановления ориентировки.

418. При выполнении полетов в воздушном пространстве приграничной полосы отклонение от заданного маршрута не допускается, за исключением случаев обеспечения безопасности полетов. В случае непреднамеренного отклонения

воздушного судна от маршрута ОВД или заданного маршрута полета органы, осуществляющие управление воздушным движением, обязаны принять меры к предотвращению нарушения ВС Государственной границы Республики Узбекистан с немедленным уведомлением ближайшего органа ПВО.

419. Аэродромы, воздушные трассы и МВЛ, расположенные в приграничной полосе, должны быть оборудованы радиотехническими средствами связи и средствами, необходимыми для эффективного контроля, управления движением воздушных судов и соблюдения экипажами правил полетов.

§13. Правила, применяемые в отношении воздушных судов, оборудованных бортовыми системами предупреждения столкновений (БСПС).

420. Ничто из изложенных в п.п. 423 – 429 настоящих Правил не препятствует принятию командиром воздушного судна обоснованных решений и осуществлению им своих полномочий при выборе оптимальных действий для разрешения конфликтной ситуации в воздушном движении или предотвращения возможного столкновения.

421. Настоящие Правила не освобождают командира воздушного судна от ответственности за принятие наиболее эффективных действий по предотвращению столкновения, включая маневры по предотвращению столкновения в соответствии с рекомендациями по предотвращению угрозы столкновения выдаваемыми оборудованием БСПС.

422. Воздушное судно не сближается с другим воздушным судном на такое расстояние, при котором возникает опасность столкновения.

423. В случае получения RA об изменении траектории полета пилоты:

- а) немедленно реагируют, следя указаниям RA, если это не представляет угрозу для безопасности полета самолета;
- б) выполняют RA даже в том случае, если она противоречит указанию органа управления воздушным движением (УВД) относительно выполнения определенного маневра;
- в) не осуществляют маневрирование в направлении, противоположном указанному в RA;
- г) как можно скорее с учетом рабочей нагрузки на летный экипаж уведомляют соответствующий орган УВД об RA, в том числе о направлении любого отклонения от последнего указания или разрешения диспетчерской службы;
- д) незамедлительно выполняют любые измененные указания RA;
- е) ограничивают изменение траектории полета минимумом, необходимым для соблюдения рекомендаций по разрешению угрозы столкновения (RA);
- ж) по разрешению угрозы столкновения незамедлительно восстанавливают условия, заданные в указании или разрешении органа УВД;
- з) уведомляет орган УВД при восстановлении условий, заданных текущим диспетчерским разрешением

424. Предупреждение о сваливании, сдвиге ветра и предупреждение системы сигнализации о близости земли, имеют приоритет по отношению к рекомендациям БСПС.

425. Как только воздушное судно прекращает соблюдать диспетчерское разрешение в связи с выполнением им рекомендаций (RA) по разрешению угрозы столкновения, с диспетчера снимается ответственность за обеспечение эшелонирования между данным воздушным судном и другими воздушными судами, непосредственно затрагиваемыми маневрированием, начатым в соответствии с рекомендацией по разрешению угрозы столкновения.

426. При получении от экипажа информации о срабатывании системы БСПС и предпринимаемых экипажем ВС мерах в соответствии с выданными рекомендациями (RA), диспетчер пункта УВД обязан незамедлительно проинформировать экипажи других ВС, находящихся в его зоне ответственности об этом.

427. Диспетчер вновь берет на себя ответственность за обеспечение эшелонирования всех затрагиваемых воздушных судов, когда:

а) диспетчер подтверждает получение от летного экипажа донесение о том, что его воздушное судно вновь выполняет полет в соответствии с текущим диспетчерским разрешением;

б) диспетчер подтверждает получение от летного экипажа донесение о том, что его воздушное судно возобновляет выполнение текущего диспетчерского разрешения, и выдает альтернативное диспетчерское разрешение, которое подтверждается летным экипажем.

428. После выдачи RA или иного значительного срабатывания системы БСПС пилоты и диспетчеры должны подготовить отчет об инциденте при воздушном движении.

429. Условия эксплуатации, ограничения по RA и TA, порядок взаимодействия в экипаже, отчет об инциденте и другие процедуры устанавливаются эксплуатантом и включаются в РПП авиакомпаний.

Глава XII. Выполнение полетов

§1. Основные требования

430. При выполнении полета члены экипажа обязаны руководствоваться настоящими Правилами, РЛЭ, инструкцией по взаимодействию и технологии работы экипажа, а также другими нормативными документами, регулирующими выполнение полетов.

431. Каждый полет воздушного судна производится в соответствии с планом полета, утвержденном в установленном порядке.

432. Документом, дающим право командиру ВС на выполнение полета, является задание на полет.

433. Полет воздушного судна производится только при наличии полученного от соответствующего органа ОВД разрешения на полет.

434. Принятие решения на вылет, взлет и посадка воздушного судна производятся по наивысшему из установленных минимумов:

а) командира воздушного судна;

б) аэродрома;

в) воздушного судна.

435. Командиру воздушного судна запрещается производить посадку при метеоусловиях ниже установленного минимума за исключением случаев вынужденной посадки (потеря радиосвязи, недостаток топлива, отказ авиационной техники и др., не позволяющие продолжить полет до другого аэродрома).

436. Члены летного состава экипажа при выполнении полета, находясь на своих рабочих местах, должны быть пристегнуты к сиденьям кресел привязными ремнями. Лица обслуживающего персонала должны быть пристегнуты привязными ремнями при выполнении взлета и посадки. Пассажиры должны быть пристегнуты от начала выруливания до набора эшелона (высоты) полета и от начала снижения до заруливания на стоянку, а также во всех случаях по требованию командира воздушного судна. Лицам, не связанным с выполнением задания на полет, находящимся в кабине экипажа запрещается. Обслуживающему персоналу разрешается входить в кабину экипажа по разрешению командира ВС.

437. На тех воздушных судах, где в привязных системах членов экипажа предусмотрены плечевые ремни, члены экипажа (летный состав и обслуживающий персонал) при выполнении взлета и посадки ВС должны быть ими пристегнуты.

438. Командиру воздушного судна разрешается кратковременно оставлять рабочее место при благоприятных условиях полета. В этом случае воздушным судном управляет второй пилот, а остальные члены экипажа должны находиться на своих рабочих местах. Выходить из кабины экипажа разрешается кратковременно, не более, чем одному члену экипажа, а в особой ситуации – по решению командира воздушного судна. Дверь кабины экипажа при перевозке пассажиров должна быть

закрыта на запорное устройство в течение всего полета (с момента занятия экипажем рабочих мест перед полетом до выключения двигателей после полета). Открывать ее можно по разрешению командира ВС.

439. Члены экипажа могут оставлять свои рабочие места только с разрешения командира воздушного судна. Время и очередность приема членами экипажа пищи в полете определяет командир воздушного судна. Одновременно принимать пищу обоим пилотам запрещается.

440. На рубежах, установленных РЛЭ воздушных судов, члены экипажа обязаны проверить готовность к выполнению очередного этапа полета по карте контрольных проверок.

441. При выполнении полета один из пилотов обязан постоянно осуществлять контроль за положением воздушного судна в пространстве.

442. Радиообмен между экипажами воздушных судов и диспетчерами органа УВД ведется в соответствии с установленной в ГА фразеологией радиообмена при выполнении полетов и управлении воздушным движением на русском или английском языках.

443. На этапах руления, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки члены экипажа все служебные внутрикабинные переговоры (доклады) ведут через микрофоны (ларингофоны) по СПУ (если их рабочие места оборудованы СПУ). Запрещается вести работы и переговоры, не связанные с выполнением полета.

444. Запрещается зашторивать в полете окна кабины экипажа, кроме случаев применения шторки в учебных и тренировочных полетах, когда на одном из пилотских кресел с открытой шторкой находится проверяющий (пилот-инструктор).

445. На протяжении всего полета, и особенно в местах пересечения (схождения) воздушных трасс, экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно следить за внешним радиообменом и анализировать воздушную обстановку в зоне, где находится воздушное судно.

446. В полете днем и ночью фары могут быть включены для обозначения воздушного судна, а также для предотвращения столкновения с птицами.

447. Экипаж обязан немедленно сообщить диспетчеру службы движения об усложнении условий полета или руления, наблюдаемых опасных метеоявлениях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами.

448. По запросу диспетчера органа УВД экипаж обязан информировать его об условиях полета.

449. Курение на борту воздушного судна запрещается.

450. Запрещается использование в течение всего полета на борту воздушных судов (кроме воздушных судов, выполняющих САР) радиоэлектронных приборов с антенной, не предусмотренных конструкцией ВС и могущих оказать влияние на работу самолетного оборудования.

451. Во время взлета и посадки шторки, расположенные в проходе между пассажирскими салонами и зонами, где расположены аварийные выходы, должны быть в открытом положении и закреплены».

452. В аэропортах, оснащенных системой информации АТИС, в процессе предстартовой и предпосадочной подготовки экипаж должен прослушивать информацию и докладывать об этом диспетчеру руления и старта при вылете.

§2. Буксировка, запуск, руление

453. После занятия рабочих мест в кабине экипаж под руководством командира воздушного судна проводит предстартовую подготовку, которая завершается докладом членов экипажа о готовности к полету.

454. Передвижение (буксировка, руление) воздушного судна по аэродрому производится с разрешения диспетчера органа УВД. Передвижение осуществляется по маркировочной разметке, в соответствии с установленной на данном аэродроме

схемой движения и при наличии непрерывной двусторонней связи с диспетчером УВД.

455. Буксировка воздушного судна осуществляется в соответствии с установленными правилами для буксировки, с обязательной двусторонней связью экипажа с ответственным за буксировку лицом ИАС по СПУ или радио.

456. Ответственность за безопасность буксировки несет лицо инженерно-авиационной службы (ИАС), руководящее буксировкой.

457. Запуск двигателей производится с разрешения диспетчера органа УВД на стоянках, участках РД или специально оборудованных площадках, определенных инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

458. До начала выруливания ВС на предварительный старт экипаж должен получить и подтвердить диспетчерское разрешение, которое как правило должно содержать:

- а) разрешенный аэродром назначения;
- б) наименование воздушной трассы или маршрут выхода из района аэродрома;
- в) наименование назначенной схемы выхода из района аэродрома (SID), а если схема выхода не имеет наименования или изменена - информацию по выполнению маневра выхода на трассу (заданный маршрут);
- г) первую разрешенную высоту или эшелон полета;
- д) режим работы и код ответчика;
- е) первую частоту радиосвязи после взлета;
- ж) другую важную оперативную информацию, связанную с особенностями начального этапа полета, в том числе с ограничениями и запретами.

459. Экипажу выруливать (рулить) запрещается, если:

а) давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;

б) не получено разрешение диспетчера органа УВД и (или) ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск (встречу) ВС;

в) безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного места стоянки ВС и (или) рулежных дорожек.

460. Выруливание с места стоянки выполняется по сигналам ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск воздушного судна.

461. Заруливание на место стоянки производится по сигналам дежурного по сопровождению (перрону) или встречающего лица ИАС. Сигналы, регулирующие движение ВС на земле указаны в приложении №7 к настоящим Правилам.

Указанные лица при соблюдении правил руления экипажем несут ответственность за безопасное выруливание (заруливание) воздушного судна.

462. Если воздушное судно установлено на стоянку не по маркировочным знакам, командир воздушного судна обязан немедленно информировать об этом диспетчера органа УВД.

463. При видимости менее 400 м автомашины сопровождения, оборудованные светосигнальными устройствами и радиостанцией, лидируют воздушные суда при рулении.

В других случаях автомашины сопровождения лидируют воздушные суда по требованию экипажа.

464. Ответственность за безопасность руления воздушного судна при лидировании автомашиной сопровождения (при соблюдении правил руления экипажем) несет дежурный по сопровождению.

465. Диспетчер, управляющий передвижением воздушного судна по аэродрому, несет ответственность за:

- а) правильность информации об ограничениях;
- б) указания об условиях и выдачу разрешения на передвижение по установленной схеме;

в) информацию о взаимном расположении воздушных судов, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях ограниченной видимости (менее 400 м). На аэродромах и площадках, где отсутствует диспетчер органа УВД, ответственность за выбор маршрута руления и безопасность передвижения несет командир воздушного судна.

466. В начале руления командир воздушного судна обязан проверить действие тормозов.

467. Руление выполняет командир воздушного судна или по его указанию второй пилот.

468. Члены экипажа при рулении обязаны следить за окружающей обстановкой и предупреждать командира о препятствиях.

469. При обнаружении на маршруте руления препятствий, или сомнения в правильности определения безопасного расстояния до препятствия, командир воздушного судна обязан прекратить руление и сообщить диспетчеру органа УВД.

470. Скорость руления выбирается командиром воздушного судна в зависимости от состояния РД (ВПП, грунта), наличия препятствий и условий видимости. При выборе режима работы двигателя (двигателей) при страгивании с места и на рулении командир ВС обязан учитывать воздействие газовой струи на другие воздушные суда и объекты, не допуская их повреждения.

471. Аэронавигационные огни (АНО) на воздушном судне должны быть включены ночью при буксировке, на рулении и в полете, а также днем при буксировке и на рулении при плохой видимости (менее 2000 м). Рулежные фары должны быть включены на рулении ночью, а также днем при плохой видимости (менее 2000 м).

472. Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от начала запуска двигателей перед выруливанием, до их остановки после заруливания воздушного судна, в соответствии с РЛЭ.

473. Пересекать (занимать) ВПП и РД при рулении (буксировке) без разрешения диспетчера органа УВД запрещается.

474. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их командиры обязаны уменьшить скорость руления до минимальной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

475. При сближении на пересекающихся курсах командир воздушного судна, видящий другое судно справа, обязан прекратить руление.

476. Ни одно должностное лицо не вправе оспаривать обоснованность решения командира ВС о прекращении руления, а также о возврате с любого этапа руления, включая исполнительный старт.

§3. Взлет

477. Взлет производится после получения разрешения диспетчера органа ОВД. На аэродроме (посадочной площадке), где нет диспетчера органа ОВД, взлет производится по решению командира воздушного судна.

478. Разрешение диспетчера органа ОВД на выполнение взлета означает, что:

- а) поверхность ВПП соответствует нормативным требованиям;
 - б) безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен;
 - в) отсутствуют препятствия на летной полосе;
 - г) диспетчер сообщил, а экипаж принял информацию о явлениях угрожающих безопасности полетов;
 - д) видимость на ВПП и (или) высоты НГО не ниже установленного минимума аэродрома для взлета ВС данной категории;
 - е) экипажу разрешено занимать высоту в соответствии с диспетчерским разрешением на вылет, если после этого не поступало других указаний диспетчера.
479. Диспетчер своевременно информирует экипаж ВС о:

- а) изменении видимости на ВПП при её значении 2000м и менее и/или высоты НГО (вертикальной видимости) при её значении 200 м (660 фут) и менее;
- б) скорости ветра у земли, с учетом его направления и порывов;
- в) изменении состояния поверхности ВПП и значении коэффициента сцепления на ВПП;
- г) явлениях, угрожающих безопасности полётов;
- д) метеорологической видимости 600 м и менее в условиях сильных ливневых осадков (видимость по ОВИ не учитывается);
- е) видимости в конце ВПП, если она меньше значений видимости на ВПП в начале и середине ВПП (при её длине более 2000м).

480. Взлет выполняет командир воздушного судна или второй пилот, если это предусмотрено заданием на полет.

481. Экипаж не может взлетать, (взлет запрещается), если:

- а) имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;
- б) в условиях сильных ливневых осадков, когда метеорологическая видимость составляет 600 м и менее (значение видимости по ОВИ не учитывается), за исключением ВС, оборудованных системой предупреждения о сдвиге ветра;
- в) видимость на ВПП и /или высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) ниже установленного минимума.

При длине ВПП 2000 м и менее за видимость на ВПП принимается наименьшее из 2-х значений видимости на ВПП у обоих концов ВПП. При длине ВПП более 2000 м - наименьшее из 2-х значений видимости на ВПП в начале и середине ВПП.

- г) скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления не соответствуют установленным РЛЭ данного типа ВС ограничениям;
- д) поверхность ВС покрыта льдом, инеем или мокрым снегом;
- е) взлетная масса и (или) центровка ВС превышают допустимые пределы для фактических условий взлета;
- ж) другое ВС уходит на второй круг;
- з) впереди на летной полосе имеются препятствия.

482. Взлет ВС производится, как правило, от начала ВПП. Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП при условии, если:

- а) это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме;
- б) располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета.

483. Взлет воздушного судна при попутном ветре может быть разрешен, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме и РЛЭ данного типа ВС.

484. Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления и продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Отрыв ВС на скорости, менее расчетной, запрещается.

485. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения, взлет должен быть немедленно прекращен.

486. Ни одно должностное лицо не вправе оспаривать обоснованность решения командира ВС о прекращении взлета до достижения скорости принятия решения.

487. Взлет воздушного судна ночью производится, как правило, с включенными фарами. Если при включении фар создается световой экран, ухудшающий видимость,

взлет по решению командира воздушного судна может производиться с выключенными фарами.

488. С момента начала разбега ВС и до набора высоты 200 м (660 фут) экипажу и диспетчеру органа УВД не следует вступать в радиосвязь, за исключением случаев, когда возникает угроза безопасности полетов.

§4. Набор высоты

489. Набор высоты после взлета производится по прямой до высоты от уровня аэродрома/площадки не менее:

- а) 50 м (165 фут) - на воздушных судах при выполнении авиационных работ, если по данному виду работ установлена рабочая высота 50 м (165 фут) и менее;
- б) 100 м (330 фут) - на воздушных судах со скоростью полета по кругу 300 км/ч (162 уз) и менее;
- в) 200 м (660 фут) - на воздушных судах со скоростью полета по кругу более 300 км/ч (162 уз).

490. При наличии на аэродроме и на воздушном судне дальномерного оборудования разрешается, если это указано в инструкции по производству полетов, выполнять первый разворот на установленном удалении и на минимально допустимой высоте в соответствии с РЛЭ.

491. После выполнения взлета по достижении высоты 200 м (660 фут) или заданной высоты полета (если ее значение ниже 200 м) экипаж воздушного судна устанавливает радиотелефонную связь с соответствующим органом УВД.

492. При пересечении высоты перехода экипаж обязан перевести шкалы давления барометрических высотомеров на отсчет 760 мм.рт.ст. (1013,2 мбар) и сличить показания высотомеров.

493. Набор заданного эшелона (высоты) полета производится по указанию диспетчера органа УВД в соответствии с установленной схемой выхода, заданной траекторией полета при векторении, по маршруту полета (ВТ, МВЛ).

494. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному диспетчером органа УВД рубежу экипаж обязан своевременно информировать об этом диспетчера УВД.

495. По окончании набора заданного эшелона экипаж должен дождаться диспетчера органа УВД о его занятии и сверить показания высотомеров.

§5. Полет по маршруту

496. Экипаж обязан выполнять полет в пределах установленной ширины воздушной трассы (района работ), выдерживать заданный эшелон (высоту) полета и постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

497. Изменение маршрута, эшелона (высоты) и времени пролета контрольных ориентиров производится с разрешения диспетчера органа УВД, под непосредственным управлением которого осуществляется полет.

498. Отклонения от заданного маршрута и изменение эшелона (высоты) полета разрешаются только в случаях обхода зон опасных метеоявлений, посадки на запасном аэродроме, отказа авиационной техники или вынужденной посадки по согласованию с диспетчером органа УВД, под управлением которого выполняется полет.

499. При полете по маршруту, в случае невозможности обхода зоны опасных метеоявлений, командир ВС обязан немедленно вывести ВС из опасного для полета района, возвратиться в пункт вылета или произвести посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме с информацией о принятом решении диспетчера органа УВД.

500. Своевременный возврат на аэродром вылета или посадка на запасном

аэродроме по причинам, не позволяющим продолжить полет до аэродрома назначения, должны расцениваться как правильное решение КВС.

501. Если посадка на аэродроме назначения оказалась невозможной из-за ухудшения метеоусловий или по другим причинам, командиру ВС разрешается следовать на другой аэродром, где фактическая погода не ниже минимума, при наличии фактического остатка топлива к моменту прибытия на этот аэродром не менее чем на 30 мин. полета на высоте круга.

502. В случае, если количество топлива на борту ВС или аeronавигационная, или метеорологическая обстановка не обеспечивают уход на запасной аэродром с ВПР аэродрома назначения, командиру ВС предоставляется право:

а) произвести посадку на ближайшем промежуточном аэродроме для заправки топливом;

б) следовать до рубежа ухода на запасной аэродром.

503. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода может быть принято, если:

а) фактическая и прогнозируемая погода на аэродроме назначения не ниже минимума;

б) получено подтверждение технической готовности аэродрома назначения к приему ВС.

504. Экипаж обязан информировать диспетчера органа УВД о расчетном времени пролета рубежа ухода, а также о принятом решении на продолжение полета до аэродрома назначения или об уходе на запасной аэродром.

505. При получении информации об ухудшении метеоусловий или прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) диспетчер органа УВД, под управлением которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу до пролета воздушным судном рубежа ухода.

506. На основании анализа аeronавигационной и метеорологической обстановки командиру воздушного судна предоставляется право выбора запасных аэродромов в полете.

507. При наличии на аэродроме посадки сложных метеорологических условий, диспетчер органа ОВД может запросить у экипажа воздушного судна минимум для посадки, запасной аэродром и остаток топлива на ВПР.

508. Экипаж воздушного судна, на запрос диспетчера органа ОВД, обязан доложить ему минимум для посадки, запасной аэродром и остаток топлива, который сообщается в часах и минутах на ВПР.

§6. Подход к аэродрому и посадка

509. Перед началом снижения с эшелона (высоты) полета или до входа воздушного судна в район аэродрома посадки (при полетах ниже нижнего эшелона) экипаж под руководством командира воздушного судна проводит предпосадочную подготовку, объем которой определяется командиром, исходя из конкретных условий предстоящей посадки. При продолжительности полета менее 1 часа часть предпосадочной подготовки по решению командира воздушного судна может быть проведена перед вылетом.

510. При смене ВПП (курса посадки) или возникновении условий, требующих изменения (уточнения) ранее принятых решений, экипажем должна быть проведена дополнительная подготовка и повторная проверка выполнения операций по карте контрольной проверки.

511. Снижение воздушного судна с заданного эшелона (высоты) полета выполняется по запросу экипажа и разрешению диспетчера органа УВД с докладом экипажа о начале снижения.

512. При входе в район аэродрома экипаж воздушного судна должен доложить диспетчеру органа УВД маршрут прибытия, высоту полета и получить от него условия снижения для входа в зону взлета и посадки.

513. Воздушному судну, нуждающемуся в немедленной посадке, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

514. При одновременном визуальном заходе на посадку двух однотипных воздушных судов преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже. Экипаж более легкого воздушного судна обязан предоставить возможность более тяжелому воздушному судну совершить посадку первым.

515. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан:

а) проанализировать метеообстановку на аэродроме посадки и сообщить диспетчеру органа УВД свое решение и выбранную систему захода;

б) установить на эшелоне перехода шкалы давлений барометрических высотомеров на значение давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) или, по запросу, на давление аэродрома (QFE).

На горных аэродромах при заходе на посадку по давлению аэродрома (QFE), доложить диспетчеру органа УВД текущую высоту;

в) установить на высоте круга сигнализатор радиовысотометра согласно РЛЭ.

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

а) выполнить контрольный заход в целях осмотра площадки и определения с воздуха ее состояния и пригодности;

б) передать на частоте связи диспетчерского пункта, в районе которого он находится, место и магнитный курс посадки.

517. Снижение с эшелона перехода и заход на посадку по точным системам с некатегорированными минимумами и по неточным системам экипажу ВС разрешается, если на аэродроме посадки:

а) скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления на ВПП соответствует установленным РЛЭ данного типа ВС требованиям;

б) видимость на ВПП не менее минимума;

в) высота нижней границы облаков (вертикальной видимости, где применимо), не ниже минимума.

518. Диспетчер органа ОВД дает разрешение на снижение с эшелона перехода и заход на посадку по точным системам с некатегорированными минимумами и по неточным системам экипажу ВС при:».

а) видимости на ВПП не менее минимума;

б) высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости, где применимо), не ниже минимума.

519. Диспетчер своевременно информирует экипаж ВС:

а) об изменении видимости на ВПП при её значении 2000 м и менее и/или высоты НГО (вертикальной видимости, где применимо), при её значении 200 м (660 фут) и менее;

б) о скорости ветра у земли, с учетом его направления и порывов;

в) об изменении состояния поверхности ВПП и значении коэффициента сцепления на ВПП;

г) о явлениях угрожающих безопасности полётов;

д) о метеорологической видимости 1000 м и менее в условиях сильных ливневых осадков (видимость по ОВИ не учитывается);

е) о видимости в конце ВПП, если она меньше значений видимости на ВПП в

начале и середине ВПП (при её длине более 2000 м).

При длине ВПП 2000 м и менее за видимость на ВПП принимается наименьшее из 2-х значений видимости на ВПП у обоих концов ВПП. При длине ВПП более 2000 м - наименьшее из 2-х значений видимости на ВПП в начале и середине ВПП.

520. Снижение с эшелона перехода и заход на посадку по точным системам с категорированным минимумом экипажу воздушного судна разрешается:

а) по минимуму 1-ой категории до высоты принятия решения при высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости, где применимо), не менее 3/4 высоты принятия решения, видимости на ВПП не менее минимума, скорости ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления на ВПП соответствующих установленным требованиям РЛЭ данного типа ВС;

б) по минимуму 2-ой, 3-ей категорий до высоты принятия решения независимо от высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости), видимости на ВПП не менее минимума, скорости ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления на ВПП соответствующих установленным требованиям РЛЭ данного типа ВС;

521. При заходе на посадку по ППП экипаж воздушного судна до пролета ВПР обязан получить разрешение на посадку. При заходе на посадку по правилам ВЗП и ПВП экипаж обязан доложить диспетчеру органа УВД об установлении визуального контакта с ВПП посадки и получить разрешение на посадку не ближе 1000 метров от ее начала.

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

а) наблюдаются опасные метеоусловия или скопления птиц, представляющие угрозу для выполнения посадки;

б) в условиях сильных ливневых осадков метеорологическая видимость составляет менее 1000 м (значение видимости по ОВИ не учитывается), за исключением ВС оборудованных системой предупреждения о сдвиге ветра;

в) наблюдается неустойчивая работа бортовых или наземных радиотехнических средств выбранной системы захода на посадку при отсутствии визуального контакта с огнями приближения (ВПП) или наземными ориентирами;

г) для выдерживания глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей (двигателя) до номинального (а для ВС Западного производства при срабатывании системы обнаружения сдвига ветра);

д) экипаж до ВПР получил сообщение о фактических условиях посадки, которые ниже предельных значений, приведенных в пункте 517 настоящих Правил или об отсутствии данных одного или нескольких метеорологических элементов, даже если установлен надежный контакт с земными ориентирами;

е) до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация опасного сближения с землей;

ж) после пролета ДПРМ отклонения по курсу (глиссаде) и (или) вертикальной скорости превышают допустимые;

з) до ВПР не установлен необходимый визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

и) к моменту достижения ВПР (ВПП) положение ВС в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасности посадки;

к) потерян визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами при снижении с ВПР до минимально допустимой, согласно РЛЭ, высоты ухода;

л) в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

м) расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

523. Ни одно должностное лицо не вправе оспаривать решение командира ВС об уходе на второй круг, тем более применять к нему за это меры административного воздействия.

524. Командиру воздушного судна предоставляется право выполнения повторных заходов на посадку, а диспетчеру давать разрешение на повторный заход, если:

а) аэронавигационный запас топлива после повторного захода обеспечивает уход на запасной аэродром с ВПР;

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

в) видимость на ВПП (видимость) не менее минимума;

г) высота нижней границы облаков (вертикальная видимость, где применимо), не ниже минимума.

525. При выполнении заходов на посадку по точным системам пролет порога ВПП должен осуществляться не ниже установленного значения, определенного РЛЭ ВС с выполнением процедур, определенных в инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа. Посадку ВС экипаж производит, как правило, в зоне приземления в пределах установленных нормативов с расчетным посадочным весом ВС (посадочной массой) в соответствии с РЛЭ и инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа.

526. Потребная посадочная дистанция рассчитывается с учетом посадочной массы ВС в зависимости от фактических метеоусловий и состояния ВПП. Расчет предусматривает остановку ВС в пределах рабочей длины ВПП.

527. Посадка воздушных судов ночью выполняется, как правило, с включенными фарами. При посадке в тумане и других метеоявлениях, создающих световой экран, порядок использования фар определяется командиром воздушного судна.

528. Руление на стоянку экипаж воздушного судна осуществляет по команде диспетчера органа УВД в соответствии с установленной схемой руления на аэродроме.

Глава XIII. Полеты по выполнению авиационных работ

§1. Общие положения

529. Выполнение авиационных работ осуществляется ГА Республики Узбекистан по договорам с заинтересованными организациями или отдельными гражданами в соответствии с Воздушным Кодексом, Положением об использовании воздушного пространства РУз (ПИВП РУз), утвержденным постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 114 от 18 апреля 2012г. г., настоящими Правилами, РЛЭ воздушных судов.

530. Не допускается включение в договор требований заказчика, противоречащих положениям нормативных документов, определяющих порядок и правила выполнения авиационных работ.

531. При выполнении авиационных работ в других авиапредприятиях (подразделениях), в т.ч. на территории других государств, полеты выполняются по инструкциям этих предприятий (подразделений), а при их отсутствии - по инструкциям, разработанным руководителем (командиром) подразделения, которому подчинен экипаж, и согласованным с руководителем предприятия (подразделения), на территории которого выполняются полеты.

532. Авиационные работы на территории другого государства могут выполняться по договору с заказчиком на основании соответствующего разрешения на полеты со стороны полномочных органов иностранного государства и должны осуществляться в соответствии с воздушным законодательством и правилами полетов иностранного государства, в воздушном пространстве которого выполняются полеты.

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

- а) транспортно-связные полеты;
- б) воздушные съемки;
- в) лесоавиационные работы;
- г) строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
- д) с морских судов и морских буровых установок;
- е) для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;
- ж) авиационно-химические работы;
- з) для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;
- и) десантирование парашютистов;
- к) экскурсионные полеты.

534. Воздушные съемки подразделяются на:

- а) аэрофотосъемочные полеты с целью фотографирования местности специальной фотоаппаратурой;
- б) поисково-съемочные полеты на предельно малых высотах с аппаратурой, в том числе выпускной, буксируемой на тросах, для геофизических съемок;
- в) аэросъемочные полеты для дистанционного инструментального зондирования Земли и контроля за состоянием окружающей Среды на малых, средних и больших высотах с выдерживанием постоянной высоты по барометрическому высотомеру;
- г) аэровизуальные полеты с наблюдателем "заказчика" на борту воздушного судна в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование ЛЭП, линий связи, газопроводов, нефтепроводов, рек, каналов, дорог, разведка запасов рыбы и зверя, инвентаризация и отстрел диких животных, ледовая разведка и т.д.).

535. Полеты на авиационных работах выполняются, как правило, по ПВП. Допускаются полеты по ППП по установленным трассам и маршрутам, оборудованным радиотехническими средствами навигации.

536. Перед началом работ командир воздушного судна обязан получить прогноз погоды, определить фактическую погоду и принять решение на выполнение полета.

537. Если нет возможности получить прогноз погоды по наземным каналам, командиру воздушного судна, имеющему самостоятельный налет более 1000 ч и допуск к внеустановочным полетам с правом подбора площадок с воздуха, разрешается произвести взлет при фактической погоде не ниже его минимума для получения прогноза погоды по радио.

538. При полетах по выполнению авиационных работ командир воздушного судна обязан поддерживать радиосвязь с диспетчером органа УВД, в зоне управления которого он находится, не реже, чем через 2 часа.

539. В случаях, предусмотренных технологией по отдельным видам авиационных работ, в состав экипажа воздушного судна могут включаться специалисты заказчика (летчики-наблюдатели, штурманы, бортоператоры и т.п.), имеющие действующие летные свидетельства.

540. К предполетной подготовке специалисты, включенные в задание на полет, приступают не позднее, чем за 1 ч до намеченного времени вылета.

541. При производственной необходимости (для организации работ, контроля, оказания технической помощи и т.п.) с разрешения командира летного подразделения

на борт воздушного судна могут быть взяты специалисты гражданской авиации без включения их в состав экипажа. Указанные лица должны иметь служебный билет и записываются командиром ВС на обратной стороне задания на полет.

542. Полеты на авиационных работах выполняются на аэродромы (временные и постоянные), посадочные площадки постоянные и подобранные экипажем с воздуха. Состояние, оборудование и размеры посадочных площадок должны отвечать специальным требованиям для данного типа воздушного судна.

543. Полеты на посадочные площадки постоянные, а также подобранные с воздуха, могут осуществляться только экипажами, имеющими допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.

544. В районе авиационных работ в местах, где осуществляются неоднократные (более 2-х раз в день, в течение 2-х и более дней подряд) взлеты и посадки воздушных судов, оборудуются посадочные площадки, имеющие соответствующую маркировку, ветроуказатели, противопожарное и другое необходимое оборудование.

545. Посадочные площадки подбираются либо путем наземных изысканий представителями заказчика под контролем авиационных специалистов, либо путем подбора с воздуха экипажем, при этом конкретные обязанности авиапредприятий и организаций заказчиков определяются в договорах на выполнение авиационных работ на основе типовых положений.

546. К полетам с подбором посадочных площадок с воздуха относятся:

а) полеты, в процессе которых производится посадка воздушного судна на неподготовленные заранее участки местности, а также операции, выполняемые на вертолете в режиме висения вне аэродрома;

б) полеты на самолетах (кроме АХР) с посадками на временные аэродромы и посадочные площадки, подготовленные заказчиком, где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется руководство полетами;

в) первичные (в течение дня) полеты на вертолетах на временные вертодромы и посадочные площадки, где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется руководство полетами.

547. Посадочные площадки, имеющие маркировку и соответствующее оборудование, принимаются комиссией из представителей заказчика и эксплуатанта. На принятую комиссией посадочную площадку составляются крохи и инструкция по производству полетов, согласно приложения №10 к настоящим Правилам.

548. Порядок приемки и учета посадочных площадок для каждого типа воздушного судна и вида работ устанавливается руководством авиакомпании, на основе соответствующих норм, стандартов и требований к аэродромам и посадочным площадкам.

549. Посадки на посадочные площадки выполняются только после обязательного осмотра и оценки их состояния экипажем с воздуха. Порядок осмотра посадочной площадки определяется РЛЭ каждого типа воздушного судна.

550. При заходе на посадку на посадочную площадку экипаж передает на рабочей частоте органу УВД сообщение о посадке. После взлета с посадочной площадки передается соответствующее сообщение о вылете.

551. Пассажиры и грузы, перевозимые на воздушных судах по заявке заказчика, должны быть документально оформлены в соответствии с установленными в ГА РУз правилами перевозок.

552. Ответственность за соблюдение предельной загрузки, взлетной, посадочной массы и центровки воздушного судна, установленных РЛЭ для данных условий, несет командир ВС. Ответственность за соответствие фактического веса и свойства груза, указанного в накладной, несет заказчик.

553. Эксплуатант воздушного судна может при производственной необходимости (организация работ, техническая помощь, проверки и т.д.) и при наличии свободных мест и неполной загрузке ВС грузом заказчика перевозить своих

специалистов и грузы, которые должны быть также документально оформлены в соответствии с правилами перевозок.

554. При производстве строительно-монтажных, погрузочно-разгрузочных работ и перевозке грузов на внешней подвеске заказчик обязан назначить руководителя работ, имеющего специальную подготовку, который должен отвечать за соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке (монтажу) и технологии выполнения работ.

555. Полеты на авиационных работах выполняются в строгом соответствии с заданием на полет и заявкой, выдаваемой заказчиком.

556. При выполнении преднамеренной посадки вне аэродрома командир воздушного судна перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его размеров, уклонов и состояния поверхности. Осмотр должен начинаться с высоты не менее 100 м (330 фут) над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м (35 фут).

557. Диспетчер органа УВД обязан информировать смежные аэропорты и экипажи воздушных судов о воздушной обстановке в районе выполнения авиационных работ.

§2. Подготовка, комплектование и формирование экипажей ВС для выполнения авиационных работ.

558. Командный, инструкторский, летный состав и обслуживающий персонал, направляемый для выполнения авиационных работ, должен пройти теоретическую и практическую подготовку по видам работ согласно утвержденных программ. Допуск экипажей к полетам оформляется приказом командира летного отряда.

559. Командный состав, организующий полеты в отрыве от базового аэродрома, обязан обеспечить:

- а) организацию работы в соответствии с требованиями настоящих Правил, РЛЭ воздушного судна, руководств, технологий и инструкций по видам работ;
- б) нормальные бытовые условия и отдых экипажей;
- в) систематический контроль за работой экипажей.

560. При формировании экипажей и планировании полетов командно-летный состав подразделений должен стремиться к обеспечению стабильного состава экипажей и к наиболее целесообразному сочетанию индивидуальных качеств членов экипажа на основе их социально-психологической совместимости, а также с учетом их практического опыта работы.

561. Количественный состав экипажа должен соответствовать требованиям РЛЭ воздушного судна.

562. При формировании экипажа для выполнения авиационных работ сведения о специалистах, включаемых в состав экипажа, подготавливаются:

- а) по летному составу - командиром летного подразделения;
- б) по инженерно-техническому составу - начальником АТБ;
- в) по другим специалистам - руководителями других служб, специалисты которых участвуют в выполнении авиационных работ;
- г) по специалистам заказчика, имеющим действующие летные свидетельства и включаемым в состав экипажа, - руководителями организаций заказчика.

563. Командно-летный состав подразделения обязан проверить наличие допуска у специалистов заказчика к данному виду авиационных работ и организовать их участие в предварительной подготовке к полетам.

564. Состав экипажей воздушных судов, включая ИТС и специалистов заказчика закрепляется приказом командира летного подразделения.

565. При формировании экипажа вновь вводимому командиру воздушного судна необходимо подбирать членов экипажа, имеющих опыт работы на данном типе ВС и

видам работ, способных оказать практическую помощь в принятии грамотного и правильного решения в создавшейся ситуации.

566. При формировании сводных подразделений для выполнения авиационных работ в отрыве от базового аэродрома ЛМО авиакомпании определяет их структуру, состав и осуществляет методическое руководство подготовкой командно-летного состава и экипажей с последующим представлением данных для подготовки и издания приказа по авиакомпании. Обеспечение сводного подразделения в авиакомпании осуществляется в соответствии с технологией взаимодействия служб, обеспечивающих организацию и выполнение авиационных работ.

§3. Организация оперативного управления летной работой при выполнении авиационных работ

567. Авиапредприятия (подразделения) ГА организуют непрерывное управление работой экипажей, выполняющих авиационные работы, оказывают им оперативную помощь и обеспечивают постоянный контроль за соблюдением требований нормативных документов, регламентирующих летно-производственную работу и эксплуатацию авиационной техники.

С этой целью организуются регулярные выезды на место работы экипажей командно-руководящего и командно-летного состава авиапредприятий, подразделений и служб, обеспечивающих полеты.

568. Командно-летный состав обязан своевременно доводить до экипажей информацию по безопасности полетов, приказы, указания, изменения и дополнения в нормативные документы, регламентирующие летную деятельность. Особое внимание следует обращать на организацию работы, оказывать экипажам практическую помощь на месте, особенно тем, которые впервые выполняют авиационные работы.

569. Командно-летному составу убывать с места работы данного экипажа разрешается только после устранения выявленных недостатков и приведения организации полетов в полное соответствие с документами, регламентирующими данный вид работ.

570. При выполнении авиационных работ разбор в экипаже проводится командиром воздушного судна по окончании летного дня в целях оценки качества выполнения полетов, взаимодействия служб, обеспечивающих полеты, а также совершенствования профессиональной подготовки членов экипажа и профилактики авиационных происшествий.

571. Командно-летный состав должен осуществлять контроль за качеством проведения разборов в экипажах и летных подразделениях.

§4. Полеты по выполнению авиационно-химических работ (АХР)

572. Авиационно-химические работы являются одним из видов работ по использованию воздушных судов, оборудованных аппаратурой для распыливания, опрыскивания, рассева сыпучих и жидких материалов, средств химизации, а также энтомафагов биологического метода защиты растений и выполняются согласно установленных требований.

573. Выполнению АХР предшествует подготовительная работа, к которой относится:

- а) подготовка необходимого количества самолетов и вертолетов сельхозварианта, обеспечивающих своевременное выполнение предусмотренных объемов работ;
- б) отбор и обучение летного и технического персонала;
- в) подготовка резервных пилотов и техников, в том числе для работы сменными экипажами, особенно в ранневесенний период массовых АХР;
- г) выбор и оборудование аэродромов;
- д) заключение договоров с сельскими хозяйствами и другими организациями;

е) подготовка авиационно-технического и аэродромного имущества и оборудования для АХР, а также заправочного инвентаря, индивидуальных средств защиты и другого специального снаряжения;

ж) организация диспетчерских пунктов (ДП АХР), опорных баз по организации работ, оперативному руководству, контролю и оказанию практической помощи экипажам на АХР.

574. По способу и форме выполнения полетов с сельскохозяйственных аэродромов размещение экипажей по согласованию с заказчиком может быть:

а) индивидуального базирования, при котором экипажи выполняют полеты каждый со своего рабочего аэродрома;

б) звеньевого базирования, при котором экипажи размещаются на одном аэродроме, а полеты каждый из них выполняет со своего рабочего аэродрома;

в) совместного базирования, при котором полеты выполняются несколькими экипажами с одного рабочего аэродрома, если он отвечает требованиям безопасности полетов для работ на аэродроме нескольких воздушных судов.

§5. Подготовка и допуск летного и технического состава к производству АХР

575. Ежегодно, перед началом АХР, командный, летный и инженерно-технический состав проходит теоретическую и практическую специальную подготовку.

576. Теоретическая подготовка осуществляется в следующем порядке:

а) командный и летный состав, впервые допускаемый к АХР, проходит первичную подготовку в полном объеме по утвержденной программе в УЦ (УТЦ) на специально созываемых курсах.

577. К выполнению АХР командный и летный состав допускается после прохождения ими наземной и летной подготовки в летных подразделениях по утвержденным специальным программам.

578. Авиатехники (авиамеханики), впервые направляемые на обслуживание авиационной техники на АХР, должны пройти двухнедельную стажировку по обслуживанию данного типа воздушного судна под руководством опытного авиатехника-бригадира (авиатехника).

579. Допуск летного и инженерно-технического состава к выполнению АХР оформляется приказами:

- а) по летному составу - командира летного подразделения;
- б) по инженерно-техническому составу - начальника АТБ.

580. Перед вылетом на АХР командир летного отряда обязан:

а) организовать проведение предварительной подготовки экипажей (согласно установленным срокам) в которой предусмотреть:

1) уяснение задачи предстоящих АХР;

2) подбор и подготовку необходимой документации;

3) изучение особенностей техники пилотирования с установленной сельхозаппаратурой;

4) взаимодействие членов экипажа в особых случаях полета на всех этапах выполнения АХР, применительно к конкретным условиям работ;

б) обеспечить контрольный облет экипажами воздушных судов с полной полетной массой, с целью проверки летно-технических данных ВС, правильности установки и работоспособности сельхозаппаратуры. Обнаруженные в ходе облета недостатки устранить;

в) ознакомить экипажи с условиями выполнения АХР согласно заключенных договоров;

г) выдать экипажам задания на полеты в район проведения АХР, обеспечить их необходимыми нормативными документами и справочной литературой, а также бланками производственной и летной документации;

д) изучить с экипажами район предстоящих работ, обратив внимание на рельеф местности;

е) дать экипажам подробную информацию о наличии и состоянии аэродромов (посадочных площадок), изучить с ними крохи и инструкции по производству полетов на них;

ж) ознакомить экипажи с особенностями метеорологических условий в районе предстоящих работ, порядок обеспечения радио и проводной связи, перелетов с базового аэродрома к месту работ и обратно, с одного аэродрома на другой;

з) ознакомить с порядком получения и хранения ГСМ в хозяйствах при выполнении АХР.

§6. Правила выполнения полетов на авиационно-химических работах

581. Минимум, при котором разрешается выполнять полеты на АХР, каждому КВС устанавливается командиром летного отряда с учетом его подготовки, опыта летной работы, вида выполняемых работ и рельефа местности в районе работ.

582. Полеты по выполнению авиационных работ осуществляются по ПВП - при видимости не менее 3000 м и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м (500 фут) в равнинной и холмистой местности, а также в предгорьях, горных долинах и плато при удалении крайней точки полета от склонов гор не менее 5 км (2,7 миль).

583. Обработку участков в пятикилометровой зоне от склонов гор, а также обработку горных плато, расположенных выше 2000 м (6600 фут) над уровнем моря, разрешается выполнять при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков не менее 300 м (1000 фут), с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м (330 фут).

584. Командирам ВС, имеющим класс квалификации не ниже 2-го, самостоятельный налет на АХР не менее 500 час. и допуск к полетам с подбором посадочных площадок с воздуха, - разрешается самостоятельно принимать решение на полеты при фактической ВНГО на 100 м (330 фут) выше минимума КВС и видимости не менее 5 км, при этом в прогнозе погоды не должно предусматриваться усиление ветра более допустимого для данного типа ВС. Такое разрешение записывается командиром летного отряда в задание на полет.

585. Командно-летному составу, находящемуся в районе работ, предоставляется право давать разрешение подчиненным им экипажам на выполнение полетов при фактической погоде не ниже установленного минимума, при наличии двух запасных аэродромов, или одного с прогнозируемой погодой по высоте облачности на 50 метров (165 фут) и видимости на 500 м. выше минимума КВС. Лицо командно-летного состава, давшее разрешение на выполнение полетов, обязано в течение всего периода полетов следить за изменением погоды и в случае ее ухудшения запрещать полеты.

586. Высота полета при обработке участка устанавливается в соответствии с технологией выполняемого вида работ.

587. Запрещается обработка участков, а также выполнение взлетов и посадок, когда высота солнца над горизонтом менее 15 градусов, а курсовой угол при этом менее 30 градусов. Полеты после захода солнца запрещаются.

588. Режим производственного полета на участке с открытыми подходами устанавливается за 200 м. до границы обрабатываемого участка - для самолетов и 25 м. - для вертолетов.

589. Развороты производятся в горизонтальной плоскости согласно требованиям руководства по АХР.

590. Предельно допустимая крутизна склонов участка при обработке с вертолетов должна быть не более 45 градусов, при этом маршруты заходов должны строиться вдоль горизонталей.

591. Полеты по обработке участков на самолетах вниз по склону разрешается производить только в исключительных случаях при крутизне склона не более 5 - 6 градусов и отсутствии препятствий при выходе из гона.

592. Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м (35 фут), а над высоковольтными ЛЭП - не менее 20 м (70 фут).

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

- а) с подветренной стороны на расстоянии от проводов не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с (16 уз);
- б) с наветренной стороны на расстоянии от них не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с (10 уз) и не менее 100 м. при скорости ветра от 6 до 8 м/с (от 12 до 16 уз).

§7. Ответственность командира воздушного судна при выполнении полетов на АХР

594. При производстве АХР КВС запрещается:

- а) оглядываться назад для наблюдения за выходом распыляемого материала и работать без установленного зеркала заднего обзора;
- б) обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, когда высота солнца над горизонтом менее 15 градусов, а курсовой угол солнца менее 30 градусов;
- в) выполнять эволюции в целях устранения задержки при выбрасывании распыляемого материала;
- г) совершать полеты над населенными пунктами;
- д) брать на борт ВС лиц, не связанных с выполнением задания;
- е) выполнять полеты без включения средств сбора полетной информации;
- ж) покидать рабочее место до завершения полета.

595. Командир воздушного судна обязан докладывать диспетчеру органа УВД о начале, условиях выполнения полетов (не реже чем через 2 часа) и об окончании работ.

§ 8. Полеты по выполнению воздушных съемок

596. Под съемочными полетами понимаются такие полеты, в процессе которых с помощью установленной на борту ВС специальной аппаратуры специалистами заказчика выполняется дистанционное зондирование земли для поиска месторождений полезных ископаемых, контроля окружающей среды и научно-исследовательских целей. Полеты выполняются согласно установленных требований.

597. Съемочные полеты всех категорий выполняются на основании специальных разрешений. Заказчик обязан получить разрешение на производство воздушных съемок в Главном управлении оперативно-стратегического планирования, координации и взаимодействия Объединенного штаба Вооруженных сил Республики Узбекистан.

598. Предприятие ГА, подписавшее договор с заказчиком на производство воздушных съемок, должно согласовать выполнение данного вида работ с Госавионадзором.

599. Для получения разрешения на производство воздушных съемок городов согласование производится в установленном порядке.

600. Съемочные полеты в зависимости от условий их выполнения (истинной высоты полета, особенностей пилотирования ВС, режима работы двигателей) подразделяются на:

- а) поисково-съемочные;
- б) аэросъемочные;
- в) аэровизуальные;
- г) аэрофотосъемочные.

§9. Поисково-съемочные полеты

601. Поисково-съемочные полеты - это полеты на предельно малых высотах с переменным профилем (с постоянным выдерживанием заданной истинной высоты – обтеканием рельефа местности и препятствий), с неустановившимся режимом работы двигателей, когда вертикальная скорость превышает ± 2 м/с (4 уз).

602. Поисково-съемочные полеты выполняются на самолетах 3-го и 4-го классов и вертолетах всех классов.

603. Минимально допустимые высоты полетов при выполнении поисково-съемочных полетов указаны в таблице приложения 17 к настоящим Правилам.

604. Выдерживание высоты полета осуществляется по показаниям радиовысотомера (метод подъема и скатывания) или радиовысотомера и барометрического высотомера (при полетах по горизонталям).

605. Выполнение полетов на съемочных маршрутах при курсовых углах солнца менее 30 градусов на истинных высотах 100 м (330 фут) на равнине и менее 200 м (660 фут) в горах, если высота солнца над горизонтом менее 15 градусов, запрещается.

606. При прохождении съемочных маршрутов развороты для заходов на очередные маршруты должны выполняться на истинной высоте полета не менее 50 метров над препятствиями. Если маршруты прокладываются на меньшей высоте полета, то перед разворотом необходимо набрать высоту 50 метров (165 фут), а после выполнения захода снизиться до заданной истинной высоты полета.

607. Развороты должны выполняться с углом крена не более 30 градусов для самолетов и 20 – для вертолетов и самолетов с выпускными устройствами.

608. Командир воздушного судна обязан:

а) при полете на съемочном маршруте тщательно выдерживать заданный режим (курс, высоту, скорость);

б) при выполнении вертикальных маневров строго следить за установленной воздушной скоростью;

в) при выполнении сложных полетов, особенно в горах, правильно оценивать сложившуюся обстановку и свои возможности, не начинать выполнение маневра, если нет уверенности в благополучном его завершении.

609. В зависимости от вида изучаемого физического поля земли поисково-съемочные полеты подразделяются на следующие виды:

а) аэромагнитная (аэромагниторазведка) - для измерения геомагнитного поля и его составляющих, а также их градиентов с целью геологического картирования и разведки месторождений полезных ископаемых;

б) аэрогаммаспектрометрическая съемка - для изучения спектрального состава гамма-излучений естественных радиоактивных элементов с помощью многоканальных гамма-спектрометров, что позволяет определить раздельное содержание в горных породах урана, тория, калия и их соотношение. Полеты при аэрогаммаспектрометрии выполняются на предельно малых высотах (до 75 м (250 фут)) с постоянным выдерживанием заданной истинной высоты самолета (вертолета);

в) аэроэлектроразведочная съемка - применяется преимущественно при поисках месторождений сульфидных руд и подземных вод, а также при структурно-тектонических исследованиях. Полеты при выполнении аэроэлектроразведки производятся на истинных высотах от 60 до 100 м (от 200 фут до 330 фут).

§10. Аэросъемочные полеты

610. Аэросъемочные полеты выполняются в целях геологического картирования, дистанционного зондирования земли, а также контроля за состоянием окружающей среды. Полеты выполняются на малых, средних и больших высотах, с выдерживанием постоянной высоты по барометрическому высотомеру или изменением ее согласно руководства по аэросъемочным полетам.

611. Аэросъемочные полеты выполняются по маршрутам в заданных районах. Протяженность съемочных маршрутов, высота полета, величина расстояния между маршрутами и другие параметры полета задаются заказчиком.

§11. Аэровизуальные полеты

612. Аэровизуальные полеты выполняются с наблюдателями заказчика на борту воздушного судна в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование ЛЭП, линий связи, газо- и нефтепроводов, рек, каналов, автомагистралей, инвентаризации диких животных и т.п.). Полеты выполняются на малых и средних высотах.

613. Аэровизуальные полеты выполняются по ПВП на высоте не менее 50 метров (165 фут) над препятствиями.

614. Снижение воздушного судна для детального обследования объектов наблюдателем заказчика разрешается выполнять до высоты не менее 10 метров (35 фут) над препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередач – до высоты не менее 20 метров (70 фут) над опорами.

615. Аэровизуальные полеты выполняются по ПВП по маршрутам в заданных районах, на высоте не менее 50 метров (165 фут) над препятствиями.

616. Снижение воздушного судна для детального обследования, наблюдателем «заказчика», локальных объектов, участков местности разрешается выполнять до высоты не менее 10 метров (35 фут) над препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередач – до высоты не менее 20 метров (70 фут) над опорами.

§12. Полеты на лесоавиационных работах

617. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях:

- а) авиационной охраны лесов;
- б) обследования и учета лесов;
- в) обслуживания организаций лесной промышленности.

618. Полеты по авиационной охране и обследованию лесов выполняются по ПВП в заданных районах. При обнаружении пожаров разрешается по заданию летчика-наблюдателя выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информацией диспетчера органа УВД.

619. Снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м (660 фут) на самолетах и 100 м (330 фут) на вертолетах..

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

621. При сбрасывании вымпелов запрещается:

- а) производить развороты и заходы вверх по склону;
- б) приближаться при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;
- в) выполнять сброс вымпела лично командиром воздушного судна;
- г) выполнять эволюции над пунктом приема донесений, в целях привлечения внимания, на высоте ниже безопасной.

622. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся согласно установленным требованиям.

623. Полеты на лесоавиационных работах являются одной из разновидностей аэровизуальных полетов.

624. Минимумы для выполнения воздушных съемок устанавливаются в зависимости от цели и характера выполняемого задания, согласно настоящих Правил.

625. Минимумы погоды для выполнения съемочных полетов указаны в таблице приведенной в приложения № 18 к настоящим Правилам.

§13. Подготовка и допуск летного состава к выполнению съемочных работ

626. Летный состав допускается к съемочной работе после прохождения соответствующей теоретической и летной подготовки на данном типе воздушного судна по данному виду полетов согласно требований соответствующих программ подготовки. Экипаж должен быть допущен к внеуказанным полетам и подбору посадочных площадок с воздуха.

627. Необходимый объем летной тренировки экипажей для допуска их к съемочной работе (полетам), определенный в ППЛС, может быть увеличен командиром летного отряда в зависимости от:

- а) уровня подготовки каждого члена экипажа (имеет ли он опыт в выполнении таких полетов или допускается к ним впервые);
- б) длительности перерыва в съемочных полетах;
- в) степени сложности предстоящих работ и других факторов.

§14. Аэрофотосъемочные полеты

628. Аэрофотосъемочные полеты производятся в целях фотографирования местности с воздушных судов, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой.

629. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению 760 мм.рт.ст. (1013,2 мбар).

630. Перелеты с участка на участок, а также изменение высоты фотографирования производятся с разрешения диспетчера органа УВД.

631. При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом командир воздушного судна имеет право передавать управление автопилотом штурману-аэрофотосъемщику, обеспечивая при этом постоянный контроль за выдерживанием режима полета.

§15. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах

632. К полетам на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах относятся монтаж и демонтаж строительных конструкций, ЛЭП, трубопроводов, проведение погрузочно-разгрузочных операций и других видов работ, связанных с висением и перемещением вертолета.

633. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются в соответствии с настоящими Правилами и инструкциями по производству полетов для вышеуказанных работ применительно к конкретным условиям, которые разрабатываются лицами командно-летного состава, допущенными к выполнению данных видов работ и утверждаются руководителем авиапредприятия (авиакомпании).

634. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м (500 фут) и видимости не менее 2000 м.

635. Если прогноз погоды не соответствует минимуму для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ, то лицу командно-летного состава, находящемуся в районе работ, предоставляется право давать разрешение на начало полетов экипажам, а командирам воздушных судов, имеющим класс не ниже 2-го, разрешается самостоятельно принимать решение на полет, если фактическая видимость не менее 3000 м, а высота нижней границы облаков - 200 м (660 фут) и более.

636. При выполнении авиационных работ (производство строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 2 км от посадочной площадки) разрешается выполнять полеты на вертолетах, с аэронавигационным запасом топлива по усмотрению КВС, но не менее чем на 30 мин. полета.

§16. Полеты на транспортно-связных работах

637. Транспортно-связные полеты выполняются в целях обслуживания различных экспедиций, научных и хозяйственных организаций, использующих воздушные суда для связи, перевозки пассажиров, груза и оборудования заказчика.

638. Транспортно-связные полеты выполняются в соответствии с требованиями настоящих Правил днем по ПВП и ППП и ночью по ППП по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам.

639. Перевозка грузов осуществляется в фюзеляже воздушного судна и с использованием внешней подвески. Разгрузка может осуществляться после посадки воздушного судна, и в полете - методом сброса, а также в режиме висения на вертолетах.

640. Сброс грузов может выполняться с парашютами и без них. Сброс грузов с парашютами производится с высоты не менее 150 м (500 фут). Сброс грузов без парашюта разрешается с самолетов:

- в равнинной местности с высоты не ниже 25 м (80 фут);
- в холмистой местности не ниже 50 м (165 фут);
- в горной местности не ниже 100 м (330 фут).

Сброс грузов с вертолетов разрешается при всех физико-географических условиях с высоты не ниже 25 м (80 фут).

641. Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске выполняются с обходом населенных пунктов.

642. Транспортно-связные полеты на вертолетах 1-го класса выполняются при минимуме погоды согласно таблицы приведенной в приложении № 19 настоящих Правил. Разрешаются полеты по ПВП над облаками при их количестве ниже высоты полета не более 3-4-х октантов (SCT). В этом случае расстояние от верхней границы облаков до воздушного судна должно быть не менее 300 м (1000 фут).

643. Груз, транспортируемый на внешней подвеске, должен быть сброшен в следующих случаях:

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

§17. Полеты с морских судов и морских буровых установок (МБУ)

644. Полеты с морских судов и морских буровых установок выполняются на вертолетах в соответствии с настоящими Правилами, только специально подготовленными экипажами.

645. При базировании вертолета на борту морского судна экипаж выполняет положение устава службы на судах морского флота.

646. Полеты вертолета, базирующегося на борту морского судна, выполняются по заданию капитана судна. Командир вертолета принимает решение на вылет и несет ответственность за безопасность полета.

647. При выполнении полетов с морских судов командир воздушного судна, имеющий класс квалификации не ниже 2-го, самостоятельный налет на вертолетах не менее 2000 часов имеет право принимать решение и выполнять полет при отсутствии инструментальных данных о фактической погоде, по определенной глазомерно фактической погоде при следующих условиях:

а) видимость не менее 5000, высота нижней границы облаков на 100 м (330 фут) выше минимума для данного вида работ;

б) в прогнозе погоды не предусматривается усиление ветра более допустимой для данного вида работ и ограничений РЛЭ для данного типа воздушного судна. При этом командир вертолета обязан в течение всего полета следить за изменением погоды и в случае ее ухудшения ниже указанных значений прекратить выполнение задания.

Такое разрешение должно быть записано командиром летного отряда в задании на полет.

648. Полеты вертолета с морского судна разрешаются на удалении, обеспечивающим устойчивую двустороннюю радиосвязь и контроль по направлению с использованием радиотехнических средств (РТС), установленных на морском судне.

649. Полеты на МБУ выполняются по установленным маршрутам на вертолетах с двумя двигателями. Полеты на МБУ, установленные на удалении 30 км (16,2 м.миль) от береговой черты и не оборудованные РТС, запрещаются.

650. При двух и более МБУ в районе радиусом 2 км и менее полеты организуются таким образом, чтобы в этом районе находился один вертолет.

651. Экипаж воздушного судна в период предполетной подготовки обеспечивается сведениями о фактической погоде, параметрах качки морского судна, состоянии морской поверхности по маршруту и в районе МБУ. Предельные значения скорости ветра и параметров качки устанавливаются инструкцией по производству полетов на МБУ.

652. Полеты с морских судов и МБУ выполняются днем по ПВП при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 150 м (500 фут).

§18. Полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий

653. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения подразделяются на:

а) срочные, выполняемые для оказания экстренной медицинской помощи;

б) полеты, связанные с доставкой медицинского персонала для плановых консультаций, медицинских грузов и выполнения других санитарных мероприятий.

654. Полеты по оказанию медицинской помощи населению производятся на основании заявок и выполняются в соответствии с требованиями настоящих Правил.

655. Степень срочности полета в оба направления указывается в задании на полет командиром подразделения на основании заявок.

656. В отдельных случаях, связанных со спасением жизни людей командиром авиапредприятия, подразделения ГА, независимо от подчиненности экипажа, разрешается давать задание на выполнение полетов для оказания медицинской помощи без письменных заявок с последующим оформлением документации. При этом должна учитываться подготовленность экипажа для выполнения данного задания на полет.

657. Срочные полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются по воздушным трассам, МВЛ и по установленным кратчайшим маршрутам по согласованию с органами УВД при минимуме погоды согласно таблицы приведенной в приложении № 20 к настоящим Правилам.

658. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются днем по ПВП и ППП, ночью по ППП. В исключительных случаях, не терпящих отлагательств, командир летного подразделения, при согласии командира воздушного судна, имеет право организовать полет под свою ответственность с отступлением от порядка и настоящих Правил, а также норм летного и рабочего времени с информацией о принятых им действий своих непосредственных начальников и Госавионадзора РУз.

659. Срочные вылеты с аэродромов и площадок, не оборудованных дляочных полетов в равнинной и холмистой местности, разрешается начинать с рассветом и заканчивать за 30 мин. до наступления темноты, а в горной местности начинать не ранее восхода и заканчивать не позднее захода солнца.

660. Посадки воздушных судов при выполнении срочных полетов ночью разрешаются только на аэродромах и посадочных площадках, имеющих оборудование дляочных полетов.

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

662. К выполнению срочных полетов днем и ночью допускаются специально подготовленные экипажи (пилоты), допущенные к полетам по ППП.

663. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, во всех аэропортах (аэродромах) ГА производится в первую очередь.

664. При срочных полетах вылет воздушных судов разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды по маршруту и в пункте посадки.

665. В случае вынужденной посадки экипаж обязан принять меры по доставке больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.

§19. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ

666. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются эксплуатантом, если технология и правила выполнения полетов не противоречат требованиям настоящих Правил, РЛЭ и других документов, регулирующих летную работу в ГА.

667. Программа полетов для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ должна быть согласована с авиапредприятием и утверждена руководителем научной (научно-производственной) организации.

668. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются днем по ПВП и ППП, ночью по ППП.

669. К данному виду работ допускаются наиболее подготовленные экипажи, имеющие необходимый опыт на авиационных работах.

670. Минимум погоды, устанавливаемый для выполнения экспериментальных и научно-исследовательских полетов, зависит от вида работ, типа воздушного судна, оборудования аэродрома средствами РТС и уровня подготовки летного состава. Эксплуатационный минимум, в этом случае, не может быть ниже минимума, установленного для данного аэродрома.

§20. Полеты по десантированию парашютистов

671. Полеты по десантированию парашютистов выполняются в соответствии с настоящими Правилами, инструкциями и технологиями работ по производству полетов

применительно к конкретным условиям, которые разрабатываются лицами командно- летного состава и утверждаются руководителем авиапредприятия (авиакомпании).

672. Летный состав допускается к десантированию парашютистов после прохождения соответствующей теоретической, наземной и летной подготовки на данном типе воздушного судна в соответствии с требованиями ППЛС.

673. Полеты по десантированию парашютистов выполняются днем, по правилам визуальных полетов с аэродромов и посадочных площадок, принятых в эксплуатацию в установленном порядке.

674. При принятии решения на вылет КВС обязан учитывать следующие ограничения:

а) высота нижней границы облаков должна быть на 100 метров (330 фут) выше высоты выполнения прыжка с парашютом;

б) минимальная высота прыжков - 700 метров (2300 фут) относительно уровня земли. Прыжки с высот менее 700 метров (2300 фут) в каждом отдельном случае выполняются только с разрешения руководителя прыжков с оформлением данного разрешения в «Журнале информации КВС».

675. Все члены парашютной группы обязаны пройти инструктаж по технике безопасности под руководством командира ВС, с участием представителя заказчика. Проведение инструктажа по технике безопасности фиксируется в «Журнале информации КВС». Без прохождения инструктажа по технике безопасности полеты запрещаются.

§21. Особенности обеспечения авиационных работ и контроль за выполнением полетов

676. Командно-руководящий состав и специалисты служб, отделов и подразделений авиапредприятия (авиакомпании) ГА, организующие полеты по авиационным работам в отрыве от базы обеспечивают:

а) организацию работы в соответствии с положениями настоящих Правил, РЛЭ воздушных судов, соответствующих инструкций по видам работ;

б) нормальные бытовые условия и отдых экипажей;

в) систематический контроль за работой экипажа.

677. Систематический контроль организуется за:

а) выполнением правил полетов и своевременностью доведения оперативной информации, а также указаний, регламентирующих полеты в целях безопасности, до всех экипажей воздушных судов;

б) соблюдением технологии выполнения работ;

в) исправностью и укомплектованностью воздушных судов в соответствии с установленными нормативами;

г) состоянием и пригодностью к полетам аэродромов (вертодромов), посадочных площадок и их оборудования;

д) выполнением оперативного плана полетов.

678. Целью контроля является устранение недостатков и приведение организации, обеспечения и выполнения работ в соответствие с требованиями инструкций и технологий по всем видам авиационных работ.

§22. Полеты на вертолетах

679. Полеты на вертолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками на аэродромы (посадочные площадки).

680. При перевозке почты, грузов, а также выполнении авиационных работ (в том числе с перевозкой служебных пассажиров и пассажиров заказчика) разрешается производить посадки на площадки, подобранные с воздуха.

681. Полеты с вертодромов или посадочных площадок, расположенных на вершинах гор, седловинах, террасах, оборудованных на крышах зданий, приподнятых платформах, палубах морских (речных) судов, плавучих буровых установках, производятся в соответствии с настоящими Правилами, РЛЭ и инструкцией по производству полетов на вертодромы или площадки каждого типа.

682. На аэродромах, используемых одновременно самолетами и вертолетами, могут быть оборудованы специальные площадки с отдельным стартом для вертолетов.

683. Организация совместных полетов самолетов и вертолетов регулируется инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

684. При принятии решения на вылет по ПВП командиру вертолета, допущенному к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, разрешается использовать в качестве запасных посадочные площадки заказчика, на которые имеются инструкции по производству полетов.

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

686. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить только командиру вертолета при полном составе экипажа. На площадках, специально оборудованных швартовочным креплением, а также на палубах морских (речных) судов при обеспечении надежной швартовки запускать и опробовать двигатель (двигатели) с включением несущей системы разрешается командиру вертолета, а также бортмеханику и лицам ИАС, прошедшим специальную подготовку и имеющим на это допуск.

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

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

689. Перед каждым взлетом командир вертолета обязан выполнять контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления. Высоту контрольного висения определяет командир вертолета в зависимости от выбранного метода взлета и вида выполняемых работ.

690. При полетах на АХР, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов, контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом. Приземление вертолета после контрольного висения не обязательно.

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

- а) до воздушных судов - двух диаметров несущего винта;
- б) до других препятствий - половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м (35 фут);
- в) до препятствий над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками - согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

692. Перемещение на высоте до 10 м (35 фут) выполняется, если состояние грунта или конструкция вертолета не позволяет производить руление.

693. Висение и перемещение на высоте до 10 м (35 фут), разрешается при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м (165 фут) независимо от минимума командира вертолета.

694. Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее разрешаются при условии если:

- а) вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;
- б) обеспечиваются требования п.691 настоящих Правил;
- в) несущие винты не создают вихря, приводящего к потере необходимого визуального контакта с наземными ориентирами.

695. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, (35 фут) а над воздушными судами, находящимися на земле, - на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

696. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного осмотра, определения прочности и пригодности ее для посадки. Осмотр и оценка площадки производится одним из членов экипажа или специально подготовленными работниками ИАС. Высадка одного из членов экипажа (работника ИАС) производится в режиме висения, а посадка вертолета - по его разрешению и сигналам.

697. При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения согласно РЛЭ соответствующего типа вертолета, под руководством одного из членов экипажа или специально подготовленного работника ИАС.

698. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, выбранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях образования снежного (пыльного) вихря, должны выполняться с полетной массой, позволяющей маневрировать в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

699. При наличии на посадочной площадке снега (пыли) должны быть приняты меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря.

700. В случае образования снежного (пыльного) вихря перед зависанием на взлете экипаж обязан раздуть снег (пыль) струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров.

701. При посадке на заснеженную (пыльную) площадку зависание выполняется вне зоны влияния воздушной подушки. Продолжать снижение и производить посадку разрешается при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

702. В случае потери видимости ориентиров при висении экипаж обязан вывести вертолет из зоны вихря вверх. Висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров запрещаются.

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

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

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

706. При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, командиру вертолета по согласованию с диспетчером органа УВД разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму. Ответственность за безопасность полета в этих условиях несет командир вертолета.

707. При производстве полетов в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета должна

быть не менее 500 м и обеспечивать в случае необходимости, возможность разворота на 180 градусов. Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота должно быть не менее 50 м.

§ 23 Требования безопасности

708. При выполнении членами экипажа и наземного обслуживающего персонала (авиатехник, загрузчик ядохимикатов и др.) своих функциональных обязанностей на них могут оказывать неблагоприятные воздействия следующие основные опасные и вредные производственные факторы:

- а) движущиеся воздушные суда, спецавтотранспорт и самоходные механизмы;
- б) вращающиеся воздушные и несущие винты самолетов и вертолетов;
- в) струя отработанных газов авиадвигателя (авиадвигателей) и предметы, попавшие в нее (камни, песок и т.п.);
- г) повышенное скольжение (вследствие увлажнения и замасливания поверхности самолета, места стоянки, бортового трапа и покрытий аэродрома);
- д) выступающие части воздушного судна и его оборудования (воздушные винты, острые кромки антенн, незакрытые створки люков и лючков и т.д.);
- е) предметы, находящиеся на поверхности аэродромного покрытия (шланги, кабели, тросы заземления и швартовочные приспособления);
- ж) разбирающиеся (складывающиеся) конструкции (бортовой трап, стремянка, загрузочные механизмы);
- з) повышенная запыленность и загазованность воздуха (особенно при загрузке сыпучих и жидких ядохимикатов);
- и) пролитые ГСМ и ядовитые жидкости;
- к) повышенный уровень шума и вибрации;
- л) физические и психоэмоциональные перегрузки;
- м) опасные факторы пожара и взрыва.

709. Требования безопасности к авиационному персоналу предусмотрены главой XXVI настоящих Правил.

§ 24 Требования безопасности к работе наземного персонала (рабочие - загрузчики, водители транспортных средств, сигнальщики и сторожа), привлекаемого к работе на оперативном аэродроме (площадке)

710. Перед началом работы все члены бригады (рабочие - загрузчики, водители транспортных средств, сигнальщики, сторожа) проходят инструктаж под роспись в специальном журнале о выполнении ими своих обязанностей, правилах загрузки химикатов, применении сигнализации на обрабатываемых участках и сторожевой охраны воздушных судов, а также о соблюдении правил техники безопасности и пожарной безопасности при работе у самолета (вертолета).

711. Инструктаж проводит КВС или по его указанию авиатехник с участием представителя заказчика. Если рабочий бригады не смог по каким-либо причинам прибыть на инструктаж, представитель заказчика принимает меры для его замены. Без инструктажа рабочие к обслуживанию ВС не допускаются.

712. Ответственный (старший загрузчик) за подготовку химикатов и организацию работ по загрузке их в воздушные суда выполняет все указания авиатехника.

713. Рабочие места у воздушного судна и конкретные обязанности каждого загрузчика устанавливаются авиатехником совместно со старшим рабочим по загрузке.

714. Загрузку воздушных судов следует производить с большой осторожностью во избежание попадания ядохимикатов на обшивку и в кабину воздушного судна, в минимально короткий срок в целях сокращения времени нахождения рабочих под воздействием ядохимикатов и сокращения до минимума простоев воздушного судна под загрузкой.

715. Загрузку самолетов Ан - 2 жидкими химикатами разрешается производить на малых оборотах двигателя, а при загрузке сыпучих химикатов двигатель должен быть выключен.

716. Вертолеты Ми-2 и Ка -26 могут загружаться жидкими химикатами без остановки несущих винтов, а пылевидными химикатами - при остановленных винтах.

717. Ежедневно после окончания работы, загрузчики проводят очистку воздушного судна, специальной аппаратуры и средств механизации загрузки от остатков химикатов и, при необходимости, промывают водой, приводят в порядок аэродромное оборудование и загрузочную площадку, остатки химикатов убирают в склад.

718. Водитель (тракторист) обязан:

а) иметь допуск (удостоверение) к управлению самоходными (передвижными) погрузочными (транспортными) средствами;

б) выполнять работы только исправными загрузчиками (приспособлениями), оборудованными направляющими рукавами, при использовании которых обеспечивается безопасность рабочей бригады и воздушного судна, а также не допускаются потери химикатов;

в) подъезжать к воздушному судну и передвигаться на аэродроме только с разрешения авиатехника в установленном порядке;

г) не оставлять самоходные (передвижные) погрузочные (транспортные) средства с работающими двигателями.

719. Подводить загрузчик (приспособление) к воздушному судну на расстояние менее 50 см, а также устанавливать загрузочную горловину (транспортер) загрузчика над баком воздушного судна ближе 30 см не разрешается.

720. Рабочий - сигнальщик обязан:

а) обеспечить подачу четких и точных сигналов, по которым КВС выполняет прямолинейные полеты над обрабатываемым участком;

б) все время следить за воздушным судном и работой опрыскивателя;

в) переходить на новое место в том случае, если гон будет обработан по всей длине, когда самолет приблизится к нему на расстоянии 250 - 300 м, а вертолет - на 70 - 100 м.

721. Сигнальщику запрещается:

а) поднимать сигнальный флаг выше 3 м от поверхности земли;

б) становиться для подачи сигнала при обработке открытых площадей на автомашины, бугры, брустверы и другие возвышенные места;

в) допускать на обрабатываемый участок посторонних лиц.

722. На период авиахимических работ организуется круглосуточная сторожевая вооруженная охрана воздушных судов, аэродромного оборудования и горюче - смазочных материалов.

723. Сторож обязан:

а) строго соблюдать правила пожарной безопасности;

б) следить, чтобы на стоянке воздушных судов имелись средства пожаротушения (песок, лопаты, огнетушители);

в) содержать в чистоте стоянку воздушных судов (в противопожарном отношении);

г) не допускать курение ближе 50 м от воздушного судна и склада горюче - смазочных материалов;

д) без разрешения командира воздушного судна или авиатехника не допускать посторонних лиц к самолету (вертолету), а также на аэродром, склад ГСМ, загрузочную площадку, где производится приготовление химикатов;

е) не разрешать выпас и прогон скота на территории аэродрома (площадки), а также проезд транспорта через аэродром (площадку).

724. В случае обнаружения каких -либо нарушений установленного на аэродроме порядка или возникновения пожара сторож должен принять меры к сохранению принятых под охрану материальных ценностей и немедленно поставить в известность командира воздушного судна, авиатехника и руководителя хозяйства.

Глава XIV. Полеты авиации общего назначения

§1 Общие положения

725. К авиации общего назначения (АОН) относятся гражданские воздушные суда, выполняющие полеты на безвозмездной основе (не связанные с коммерческой воздушной перевозкой и выполнением в коммерческих целях специальных авиационных работ). Воздушные суда АОН могут быть большими, небольшими (легкими), очень легкими и сверхлегкими.

726. Авиация общего назначения входит в ГА.

727. Эксплуатантами АОН являются аэроклубы, летные и технические центры, организации, индивидуальные владельцы воздушных судов, использующие воздушные суда на безвозмездной основе.

728. Согласно международным стандартам (Приложение № 6, часть II к Конвенции о международной гражданской авиации (1944 г.) полеты гражданских воздушных судов авиации общего назначения в сравнении с полетами гражданских воздушных судов коммерческой авиации могут выполняться:

- а) менее опытным и менее квалифицированным экипажем;
- б) с использованием менее надежного оборудования;
- в) в соответствии с менее строгими стандартами;
- г) с большей свободой действий, но с обеспечением приемлемой степени безопасности для летных экипажей, пассажиров и лиц на земле.

729. Ответственность за эксплуатацию воздушного судна при выполнении полетов авиации общего назначения возлагается на командира воздушного судна, а при коммерческих воздушных перевозках - на эксплуатанта.

§2. Правила полетов авиации общего назначения

730. В ГА Республики Узбекистан для коммерческой авиации и авиации общего назначения установлены единые правила полетов и единые требования по безопасности их выполнения, включая требования к воздушным судам (их оборудованию и приборам, поддержанию летной годности), к подготовке и допуске к полетам командира ВС и других членов экипажа, к подготовке и выполнению полетов, а также по всем видам обеспечения полетов.

Данные требования не распространяются на эксплуатантов парапланов, дельтапланов, мотодельтапланов и мотопарапланов.

Глава XV. Особенности выполнения полетов на сверхлегких воздушных судах

§1. Общие положения

731. К сверхлегким воздушным судам (СВС) относятся сверхлегкие летательные аппараты (микросамолеты, дельталеты) со взлетной массой не более 450 кг в сухопутном варианте (не более 495 кг в гидроварианте или при установке дополнительного оборудования) и минимальной скоростью полета не превышающей 65 км/час (35 уз).

732. СВС могут использоваться как в коммерческих целях, так и на безвозмездной основе. К полетам допускаются СВС, имеющие государственные и регистрационные опознавательные знаки, годные к летной эксплуатации.

733. На борту СВС должно находиться руководство по летной эксплуатации или иной документ, касающийся эксплуатационных ограничений.

734. Вместо РЛЭ на борту СВС может находиться эксплуатационный справочник пилота (ЭСП), содержащий инструктивные указания пилотам СВС по выполнению всех действий, необходимых для подготовки к полету и выполнении самого полета на конкретном СВС.

§2. Требования к эксплуатационному справочнику пилота СВС

735. ЭСП должен включать описание СВС, его систем, порядка действий в обычных условиях и аварийных ситуациях, а также подробное описание летно-технических характеристик и особенностей поведения СВС (как в обычных, так и в неблагоприятных условиях: при наличии дождя, бокового ветра, снега и т.п.) с тем, чтобы пилот СВС был в состоянии обеспечивать безопасную эксплуатацию СВС.

736. В ЭСП, который не представляет собой утвержденное РЛЭ, должно быть отмечено, что он содержит материал, которым согласно требованиям авиационной администрации требуется снабжать пилота.

737. В ЭСП указываются способы и правила пилотирования СВС, правила его техобслуживания и заправки топливом и маслом.

738. В ЭСП должны быть указаны ограничения, соблюдение которых необходимо для безопасной эксплуатации систем и оборудования СВС, должны быть оговорены те виды полетов, которые допускаются на данном типе СВС (обычные полеты, полеты для выполнения авиационных работ, фигурные полеты и т.д.).

739. Указываются предельные значения воздушной скорости маневрирования, ограничения по массе, центровке, по топливу (марка, присадки, минимальный и максимальный запасы, расходы, невырабатываемый остаток), параметры и ограничения работы силовой установки, ограничения по высоте полета, размерам используемых аэродромов (площадок) и другие ограничения.

§3. Руководство по производству полетов СВС

740. Эксплуатанты, использующие СВС как в коммерческих целях, так и на безвоздемной основе должны иметь согласованное с авиационной администрацией руководство по производству полетов (или руководство по эксплуатации при выполнении САР), которое должно содержать:

а) инструкцию, с изложением в общих чертах обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полетов;

б) состав летного экипажа для каждого вида выполняемого полета, в том числе, определение командира, ответственного за управление воздушным судном и его безопасность в течение полетного времени;

в) нормы летного времени и полетного рабочего времени членов летного экипажа, предусматривающие достаточное время отдыха, при котором утомление, возникающее при выполнении одного или нескольких полетов не угрожает безопасности полетов;

г) порядок действий в полете и в аварийной обстановке, включая описание обязанностей каждого члена экипажа в полете и в аварийной обстановке;

д) контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию;

е) метод определения минимальных абсолютных высот полета, утверждаемых авиационной администрацией;

ж) эксплуатационные минимумы для каждого аэродрома (вертодрома, посадочной площадки и т.п.), которые возможно, будут использоваться в качестве основных или запасных;

- 3) использование радиочастот, для постоянного прослушивания (если это возможно) связи и диспетчера органа УВД, поддерживания с ним двухсторонней связи, а также с другими воздушными судами;
- и) перечень навигационного и радиооборудования, которое должно находиться на борту СВС;
- к) точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность отказа на маршруте двигателя (двигателей);
- л) информацию, которая позволит решить вопрос о том, можно ли продолжать полет при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы;
- м) инструкции, в соответствии с которыми обеспечиваются в каждом полете подробные сведения о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах (посадочных площадках) и прочих сведениях, которые эксплуатант может посчитать необходимыми;
- н) условия, в которых применяется кислород, если таковые возникнут;
- о) порядок действий командиров ВС, ставших свидетелями авиационного происшествия, а также код визуальных сигналов “земля-воздух”, используемый оставшимися в живых.
- п) порядок действия пилотов перехваченных летательных аппаратов, в том числе знание ими визуальных сигналов для использования перехватывающими и перехваченными воздушными судами;
- р) информацию и инструкции по перевозке грузов (в том числе опасных), включая действия, которые надлежит принимать в случае возникновения аварийной ситуации;
- с) правила аварийной эвакуации (покидания) СВС;
- т) правила заправки топливом с пассажирами на борту, если такая необходимость возникнет;
- у) авиационная безопасность, предупреждение актов незаконного вмешательства;
- ф) охрана труда, техника безопасности, противопожарная безопасность.

§4. Программа подготовки членов (члена) экипажа СВС

741. Эксплуатант СВС составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается авиационной администрацией и гарантирует надлежащую подготовку каждого члена летного экипажа для выполнения возложенных на него обязанностей.

742. Эксплуатант СВС за свой счет обеспечивает проведение с летным персоналом наземной и летной подготовки.

743. Программа подготовки должна включать отработку взаимодействия членов экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной или опасной обстановки, режимов, вызванных неисправностями силовой установки, систем, пожаром или другими отрицательными факторами. Программа подготовки должна включать также обучение по перевозке опасных грузов.

744. Обучение каждого авиационного специалиста, имеющего отношение к выполнению и обеспечению полетов, в частности обучение его действиям в необычной или аварийной обстановке, производится с таким расчетом, чтобы любой из них знал свои функции, за выполнение которых он несет ответственность, и как эти функции связаны с функциями другого специалиста.

745. Порядок прохождения программы подготовки устанавливается авиационной администрацией и должен предусматривать сдачу экзаменов для определения подготовки.

§5. Квалификационные проверки летного персонала СВС

746. Проведение квалификационных проверок членов (члена) экипажа СВС обеспечивается эксплуатантом.

747. Проверки проводятся либо назначенным эксплуатантом пилотом-инспектором, либо представителем авиационной администрации.

748. Проверки пилотов осуществляются два раза в год, причем перерыв между ними должен быть не более 6 (шести) месяцев.

749. В случае, когда в течение 12 месяцев пилот не совершил ни одного полета, допуск его к самостоятельной работе осуществляется после переаттестации эксплуатантом по следующей программе:

- а) знание местности и минимальных безопасных высот по маршруту и на основных и запасных аэродромах;
- б) сезонные метеорологические условия;
- в) правила технического обслуживания СВС;
- г) порядок ведения радиосвязи и воздушная навигация;
- д) правила поиска и спасания;
- е) правила полета над густонаселенными районами, расположение препятствий, топография местности, светосигнальные средства, порядок прибытия и вылета;
- ж) практическое выполнение полета и выполнение захода на посадку с проверяющим на борту.

750. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством самостоятельной подготовки и сдачи письменных экзаменов, а также другими способами по согласованию с авиационной администрацией.

§6. Минимальные абсолютные высоты для полетов СВС

751. Эксплуатанту разрешается устанавливать минимальные абсолютные высоты полета СВС не меньше тех, которые установлены авиационной администрацией.

752. При определении минимума эксплуатант СВС обязан учитывать:

- а) тип, летно-технические характеристики СВС;
- б) состав летного экипажа, его квалификацию и опыт полетов;
- в) оборудование, имеющееся на СВС для целей навигации и (или) контроля за выдерживанием траектории полета по маршруту, захода на посадку и ухода на второй круг;
- г) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг, а также предельные значения абсолютной/относительной высоты пролета препятствий;
- д) средства, используемые для определения и сообщения метеорологических условий;
- е) точность и надежность информации о погоде;
- ж) характеристики местности (например, резкие превышения);
- з) вероятность встречи с неблагоприятными метеорологическими условиями (сильная турбулентность, нисходящие воздушные потоки и т.п.).

753. Для полетов СВС рекомендуется устанавливать минимум погоды при высоте нижней границы облаков не менее 400 м (1300 фут) и видимости не менее 5000 м, при этом полет по маршруту выполнять на высоте не менее 50 м (165 фут) над препятствиями. Должно быть указано максимальное значение бокового ветра, при котором возможно выполнение взлета и посадки в различных условиях (сухая и твердая поверхность, покрытая снегом, мокрая и т.п.).

754. Соответствующие органы ОВД обязаны располагать информацией, необходимой для определения высоты полета, на которой обеспечивается минимальный абсолютный запас над местностью на маршрутах или их участках, для которой такая информация требуется в целях планирования полетов и для передачи ее на борт находящегося в полете СВС по запросу.

§7. Уход за СВС и его техническое обслуживание

755. Пилот, который является владельцем СВС или эксплуатирует его по найму, может получить разрешение авиационной администрации на проведение в ограниченном объеме профилактического технического обслуживания СВС. Все другие виды технического обслуживания СВС (ежегодные регламентные работы, осмотры агрегатов, имеющих ограниченный срок службы и т.п.) должны осуществляться лицами ИТС, имеющими соответствующие свидетельства специалистов и допуск к техобслуживанию конкретного типа СВС.

§8. Доведение информации по вопросам безопасности полетов и эксплуатации СВС

756. Эксплуатант обязан ежемесячно сообщать летному персоналу СВС общую информацию по вопросам безопасности полетов и эксплуатации СВС, которая должна включать:

- а) сведения о метеоусловиях и их влияние на СВС (полет в зоне турбулентности, в районе сдвига ветра, дожде, условиях обледенения и т.д.);
- б) вопросы эксплуатации систем СВС (загрязнение топливной системы), поддержание в рабочем состоянии приборов, возможные отказы отдельных элементов и т.д.;
- в) характеристики управляемости СВС при различных рекомендуемых скоростях (при сваливании в полете при различных конфигурациях и углах крена), характеристики управляемости при штопоре и т.д.;
- г) летно-технические характеристики при эксплуатации СВС на высокогорных аэродромах, при высокой температуре наружного воздуха, на грунтово-гравийных ВПП, в связи с пролетом препятствий при обеспечении установленного запаса высоты, при полете с отказавшим (одним работающим) двигателем, принятием общих мер по экономии топлива и т.д.;
- д) информацию о нормах летной годности, сборниках аэронавигационной информации, бюллетенях по вопросам безопасности, сообщениях (на добровольной основе) об авиационных происшествиях, инцидентах, а также любую другую информацию, которая будет способствовать повышению безопасности при эксплуатации СВС.

Глава XVI. Особенности выполнения полетов на дельтапланах (мотодельтапланах)

§1. Общие положения

757. Использование воздушного пространства для полетов на дельтапланах, парапланах, мотодельтапланах, мотопарапланах и руководство полетами на этих сверхлегких воздушных судах (СВС) проводится по заявкам эксплуатантов, спортивных организаций и граждан, поданных в соответствующий полномочный орган ОВД.

758. Полеты могут выполняться как в коммерческих интересах (коммерческая авиация), так и в спортивных интересах на безвозмездной основе (авиация общего назначения).

759. В целях обеспечения безопасности полетов на дельтапланах должны учитываться следующие особенности:

- а) переменный по высоте и направлению профиль полетов, что обусловлено поиском экипажем восходящих потоков воздуха;
- б) возможность вынужденного прекращения полета на любом участке маршрута из-за отсутствия метеоусловий для парения;
- в) отсутствие достоверной информации у руководителя полетов (РП) из-за малой эффективной отражающей поверхности (ЭОП) спортивных летательных

аппаратов, ненадежной радиосвязи с их экипажами, выполняющими маршрутные полеты.

760. Безопасность маршрутных полетов на мотодельтапланах достигается:

- а) установлением вдоль маршрутов их полетов полосы безопасности (коридора), имеющей площадки на случай вынужденных посадок;
- б) запрещением другим летательным аппаратам входа в район полетов дельтапланов;
- в) осмотрительностью экипажей.

761. Организация полетов на мотодельтапланах и правила их выполнения, изложенные эксплуатантом в руководстве по производству полетов (или в руководстве по эксплуатации при выполнении САР) на дельтапланах, должны быть согласованы с Госавианадзором Республики Узбекистан.

762. Ответственность за эксплуатацию мотодельтапланов в коммерческих целях возлагается на эксплуатанта, а в личных (на безвозмездной основе) целях - на пилота мотодельтаплана.

763. К управлению мотодельтапланами допускаются лица, прошедшие специальную подготовку, имеющие свидетельство пилота-любителя и допуск к полетам на мотодельтапланах.

Глава XVII. Организация и выполнение полетов на воздушных шарах и аэростатах

§1. Общие положения

764. Воздушные шары и аэростаты подразделяются на:

- а) пилотируемые (управляемые), которые могут использоваться как в коммерческих интересах, так и на безвозмездной основе;
- б) беспилотные (неуправляемые), которые могут использоваться для метеорологических целей, исследования атмосферы, солнечной активности и др.

765. Пилотируемые (управляемые) воздушные шары и аэростаты допускаются к полетам, если они имеют государственные и регистрационные опознавательные знаки, годность к летной эксплуатации и средства связи с органами УВД.

766. Эксплуатация пилотируемых воздушных шаров (аэростатов) производится с разрешения авиационной администрации государства, с территории которого производится их запуск. Порядок использования беспилотных воздушных шаров (аэростатов) в метеорологических целях аэропорта определяется Инструкцией по производству полетов данного аэропорта.

767. Полет как пилотируемого, так и беспилотного воздушного шара или аэростата через территорию другого государства осуществляется только после получения разрешения данного государства. Такое разрешение должно быть получено перед полетом (запуском) воздушного шара или аэростата, если при подготовке полета реально ожидается, что воздушный шар или аэростат может дрейфовать в воздушном пространстве над территорией другого государства.

768. Воздушный шар и аэростат эксплуатируются в соответствии с условиями, определенными государством регистрации и государством (государствами), над территорией которого (которых) предполагается полет. Эксплуатация воздушного шара и аэростата над открытым морем осуществляется после предварительного согласования с соответствующим органом ОВД.

§2. Выполнение полетов

769. Все полеты на пилотируемых воздушных шарах и аэростатах осуществляются в строгом соответствии с заявками, переданными в установленном порядке в соответствующий полномочный орган ОВД.

770. Для выполнения полетов воздушных шаров и аэростатов осуществляется суточное и текущее планирование.

771. Эксплуатант, выполняющий полеты на воздушных шарах или аэростатах, подает заявку соответствующему органу ОВД не позднее, чем за семь дней до даты предполагаемого полета.

772. В заявке указываются:

а) цель полета воздушного шара (аэростата) или кодовое наименование работ (проекта);

б) наименование эксплуатанта и номер его телефона;

в) дата и расчетное время начала полетов;

г) место запуска;

д) расчетные дата и время завершения полета и предполагаемое место (район) приземления. Для воздушных шаров и аэростатов, выполняющих длительные полеты, в результате чего дату и время завершения полета, а также место приземления невозможно точно предсказать, употребляется термин “большая продолжительность”;

е) регистрационный номер воздушного шара (аэростата);

ж) предполагаемый маршрут полетов;

з) расчетная высота полета.

773. Ответственный руководитель работ, назначенный приказом эксплуатанта (организации, предприятия), накануне дня вылета уточняет в органе ОВД прохождение заявки, ее утверждение. Любые изменения в предпусковой информации, указанной в заявке, направляются соответствующему органу ОВД не позднее, чем за 6 часов до расчетного времени запуска, или, в случае исследований солнечного или космического возмущений, не позднее, чем за 30 мин до расчетного времени начала полета.

774. Немедленно после старта пилотируемого воздушного шара (аэростата) пилот представляет соответствующему органу ОВД следующую информацию:

а) назначение (цель) полета;

б) место старта, позывной;

в) фактическое время старта;

г) расчетное время занятия высоты полета;

д) любые изменения в информации, предварительно сообщенной органу ОВД.

775. В процессе полета, при необходимости изменить высоту полета, пилот воздушного шара (аэростата) должен получить разрешение на этот маневр у диспетчера органа УВД, если в заявке на полет не указывалось разрешение на полеты на всех высотах в пределах района полета.

776. На протяжении всего полета пилот воздушного шара (аэростата) прослушивает установленную частоту работы органов УВД.

777. За один час до начала запланированного снижения пилот направляет соответствующему органу УВД следующую информацию:

а) местонахождение в данный момент;

б) эшелон (барометрическая высота) полета;

в) расчетное время и место приземления.

778. Непосредственно перед началом снижения для окончания полета пилот воздушного шара (аэростата) передает органу УВД свой позывной, место (район) приземления, ориентировочное время приземления.

779. После приземления, если позволяет радиосвязь, пилот не позднее чем через 5 минут докладывает органу УВД об окончании полета.

§3. Общие эксплуатационные требования

780. К управлению воздушным шаром (аэростатом) допускаются лица, прошедшие специальную подготовку, имеющие соответствующие документы на право полетов на воздушных шарах (аэростатах).

781. Во время полета на воздушном шаре (аэростате) должны находиться следующие документы и оборудование:

а) свидетельство о регистрации;

- б) удостоверение о летной годности;
- в) бортовой журнал;
- г) полетная карта;
- д) разрешение на бортовые радиостанции;
- е) бортовые радиостанции, позволяющие поддерживать радиосвязь с органами УВД;
- ж) барометр (высотомер) для отсчета и контроля высоты полета;
- з) компас.

§4. Метеообеспечение при выполнении полетов на пилотируемых воздушных шарах (аэростатах)

782. Минимальные метеорологические условия, при которых разрешается выполнять полеты на пилотируемых воздушных шарах и аэростатах приводятся в инструкциях, разрабатываемых полномочным органом для различных районов, территорий.

783. Планирование полета осуществляется на основе прогнозируемой метеообстановки при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков не менее 400 м (1300 фут).

784. Выполнение полетов производится по фактической погоде, при этом скорость ветра у земли не должна превышать 5 м/сек (10 уз), количество облаков на высоте ниже полета не должно превышать 3-4-х октантов (SCT).

785. Полеты воздушных шаров и аэростатов над заселенными районами крупных городов или поселков, а также над скоплениями людей на земле, разрешается производить на высоте не ниже 300 м (1000 фут).

786. При получении информации (самостоятельном наблюдении) о наличии по маршруту опасных для воздушного шара и аэростата метеорологических условий (гроза, град, болтанка, сдвиг ветра, обледенение, смерч, ураган, пыльная буря, сильные ливневые осадки) пилот воздушного шара (аэростата) должен обеспечить приземление его на ближайшем пригодном для этого месте с уведомлением об этом органа УВД.

§5. Поисковые и аварийно-спасательные работы при выполнении полетов на воздушных шарах (аэростатах)

787. Поисковые и аварийно-спасательные работы организуются в соответствии с Руководством по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов гражданской авиации (рег. № 102 от 28.09.1994г.).

788. При получении любого из сигналов “Режим”, “Ковер” пилот воздушного шара (аэростата) обязан подтвердить прием сигнала и приступить к производству экстренной посадки с докладом о месте (районе) приземления, ориентировочном времени приземления.

789. Новый взлет можно выполнять только после получения разрешения от органов УВД.

Глава XVII. Организация и выполнение полетов беспилотных летательных аппаратов

789¹. Полеты беспилотных летательных аппаратов выполняются на основании поданных в установленном порядке заявок (плана полета) в соответствующие органы по обслуживанию воздушного движения.

789². При выполнении полетов оператор беспилотного летательного аппарата должен иметь при себе Руководство по летной эксплуатации БЛА.

789³. Полеты выполняются в простых метеоусловиях при постоянном контроле за процессом полета БЛА на мониторе наземной станции (пульта) управления.

789⁴. Один оператор беспилотного летательного аппарата гражданской авиации может управлять только одним БЛА.

789⁵. Запуск и посадка БЛА разрешается на открытом, хорошо просматриваемом пространстве, на безопасном расстоянии от людей и строений.

789⁶. Полеты БЛА выполняются:

- а) не ближе 30 м. от людей, общественных трасс, транспортных средств, зданий;
- б) не ближе 150 м. от общественных зон отдыха, игровых зон, спортивных мероприятий, концертов;
- в) не ближе 5 км. от аэродромов, вертолетных площадок, железнодорожных вокзалов, правительственные учреждений.

Глава XVIII. Учебные и тренировочные полеты

790. Учебные и тренировочные полеты выполняются в районе аэродрома, на маршруте, а также в специально установленных зонах в соответствии с требованиями настоящих Правил, программ учебно-летной подготовки, программ подготовки летного состава, а также других нормативных документов ГА.

791. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту воздушного судна может находиться не более двух тренируемых (обучаемых) экипажей или четырех пилотов.

792. При выполнении полетов с выключением двигателя (двигателей) или на предельных режимах на борту воздушного судна должен находиться один тренируемый (обучаемый) экипаж.

793. Самостоятельные полеты обучаемых курсантов и слушателей-пилотов должны проводиться в экипаже, все члены которого (штурман, бортмеханик, бортрадист) допущены к инструкторской работе.

794. Пилот-инструктор при самостоятельных полетах курсантов (слушателей) должен находиться на пункте УВД или на борту воздушного судна, не занимая рабочего места.

795. Состав инструкторского экипажа при учебных и тренировочных полетах определяется, исходя из требований РЛЭ ВС и цели задания на полет. Тренирующий (тренируемый) выполняет обязанности того из членов экипажа, рабочее место которого он занимает.

796. При перелетах с базового аэродрома количество экипажей на борту воздушного судна, необходимых для работы вне базы, определяется командиром подразделения. Разрешается брать на борт лиц, обслуживающих полеты и служебных пассажиров. Оформление перевозки производится по установленным правилам перевозок.

797. Зоны учебных полетов устанавливаются над характерным ориентиром или над радионавигационной точкой.

Они должны быть удалены от гор, воздушных трасс, воздушных коридоров, зон взлета и посадки на расстояния, обеспечивающие безопасность полетов. Полеты в зоне должны обеспечиваться, как правило, радиолокационным (радиопеленгационным) контролем.

798. Пролет через зону на высотах, отведенных для выполнения учебного полета, без разрешения диспетчера органа УВД запрещается.

799. При перелете воздушного судна на аэродром для выполнения тренировочных (учебных) полетов экипажу разрешается выполнять задание, а диспетчеру органа УВД - давать разрешение на полеты по радио, если:

- а) подготовка к выполнению задания проведена в установленном порядке настоящими Правилами;
- б) на аэродроме тренировки и запасных аэродромах не произошло изменений, препятствующих полетам;
- в) срок действия прогнозов обеспечивает выполнение задания (прогноз может быть получен по радио);

г) запас топлива на борту соответствует требованиям настоящих Правил и позволяет продолжать полеты.

800. Пилот-инструктор обязан доложить диспетчеру органа УВД характер и объем предстоящего задания, а при наличии сложных метеоусловий - расчетное время ухода на запасной аэродром.

801. Минимумы для учебных и тренировочных полетов устанавливаются инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

802. Допуск лиц командно-летного и инструкторского состава к полетам по тренировочным минимумам производится в порядке, устанавливаемом Госавианадзором РУз.

803. Выполнение взлетов и посадок в аэродромных полетах разрешается при фактических метеоусловиях не ниже соответствующих тренировочных минимумов аэродрома, пилота-инструктора и наличии запасного аэродрома, отвечающего требованиям настоящих Правил.

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

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

806. Воздушные суда, выполняющие учебные и тренировочные полеты, обсуживаются наравне с рейсовыми, а для присвоения (подтверждения) минимума в сложных метеоусловиях на аэродроме в первую очередь.

Глава XIX. Полеты по перегонке воздушных судов

807. Полеты по перегонке воздушных судов в ремонт, из ремонта и в целях перебазирования производятся днем или ночью в соответствии с требованиями настоящих Правил.

808. Для полетов по перегонке воздушных судов назначаются наиболее опытные экипажи. Перед перегонкой с экипажами проводится предварительная подготовка.

809. Перегонка воздушных судов, состояние которых не отвечает установленным техническим требованиям, производится только днем с разрешения начальника Госавианадзора РУз.

810. Полеты по перегонке воздушных судов обсуживаются наравне с рейсовыми.

811. Организация и выполнение перелетов групп воздушных судов на авиационные работы и обратно на базу осуществляется в соответствии со специальной инструкцией, утвержденной в авиакомпании.

812. При групповых перелетах назначается старший группы, который несет ответственность за организацию перелета группы, принятие решения на вылет, своевременный возврат на аэродром вылета или следование на запасной аэродром при ухудшении метеоусловий в полете.

813. Каждый экипаж должен быть готов при необходимости продолжить полет по маршруту или на запасной аэродром самостоятельно.

814. В состав группы при перегонке должно входить не более 10-ти воздушных судов. Между ними в полете должна поддерживаться устойчивая двусторонняя радиосвязь. Дистанция и интервал между воздушными судами должны быть не менее 200 м.

При необходимости может выделяться самолет-разведчик, который следует впереди группы с интервалом в 10 мин.

815. Перегонка группы самолетов 4-го класса и вертолетов выполняется по ПВП:

а) в равнинной и холмистой местности при видимости не менее 4-х км и высоте нижней границы облаков не менее 250 м (820 фут);

б) в горной местности при высоте рельефа до 2000 м (6600 фут) видимость не менее 5 км, высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа не ниже 500 м (1650 фут), а при высоте рельефа более 2000 м (6600 фут) видимость не менее 10 км, высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа не ниже 700 м (2300 фут). При этом вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков во всех случаях должно быть не менее 100 м (330 фут).

Глава XX. Испытательные и контрольные полеты (облеты)

816. Испытательные полеты выполняются в целях испытаний воздушных судов, силовых установок и других систем (оборудования) воздушных судов, в том числе после капитального ремонта на заводах гражданской авиации.

817. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушных судов к эксплуатации в соответствии с установленными правилами, после ремонта, замены двигателей и оборудования, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

818. Испытательные полеты (на ЛИП заводов) выполняются с соблюдением требований настоящих Правил.

Глава XXI. Международные полеты

§1. Общие положения

819. Международным полетом признается всякий полет, связанный с пересечением воздушным судном государственной границы другого государства или выполняемый в воздушном пространстве другого государства.

820. Международные полеты могут выполнять авиапредприятия, организации (авиакомпании), прошедшие в установленном порядке сертификацию, получившие свидетельство эксплуатанта и лицензию на выполнение таких полетов.

821. Международные полеты подразделяются на:

- а) регулярные, выполняемые по расписанию, и дополнительные к расписанию;
- б) эпизодические (разовые): чартерные и специальные;
- в) выполняемые в страны СНГ;
- г) выполняемые в страны за пределами СНГ.

822. При международных полетах в воздушном пространстве действуют общие положения, регулирующие полеты, которые издаются государственными компетентными органами и публикуются в сборниках аэронавигационной информации.

823. Международные полеты гражданских воздушных судов выполняются по установленным международным воздушным трассам. Каждое воздушное судно, выполняющее международный полет, должно иметь на борту соответствующие судовые документы, установленные Воздушным Кодексом и настоящими Правилами.

824. Воздушное пространство Договаривающихся государств СНГ, в соответствии с Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (1991 г.), в целях организации, выполнения полетов и УВД воздушных судов, рассматривается как единое воздушное пространство СНГ.

825. Международные полеты воздушных судов Республики Узбекистан производятся в аэропортах (аэродромах), открытых для таких полетов, где имеются контрольно-пропускные пункты пограничных войск, таможенные учреждения и санитарно-карантийные службы.

826. Перед вылетом и после завершения международного полета члены экипажа воздушных судов должны пройти установленные процедуры, соответствующими

государственными органами, в международных аэропортах (аэродромах) на территории Республики Узбекистан и других государств.

827. На воздушные суда, их экипажи и пассажиров, прибывающих из Республики Узбекистан в другие государства и отбывающих из других государств в Республику Узбекистан, а также их имущество, ввозимое и вывозимое международной воздушной перевозкой, распространяется действие установленных правил соответствующих государств о въезде и выезде, а также ввозе и вывозе имущества и транзите через их территории.

828. Каждый международный полет должен производиться при наличии полученного в установленном порядке от органа ОВД разрешения (ATC CLEARENCE) на вылет и в соответствии с представленным органам ОВД планом полета (флайт-планом).

829. Пересечение воздушными судами Государственной границы Республики Узбекистан выполняется:

- а) через точки пролета Государственной границы Республики Узбекистан, опубликованные в документах аeronавигационной информации;
- б) по воздушным коридорам, устанавливаемым Межправительственными соглашениями».

830. При выполнении международных полетов экипажи воздушных судов Республики Узбекистан руководствуются:

- а) в воздушном пространстве СНГ:
 - 1) воздушным законодательством стран СНГ;
 - 2) Межгосударственным соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства СНГ (от 27.12.1991 г.);
 - 3) Воздушным кодексом Республики Узбекистан, настоящим Правилами, если их положения не противоречат правилам, установленным в странах СНГ;
 - 4) соответствующими договорами и разрешениями на полеты (авиационные работы) со стороны полномочных органов СНГ;
 - 5) сборниками аeronавигационной информации по воздушным трассам СНГ.
 - б) в воздушном пространстве других иностранных государств:
 - 1) Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагской конвенцией 1944 г.), соответствующими международными стандартами, рекомендациями и процедурами ИКАО;
 - 2) Воздушным законодательством и правилами полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых выполняется полет;
 - 3) Международными договорами с иностранными государствами о воздушном сообщении и соответствующими разрешениями на полеты (авиационные работы) со стороны полномочных органов иностранных государств;
 - 4) Воздушным Кодексом Республики Узбекистан, Положением об использовании воздушного пространства РУз (ПИВП РУз), утверждено постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 18 апреля 2012 г. № 114, настоящими Правилами, если их положения не противоречат правилам, установленным в иностранном государстве;
 - 5) сборниками аeronавигационной информации по международным трассам, а также NOTAM 1 и 2 класса, СНОУТАМ и циркулярами аeronавигационной информации.

831. Авиакомпании Республики Узбекистан осуществляют свою деятельность за границей через свои представительства (агентства), учреждаемые на основании международных договоров или разрешений иностранных государств.

832. Уполномоченный агент (представитель) авиакомпании организовывает прием и выпуск воздушного судна в заграничных аэропортах, где есть представительства.

833. Предполетная подготовка в иностранном аэропорту и прохождение экипажами воздушных судов иммиграционного и таможенного контроля

осуществляется в присутствии агента (представителя) авиакомпании (там, где есть агентство (представительство) авиакомпании).

834. Техническое обслуживание воздушных судов в аэропортах иностранных государств осуществляется допущенным инженерно-техническим составом и организуется, как правило, путем заключения договора с местным авиапредприятием (АТБ) или включением инженерно-технического персонала эксплуатанта в состав экипажа ВС.

835. Организация и обеспечение работ по техническому обслуживанию ВС относятся к компетенции авиапредприятия-эксплуатанта (владельца воздушного судна).

836. Расчет заправки авиатопливом, коммерческой загрузки и центровки воздушного судна, выполняющего международный полет из зарубежного аэропорта, выполняется экипажем.

837. На агента (представителя) авиакомпании возлагается обязанность организации подъезда транспорта к воздушному судну, погрузочно-разгрузочных работ, обеспечение своевременной заправки ГСМ и буксировки воздушного судна к месту запуска двигателей.

838. В иностранных аэропортах планирование и обеспечение полетов воздушных судов осуществляется агентом (представителем) авиакомпании, а при его отсутствии - экипажем.

839. План полета (флайт-план), составляемый командиром воздушного судна или, по его указанию, другим членом экипажа, представляется самим командиром воздушного судна или агентом (представителем) авиакомпании диспетчеру аэропорта вылета не позднее, чем за 30 минут до вылета, если в государстве не установлен иной порядок.

840. Флайт-планы не составляются при выполнении регулярных рейсов, для которых предусмотрены повторяющиеся планы полетов.

841. В случае разового изменения расписания, установленной трассы полетов или типа воздушного судна составление флайт-плана обязательно.

842. Обеспечение экипажей воздушных судов ГА Республики Узбекистан аeronавигационной информацией для выполнения международных полетов осуществляется штурманской службой непосредственно при вылете из аэропортов Узбекистана.

§2. Подготовка и допуск экипажей к выполнению международных полетов

843. К выполнению международных полетов в страны за пределами СНГ допускается авиационный персонал, прошедший специальную подготовку по программам, утвержденным Госавионадзором РУз.

844. Первоначальная подготовка пилотов, штурманов, бортрадистов, а также и других членов экипажа в части, их касающейся, для международных полетов осуществляется в сертифицированном УЦ (УТЦ) на специальных курсах, целью которых является:

а) научить летный состав понимать на английском языке стандартную авиационную фразеологию, диспетчерские разрешения, принимать различную информацию с земли и с борта ВС, правильно строить вопросы и ответы, а также читать и понимать картографическую и текстовую информацию;

б) обучить членов летных экипажей умению пользоваться международными метеокодами и другими материалами, содержащими информацию о погоде;

в) обучить членов летных экипажей особенностям ведения радиосвязи при полетах по международным воздушным линиям;

г) изучить с членами экипажей санитарные, таможенные и паспортные правила;

д) привить членам экипажа навыки и умение проводить подготовку и безопасно выполнять полеты по международным авиалиниям в соответствии с летной специальностью.

845. Летная стажировка членов экипажей проводится в летных подразделениях выполняющих международные полеты (исключая полеты в страны СНГ).

846. На основании заключения проверяющего о готовности члена экипажа к выполнению международных полетов по авиапредприятию (авиакомпании) издается приказ о допуске специалиста к международным полетам.

В летной книжке и свидетельстве специалиста делается соответствующая запись.

847. При прохождении членом экипажа проверки на допуск к полетам по "трекам" через Северную Атлантику, по авиапредприятию (авиакомпании) издается соответствующий приказ, в летной книжке и свидетельстве специалиста делается соответствующая запись.

848. Подтверждением права выполнения международных полетов является проверка техники пилотирования, самолетовождения и практической работы в рейсовых условиях выполненная за истекшие 12 месяцев при полетах в страны СНГ или в страны за пределами СНГ соответственно, в зависимости от подготовки и допуска летного персонала.

849. Проверка, выполненная при полете в страны за пределами СНГ, засчитывается для полетов в страны СНГ.

850. В результате подготовки к выполнению международных полетов члены экипажа обязаны знать:

а) основные положения международных договоров Республики Узбекистан о воздушном сообщении;

б) международные стандарты, правила полетов, рекомендации и процедуры ИКАО;

в) условные обозначения, принятые в сборниках аэронавигационной информации, картах и других документах ИКАО;

г) порядок использования сборников с аэронавигационной информации, Саплиментов, радионавигационных и аэронавигационных карт, издаваемых ЦАИ РФ и зарубежными фирмами (Джеппесен, Росс-Джепп и др.);

д) расположение и порядок использования в иностранных аэропортах радиосветотехнических средств (систем);

е) организацию обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве иностранных государств;

ж) порядок принятия решения на вылет и составления фляйт-плана;

з) правила ведения радиосвязи и использования сигналов опознавания ВС ("Сквок", СРО), порядка получения информации АТИС;

и) правила маркировки ВПП, МС, РД в зарубежных аэропортах;

к) сигналы, подаваемые на перроне и стоянке ВС (сигналы "Маршала", световые сигналы "АГНЕС" и др.);

л) сигналы, подаваемые в случае перехвата ВС истребителями, согласно приложения №6 к настоящим Правилам;

м) порядок пересечения государственной границы;

н) действия экипажа при утере радиосвязи на различных этапах полета;

о) коды сигналов вторичной радиолокации;

п) типы и порядок использования радионавигационных систем;

р) порядок оформления полетной документации и вылета в зарубежных аэропортах;

с) правила международных воздушных перевозок, установленные Воздушным кодексом Республики Узбекистан и авиационной администрацией;

т) процедуры прохождения паспортного, таможенного и карантинного досмотра.

851. Подготовка экипажа к самостоятельным полетам по новой для него международной воздушной трассе производится в соответствии с настоящими Правилами.

852. При подготовке к выполнению конкретного международного полета дополнительно предусматривается изучение:

а) правил полетов в воздушном пространстве иностранных государств, опубликованных в сборниках аeronавигационной информации и АИП для стран, через которые проходит трасса;

б) маршрута полета по радионавигационным и аeronавигационным картам;

в) НОТАМов 1 и 2 класса и СНОУТАМов;

г) особенностей эшелонирования по трассам;

д) климатических особенностей государств в воздушном пространстве которых производятся полеты;

е) четырехбуквенных обозначений основных и запасных аэродромов.

§3. Повышение квалификации летного персонала, выполняющего полеты на международных авиалиниях

853. Летный состав, имеющий допуск к международным полетам, должен владеть общим и авиационным английским языком не ниже 4 (четвертого) уровня по шкале ИКАО и иметь соответствующий сертификат.

854. Члены экипажей, имеющие допуск к полетам по "трекам", ежегодно подтверждают знания правил полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики и практические навыки работы.

855. Курсы повышения квалификации летного состава, выполняющего международные полеты в страны за пределами СНГ, проводятся в УЦ (УТЦ) по утвержденным Госавионадзором программам.

§4. Права, обязанности и ответственность командира воздушного судна и экипажа, выполняющего международные полеты

856. В иностранных аэропортах командир воздушного судна подчиняется в специальном отношении агенту (представителю) авиакомпании.

857. При выполнении международных полетов командир воздушного судна имеет право в зависимости от обстановки принимать решение о прекращении полета по маршруту и возвращении в пункт вылета, или полете на запасной аэродром.

858. В случаях явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасения жизни людей, находящихся на борту воздушного судна, такое решение может быть принято с отступлением от представленного плана полета (флайт-плана) и указаний органа УВД. О принятом решении командир воздушного судна обязан немедленно сообщить органу УВД, под непосредственным контролем которого находится судно.

859. Командиру воздушного судна, выполняющему международные полеты, разрешается принимать решение на продолжение рейса в случаях задержек в иностранных аэропортах с учетом того, чтобы общее полетное рабочее время не превышало установленного норматива в ГА Республики Узбекистан.

860. В иностранных аэропортах агент (представитель) авиакомпании и командир воздушного судна принимают необходимые меры по предотвращению и пресечению действий, угрожающих безопасности полета, используя предоставленные им права, не противоречащие законам и правилам государства пребывания.

861. Если воздушному судну, выполняющему международный полет, грозит опасность, или если судно терпит, либо потерпело бедствие, командир обязан

принять все меры для сохранения жизни и здоровья людей, а также судна и находящегося на нем имущества.

862. Все члены экипажа, а в необходимых случаях и пассажиры, обязаны принять участие в спасении людей, находящихся на борту воздушного судна.

863. В случае бедствия никто из членов экипажа не имеет права покинуть воздушное судно без разрешения его командира.

864. Командир покидает воздушное судно последним.

865. В целях обеспечения сохранности воздушного судна, потерпевшего бедствие, и находящегося на нем имущества, командир обязан принять соответствующие меры по охране воздушного судна, багажа, груза и почты в соответствии с требованиями Воздушного Кодекса Республики Узбекистан.

866. Командир воздушного судна, выполняющий международный полет, несет ответственность за:

а) знание и выполнение правил полетов государства, в воздушном пространстве которого выполняется полет;

б) знание и выполнение иммиграционных, таможенных и карантинных правил, установленных государством пребывания;

в) наличие и правильное оформление судовых, грузовых, таможенных, карантинных и иммиграционных документов;

г) организацию предполетного отдыха членов экипажа;

д) обеспечение вылета из иностранного аэропорта любого члена экипажа, оказавшегося неспособным выполнять свои обязанности в связи с заболеванием или по другим обстоятельствам.

867. Каждый член экипажа при нахождении за рубежом несет персональную ответственность за соблюдение норм поведения, законов и правил страны пребывания.

868. При выполнении международных полетов по договору чартера (фрахтования) командир воздушного судна должен знать и строго выполнять задание на полет по условиям договора чартера в соответствии с Воздушным Кодексом Республики Узбекистан.

869. В аэропортах, где введены ограничения по шумам, командир воздушного судна обязан принимать необходимые меры по соблюдению требований по шумовым ограничениям в той мере, в какой это допускается РЛЭ.

870. При принятии решения на вылет в зарубежном аэропорту, если прогнозируемая и фактическая погода на аэродроме назначения, расположенному на территории Республики Узбекистан, ниже установленного минимума, командир воздушного судна может по согласованию с ЦПДСА произвести вылет на запасной аэродром на территории Республики Узбекистан, соответствующий требованиям настоящих Правил.

871. Командир воздушного судна при принятии решения на вылет с зарубежного аэродрома имеет право вылетать на аэродром назначения при отсутствии данных о фактической и прогнозируемой погоде на нем, если имеется запасной аэродром, соответствующий требованиям настоящих Правил.

872. Связь с ЦПДСА обеспечивается агентом (представителем) авиакомпании. При отсутствии связи с ЦПДСА решение о вылете принимает командир воздушного судна.

873. Экипажу воздушного судна разрешается производить визуальный заход на посадку при погоде не ниже минимума, установленного для визуального захода, при условии, что командир ВС и второй пилот допущены к ВЗП.

§5. Пересечение государственной границы Республики Узбекистан с иностранным государством и выполнение полетов в воздушном пространстве иностранного государства (кроме стран СНГ)

874. Метеорологические условия выполнения международных полетов определяются установленными категориями минимума погоды для взлета и посадки воздушных судов на аэродромах и данными о фактической или прогнозируемой погоде.

875. Эшелонирование воздушных судов при полете в воздушном пространстве иностранного государства осуществляется в соответствии с правилами этого государства.

876. Согласно правилам ИКАО на международных воздушных линиях применяются полукруговая и квадрантная системы эшелонирования. Сведения о применяемой системе эшелонирования в том или ином государстве публикуются в сборниках аэронавигационной информации государства (AIP).

877. При различии в системах эшелонирования, принятых в Республике Узбекистан и других сопредельных государствах, смена эшелонов производится не менее, чем за 30 км. (16,2 м.миль) до пересечения Государственной границы Республики Узбекистан, при обязательном обеспечении интервалов вертикального эшелонирования между встречными воздушными судами.

878. Экипажи воздушных судов ГА Республики Узбекистан, выполняющие международные полеты, осуществляют радиосвязь в соответствии с международными стандартами на английском языке, используя установленную фразеологию радиообмена между экипажами и диспетчерами органов УВД.

879. Экипаж воздушного судна перед влетом в воздушное пространство Республики Узбекистана обязан не менее чем за 10 минут до пересечения Государственной границы Республики Узбекистан сообщить органу ОВД Республики Узбекистан позывной, код ответчика ВОРЛ, расчетное время и эшелон (высоту) пролета Государственной границы Республики Узбекистан.

880. Порядок выдачи разрешения на пролет Государственной границы Республики Узбекистан при наличии или отсутствии связи между приграничными органами ОВД Республики Узбекистан и сопредельного государства оговариваются в соглашениях о процедурах взаимодействия между смежными районами ОВД.

881. При выполнении международных полетов пролет Государственной границы Республики Узбекистан осуществляется на основании разрешений, выдаваемых Государственной инспекцией Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов и Министерством иностранных дел Республики Узбекистан, в соответствии с требованиями Воздушного Кодекса Республики Узбекистан.

882. Пролет Государственной границы Республики Узбекистан воздушными судами без радиосвязи запрещается, за исключением случаев, когда отказ радиосвязи произошел в полете. Если воздушное судно, выполняет санкционированный транзитный полет (полет без совершения посадки на территории государства) или полет с конечным пунктом на территории Республики Узбекистан, ему предоставляется режим наибольшего благоприятствования для полета до аэропорта назначения или посадки на запасном аэродроме, согласно поданному плану полета.

883. При необходимости пролета воздушными судами Государственной границы Республики Узбекистан вне установленных воздушных коридоров (точек пролета государственной границы) органы ОВД Республики Узбекистан согласовывают с органами ОВД сопредельных государств условия пересечения Государственной границы Республики Узбекистан.

884. Вынужденный влет воздушного судна в воздушное пространство Республики Узбекистан в случае аварии, стихийного бедствия, оказания срочной медицинской помощи членам экипажа или пассажирам воздушного судна, обеспечения безопасности ВС и пассажиров, незаконного вмешательства в действия экипажа, не является нарушением порядка пересечения Государственной границы Республики Узбекистан.

885. Командир ВС в случае вынужденного пересечения Государственной границы Республики Узбекистан обязан немедленно сообщить об этом органу ОВД и в дальнейшем действовать согласно указаниям этого органа. Орган ОВД Республики Узбекистан немедленно информирует ВС РЦ ЕС УИВП, орган ПВО.

886. Если воздушное судно, выполняющее международный полет, после пересечения Государственной границы Республики Узбекистан не может продолжать полет и экипаж воздушного судна принял решение следовать на аэродром вылета, то пересечение Государственной границы Республики Узбекистан в обратном направлении выполняется, как правило, по тому же маршруту полета.

887. При потере радиосвязи в воздушном пространстве иностранного государства экипаж воздушного судна Республики Узбекистан обязан выполнять требования плавил полетов в воздушном пространстве данного государства, предусмотренных для подобного случая.

888. Воздушное судно, нарушившее Государственную границу Республики Узбекистан или допустившее нарушение порядка использования воздушного пространства Республики Узбекистан, признается воздушным судном-нарушителем, и если не подчиняется требованиям органов УВД, принуждается к посадке.

889. Воздушное судно-нарушитель, получившее распоряжение о посадке, должно произвести посадку в указанном ему месте.

890. После посадки и выяснения причин нарушения разрешение на дальнейшее выполнение полета воздушному судну-нарушителю выдается в установленном порядке органом УВД.

891. Зарезервировано.

892. После взлета, до пересечения высоты перехода выдерживание заданных высот должно производиться по барометрическим высотомерам в футах (футомерам) с обязательным контролем по барометрическим высотомерам в метрах.

893. Зарезервировано.

894. Занятие заданного эшелона выполняется в соответствии с таблицей показаний высотомеров на эшелонах ИКАО по основному высотомеру КВС, входящему в состав бортовой системы воздушных сигналов, а на ВС, где она отсутствует - по электромеханическому высотомеру, которые имеют выход в самолетный ответчик.

895. Контроль правильности занятия эшелона и исправности работы канала измерения высоты следует производить по дублирующим барометрическим высотомерам в метрах и футах.

896. После занятия заданного эшелона производится осреднение показаний высотомеров.

897. Зарезервировано.

898. Зарезервировано.

§6. Особенности предварительной подготовки к полетам на международных воздушных авиалиниях

899. Предварительную подготовку экипажа к полету в базовом аэропорту организует и проводит командно-летный и инструкторский состав летного подразделения.

900. При выполнении полетов из зарубежных аэропортов (в т.ч. с базированием) предварительная подготовка, как правило, совмещается с предполетной подготовкой.

901. При брифинговой системе такой вид подготовки является основным. В этом случае экипаж прибывает на подготовку не позднее, чем за 2 часа до вылета.

902. Предварительную подготовку в день вылета организует и проводит командир воздушного судна.

903. При изучении маршрута полета экипаж должен ознакомиться с аэронавигационной обстановкой, аэродромами назначения и запасными, а также аэродромами, расположенными по трассе на случай вынужденной (аварийной) посадки.

904. При подготовке к полету на горный аэродром, где для захода на посадку предусмотрен только маяк VOR (NDB), экипажу необходимо определить дополнительно другие средства контроля и ориентировки для обеспечения приемлемой точности вывода воздушного судна в створ ВПП.

905. Для полета на горный аэродром с ограниченными воздушными подходами и нестандартной схемой захода на посадку (набора высоты), экипажу необходимо уточнить и иметь данные по ограничению минимально допустимых скоростей полета по прибору и углов крена в различных конфигурациях, для различной полетной массы.

906. На предварительной подготовке необходимо определить порядок взаиморасчетов экипажа со службами аэропортов, где нет агента (представителя) авиакомпании.

§7. Особенности предполетной подготовки экипажа в аэропортах иностранного государства

907. Предполетная подготовка организуется и проводится под руководством командира воздушного судна, как правило, на борту воздушного судна, если на данном аэродроме не установлены иные правила.

908. При предполетной подготовке экипаж должен получить от представителя администрации аэропорта или агента (представителя) авиакомпании документы полетной информации, включающие в себя:

- а) бюллетень аэронавигационной информации (НОТАМ);
- б) метеорологический информационный материал;
- в) предварительные сведения о коммерческой загрузке.

909. Командир воздушного судна совместно с членами экипажа анализирует полученную информацию и на основании предварительных расчетов, метеорологической и аэронавигационной обстановки принимает решение на вылет и подает флаит-план. В некоторых иностранных аэропортах обязательные сроки подачи флаит-плана могут быть различными, что должно учитываться экипажем.

910. При перевозке пассажиров и (или) грузов, в соответствии с технологическим графиком, на борт воздушного судна должны быть доставлены следующие документы:

- а) генеральная декларация;
- б) пассажирский (грузовой) манифест;
- в) сводная загрузочная ведомость;
- г) грузовые накладные с отметкой таможни.

911. Расчет взлетной массы и центровки воздушного судна выполняет второй пилот под контролем командира воздушного судна.

Глава XXII. Полеты в особых условиях **§1. Основные требования**

912. К полетам в особых условиях относятся:

а) полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури;

б) полеты в горной и малоориентирной местности, пустынях и над водной поверхностью;

в) полеты в сложной орнитологической обстановке.

г) полеты на малых и предельно малых высотах.

913. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений, или получении соответствующей информации, командир воздушного судна обязан принять меры для обхода опасной зоны.

914. Изменение маршрута или эшелона (высоты) полета для обхода зоны опасных метеорологических явлений производится только по согласованию с органом УВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет, за исключением случаев возникновения угрозы безопасности полета на заданном эшелоне, при которых командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом диспетчеру органа УВД. В этом случае командир обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30 градусов от оси маршрута и, пройдя 20 км, (10 м.миль) вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона.

915. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

916. Заняв новый эшелон, командир по согласованию с органом УВД выводит воздушное судно на воздушную трассу.

917. При выполнении полетов в горной, в малоориентирной местности, в пустынях и над водной поверхностью на борту воздушных судов должны быть:

- а) аварийная радиостанция;
- б) запас продуктов питания и питьевой воды;
- в) индивидуальные и групповые плавсредства (при полетах над водной поверхностью);
- г) сигнальные средства;
- д) оружие и спасательное снаряжение.

§2. Полеты в зоне обледенения

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

919. Полеты в условиях обледенения на воздушных судах, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, запрещаются.

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

§3. Полеты в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков

921. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозовым очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 10 км (5,4 м.миль).

922. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками или выше их.

923. Полет под облаками разрешается только днем вне зоны ливневых осадков при условии ПВП, если:

а) высота полета воздушного судна над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200 м (660 фут) в равнинной и холмистой местности и не менее 600 м (2000 фут) в горной местности;

б) вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200 м (660 фут).

924. Полет над верхней границей мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается выполнять с превышением над ними не менее 500 м (1650 фут).

925. Экипажам воздушных судов преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака и зоны сильных ливневых осадков запрещается.

926. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км (8 м.миль) от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортовой РЛС не менее 50 км (27 м.миль).

§4. Полеты в зоне сильной болтанки

927. Перед входом в зону возможной болтанки и при внезапном попадании в нее пассажиры должны быть пристегнуты к креслам привязными ремнями (по команде командира ВС по СГУ или включения табло "Пристегнуть ремни").

928. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м (3000 фут) и попадании воздушного судна в зону сильной болтанки командир с разрешения диспетчера органа УВД должен вывести из этой зоны воздушное судно с набором высоты, возвратиться на аэродром вылета или следовать на запасной.

929. Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруженные визуально, экипаж обязан обходить стороной не менее 10 км (5,4 м.миль) от их видимых боковых границ.

930. Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождовыми облаками и обнаруженные визуально, экипаж обязан обходить стороной на удалении не менее 30 км (16,2 м.миль) от их видимых боковых границ.

931. Заход на посадку и посадка при сильной болтанке не допускается.

§5. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

932. Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

- шумы и треск в наушниках;
- беспорядочные колебания стрелок радиокомпасов;
- искрение на остеклении кабины экипажа и свечение концов крыла в темное время суток.

933. Командир воздушного судна при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу УВД и выполняет рекомендации диспетчера о выходе из опасной зоны, при этом необходимо выключить одну УКВ радиостанцию, а ночью включить освещение кабины экипажа.

934. Изменение высоты полета в зонах повышенной электризации необходимо выполнять с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростями полета в соответствии с рекомендациями РЛЭ. После выхода из слоя облаков (до входа в другой слой) следует сделать горизонтальную площадку, продолжительностью не менее 5 сек.

935. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу необходимо:

- долженить диспетчера органа УВД о факте поражения, метеоусловиях, месте и высоте полета;
- проконтролировать параметры работы двигателей;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
- осмотреть воздушное судно (через окна, насколько это возможно) в целях обнаружения повреждений;
- при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

§6. Полеты в условиях сдвига ветра

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

а) увеличить расчетные скорости в соответствии с рекомендациями РЛЭ;

б) осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;

в) при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета ДПРМ вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с (6 уз) и более от расчетной.

937. Взлет и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра не допускается.

§7. Полеты в условиях пыльной бури

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

939. Заход на посадку и посадка не допускается в условиях пыльной бури при сильной болтанке.

§8. Полеты в горной местности

940. При подготовке к полету в горной местности экипаж дополнительно обязан:

а) изучить рельеф местности в полосе маршрута не менее, чем по 50 км (27 м.миль) в обе стороны от трассы, нанести на карту командные высоты, ограничительные пеленги и наметить обходные маршруты на случай встречи с опасными метеоявлениями;

б) изучить и отметить на карте места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки;

в) вычертить на полетной карте профиль местности по командным высотам и отметить их;

г) проанализировать метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки;

д) знать высоты аэродромов, расположенных в горах, особенность взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при взлете и посадке на горных аэродромах, а также расчет максимальной взлетной (посадочной) массы воздушного судна.

941. Набор эшелона (высоты) полета в горной местности разрешается по маршруту следования только при условии обеспечения набора безопасного эшелона до установленного рубежа. В остальных случаях набор высоты производится по установленной схеме.

942. При пересечении горного хребта по ПВП командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателей (двигателя) до номинального, горный хребет на истинной высоте менее 600 м (2000 фут) над рельефом местности пересекать запрещается.

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

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

945. На горных аэродромах полеты по траекториям, задаваемым диспетчером органа УВД запрещаются.

946. Переходить от полетов по ППП в горной местности и на горных аэродромах на полеты по ПВП запрещается.

§9. Полеты над малоориентирной местностью и пустыней

947. При подготовке к полету над малоориентирной местностью и пустыней экипаж воздушного судна дополнительно обязан:

- а) отметить на карте характерные ориентиры, имеющиеся по маршруту (караванные тропы, русла рек, озера, колодцы), а также удаленные ориентиры, которые могут быть использованы для общей ориентировки;
- б) проконсультироваться по вопросам ведения ориентировки с другими экипажами, имеющими опыт полетов по данному маршруту;
- в) проверить наличие запасов продуктов питания и питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств.

§10. Полеты над водной поверхностью

948. Полеты над водной поверхностью разрешается выполнять:

- а) на воздушных судах, имеющих два двигателя и более, и на всех воздушных судах, приспособленных для посадки на воду;
- б) на сухопутных воздушных судах, имеющих один двигатель, при удалении от береговой черты не более дальности снижения с отказавшим двигателем.

949. При полетах над водной поверхностью, когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры должны быть обеспечены спасательными жилетами. Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 мин., на воздушных судах (независимо от типа), кроме индивидуальных средств спасания должны быть и групповые плавсредства (надувные спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту, со средствами жизнеобеспечения в соответствии с РЛЭ, а также специальное снаряжение, предусмотренное п.907 настоящих Правил.

950. При подготовке к полету над водной поверхностью экипаж дополнительно обязан:

- а) подробно изучить береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности на случай вынужденной посадки;
- б) проверить наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, запаса продуктов питания и питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;
- в) изучить правила вынужденной посадки на воду и пользования плавсредствами;
- г) проинструктировать пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами и поведения при аварийной посадке.

951. Полеты по ПВП вблизи береговой линии выполняются на безопасных высотах с учетом максимальных превышений рельефа местности в полосе по 5 км (3 миля) в обе стороны от оси маршрута.

952. Командир ВС, перед взлетом в сторону моря или больших водных поверхностей, обязан провести предстартовую подготовку со всеми членами экипажа ВС, включая обслуживающий персонал, по действиям в случае приводнения ВС.

§11. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

953. Сложная орнитологическая обстановка может возникнуть в период массового появления птиц, связанного с их суточными или сезонными миграциями и скоплениями. В этих условиях при выполнении полетов возможно возникновение особых случаев в результате опасных столкновений воздушных судов с птицами.

954. Перед принятием решения на вылет командир воздушного судна обязан учитывать информацию от диспетчера органа УВД (или по АТИС) об орнитологической обстановке в районе аэродрома.

955. При получении информации от диспетчера органа УВД на исполнительном старте командир воздушного судна обязан оценить возможность выполнения взлета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

956. При полете по маршруту, в случае обнаружения птиц, экипаж должен обойти их стороной или пролететь над ними.

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

- а) повысить осмотрительность;
- б) включить фары;
- в) повысить контроль за параметрами работы двигателей (двигателя);
- г) при необходимости уйти на второй круг.

§ 12. Полеты на малых и предельно малых высотах

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

957². При полете на малых и предельно малых высотах по ПВП, в случае попадания в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшего пилотирования по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП, доложить обстановку органу ОВД/УВД и занять безопасную высоту полета или нижний безопасный эшелон полета.

957³. При наборе высоты с малой и предельно малой высоты до заданного эшелона (высоты) полета перевод шкалы давления барометрического высотомера на стандартное атмосферное давление осуществляется после начала выполнения маневра по набору эшелона (высоты).

Глава XXIII. Особые случаи в полете

§1. Основные требования

958. К особым случаям в полете относятся:

- а) попадание воздушного судна в опасное метеорологическое явление;
- б) отказ двигателя (двигателей);
- в) отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке;
- г) пожар на воздушном судне;
- д) потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности ВС;
- е) потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи);

- ж) потеря ориентировки;
- з) нападение на экипаж (пассажиров), угроза взрыва, поджога ВС;
- и) ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа (пассажиров);
- к) вынужденная посадка вне аэродрома;
- л) отказ радиолокационных средств в зоне УВД и РТО на аэродроме посадки;
- м) применение парашютов в аварийных случаях.

959. О возникновении особых случаев в полете командир (экипаж) воздушного судна немедленно сообщает органу УВД (перечень сигналов бедствия и срочности указан в приложении №5 к настоящим Правилам). При затруднении ведения связи по основному каналу необходимо перейти на аварийную частоту 121,5 МГц. Если аварийная обстановка, угрожающая безопасности ВС или находящихся на нем лиц, требует принятия действий, которые ведут к нарушению местных предписаний или правил, КВС немедленно уведомляет об этом соответствующий местный полномочный орган (УВД). По требованию государства, в котором произошел инцидент, КВС предоставляет доклад о любом таком нарушении соответствующему полномочному органу этого государства. В этом случае КВС в 10-и дневный срок также предоставляет копию этого доклада командиру своего летного подразделения.

960. Сигнал бедствия включается в случаях:

- а) отказа двигателя (двигателей);
- б) пожара на воздушном судне;
- в) потери устойчивости, управляемости, нарушении прочности;
- г) потери радиосвязи;
- д) потери ориентировки;
- е) нападения на экипаж (пассажиров), угрозы взрыва, поджога ВС;
- ж) вынужденной посадки вне аэродрома;
- з) применения парашютов в аварийных случаях;
- и) экстренного снижения.

961. Пилотирование и управление системами воздушного судна при возникновении особых случаев в полете должно соответствовать требованиям РЛЭ.

962. Члены экипажа при выполнении операций в соответствии с РЛЭ в особых случаях докладывают о своих действиях командиру воздушного судна.

963. В случаях, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома или покидание воздушного судна, если экипаж и пассажиры обеспечены парашютами.

§2. Попадание воздушного судна в опасные метеорологические явления

964. К опасным для полета метеоявлениям относятся:

- а) на аэродроме вылета и посадки - гроза, град, сильная болтанка, сильный сдвиг ветра, гололед, сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная буря, сильные ливневые осадки, вулканический пепел;
- б) по маршруту полета - град, гроза, сильное обледенение, сильная болтанка.

965. При встрече с опасными метеоявлениями по маршруту полета командир воздушного судна принимает меры для их обхода. При невозможности их обхода путем изменения маршрута или высоты полета экипаж (пилот) возвращается на аэродром вылета или производит посадку на ближайшем запасном аэродроме. Командиру вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

§3. Отказ двигателя (двигателей)

966. При отказе двигателя на воздушном судне с одним двигателем на высотах до 100 м (330 фут) (в том числе на взлете) командир воздушного судна немедленно

производит вынужденную посадку перед собой, избегая столкновения с препятствиями.

967. Если отказ двигателя произошел на высотах более 100 м, (330 фут) | командиру воздушного судна разрешается выбрать площадку, более пригодную для вынужденной посадки.

968. При отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне с несколькими двигателями командир имеет право:

- а) произвести посадку на аэродроме вылета;
- б) слить часть топлива (если это возможно), или сбросить груз для улучшения условий полета;
- в) использовать любой режим работающих двигателей вплоть до взлетного;
- г) в маршрутном полете продолжить полет до ближайшего аэродрома (независимо от его ведомственной принадлежности) и произвести на нем посадку.

969. На воздушных судах с тремя и более двигателями в случае выключения в полете экипажем одного двигателя по признакам отказа (кроме пожара) командиру воздушного судна предоставляется право принять решение продолжить полет до аэродрома назначения при уверенности в безопасном его завершении.

970. Если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, командир воздушного судна обязан:

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

§4. Отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке

971. При обесточивании воздушного судна в полете экипаж действует в соответствии с требованиями РЛЭ.

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

- а) при полете по ПВП производит посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;
- б) при полете по ППП принимает меры к переходу на визуальный полет;
- в) при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасности перехода на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следует в район, где возможен переход на визуальный полет.

973. Диспетчер органа УВД установив, что связь с воздушным судном прекратилась, и пределив его маршрут с помощью радиолокационных средств, обязан:

- а) обеспечить УВД данного воздушного судна таким образом, чтобы исключить возможность его сближения с другими воздушными судами;
- б) использовать возможность организации лидирования данного воздушного судна для оказания помощи в заходе на посадку.

974. При разгерметизации кабины, требующей выполнения экстренного снижения, экипаж:

- а) применяет кислородные маски;
- б) приступает к экстренному снижению до эшелона 140 (4250 м) или менее, но во всех случаях не ниже высоты нижнего безопасного эшелона в районе полета, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ;
- в) включает сигнал бедствия;

- г) проверяет состояние здоровья пассажиров и при необходимости оказывает им помощь;
- д) принимает решение о следовании на аэродром назначения или ближайший пригодный для посадки аэродром.

§5. Пожар на воздушном судне

975. При возникновении пожара на воздушном судне экипаж:
- а) приступает к экстренному снижению и одновременно принимает все доступные меры для ликвидации пожара;
 - б) включает сигнал бедствия;
 - в) в зависимости от сложившейся обстановки продолжает полет до ближайшего аэродрома, либо производит посадку вне аэродрома, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ.

976. При возникновении пожара на воздушном судне на этапе взлета (набора высоты после взлета) и невозможности его ликвидировать, командир воздушного судна имеет право:

- а) выполнить заход по кратчайшему маршруту для посадки на аэродроме вылета, в том числе при погоде ниже минимума;
- б) произвести посадку на площадку, предусмотренную Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома.

§6. Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности воздушного судна

977. При потере устойчивости, управляемости, арушении прочности воздушного судна командир воздушного судна включает сигнал бедствия и действует в соответствии с требованиями РЛЭ.

§7. Потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи)

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

979. При потере радиосвязи командир воздушного судна включает сигнал "Бедствия" и используя все имеющиеся средства, принимает меры к восстановлению связи с органом УВД непосредственно или через другие воздушные суда. В таких случаях, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121,5 МГц.

980. Если восстановить радиосвязь не удалось, командир воздушного судна, как правило, прекращает выполнение задания и производит посадку на аэродроме вылета или на запасном аэродроме. В этом случае командир воздушного судна имеет право произвести посадку на аэродроме вылета при метеоусловиях ниже минимума.

981. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета или на запасном аэродроме не представляется возможным (по метеоусловиям, или если масса воздушного судна превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир воздушного судна следует на аэродром назначения с набором по схеме выхода высоты, заданной диспетчером АДП, или на запасный аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленных для полета без связи эшелонах: 140 (4250 м), 150 (4550 м) или 240 (7300 м), 250 (7600 м).

982. В случае принятия командиром ВС решения о полете по ППП на аэродром назначения, необходимо следовать на заданном при вылете эшелоне; снижение для захода на посадку следует начинать после пролета ДПРМ не ранее расчетного времени прибытия, по установленной схеме захода на посадку, при этом

посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 мин. после расчетного времени прибытия.

983. Если через 30 минут после расчетного времени прибытия воздушное судно не произвело посадку, не установило связь и не наблюдается на экране радиолокатора, диспетчер органа УВД возобновляет обычное воздушное движение в районе аэродрома.

984. При наличии средств вторичной радиолокации допускается обеспечение безопасных интервалов полета без освобождения всего воздушного пространства после точного определения фактического эшелона полета воздушного судна, следующего без связи.

985. В случае потери связи при полете по ПВП командир воздушного судна следует на аэродром назначения по ПВП на заданной высоте (эшелоне). При невозможности продолжать полет по ПВП на аэродром назначения, необходимо следовать на запасный аэродром, где погода позволяет произвести посадку по ПВП.

986. Диспетчер органа УВД при потере связи с экипажем воздушного судна действует все имеющиеся РТС, а также извещает смежные диспетчерские пункты, органы ВО, органы УВД аэродрома назначения и запасных аэродромов о потере связи с воздушным судном.

Управление движением других воздушных судов проводится таким образом, чтобы исключить возможность их сближения с воздушным судном, потерявшим связь.

987. Диспетчер органа УВД определяет характер потери связи путем подачи экипажу воздушного судна команд об изменении курса или включении (выключении) сигнала бедствия.

988. К расчетному времени прибытия воздушного судна орган УВД освобождает в районе аэродрома воздушное пространство от высоты круга до заданного эшелона.

989. Для обеспечения УВД при потере радиосвязи, а также при УВД воздушного судна, терпящего бедствие, диспетчер в пределах своей зоны ответственности может ввести режим радиомолчания. В этом случае по команде диспетчера органа УВД экипажи воздушных судов обязаны:

- а) прекратить все передачи по радио, кроме случаев возникновения особой ситуации в полете, и работать по командной связи только на прием;
- б) выполнять команды диспетчера органа УВД без подтверждения;
- в) выходить на связь только по запросу диспетчера органа УВД;
- г) закончить вертикальный маневр, заняв высоту согласно последнему указанию диспетчера органа УВД.

990. При отказе наземных средств связи диспетчер органа УВД в соответствии с технологией работы принимает меры к восстановлению связи с использованием резервных средств и каналов или передает управление другому органу УВД.

§8. Потеря ориентировки

991. Ориентировка считается полностью потерянной, если экипаж по этой причине произвел вынужденную посадку не на аэродроме назначения.

992. Ориентировка считается временно потерянной, если воздушное судно выведено экипажем самостоятельно или с помощью наземных РТС на заданный маршрут с последующей посадкой на аэродром назначения.

993. При потере ориентировки экипаж обязан:
- а) включить сигнал бедствия;
 - б) доложить органу УВД о потере ориентировки, об остатке топлива и условиях полета;
 - в) с разрешения органа УВД занять наивыгоднейший эшелон или высоту полета для обнаружения воздушного судна радиотехническими средствами;

г) применить наиболее рациональные в данных условиях способы восстановления ориентировки.

994. В случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива, и до наступления темноты, следует произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

994¹. При потере ориентировки снижение ниже безопасной высоты (эшелона) полета запрещается.

§9. Нападение на экипаж (пассажиров), угроза взрыва, поджога ВС

995. При нападении или угрозе нападения на экипаж (пассажиров), а также при угрозе взрыва, поджога командир воздушного судна и члены экипажа обязаны, по возможности, передать сигналы бедствия, сообщить о складывающейся на борту ВС ситуации, свой позывной, местонахождение (координаты), высоту, курс полета и действовать в соответствии с инструкцией экипажу воздушного судна по действиям в чрезвычайной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства, или рекомендациями, полученными от органа УВД.

§10. Ранение или внезапное ухудшение состояния здоровья членов экипажа (пассажиров)

996. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа или пассажира, командир воздушного судна обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи и, в зависимости от обстановки, принять решение о продолжении или прекращении полета.

996¹. В случае облучения пилотов (членов летного экипажа) ярким светом, предположительно исходящим от лазерного излучателя, экипажем выполняются процедуры, предписанные авиакомпанией. Такие процедуры как минимум должны содержать:

- а) передачу управления ВС другому пилоту;
- б) включение автопилота, если он не был включен;
- в) по возможности изменение направления полета ВС, чтобы лазерный луч не попадал в кабину пилотов;
- г) включение внутреннего освещения кабины пилотов.

Экипаж информирует диспетчера УВД, под управлением которого он находился, о времени и месте облучения ВС лазерным излучением. После посадки командир воздушного судна заполняет отчет согласно Приложению № 22 к настоящим Правилам и информирует руководителя летной службы и инспекцию по безопасности полетов авиакомпании о факте облучения экипажа ВС лазерным излучением и состоянии членов экипажа, подвергшихся облучению.

997. При внезапном ухудшении состояния здоровья или ранении командира воздушного судна, когда он не может продолжать полет, выполнение задания прекращается, временно до окончания полета обязанности командира воздушного судна выполняет второй пилот.

998. Орган УВД, получив доклад о прекращении полета в связи с внезапным ухудшением состояния здоровья (ранением) члена экипажа или пассажира, обязан обеспечить выход воздушного судна на ближайший аэродром и его внеочередную посадку, оказать экипажу максимальную помощь для благополучного завершения полета.

§11. Вынужденная посадка вне аэродрома

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

1000. Вылет с места вынужденной посадки разрешается начальником Госавионадзора Республики Узбекистан (или лицом его замещающим) после устранения неисправностей на воздушном судне.

1001. При отсутствии связи с ближайшим аэропортом и в случаях, не терпящих отлагательства, командир воздушного судна имеет право самостоятельно принимать решение на вылет после предварительного личного осмотра местности и определения ее пригодности для безопасного взлета.

При необходимости принимаются меры для устранения препятствий, снятия загрузки или слива части топлива.

§12. Отказ радиолокационных средств в зоне УВД и РТО на аэродроме посадки

1002. При получении сообщения диспетчера об отказе радиолокационных средств в зоне УВД командир воздушного судна, выполняющий полет в данной зоне, продолжает полет, соблюдая заданный эшелон и скорость, при соблюдении максимальной осмотрительности (радиоосмотрительности).

1003. Диспетчер органа УВД в этих случаях вводит режим радиомолчания (при необходимости); применяет интервалы эшелонирования, предусмотренные для полетов при отсутствии радиолокационного контроля, и сообщает экипажам воздушных судов, находящимся в зоне УВД, воздушную обстановку, а также сообщает всем смежным диспетчерским пунктам об отказе радиолокационных средств.

1004. При отказе РТО на аэродроме посадки и невозможности по метеорологическим условиям произвести визуальную посадку на данном аэродроме командир воздушного судна следует на запасной аэродром.

1005. В случае невозможности ухода на запасной аэродром (недостаток топлива, неисправность авиационной техники и др.) командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку при погоде ниже минимума на аэродроме посадки.

§13. Применение парашютов в аварийных случаях

1006. При выполнении полетов, если это предусмотрено соответствующей инструкцией для испытательных и учебных полетов, все члены экипажа и другие лица, участвующие в полете, должны иметь парашюты с установленными страховирующими приборами.

1007. Подвесные системы парашютов должны быть надеты в течение всего полета. Снимать в полете парашют разрешается только в тех случаях, когда выполнять работу с надетым парашютом невозможно.

1008. Правила вынужденного покидания в полете каждого типа воздушного судна устанавливаются соответствующей инструкцией.

1009. Перед покиданием воздушного судна на парашютах экипаж, по возможности, информирует об этом диспетчера органа УВД, у которого он находится на связи, сообщает свое местонахождение и включает сигнал бедствия.

1010. Покидая воздушное судно, необходимо (когда это возможно) включить автопилот, установить курс в направлении малонаселенного района со снижением по пологой глиссаде, уничтожить кодовое устройство аппаратуры опознавания.

1011. Члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают воздушное судно на парашютах по приказанию командира воздушного судна. Командир покидает воздушное судно последним.

Глава XXIV. ПОИСК И СПАСАНИЕ

§1. Общие положения

1012. Поисковые и аварийно-спасательные работы являются частью поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов и включают:

- а) организацию вылета (выхода) дежурных поисково-спасательных сил и средств;
- б) управление поисково-спасательными силами и средствами, организацию их взаимодействия и усиления;
- в) поиск воздушных судов, потерпевших бедствие;
- г) тушение пожара на воздушных судах;
- д) извлечение из ВС пострадавших и оказание им первой медпомощи;
- е) эвакуацию людей с места бедствия, в том числе в лечебные учреждения.

1013. К поисковым и аварийно-спасательным работам могут привлекаться силы и средства других министерств и ведомств.

1014. Взаимодействие на местах организуют руководители авиапредприятий в соответствии с разработанными планами.

1015. Общее руководство организацией и проведением поиска и спасания пассажиров и экипажа воздушных судов, терпящих бедствие в районе ответственности аэропорта, возлагается на руководителя аэропорта с привлечением сил и средств подразделений и организаций, базирующихся на аэродроме, независимо от ведомственной принадлежности.

1016. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы командиры ВС имели на борту ВС всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать их самолет. Эта информация может быть представлена экипажу в руководстве по производству полетов или в другой форме, которая применяется эксплуатантом.

§2. Организация и выполнение поисково-спасательных работ

1017. ПСР выполняются в случаях:

- а) получения сигнала бедствия с борта ВС;
- б) если в течение 10 мин после расчетного времени прилета ВС не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;
- в) если экипаж ВС получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекращена;
- г) если в установленное время экипаж ВС не вышел на связь;
- д) если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние ВС, или остаток топлива не гарантирует безопасного окончания полета;
- е) если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем ВС и его местонахождение в течение 20 мин. установить не удалось;
- ж) получения указания руководителя аэропорта или вышестоящего начальника.

1018. Для обеспечения своевременного поиска и спасания потерпевшего бедствие ВС организуется дежурство:

- а) поисково-спасательных экипажей ВС;

б) аварийно-спасательной команды (АСК) аэропорта и наземной поисково-спасательной группы;

в) самолетов и вертолетов, а также наземного транспорта высокой проходимости;

г) органов управления воздушным движением.

1019. Сведения о выделении на дежурство экипажей, воздушных судов и аварийно-спасательных средств включаются в суточный план полетов и доводятся до ЦПДСА и других заинтересованных служб и ведомств.

1020. Выделяемые на дежурство поисковые ВС должны быть оборудованы устройством для захвата аварийных частот и радиоаппаратурой позволяющие вести связь на авиационных частотах, а также на любых предписанных частотах.

Вертолеты, кроме этого, должны быть оборудованы поисковыми фарами и устройством для подъема потерпевших.

1021. В аэропортах определяются места стоянки дежурных ВС и местопребывание их экипажей, обеспечивающие установленную готовность к вылету.

1022. Сроки вылета выделенных на дежурство поисковых ВС с момента получения сигнала тревоги не должны превышать 30 мин летом и 45 мин зимой.

1023. При вылете на поиск на борту ВС должна находиться группа спасателей (наблюдателей) в составе двух-трех человек, в том числе медицинский работник.

1024. Для проведения поисково-спасательных работ, кроме специально выделенных, могут использоваться ВС, не имеющие поисково-спасательного оборудования, для выполнения визуального поиска и эвакуационных работ, а также резервные, санитарные, патрульные и находящиеся в воздухе воздушные суда, которые могут быть направлены в район поиска.

1025. Командир ВС, принявший сообщение о бедствии по мере возможности:

а) подтверждает получение сообщения;

б) фиксирует местонахождение судна, терпящего бедствие, если оно сообщено;

в) определяет пеленг передающей радиостанции;

г) информирует соответствующий орган обслуживания воздушного движения;

д) по своему усмотрению, в ожидании указаний, направляется к месту, указанному в сообщении о бедствии.

1026. Диспетчер органа УВД, получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедствии ВС, обязан немедленно сообщить об этом руководителю полетов (старшему диспетчеру), объявить тревогу воздушным и наземным поисково-спасательным расчетам, определить местонахождение ВС, терпящего бедствие и оказать экипажу ВС помочь в соответствии со сложившейся обстановкой. Дать указание всем экипажам ВС, находящимся в предполагаемом районе бедствия, на одной из двух УКВ радиостанций, прослушивать аварийную частоту 121,5 мГц.

1027. На период проведения поисково-спасательных работ из лиц командно-летного состава назначается руководитель поисково-спасательных работ.

§3. Действия экипажа воздушного судна, терпящего бедствие

1028. Если воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность, или если судно терпит, либо потерпело бедствие, командир воздушного судна обязан принять меры к сохранению жизни и здоровья людей, а также судна и находящегося на нем имущества.

1029. Во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полетов, экипаж воздушного судна обязан подать сигнал бедствия и одновременно включить аппаратуру опознавания.

1030. Сигнал бедствия устанавливается единый для всей авиации и передается буквами "SOS" (терплю бедствие) по радиотелеграфу, по радиотелефону - открытым текстом "Терплю бедствие" (при международных полетах - словом "Мейдей").

1031. Сигналы бедствия передаются на рабочей частоте канала связи с диспетчером органа УВД, находящегося в использовании во время бедствия, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц в радиотелефонном режиме; при запросе помощи у морских служб - на частотах 2182 кГц или 4125 кГц в радиотелефонном режиме.

1032. Приняв решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома, командир воздушного судна предупреждает об этом всех членов экипажа и дает указания о порядке их дальнейших действий. При вынужденной посадке экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном состоянии (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, должны быть постоянно включенными.

1033. Потерпевшие бедствие должны знать, что для их спасания будут приняты все необходимые меры, а своими действиями экипаж воздушного судна способствует облегчению своего обнаружения.

1034. Экипаж воздушного судна, совершившего вынужденную посадку вне аэродрома, обязан:

- а) немедленно эвакуировать пассажиров из воздушного судна и отвести их на безопасное расстояние не менее 100 м;
- б) организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;
- в) определить или уточнить свое местонахождение;
- г) принять меры по установлению связи с ближайшим аэродромом, наземной или самолетной радиостанцией;
- д) в случае возникновения пожара экипаж должен попытаться ликвидировать его с помощью бортовых и подручных средств пожаротушения.

1035. Командир экипажа руководит всеми работами на месте вынужденной посадки воздушного судна и организует (по возможности) оформление страховой документации.

1036. Решение оставаться на месте или уходить из района вынужденной посадки принимает командир воздушного судна.

1037. Оставаться на месте вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:

- а) сигнал бедствия или сообщение о месте происшествия переданы экипажем с воздуха либо после приземления (независимо от того, получено или не получено подтверждение о приеме сигнала);
- б) местонахождение точно не определено, местность незнакома и труднопроходима (горы, лес, глубокий снег, болото и др.), направление на ближайший населенный пункт и его удаление не известны;
- в) часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных травм самостоятельно передвигаться не могут, а здоровых людей для их транспортирования недостаточно;
- г) местность открытая и потерпевшие могут быть легко обнаружены с воздуха.

1038. Уходить с места вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:

- а) местонахождение известно и имеется возможность свободно дойти до ближайшего населенного пункта;
- б) люди способны идти и транспортировать раненых;
- в) воздушное судно и находящиеся на нем люди не могут быть обнаружены из-за густой растительности, а средства сигнализации отсутствуют;
- г) имеется непосредственная угроза здоровью пассажиров и экипажа в результате стихийного бедствия (пожар, наводнение).

1039. В случае вынужденной посадки на воду покидать воздушное судно можно только после его остановки по команде командира воздушного судна. При покидании воздушного судна на воде необходимо:

- а) членам экипажа и пассажирам надеть спасательные жилеты и при выходе из воздушного судна включить систему их газонаполнения;
- б) спустить на воду групповые спасательные плавсредства;
- в) переправить всех из воздушного судна на плоты. Раненые и дети переправляются в первую очередь;
- г) загрузить на плавсредства имеющиеся запасы продуктов, воды и снаряжения;
- д) отплыть от воздушного судна на безопасное расстояние (не менее 100 м), пока оно не начало погружаться в воду;
- е) членам экипажа, находящимся на отдельных плотах, подплыть ближе друг к другу и связать плоты (по два-три плота вместе) фалами длиной 8-10 м.

1040. Члены экипажа должны быть подготовлены к оказанию медицинской помощи при обмороках, ушибах, кровотечениях, переломах, остановке дыхания, вывихах, ожогах, обморожениях, перегреве, отравлениях и т.д. Если среди пассажиров воздушного судна оказались медицинские работники, то необходимо использовать их для оказания медицинской помощи пострадавшим.

§4. Организация и проведение АСР на территории и в районе аэродрома

1041. Аварийно-спасательные работы организуются и выполняются в случаях:

- а) получения сообщения о предстоящей посадке ВС, терпящего бедствие;
- б) авиационного происшествия;
- в) инцидента, если требуется эвакуация ВС;
- г) оказания помощи населению при стихийных бедствиях;
- д) по указанию руководителя авиапредприятия.

1042. Для выполнения аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома в каждой смене аэропорта создается аварийно-спасательная команда, действия которой определяются специальной инструкцией.

1043. В зависимости от обстановки расчетам АСР подаются следующие сигналы оповещения:

- а) "тревога" - когда авиационное происшествие произошло внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме ВС, терпящего бедствие, остается менее 30 минут;
- б) "готовность" - когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме ВС, терпящего бедствие, остается 30 мин и более.

1044. Непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ возлагается на начальника смены - руководителя аварийно-спасательных работ (сменного заместителя руководителя аэропорта или другое лицо, назначенное приказом руководителя аэропорта).

1045. В аэропортах, где нет сменного заместителя руководителя аэропорта, до прибытия руководства, поисковые и аварийно-спасательные работы организует руководитель полетов (старший диспетчер).

ГЛАВА XXV. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

§1. Общие положения

1046. Расследование авиационных происшествий и инцидентов проводится в соответствии с "Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан" (ПРАПИ-2000) утвержденными Кабинетом Министров Республики Узбекистан от 27 декабря 2000г. № 505.

1047. Целью расследования авиационного происшествия или инцидента, в соответствии с ПРАПИ утвержденными Кабинетом Министров Республики Узбекистан от 27 декабря 2000г. № 505, является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. Расследование включает в себя сбор и анализ фактической информации, проведение необходимых исследований, установление причин события и разработку рекомендаций по профилактике.

1048. Установление чьей-либо вины или ответственности в задачи расследования не входит.

1049. Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, должно проводиться отдельно от расследования, выполняемого в соответствии с ПРАПИ утвержденными Кабинетом Министров Республики Узбекистан от 27 декабря 2000г. № 505.

1050. С момента авиационного происшествия ответственность за проведение первоначальных действий на месте авиационного происшествия возлагается на руководителя организации ГА, в районе или на территории которой произошло авиационное происшествие, а до его прибытия, на командира воздушного судна.

1051. В каждой организации ГА должна быть разработана специальная инструкция, определяющая, с учетом настоящих Правил, порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте, согласованная с Госавионадзором.

§2. Первоначальные действия должностных лиц после авиационного происшествия, инцидента

1052. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находившихся на борту этого воздушного судна, либо вовлеченных в авиационное происшествие извне.

1053. В случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома, командир воздушного судна совместно с членами экипажа выполняет действия, предусмотренные при этом РЛЭ ВС, эвакуирует пассажиров и принимает меры по тушению пожара.

1054. Убедившись, что воздушное судно не горит, командир воздушного судна до прибытия ответственного представителя, на территории которого произошло событие, обязан:

- а) немедленно полностью обесточить воздушное судно (если это не препятствует проведению эвакуации) и убедиться, что бортовые самописцы выключены;
- б) обеспечить неприкосновенность пультов управления в кабине экипажа и бортовых самописцев;
- в) обеспечить неприкосновенность коммерческой загрузки и других предметов, находящихся на борту воздушного судна, запретить слив топлива, масла, жидкостей;
- г) закрыть и по возможности опломбировать двери, люки, капоты;
- д) организовать охрану воздушного судна и места происшествия;
- е) принять все возможные меры, чтобы, как можно быстрее, известить о случившемся событии ближайший авиационный орган или местные органы власти.

1055. В случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья не может выполнять свои обязанности, то второй пилот и/или другие члены экипажа должны действовать в соответствии с данными требованиями и сложившимися обстоятельствами.

1056. После прибытия на место происшествия руководителя организации ГА, или руководителя аварийно-спасательных работ, ответственность за дальнейшую сохранность воздушного судна, его содержимого и находящихся на месте происшествия вещественных доказательств, возлагается на прибывшего руководителя.

1057. Руководитель организации ГА, в районе или на территории которой произошло авиационное происшествие, по получении сообщения о случившемся и до прибытия комиссии по расследованию, во взаимодействии с соответствующими органами.

а) организует в установленном порядке проведение поисковых и аварийно-спасательных работ, при необходимости с привлечением взаимодействующих ведомств;

б) прибывает на место происшествия с целью определения необходимости принятия дополнительных мер по спасению пассажиров и членов экипажа, тушению пожара (или его предупреждению), сохранению вещественных доказательств;

в) организует совместно с соответствующими органами, а при необходимости, и с дислоцированными в этом районе воинскими частями, охрану места происшествия, обеспечив неприкосновенность воздушного судна и его содержимого (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших), принимает меры по исключению доступа к месту авиационного происшествия посторонних лиц;

г) при необходимости дает указания об уборке останков после фотографирования и составления схемы их расположения относительно основных частей воздушного судна. При этом следует по возможности избегать разборки и повреждения обломков воздушного судна;

д) организует проведение медицинского контроля состояния здоровья экипажа и, при необходимости, диспетчеров органа УВД и других лиц авиационного персонала в объеме, предусмотренном специальными документами;

е) получает объяснительные записки от членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;

ж) принимает необходимые меры по сохранению бортовой документации и бортовых самописцев, оказавшихся на месте происшествия. Если бортовые самописцы находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их необходимо немедленно изъять оттуда и, приняв меры к сохранению информации, составить акт об их изъятии и внешнем состоянии. В других случаях изъятие самописцев запрещается. Изъятие бортовых самописцев должно производиться, как правило, совместно с представителями правоохранительных органов;

з) организует, в случае необходимости, поиск обломков воздушного судна на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранение на месте обнаружения;

и) обеспечивает выявление свидетелей авиационного происшествия, а также лиц, осуществляющих аварийно-спасательные работы, составление их списков для представления комиссии по расследованию и правоохранительным органам;

к) организует изъятие и обеспечивает сохранность летной, технической и диспетчерской документации;

л) организует документальное фиксирование (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложения льда, копоти на поверхности воздушного судна, характерных следов от движения воздушного судна по земле, ВПП и т.п.);

м) составляет предварительные крошки места авиационного происшествия;

н) организует внеочередное контрольное наблюдение за погодой, а если авиационное происшествие произошло вне аэродрома, обеспечивает сбор метеоданных с ближайших АМСГ и метеостанций;

о) координирует, при необходимости, проведение радиологического, химического и бактериологического контроля места авиационного происшествия;

п) дает указание о прекращении заправки и опечатывании емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;

р) обеспечивает сохранность спецоборудования, имевшего гриф секретности, и полетной документации, находящихся на борту воздушного судна;

с) организует изъятие и опечатывание записей (магнитных лент) диспетчерских магнитофонов, фотопленок фоторегистраторов с индикаторов посадочного радиолокатора, графиков движения воздушных судов, аппаратного журнала радиообмена и учета времени работы радиотехнических средств; летных книжек, летных дел и медицинских книжек всех членов экипажа; формуляров воздушного судна, двигателей и агрегатов, дефектных ведомостей и карт-нарядов на техническое обслуживание; инструментов и контрольной аппаратуры, которая использовалась при подготовке воздушного судна к полету или при устранении неисправностей перед полетом; документов, характеризующих состояние летного поля, количества и качества заправленных ГСМ; метеодокументов, характеризующих метеоусловия в районе места события, аэродрома и по маршруту полета;

т) фиксирует бортовые номера воздушных судов, выполнявших полеты в районе места авиационного происшествия в период времени, близкого к моменту происшествия, и принимает меры по сохранению информации бортовых самописцев контроля этих воздушных судов для последующего использования в процессе расследования;

у) перемещает, при необходимости, по согласованию с соответствующими органами поврежденное воздушное судно. Перемещение его до прибытия комиссии по расследованию допускается только в том случае, если воздушное судно упало на железнодорожную, шоссейную, водную магистраль или на аэродром и препятствует движению транспорта или полетам. При перемещении принимаются меры по сохранению воздушного судна (его обломков) в том состоянии, в котором оно находилось на месте происшествия. В этих случаях состояние и расположение воздушного судна или его обломков до перемещения фиксируется способом ориентирующей и детальной фотосъемки или видеозаписи с нескольких положений с земли, а при необходимости и с воздуха, составляется акт осмотра места происшествия, в котором отражается положение и общее состояние воздушного судна или его обломков, угол столкновения с землей (с наземными препятствиями), в кабине экипажа фотографируются или фиксируются с помощью видеозаписи показания приборов, положение переключателей, выключателей, рукояток управления, составляется акт осмотра кабины;

ф) принимает меры по отстранению, при необходимости, от выполнения своих обязанностей экипажа воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществляющих подготовку воздушных судов к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением;

Указанные лица допускаются к выполнению своих обязанностей решением соответствующего руководителя по согласованию с председателем комиссии;

х) информирует службу ОВД аэродрома последнего вылета воздушного судна, органы ОВД по маршруту его полета, владельца (эксплуатанта) воздушного судна о факте авиационного происшествия с целью обеспечения сохранности информации и соответствующих документов по выполнению и обеспечению полета воздушного судна перед авиационным происшествием;

ц) формирует совместно с органами исполнительной власти Республики Узбекистан группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам и группу обеспечения работы комиссии по расследованию авиационного происшествия.

1058. Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационном происшествии, должны передаваться в комиссию по расследованию авиационного происшествия.

1059. Вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых самописцев до прибытия комиссии запрещается и может быть произведена только по решению председателя комиссии или его заместителя.

1060. Руководители организаций разработчика, изготовителя, владельца (эксплуатанта), а также организаций, выполнивших ремонт, управление воздушного движения, техническое и аэродромное обслуживание воздушного судна, потерпевшего бедствие, обязаны по получении информации об авиационном происшествии принять меры по обеспечению сохранности документации, относящейся соответственно к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна, обеспечению его полета.

ГЛАВА XXVI. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРИМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ ПОЛЕТОВ В ГЭА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

§1. Общие положения

1061. Ответственность за применение настоящих Правил несут должностные лица авиационного персонала, участвующие в обеспечении и выполнении полетов экспериментальной и ГА Республики Узбекистан как в коммерческих интересах, так и на безвозмездной основе.

1062. Применение требований стандартов ИКАО, включенных в настоящие Правила обеспечивает условия для безопасности полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан.

1063. Положения настоящих Правил не препятствуют командиру воздушного судна пользоваться предоставленными ему полномочиями для обеспечения безопасности полета.

Приложение №1
к Правилам полетов в гражданской
и экспериментальной авиации в воздушном
пространстве Республики Узбекистан

**ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ
В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА**
(структурная схема)

В Инструкции указываются следующие данные:

Раздел 1. Общие положения

Класс, назначение, принадлежность аэродрома.

Авиационные части и подразделения, базирующиеся на аэродроме, их ведомственная принадлежность, от какой авиационной части или подразделения назначен старший авиационный начальник аэродрома.

Раздел 2. Описание аэродрома

Расположение аэродрома относительно ближайшего крупного населенного пункта. Геодезические координаты КТА, абсолютная высота аэродрома, номер часового пояса, магнитное склонение, форма, размеры, грунт и покров летного поля, пригодность его к эксплуатации при выпадении осадков.

Тип покрытия, размеры (длина, ширина, толщина), уклон, максимальная допустимая приведенная нагрузка на условную одноколесную опору, значение ПЦН, концевые полосы торможения, спланированная часть летной полосы для каждой ВПП.

Для ВПП длиной 1800м и более - истинный путевой угол ВПП с точностью до 1 мин, магнитные курсы взлета и посадки и соответствующие им номера порогов ВПП.

Абсолютная высота порогов ВПП, расположение и размеры запасной ВПП.

Расположение, размеры и номера РД, МС, технических площадок, стоянок аэродромно-технических средств.

Для ВПП длиной 1800м и более - ИПУ магистральной РД с точностью до 1 мин, максимальные допустимые приведенные нагрузки на условную одноколесную опору для РД и МС.

Расположение вертолетных площадок, их размеры, максимальные допустимые приведенные нагрузки на условную одноколесную опору, пригодность для взлета и посадки в зависимости от типа вертолетов.

Разбивка старта и маркировка ВПП, РД, МС и полос воздушных подходов.

Минимумы аэродрома для взлета и посадки воздушных судов различных категорий для каждого направления ВПП.

Раздел 3. Район аэродрома

Граница, краткая характеристика рельефа местности, естественные и искусственные препятствия на подходах к аэродрому и в районе аэродрома, их маркировка и высоты относительно аэродрома и их расположение относительно КТА (азимут, удаление) на схеме-кроках, а также их высоты относительно соответствующих порогов ВПП на схемах снижения и захода на посадку.

Структура воздушного пространства с указанием границ и эшелонов (высот) полетов:

- а) аэродромные зоны (пилотажные, полетов по приборам, ожидания, выброски грузов, вынужденного покидания воздушного судна, слива топлива и др.);
- б) специальные зоны (испытательных полетов, дозаправки топливом, воздушных стрельб и др.);
- в) участки воздушных трасс (МВЛ) и маршруты их спрямления, маршруты входа (выхода) в воздушные трассы (МВЛ), постоянные маршруты полетов (на потолок, на разгон самолета, на предельно малых и малых высотах, на разведку погоды и др.);
- г) коридоры;
- д) зоны ограничения;
- е) районы полигонов, учебных центров, активного воздействия на гидрометеорологические процессы, взрывных работ и другие элементы структуры воздушного пространства района аэродрома.

Расположение в районе аэродрома посадочных площадок, площадок десантирования (приземления), пунктов запуска аэростатов, шаров-зондов, других беспилотных воздушных судов.

Расположение запасных аэродромов и посадочных площадок с указанием магнитных путевых углов и расстояний до них, размеров, магнитных курсов посадки и типов воздушных судов, для которых они могут быть использованы.

Раздел 4. Выполнение полетов

Порядок выполнения полетов по схеме снижения и захода на посадку (по кругу, двумя разворотами на 180 градусов, с рубежа, отворотом на расчетный угол и др.) и схемам выхода после взлета для воздушных судов, имеющих скорость полета по кругу более 300 км/ч (162 уз) и менее, а также для ВС 4 класса и вертолетов.

Минимальная безопасная высота полета в районе аэродрома, эшелон перехода, высота полета по кругу, высота перехода.

Порядок входа (выхода) в район аэродрома, аэродромные зоны, на полигоны, площадки десантирования (приземления), постоянные маршруты и т.д. с указанием ограничительных пеленгов, минимального безопасного эшелона для входа (выхода) в район аэродрома в различных метеорологических условиях для каждого направления ВПП и других необходимых данных.

Порядок сбора и роспуска групп воздушных судов. Порядок выполнения маневра для внеочередного захода на посадку, повторного захода на посадку или ухода на запасный аэродром.

Порядок полетов на малых и предельно малых высотах. Порядок полетов на сверхзвуковой скорости, на потолок и на разгон самолета.

Раздел 5. Управление полетами

Органы УВД, осуществляющие управление полетами; районы УВД; порядок взаимодействия.

Порядок подачи заявок на полеты и извещений о начале и окончании полетов.

Действия должностных лиц органов УВД при приеме и передаче управления воздушными судами.

Порядок руководства полетами в простых и сложных метеорологических условиях (по ПВП и ППП).

Минимально допустимые интервалы взлета и посадки между воздушными судами.

Порядок управления воздушными судами, следующими через район аэродрома транзитом.

Порядок радиолокационного и визуального контроля за воздушными судами.

Порядок согласования вопросов приема (выпуска) и обеспечения воздушных судов, прибывающих с других аэродромов.

Порядок управления воздушным движением на аэродромах совместного базирования, совместного использования, на аэродромах, постоянно выделяемых в качестве запасных для воздушных судов других ведомств.

Порядок направления воздушных судов на запасные аэродромы.

Порядок обнаружения воздушных судов, вышедших из-под радиолокационного контроля.

Порядок использования аэродромной аварийной тормозной установки.

Раздел 6. Действия экипажа и органов УВД

Действия при полетах в опасных метеорологических условиях и при возникновении особых случаев в полете, а также при получении сигналов "Ковер", "Стрела", "Режим".

Раздел 7. Обеспечение полетов

Обеспечение аeronавигационной информацией, метеорологическое и орнитологическое обеспечение. Краткая климатическая и орнитологическая характеристика района аэродрома по временам года. Организация воздушной и радиолокационной разведки погоды. Порядок информации экипажей воздушных судов о фактической погоде. Организация оперативного взаимодействия между метеорологическими подразделениями по метеорологическому и орнитологическому обеспечению полетов.

Обеспечение средствами связи и РТО полетов. Расположение средств связи и РТО полетов на аэродроме (средства УВД, навигации, посадки, связи, светотехнические), данные их работы. Зоны видимости РЛС и зоны действия РСБН. Средства объективного контроля. Порядок использования средств связи и РТО полетов. Организация радиосвязи органов УВД аэродрома с воздушными судами. Резервные средства связи и РТО полетов. Порядок использования резервных и дублирующих средств.

Инженерно-авиационное обеспечение, организация и порядок подготовки авиационной техники. Аэродромно-техническое обеспечение. Порядок осмотра ВПП днем и ночью, а также в условиях ограниченной видимости. Ограждение аэродрома и порядок его оцепления во время полетов. Порядок движения по аэродрому людей, воздушных судов, аэродромно-технических и транспортных средств.

Медицинское обеспечение.

Поисково-спасательное обеспечение.

Район ответственности за поисково-спасательное обеспечение.

Руководитель поисково-спасательных работ в районе ответственности.

Силы и средства, выделяемые на дежурство на данном аэродроме, место их базирования и степень готовности. Действия должностных лиц авиационных частей (подразделений), базирующихся на аэродроме, при получении сигнала бедствия или другой информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие. Порядок вызова дежурных поисковых сил и средств при отсутствии их на аэродроме.

Раздел 8. Приложения

8.1. Схема набора высоты и ухода воздушных судов на маршруты и в зоны для всех направлений взлета.

8.2. Схемы снижения и захода на посадку для каждого направления ВПП.

- 8.3. Схема районов управления воздушным движением, установленных для органов УВД аэродрома, с рубежами передачи управления.
- 8.4. Схема связи между органами УВД и обеспечивающими службами.
- 8.5. Схема расположения средств связи и РТО полетов на аэродроме.
- 8.6. Схема зон видимости радиолокационных средств в горизонтальной и вертикальной плоскостях.
- 8.7. Схема расположения мест стоянок и движения воздушных судов по аэродрому.
- 8.8. Схема движения людей и наземного транспорта по аэродрому.
- 8.9. Схема расположения характерных ориентиров для определения горизонтальной видимости при визуальном наблюдении.
- 8.10. Схема орнитологической обстановки в районе аэродрома.
- 8.11. Схема зон нормированных параметров авиационных шумов и электромагнитных полей аэродрома (зон ограничения жилищно-гражданского, культурно-бытового и промышленного строительства).
- 8.12. Схемы для выполнения полетов в районе аэродрома, подлежащие опубликованию в документах аeronавигационной информации.

В Инструкцию могут быть включены другие разделы и схемы, необходимость в которых вызывается особенностями базирования авиации и организации УВД на данном аэродроме.

Приложение №2.
к Правилам полетов в гражданской
и экспериментальной авиации в
воздушном пространстве
Республики Узбекистан

ИНСТРУКЦИЯ
по производству полетов в районе аэроузла
(структурная схема)

В Инструкции указываются следующие данные:

Раздел 1. Общие положения

Аэродромы, входящие в аэроузел, их класс, назначение и ведомственная принадлежность, а также какие авиационные части и подразделения на них базируются.

Раздел 2. Район аэроузла

Границы района аэроузла и зоны взлета и посадки аэродромов, входящих в аэроузел. Аэродромные и специальные зоны, постоянные маршруты полетов (на потолок, на разгон самолета, на предельно малых высотах, на разведку погоды и другие), районы авиационных полигонов и другие элементы структуры воздушного пространства района аэроузла, использование которых требует взаимной координации и согласования.

Раздел 3. Организация и выполнение полетов

Распределение и порядок использования зон, полигонов, площадок десантирования (приземления), постоянных маршрутов и т.п. частями (подразделениями), базирующимиися на аэродромах аэроузла.

Нижний эшелон района аэроузла (эшелон перехода), единая высота перехода для аэродромов аэроузла, где это необходимо.

Участки и порядок пересечения воздушных трасс и МВЛ.

Порядок восстановления ориентировки в районе аэроузла с учетом его характерных особенностей.

Раздел 4. Управление полетами

Органы УВД аэродромов аэроузла, главный орган УВД аэроузла и его функции по взаимодействию другими органами ОВД аэроузла.

Порядок подачи заявок на полеты.

Порядок управления воздушным движением в простых и сложных метеорологических условиях днем и ночью.

Распределение районов УВД, рубежи приема и передачи управления воздушным движением. Взаимодействие между органами УВД аэроузла в ходе планирования, координации и непосредственного управления полетами (воздушным движением).

Контроль за соблюдением установленного порядка использования воздушного пространства и режима полетов. Порядок взаимодействия с органами войск ПВО.

Порядок управления полетами воздушных судов, следующих через район аэроузла транзитом.

Порядок действий органов УВД и экипажей при получении сигналов "Режим", "Стрела", "Ковер".

Раздел 5. Средства связи и РТО полетов

Организация связи между органами УВД и аэродромов аэроузла.

Порядок использования средств связи и РТО полетов в аэроузле. Зоны видимости РЛС аэроузла, рабочие зоны РСБН и данные их работы.

Раздел 6. Приложения

Карта структуры воздушного пространства района аэроузла масштаба 1 : 500000 (1 : 200000), на которую наносятся:

- а) граница района аэроузла;
- б) аэродромы, границы их районов с пилотажными зонами, входные и выходные коридоры (маршруты);
- в) полигоны, площадки десантирования (приземления);
- г) специальные зоны;
- д) воздушные трассы, МВЛ, маршруты спрямления воздушных трасс и МВЛ и другие элементы структуры воздушного пространства района аэроузла.

Схема подачи заявок на полеты, извещения органов УВД и войск ПВО о фактических вылетах воздушных судов.

Схема организации связи в аэроузле.

Схемы зон видимости радиолокационных средств и рабочих зон радиотехнических средств органов УВД в районе аэроузла на различных высотах полета воздушного судна.

Схемы распределения районов управления воздушным движением между органами УВД аэродромов с рубежами передачи управления.

Перечень минимумов аэродромов аэроузла для взлета и посадки и по типам воздушных судов днем и ночью.

В Инструкцию могут быть включены и другие материалы, необходимость в которых вызывается особенностями организации и управления воздушным движением в данном аэроузле.

Приложение №3
к Правилам полетов в гражданской
и экспериментальной авиации в
воздушном пространстве
Республики Узбекистан

Расчет безопасных высот полета

Расчет безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм. рт. ст. (1013,2 мбар) производится по формулам:

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

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

где $H_{без. ист.}$ - установленное значение истинной безопасной высоты полета, м;

$H_{рел.}$ - абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней в пределах установленной ширины полосы, м;

$P_{прив. мин.}$ - минимальное атмосферное давление по маршруту (участку) полета, приведенное к уровню моря, мм. рт. ст. (мбар);

H_t - методическая температурная поправка высотомера, определяемая по формуле:

$$H_t = \frac{t_0 - 15^0}{300} * H_{испр}$$

где $H_{испр} = H_{без.ист} + H_{преп.}$:

t_0 - минимальная температура по маршруту (участку) полета.

Расчет безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм. рт. ст. (1013,2 мбар) в районе подхода для включения в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и Сборники аeronавигационной информации производится по формулам:

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

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

где $H_{без. ист.}$ - установленное значение истинной безопасной высоты полета, м;

ΔH_t - методическая температурная поправка высотомера, определяемая по среднегодовой температуре на аэродроме по многолетним наблюдениям, м;

$P_{прив. аэр.}$ - минимальное атмосферное давление на аэродроме по многолетним данным, приведенное к уровню моря, мм.рт.ст (мбар).

Рассчитывается по формуле:

$$P_{прив. аэр.} = \frac{H_{аэр}}{11(8,25)} + P_{аэр.},$$

где $H_{аэр}$ - превышение аэродрома относительно уровня моря, м;

$P_{аэр.}$ - минимальное атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома по многолетним наблюдениям, мм.рт. ст (мбар).

Расчет высоты полета по аэродромному кругу (высоты круга) для включения в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и Сборники аэронавигационной информации производится по формуле

$$H_{kp} = H_{без. ист} + \Delta H_{рел} - \Delta H_t,$$

где $H_{без. ист}$ - установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки, м;

$H_{рел}$ - высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий относительно уровня аэродрома в пределах установленной ширины полосы, м;

H_t - методическая температурная поправка высотомера, м, определяемая по среднегодовой температуре на аэродроме по многолетним наблюдениям по формуле:

$$t_o - 15^{\circ}$$

$$\Delta H_t = \frac{H_{испр.}}{300}$$

где t_o - среднегодовая температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град;

$$H_{испр.} = H_{без. ист} + \Delta H_{рел.} (м).$$

Расчет минимальной безопасной высоты в районе аэродрома МБВ для включения в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома и Сборники аэронавигационной информации, производится по формуле:

$$MBV = 300 + \Delta H_{рел} - \Delta H_t,$$

где $\Delta H_{рел}$ - высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий относительно уровня порога ВПП по направлению подхода и захода на посадку, м;

ΔH_t - методическая температурная поправка высотомера, м, определяемая по среднегодовой температуре на аэродроме по многолетним наблюдениям по формуле:

$$t_o - 15^{\circ}$$

$$\Delta H_t = \frac{H_{испр.}}{300}$$

где t_o - среднегодовая температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град;

$$H_{испр.} = 300 + H_{рел} (м).$$

Расчет минимальной безопасной высоты в районе аэродрома, если ее значение равно высоте эшелона перехода и более, производится по формуле:

$$MBV = 300 + H_{рел} - \Delta H_t + (760 - P_{прив.аэр.}) \cdot 11,$$

где $H_{рел}$ - абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней по направлению подхода и захода на посадку, м;

ΔH_t - методическая температурная поправка высотомера, м, определяемая по среднегодовой температуре на аэродроме по многолетним наблюдениям по формуле:

$$t_o - 15^{\circ}$$

$$\Delta H_t = \frac{H_{испр.}}{300}$$

где t_o - среднегодовая температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град;

$$H_{испр.} = 300 + H_{рел} (м),$$

$P_{прив.аэр.}$ - минимальное атмосферное давление на аэродроме по многолетним данным, приведенное к уровню моря. Рассчитывается по формуле:

$$P_{\text{прив.аэр}} = \frac{H_{\text{аэр}}}{11(8,25)} + P_{\text{аэр.}},$$

где $H_{\text{аэр}}$ - превышение аэродрома относительно уровня моря, м;

$P_{\text{аэр.}}$ - минимальное атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома по многолетним наблюдениям, мм.рт.ст (мбар).

Если МБВ равна высоте эшелона перехода и более, то она указывается от уровня моря и записывается без скобок.

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

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

где $H_{\text{без.ист}}$ - установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки, м;

$H_{\text{преп}}$ - высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней относительно уровня аэродрома.

Высота искусственных препятствий учитывается в:

$H_{\text{преп}}$ при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности - во всех случаях независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔH_t - методическая температурная поправка высотомера, определяемая в метрах по формуле:

$$\Delta H_t = \frac{t_o - 15^\circ}{300} H_{\text{испр.}},$$

где t_o - фактическая температура на аэродроме, град;

$$H_{\text{испр.}} = H_{\text{без.ист}} + \Delta H_{\text{преп}}, \text{ м.}$$

Расчет безопасной высоты полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона производится по формуле:

$$H_{\text{без.прив}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{преп}} - \Delta H_t,$$

где $H_{\text{без.ист}}$ - установленное значение истинной безопасной высоты полета, м;

$H_{\text{преп}}$ - абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней.

Высота искусственных препятствий учитывается в:

$H_{\text{преп}}$ при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности - во всех случаях независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔH_t - методическая температурная поправка высотомера, в метрах, определяемая по формуле:

$$\Delta H_t = \frac{t_o - 15^\circ}{300} H_{\text{испр.}},$$

где t_o - фактическая температура на аэродроме взлета и посадки (меньшая из них), град;

$$H_{\text{испр.}} = H_{\text{без.ист}} + H_{\text{преп}}, \text{ м.}$$

Расчет эшелона перехода в районе аэродрома производится по формуле:

$$H_{\text{эш.перех}} > H_{\text{перех.}} + 600 + H_{\text{аэр.}},$$

где $H_{\text{перех.}}$ - высота перехода в районе аэродрома, значение которой должно быть не ниже высоты полета по кругу (м);

$$H_{\text{аэр.}} - \text{превышение аэродрома над уровнем моря (м).}$$

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление аэродрома приведенное к уровню моря, равняется стандартному давлению. Полученное при расчете значение высоты округляется до ближайшего верхнего эшелона.

Рассчитанный эшелон перехода указывается в Инструкции по производству полетов в районе данного аэродрома и в других документах аeronавигационной информации.

Нижний эшелон перехода аэроузла устанавливается не ниже наибольшего эшелона перехода аэродромов, входящих в аэроузел.

Правила полетов в зоне ожидания.

§1. Зоны ожидания.

1. Для обеспечения возможности регулирования очередности подхода ВС к аэродрому или захода на посадку устанавливаются зоны ожидания, расположенные, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома или воздушного коридора.

2. Движение ВС в зоне ожидания производится по установленным схемам.

Конфигурация схемы ожидания и используемая терминология.

Рис. 1



Приведенные на рис. 1 схемы ожидания относятся к схемам полетов в зоне ожидания с правым разворотом (стандартные). Для схем полетов в зоне ожидания с левым разворотом (нестандартные), соответствующие схемы располагаются симметрично по отношению к линии пути приближения.

Пилоты должны выдерживать линию пути коррекцией курса на известный ветер, внося поправки в курс и время полета при входе в зону ожидания и в течение нахождения в ней.

3. Приборные скорости полета в зоне ожидания.

3.1. Вход в зону ожидания и полет в ней осуществляется на скоростях, указанных в таблице, или ниже этих скоростей.

Высоты полета	Обычные условия	Условия турбулентности
До эшелона 140 (4250 м) включительно	425 км/ч (230 уз) 315 км/ч (170 уз) ²	425 км/ч (230 уз) 315 км/ч (170 уз) ²
Выше эшелона 140 (4250 м) до эшелона 200 (6100 м) включительно	445 км/ч (240 уз)	520 км/ч (280 уз) или 0.8 М, в зависимости от того, что меньше
Выше эшелона 200 (6100 м) до эшелона 340 (10 350 м) включительно	490 км/ч (265 уз)	
Выше эшелона 340 (10 350 м)	0.83 М	0.83 М

Указанные выше высоты полета выражаются через относительные высоты или соответствующие эшелоны полета в зависимости от установки высотомера.

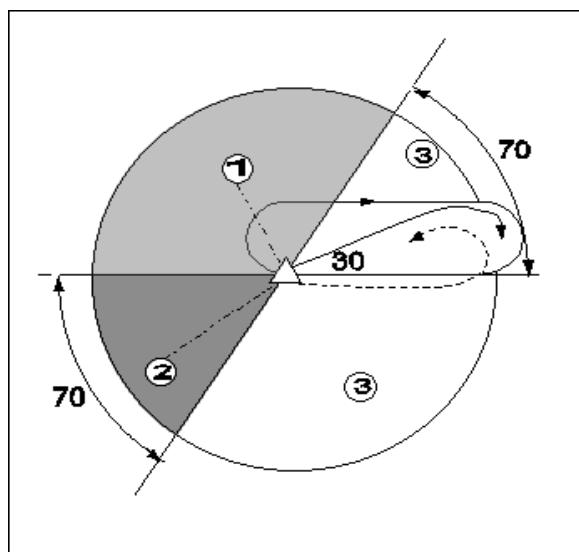
²Для ожидания ВС только категорий А и В.

3.2. Все развороты должны выполняться с углом крена 25° , или креном, обеспечивающим разворот с угловой скоростью $3^\circ/\text{сек}$, если он меньше.

3.3. Время полета по линии пути удаления составляет одну минуту до высоты эшелона 140 (4250 м) включительно и 1мин. 30 сек. на высотах выше эшелона 140 (4250 м.), если на схеме ожидания не указано иное.

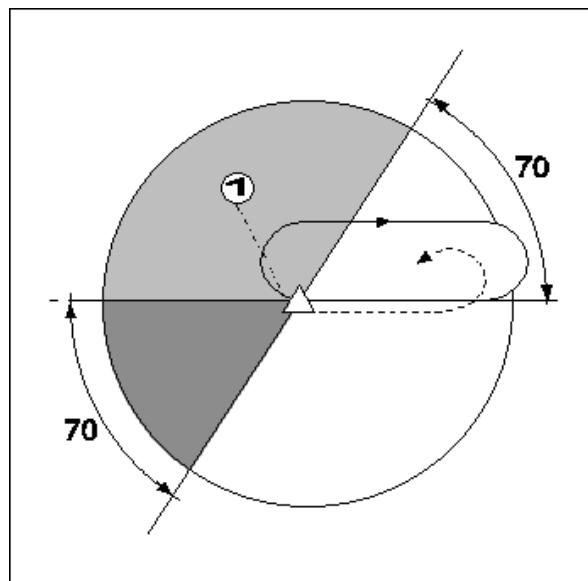
3.4. Отсчет времени полета по линии пути удаления начинается над контрольной точкой или на ее траверзе, в зависимости от того, что наступает позднее. Если положение траверза определить невозможно, то отсчет времени начинается после выполнения разворота на линию пути удаления.

§2. Правила входа в зону ожидания.



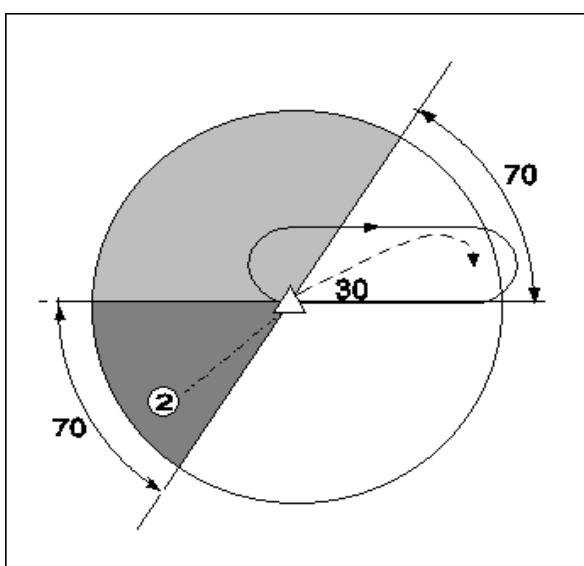
4. Секторы входа в зону ожидания. Вход в зону ожидания осуществляется с направлений, согласно трем секторам входа (1,2,3), при этом допускается отклонения в 5° с каждой стороны от границ секторов.

5. Вход в зону ожидания из сектора №1 (параллельный вход).



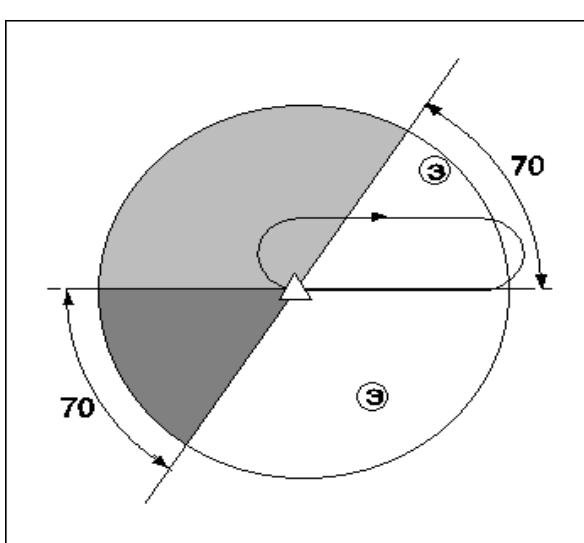
6. Вход в зону ожидания из сектора № 2 (смещенный вход).

После пролета контрольной точки зоны ожидания ВС выполняет разворот на линию пути, параллельную линии пути удаления, и следует по ней в течение времени, заданного для полета по линии пути удаления. Затем ВС выполняет разворот в сторону линии пути удаления для выхода на направление полета к контрольной точке зоны ожидания. После вторичного пролета контрольной точки зоны ожидания выполняется разворот в сторону линии пути удаления и далее по схеме: полет по линии пути удаления в течение заданного времени и разворот на 180° на линию пути приближения.



7. Вход в зону ожидания из сектора № 3 (прямой вход).

После пролета контрольной точки зоны ожидания ВС выполняет разворот на линию пути удаления и следует по предписанной схеме. Заданное время следования по линии пути удаления отсчитывается с момента пролета траверза контрольной точки зоны ожидания. Затем ВС выполняет спаренный разворот на 180° с тем, чтобы выйти на линию пути приближения. Средний угол крена не должен превышать 25° .



8. Выход из зоны ожидания. Получив разрешение оставить контрольную точку ожидания в указанное время, пилоту следует скорректировать

полет в пределах установленной зоны ожидания с тем, чтобы оставить контрольную точку ожидания в указанное время.

§3. Контролирующие действия для компенсации влияния ветра.

9. Как по курсу, так и по времени следует делать соответствующие поправки для компенсации влияния ветра в целях возврата на линию пути приближения до пролета контрольной точки ожидания на пути приближения.

10. При внесении таких поправок необходимо в полной мере использовать имеющиеся показания навигационных средств и данные о расчетном или известном ветре.

Предельное расстояние по DME, как правило, ограничивает обратную линию пути. Когда также опубликован предельный радиал и самолет сначала выходит на этот радиал, то он должен следовать по нему до начала разворота на линию пути приближения, по крайней мере, до тех пор, пока он не выйдет на предельное расстояние по DME.

Приложение №5
к Правилам полетов в гражданской
и экспериментальной авиации в
воздушном пространстве
Республики Узбекистан

Перечень сигналов бедствия и срочности

Сигналы бедствия, передаваемые с ВС.

Сигналы бедствия, подаваемые вместе, либо раздельно, означают, что ВС грозит серьезная и непосредственная опасность и оно нуждается в немедленной помощи.

Сигналы бедствия передаются следующим образом:

- а) сигнал, передаваемый по радиотелеграфу состоит из группы "SOS", повторяемой 3 раза, сочетания "ДЕ" - 1 раз и позывного экипажа ВС, терпящего бедствие - 3 раза;
- б) сигнал, передаваемый по радиотелефону - "Терплю бедствие" ("Мейдей" при международных полетах) - 3 раза. "Я" - 1 раз, позывной экипажа ВС, терпящего бедствие - 3 раза;
- в) ракеты со вспышками красного цвета, выпускаемые по одной через короткие промежутки времени.

Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме.

Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия может быть передано сообщение о бедствии:

- а) широта места - 2 раза;
- б) долгота места - 2 раза;
- в) среднеевропейское (по Гринвичу) время - 2 раза;
- г) вид повреждения и требуемая помощь - 1 раз;
- д) принятное решение КВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасению - 1 раз;
- е) слово - "Прием".

После каждой передачи сообщения о бедствии необходимо на 1-2 мин переходить на прием.

Сигналы срочности, передаваемые с ВС

Сигналы срочности означают, что ВС хочет уведомить, что оно испытывает трудности, которые вынуждают его совершить посадку, но не требует оказания немедленной помощи:

- а) повторяющееся включение и выключение посадочных фар;
- б) повторяющееся включение и выключение аeronавигационных огней, отличающееся от мигания импульсных аeronавигационных огней.

Международный сигнал срочности, передаваемый в случаях возможной опасности для ВС и находящихся на нем пассажиров и экипажа, передается:

- а) по радиотелеграфу - "ЬЬЬ";
- б) по радиотелефону - "ПАН" (PAN)

Сигналы, применяемые при поисково-спасательных работах

"Совершив вынужденное приземление (приводнение), необходимо включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим "Маяк") для обеспечения пеленгации спутниковой системой "КОСПАС-САРСАТ". В этом режиме следует работать в течение трех часов, после чего перейти в режим приема. В дальнейшем, в начале каждого часа первых суток после приземления

(приводнения), надо производить трехкратную передачу сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 мин. в режим приема, остальное время первых суток радиостанцию держать в режиме приема.

В последующие сутки в начале каждого часа следует производить трехкратную передачу сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 мин в режим приема, в остальное время радиостанцию выключать.

Экипажу воздушного судна, потерпевшего бедствие, ЗАПРЕЩАЕТСЯ одновременно включать на передачу несколько аварийно-спасательных УКВ радиостанций в одном месте во избежание взаимных радиопомех.

Код визуальных сигналов «земля-воздух». Сигналы, подаваемые с земли экипажам поисковых воздушных судов.

Код визуальных сигналов «земля-воздух» для использования оставшимися в живых.

№	Значение сигнала	Сигнал
1.	Требуется помощь	V
2.	Требуется медицинская помощь	X
3.	Нет или отрицательно	N
4.	Да или положительно	Y
5.	Двигаемся в этом направлении	↑

3.2.2. Код визуальных сигналов «земля-воздух» для использования поисковыми партиями на земле

1.	Операции закончены	LLL
2.	Мы нашли всех людей	—
3.	Мы нашли только несколько человек	+
4.	Мы не в состоянии продолжать поиск. Возвращаемся на базу.	XX
5.	Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	

№	Значение сигнала	Сигнал
6.	Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	
7.	Ничего не обнаружили. Продолжаем поиск.	NN

Размер сигналов по возможности должен быть не менее 2,5 м в длину, и их следует делать в максимальной степени заметными.

В качестве визуальных сигналов могут выкладываться на видном месте полосы, сделанные из полосы ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней, чехлов, флюорита (плавикового шпата), золы и других материалов (предметов). Привлекать внимание к вышеупомянутым сигналам можно с помощью радио, светосигнальных ракет, отраженного света, дыма и т.д.

Визуальные сигналы, подаваемые с воздуха экипажами поисковых воздушных судов

Сигналы, подаваемые экипажем воздушного судна и означающие, что понят сигнал, подаваемый с земли:

днем - покачивание воздушного судна с крыла на крыло;

ночью - дважды включенные посадочные фары или, если воздушное судно ими не оборудовано, то дважды выключение АНО.

Если воздушное судно таких сигналов не подает, это значит, что экипаж не понял сигнал, подаваемый с земли.

Сигналы, подаваемые надводным судам экипажами поисковых воздушных судов

Экипаж поискового воздушного судна, направляя надводное судно к воздушному или морскому (речному) судну, терпящему бедствие, выполняет следующие маневры:

- делает, по крайней мере, один круг над надводным судном;
- пересекает на малой высоте курс следования надводного судна, покачиваясь с крыла на крыло;
- выходит на курс, по которому за ним должно следовать надводное судно.

Если помочь надводного судна, которому передавался сигнал, больше не требуется, поисковое воздушное судно выполняет пролет вблизи кормовой части надводного судна с пересечением его линии следования на малой высоте, покачиваясь с крыла на крыло.

Сигналы, подаваемые с надводных судов экипажам поисковых воздушных судов

Прием сигналов от поискового воздушного судна, указанных в настоящем Приложении, надводные суда подтверждают:

- поднятием кодового вымпела (с вертикальными белыми и красными полосами) вверх до конца;
- передачей сигнальным фонарем по коду Морзе несколько раз буквы "Т";
- изменением курса и следованием за воздушным судном.

О невозможности выполнения переданных указаний надводные суда сигнализируют:

- поднятием международного флага “N” (с синими и белыми квадратами в виде шахматной доски);
- передачей сигнальным фонарем по коду Морзе несколько раз буквы “N”.

Приложение №6
к Правилам полетов в гражданской
и экспериментальной авиации в
воздушном пространстве
Республики Узбекистан

Перехват гражданских воздушных судов

Принципы, которые должны соблюдаться в воздушном пространстве Республики Узбекистан:

а) перехват гражданских ВС предпринимается только в качестве крайней меры;

б) перехват, в случае его осуществления, ограничивается опознаванием ВС, если нет необходимости вернуть его на запланированную линию пути, вывести его за пределы воздушного пространства Республики Узбекистан, направить в сторону от запретной зоны, зоны ограничения полетов, или опасной зоны, или приказать этому воздушному судну произвести посадку на указанном аэродроме;

в) учебные перехваты гражданских ВС не допускаются;

г) при возможности установления радиосвязи перехватываемому гражданскому ВС должны передаваться по радиотелефону указания в отношении направления полета и соответствующая информация;

д) в случаях, когда от перехватываемого гражданского ВС требуется произвести посадку на пролетаемой территории, указанный для посадки аэродром должен быть пригодным для обеспечения безопасной посадки ВС данного типа;

е) воздержание от применения оружия против гражданских ВС в полете;

ж) применение всех возможных усилий для обеспечения координации действий между пилотами и соответствующими наземными органами.

Командно-руководящий состав летных подразделений, руководители служб органов УВД должны принимать меры для обеспечения того, чтобы:

а) все пилоты гражданских ВС были полностью осведомлены о действиях, которые им следует предпринимать и о применяемых сигналах в случае перехвата ВС;

б) командиры гражданских ВС выполняли положения, касающиеся установления связи на частоте 121,5 МГц, правила подачи визуальных сигналов и необходимые действия в случае перехвата воздушного судна;

в) все сотрудники органов УВД были полностью осведомлены о действиях, которые им следует предпринимать в случае перехвата гражданского ВС.

В исключительных случаях, когда от перехватываемого гражданского воздушного судна требуется совершить посадку на пролетаемой территории, органы ПВО и УВД должны предусмотреть чтобы:

а) указанный аэродром был пригоден для безопасной посадки данного типа ВС, особенно в тех случаях, когда он, как правило, не используется для гражданских воздушных перевозок;

б) окружающая местность была пригодной для полета по кругу, захода на посадку и ухода на второй круг;

в) перехватываемое гражданское ВС имело достаточный запас оставшегося топлива для следования до аэродрома;

г) если перехватываемое ВС является гражданским транспортным самолетом, аэродром имел ВПП длиной не менее 2500 м на среднем уровне моря с прочностью покрытия, достаточной для посадки этого ВС;

д) указанный аэродром был описан в Сборнике аэронавигационной информации.

Вся информация, необходимая для выполнения безопасного захода на посадку и посадки перехватываемого ВС, должна передаваться ему на борт по радиотелефону.

Действия перехватываемого ВС

Гражданское ВС, которое перехвачено другим ВС обязано:

а) следовать указаниям перехватывающего ВС и отвечать на визуальные сигналы в соответствии с требованиями перехватчика;

б) уведомить, по мере возможности, соответствующий орган УВД;

в) предпринять попытку установить радиосвязь с перехватывающим ВС или соответствующим органом управления перехватом на аварийной частоте 121,5 МГц, называя перехватываемое ВС, характер его полета, а если связь не установлена, предпринять попытку установить связь путем повторных вызовов на аварийной частоте 243,0 МГц;

г) при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ набрать код 7700 в режиме "А", если не даны другие указания со стороны соответствующего органа УВД.

Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего ВС, подаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое ВС немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватчиком.

Необходимо, чтобы перехватываемые гражданские ВС строго придерживались используемых визуальных сигналов, правильно их понимали, а в случаях аварийной ситуации незамедлительно передавали перехватчикам сигналы, указывающие на это.

Сигналы-команды перехватчика и сигналы-ответы перехватываемого воздушного судна

Сигналы-команды перехватчика и сигналы-ответы перехватываемого воздушного судна представлены в таблице 1.

Таблица 1.

Серия сигналов	Сигналы-команды перехватчика		Сигналы-ответы перехватываемого воздушного судна	
	Значение сигнала	Действия перехватчика	Значение сигнала	Действия перехватываемого воздушного судна
1	2	3	4	5
Первая	Вы перехвачены. Следуйте за мной	Самолеты и вертолеты Днем - перехватчик, находясь немного выше впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна, покачивает с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крены). После получения подтверждения принятия сигнала выполняет	Вас понял, выполняю	Самолеты Днем или ночью - Покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном Вертолеты Днем и ночью – полет с

Серия сигналов	Сигналы-команды перехватчика		Сигналы-ответы перехватываемого воздушного судна	
	Значение сигнала	Действия перехватчика	Значение сигнала	Действия перехватываемого воздушного судна
1	2	3	4	5
		<p>медленный горизонтальный разворот, как правило, влево с занятием необходимого курса следования</p> <p>Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами</p>		выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватчиком
Вторая	Ваш путь свободен. можете продолжать полет по плану	<p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем и ночью - энергичный маневр ухода от перехватываемого воздушного судна, включающий разворот на 90° и более, с набором высоты без пересечения курса следования перехватываемого воздушного судна</p>	Вас понял, выполняю	<p>Самолеты</p> <p>Днем и ночью – покачивание с крыла на крыло</p> <p>Вертолеты</p> <p>Днем и ночью – полет с поочередным выполнением левого и правого кренов</p>
Третья	Производите посадку на этом аэродроме	<p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем - полет по кругу над аэродромом, выпуск шасси и пролет над ВПП в направлении посадки или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над</p>	Вас понял, выполняю	<p>Самолеты</p> <p>Днем - выпуск шасси, следование за перехватчиком и, если после пролета над ВПП посадка представляется безопасной, заход на посадку и выполнение посадки</p>

Серия сигналов	Сигналы-команды перехватчика		Сигналы-ответы перехватываемого воздушного судна	
	Значение сигнала	Действия перехватчика	Значение сигнала	Действия перехватываемого воздушного судна
1	2	3	4	5
		<p>аэродромом (вертолетной посадочной площадкой)</p> <p>Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно включение и непрерывное горение посадочных фар</p>		<p>Вертолеты Днем - следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар</p> <p>Самолеты Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно включение и непрерывное горение посадочных фар</p> <p>Вертолеты Ночью – следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар</p>

Сигналы перехватываемого воздушного судна и сигналы-команды перехватчика

Сигналы перехватываемого воздушного судна и сигналы-команды перехватчика представлены в таблице 2.

Таблица 2.

Серия сигналов	Сигналы перехватываемого воздушного судна		Сигналы-команды перехватчика	
	Значение сигнала	Действия перехватываемого воздушного судна	Значение сигнала	Действия перехватчика
1	2	3	4	5
Четвертая	Указанный Вами аэродром не соответствует типу воздушного судна, не пригоден для посадки	<p>Самолеты Днем - уборка шасси при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м (1000 фут), но не выше 600 м (2000 фут) над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом.</p>	Вас понял, следуйте за мной	<p>Самолеты Днем и ночью (если требуется, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватчиком на запасный аэродром) - уборка шасси и подача сигналов</p>

Серия сигналов	Сигналы перехватываемого воздушного судна		Сигналы-команды перехватчика	
	Значение сигнала	Действия перехватываемого воздушного судна	Значение сигнала	Действия перехватчика
1	2	3	4	5
		<p>Ночью - мигание посадочными фарами при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м (1000 фут), но не выше 600 м (2000 фут) над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом. Если нет возможности применить мигание посадочными фарами, производить мигание любыми имеющимися огнями.</p> <p>Вертолеты.</p> <p>Днем - пролет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м (165 фут), но не выше 100 м (330 фут) над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадки) и продолжение полета по кругу.</p> <p>Ночью - мигание посадочными фарами и аeronавигационными огнями при пролете над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м (165 фут), но не выше 100 м (330 фут) над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной</p>		<p>первой серии для перехватчика</p> <p>Вертолеты</p> <p>Днем и ночью (если требуется, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватчиком на запасный аэродром или вертолетную посадочную площадку) - подают сигналы первой серии для перехватчика</p> <p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем и ночью (если принято решение отпустить перехватываемое воздушное судно) - подают сигналы второй серии для перехватчика</p>

Серия сигналов	Сигналы перехватываемого воздушного судна		Сигналы-команды перехватчика	
	Значение сигнала	Действия перехватываемого воздушного судна	Значение сигнала	Действия перехватчика
1	2	3	4	5
		площадки) и продолжение полета по кругу.».		
Пятая	Не могу выполнить Вашу команду	Самолеты и вертолеты Днем и ночью - регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней	Вас понял	Самолеты и вертолеты Днем и ночью – подают сигналы второй серии для перехватчика
Шестая	Нахожусь в состоянии бедствия	Самолеты и вертолеты Днем и ночью – мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени	Вас понял	Самолеты и вертолеты Днем и ночью – подают сигналы второй серии для перехватчика

Если с перехватчиком установлен контакт, однако связь на общем языке установить невозможно, предпринимается попытка передать основную информацию и подтвердить принятие указаний путем использования следующих фраз, повторяемых дважды (см. таблицу 3.).

Таблица 3.

Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЧИКОМ			Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМ ВС		
Фраза	Произношение*	Значение	Фраза	Произношение*	Значение
CALL SIGN	<u>КОЛ САЙН</u>	Прошу сообщить Ваш позывной	CALL SIGN (call sign) **	<u>КОЛ САЙН</u> (позывной)	Мой позывной (позывной)
FOLLOW	<u>ФОЛ-ЛОУ</u>	Следуйте за мной	WILCO	<u>ВИЛ-КО</u>	Вас понял, выполняю
DESCEND	<u>ДИ-СЕНД</u>	Снижайтесь для выполнения посадки	CAN NOT	<u>КАН НОТ</u>	Выполнить не могу
YOU LAND	<u>Ю ЛЭНД</u>	Садитесь на этот аэродром	REPEAT	<u>РИ-ПИТ</u>	Повторите Ваше указание
			AM LOST	<u>ЭМ ЛОСТ</u>	Потерял ориентировку

Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЧИКОМ			Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМ ВС		
Фраза	Произношение*	Значение	Фраза	Произношение*	Значение
PROCEED	ПРО- <u>СИД</u>	Следуйте своим курсом	MAYDAY HIJACK*** LAND (place name) DESCEND	<u>МЭЙДЕЙ</u> <u>ХАЙ-ДЖЭК</u> <u>ЛЭНД</u> (наименование пункта) <u>ДИ-СЕНД</u>	Терплю бедствие Захвачен Прошу посадку в (наименование пункта) Необходимо снизиться

Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые произносятся с ударением.

Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установления радиотелефонной связи с органами ОВД и который соответствует опознавательному индексу ВС, включенному в план полета.

Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы “ХАЙ-ДЖЕК”.

Сигналы аэродромной диспетчерской службы

Указания в виде световых сигналов представлены в таблице 4

Таблица 4.

Огонь	Аэродромная диспетчерская служба	
	ВС в полете	ВС на земле
Зеленый постоянного свечения	Посадка разрешена	Взлет разрешен
Красный постоянного свечения	Уступите путь другим судам и продолжайте полет по кругу	Стоп
Серия зеленых вспышек	Вернитесь для выполнения посадки	Руление разрешено
Серия красных вспышек	Аэродром непригоден.	Руление в обход посадочной площадки
Серия белых вспышек	Посадка запрещена Выполняйте посадку на этом аэродроме и следуйте к перрону	Возвращайтесь к месту старта на аэродроме

Красная ракета, направленная в сторону соответствующего ВС, означает, что, независимо от любых предыдущих сигналов-указаний, посадка в настоящее время не разрешается.

Подтверждение ВС принятия сигналов:

а) в полете:

1) днем - покачивание крыльями (этот сигнал не следует подавать на участке между третьим и четвертым разворотами и на конечной прямой);

2) ночью - двукратное мигание посадочных фар или, если они не установлены, двукратное включение и выключение аэронавигационных огней;

б) на земле:

1) днем - движением элеронов или руля поворота;

2) ночью - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

Сигналы, подаваемые с автомобиля сопровождения

Зеленый свет - рулите на меня (за мной);

Красный свет - прекратите руление (стоп).

Прерывистое мигание - уменьшите скорость руления (повышенное внимание).

Визуальные сигналы, используемые для предупреждения ВС, которое совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной или опасной зоне, а также находится на пути в одну из таких зон:

- днем или ночью серия ракет, выпускаемых с интервалом в 10 с. и дающих при разрыве красные и зеленые огни или звезды, которые означают, что этому ВС следует предпринять необходимые меры для того, чтобы его последующий полет проходил вне пределов таких зон.

Приложение №7
к Правилам полетов в гражданской
и экспериментальной авиации в
воздушном пространстве
Республики Узбекистан

СИГНАЛЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗЕМЛЕ

а) Сигналы, подаваемые сигнальщиком воздушному судну

Эти сигналы предназначены для подачи руками, которые могут быть освещены, если это необходимо для того, чтобы облегчить понимание сигналов пилотом, причем сигнальщик обращен лицом к воздушному судну и находится:

а) для воздушных судов с фиксированным - с левой стороны воздушного судна, где он лучше всего виден пилоту, и

б) для вертолетов – там, где он лучше всего может быть виден пилоту.

Смысль соответствующих сигналов остается неизменным при использовании лопаток, светящихся жезлов или электрических фонариков.

Двигатели воздушных судов имеют нумерацию справа налево при положении сигнальщика лицом к воздушному судну (т.е. двигатель №1- крайний слева по борту).

Сигналы, отмеченные звездочкой (*), предназначены для вертолетов в режиме висения.

В понятие «жезл» включается также « покрытые флюoresцирующей на свету краской лопатки или перчатки» (для использования только в дневное время).

В понятие «сигнальщик» включается также «диспетчер перрона».

1. Перед использованием следующих сигналов сигнальщик убеждается в том, что площадь, в пределах которой будет маневрировать воздушное судно, свободна от объектов с которыми оно может столкнуться при выполнении буксировки, запуска, рулении.

Конструкция многих воздушных судов такова, что не всегда из кабины экипажа можно визуально проконтролировать траекторию движения законцовок крыла, двигателей и других концевых частей при маневрировании воздушного судна на земле.

2. Боковой сопровождающий/направляющий.



Поднять правую руку с жезлом над головой вертикально, левой рукой с жезлом производить движения вниз в направлении к телу.

Этот сигнал, подаваемый лицом, находящимся у законцовки крыла воздушного судна, указывает пилоту/диспетчеру перрона/руководителю буксировки воздушного судна хвостом вперед на возможность беспрепятственного движения воздушного судна на место стоянки/с места стоянки.

3. Указание посадочной галереи (места стоянки)..

Вытянутые вперед руки поднять над головой, держа жезлы вертикально/



4. Следовать к следующему сигнальщику или в соответствии с указанием диспетчера КДП/наземного движения.

Обозначить обеими руками направление вверх, сместить вытянутые руки в сторону относительно туловища и указать жезлами направление, где находится следующий сигнальщик или зона руления.



5. Двигаться вперед.

Согнуть в локте вытянутые в стороны руки и производить движение жезлами вверх - вниз в направлении от уровня груди к голове.



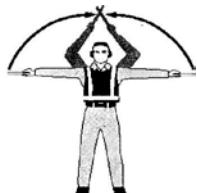
6. Разворот влево (со стороны пилота).

При вытянутой правой руке с жезлом в сторону под углом 90° относительно туловища левая рука подает сигнал двигаться вперед. Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота воздушного судна.



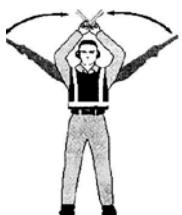
7. Разворот вправо (со стороны пилота)

При вытянутой левой руке с жезлом в сторону под углом 90° относительно туловища правая рука подает сигнал двигаться вперед. Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота воздушного судна.



8. Обычная остановка

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° относительно туловища и медленно поднять их над головой до пересечения жезлов.



9. Срочная остановка

Резко поднять руки над головой и скрестить жезлы.



10. Включить тормоза

Поднять раскрытую ладонь немного выше уровня плеча. Убедившись в визуальном контакте с летным экипажем, сжать пальцы в кулак. Не двигаться до получения от летного экипажа подтверждения посредством поднятия больших пальцев рук.



11. Отпустить тормоза

Поднять кисть руки с сжатыми в кулак пальцами немного выше уровня плеча. Убедившись в зрительном контакте с летным экипажем, разжать кулак. Не двигаться до получения подтверждения от летного экипажа посредством поднятия больших пальцев рук.



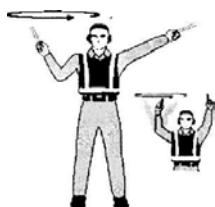
12. Колодки установлены

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными вовнутрь, резко сдвинуть жезлы до их касания. Убедитесь в получении подтверждения летного экипажа.



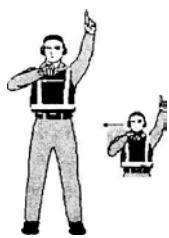
13. Колодки убраны

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными наружу, резко раздвиньте жезлы. Не убирайте колодки до получения разрешения летного экипажа.



14. Запустить двигатель(и)

Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы и выполнить круговое движение этой рукой, при этом одновременно левая рука, поднятая над головой, указывает на подлежащий запуску двигатель.



15. Выключить двигатели

Вытянуть правую руку с жезлом вперед на уровне плеча, выполнить движение кистью с жезлом до левого плеча, а затем до правого плеча поперек горла.



16. Уменьшить скорость

Опустить вытянутые руки вниз жестом "похлопывания", производя движение жезлами вверх - вниз от пояса к коленям.



17. Уменьшить обороты двигателя (двигателей) на указанной стороне

Руки опущены вниз, ладони обращены к земле; затем либо правой, либо левой рукой производятся движения вверх и вниз, обозначающие, что следует уменьшить обороты двигателя (двигателей), соответственно, на левой или правой стороне.



18. Двигаться назад

Держа руки перед туловищем на уровне пояса, вращать руками вперед. Для остановки движения назад используются сигналы 8 или 9.



19. Развороты при движении назад

Хвостом вправо: левая рука направлена под углом вниз; поднятой над головой правой рукой производят повторяющиеся движения вперед - в горизонтальное положение и назад - в вертикальное.



20. Развороты при движении назад

Хвостом влево: правая рука направлена под углом вниз; поднятой над головой левой рукой производятся повторяющиеся движения вперед - в горизонтальное положение и назад - в вертикальное.

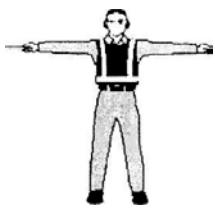


21. Утвердительный ответ/путь свободен



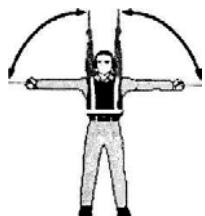
Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы или выставить кисть руки с поднятым вверх большим пальцем, при этом левая рука опущена и прижата к колену.

Этот сигнал также используется в качестве технико-эксплуатационного коммуникативного сигнала.



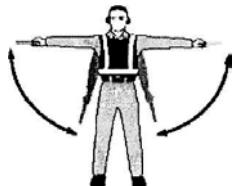
*22. Висение

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° относительно туловища.



*23. Подняться выше

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° относительно туловища ладонями вверх и производить ими движение вверх (покачивание руками вверх-вниз). Интенсивность движения рук указывает на скорость набора высоты.



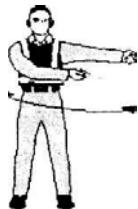
*24. Опуститься ниже

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° относительно туловища ладонями вниз и производить ими движение вниз (покачивание руками вниз-вверх). Интенсивность движения рук указывает на скорость снижения.



*25. Двигаться горизонтально влево (со стороны пилотов)

Вытянуть правую руку горизонтально под углом 90° относительно туловища. Другой рукой производить повторяющиеся движения в том же направлении.



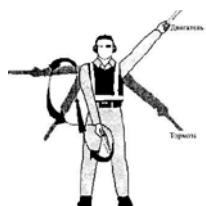
*26. Двигаться горизонтально вправо (со стороны пилотов)

Вытянуть левую руку горизонтально под углом 90° относительно туловища. Другой рукой производить повторяющиеся движения в том же направлении.



*27. Приземлиться

Скрестить опущенные руки с жезлами спереди.



28. Пожар

Сделать правой рукой с жезлом веерообразное движение от плеча к колену, одновременно указав левой рукой с жезлом место пожара.



29 Место ожидания/ждать сигнала

Вытянуть руки с жезлами вниз под углом 45° к туловищу. Сохранять такое положение до получения воздушным судном разрешения на выполнение следующего маневра.



30. Отправление воздушного судна

Выполнить стандартное приветствие правой рукой и/или жезлом для отправления воздушного судна. Сохранять зрительный контакт с летным экипажем до начала руления воздушного судна.

б) Технико-эксплуатационные коммуникативные сигналы

1. Подаваемые руками сигналы используются только в том случае, когда технико-эксплуатационные коммуникативные сигналы нельзя подавать с помощью речевой связи.

2. Сигнальщик убеждается в получении подтверждения от летного экипажа в отношении технико-эксплуатационных коммуникативных сигналов.

Технико-эксплуатационные коммуникативные сигналы включены Приложение 7 в целях стандартизации подаваемых руками сигналов эксплуатационного или технического характера, используемых для связи с летными экипажами в процессе движения воздушных судов.



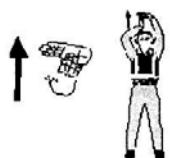
3. Не трогать рычаги управления

Поднять правую руку над головой, сжать пальцы в кулак или держать жезл в горизонтальном положении, при этом левая рука опущена и прижата к колену.



4. Включить аэродромное питание

Поднять вытянутые руки над головой, держать ладонь левой руки горизонтально и выполнить движение пальцами кисти правой руки до касания открытой ладони

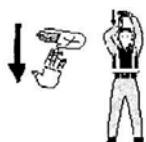


левой руки (образуя букву "T"). В ночное время светящиеся жезлы также могут использоваться для образования буквы "T" над головой.

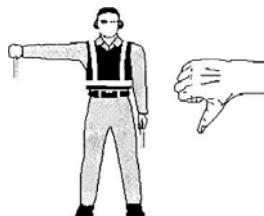


5. Отключить аэродромное питание

Держать вытянутые руки над головой, касаясь пальцами кисти правой руки горизонтально расположенной открытой ладони левой руки (образуя букву "T"), и выполнить движение правой кистью вниз от левой кисти. Не отключать

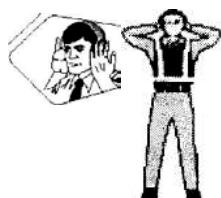


аэродромное питание, пока не будет получено разрешение летного экипажа. В ночное время светящиеся жезлы также могут использоваться для разведения составляющих буквы "T" над головой.



6. Отрицательный ответ

Держать правую руку, вытянутую в сторону на уровне плеча под углом 90° относительно туловища, указывая направление вниз жезлом или большим пальцем кисти, при этом левая рука опущена вниз и прижата к колену.



7. Установить связь с использованием системы внутренней связи

Вытянуть обе руки в стороны под углом 90° относительно туловища и прижать ладони к ушам.



8. Открыть/закрыть трап

При правой руке, опущенной вниз, и левой руке, поднятой над головой под углом 45° относительно туловища, выполнить движение правой рукой в направление левого плеча.

Этот сигнал предназначен главным образом для воздушных судов, оборудованных встроенными трапами в передней части.

в) Сигналы, подаваемые пилотом воздушного судна сигнальщику.

Эти сигналы предназначены для подачи сигнальщику пилотом из кабины руками, которые хорошо видны сигнальщику и которые могут быть освещены, если это необходимо для того, чтобы облегчить понимание сигналов.

1. Тормоза.

Момент сжатия кисти руки в кулак или ее разжатие обозначает соответственно момент включения или отпускания тормозов.

- а) Тормоза включены: рука с вытянутыми пальцами поднята горизонтально до уровня лица, затем пальцы сжимаются в кулак.
- б) Тормоза отпущены: рука с пальцами, сжатыми в кулак, поднята горизонтально до уровня лица, затем пальцы разжаты.

2. Стояночные колодки.

- а) Установить колодки: развести руки ладонями наружу и скрестить их перед лицом.
- б) Убрать колодки: скрещенные перед лицом руки ладонями наружу развести в стороны.

3. Готовность к запуску двигателя (ей).

Разогнать на руке соответствующее количество пальцев, обозначающих номер подлежащего запуску двигателя.

ПЕРЕЧЕНЬ

**документации, которая дополнительно к судовым документам должна находиться
 при выполнении полета на борту воздушного судна гражданской авиации
 Республики Узбекистан**

На ВС гражданской авиации Республики Узбекистан, при выполнении полета дополнительно к судовым документам, перечисленным в п. 22 настоящих Правил, должна находиться следующая документация:

- Свидетельство эксплуатанта с приложениями (копия);
- Соответствующие свидетельства (у каждого члена экипажа);
- Сертификат по шуму на конкретное ВС с указанием его регистрационного номера (*);
- Сертификат типа по шуму на местности;
- Страховые полисы (на ВС и за причинение ущерба третьим лицам) (*);
- Сигналы ИКАО при перехвате ВС;
- МЕЛ (перечень минимального оборудования)(если применим);
- ETOPS Check-list (перечень работ по ТО ВС перед полетом по ETOPS в транзитном аэропорту) (если применим);
- Сводная загрузочная ведомость;
- Генеральная декларация (*);
- Пассажирский манифест (*);
- Грузовой манифест (*);
- Грузовые накладные;
- Задание на полет;
- Документы аeronавигационной информации (карты захода на посадку и аeronавигационные карты для использования членами экипажа, штурманский бортовой журнал, план полета и т.д.);
- Сборник рекомендаций по действиям экипажа ВС в особых случаях полета (EFP) (если применим);
 - Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами на ВС (только при перевозке опасных грузов);
 - Справка о ресурсе и наработке самолета и двигателей (для ВС «Восточного» производства);
 - Комплект фидерных схем, соответствующих бортовому номеру ВС (для самолетов «Восточного» производства), или других носителей информации для (самолетов «Западного» производства) (*);
 - Паспорта к магнитной ленте МСРП и отчеты к КЗ - 63 (если применимы);
 - Форма донесения: авиационное происшествие, инцидент, опасное сближение из DOC 4444 ИКАО (*);
 - Листы контрольного осмотра и проверки оборудования ВС членами экипажа (CL);
 - Карта контрольных проверок ВС экипажем;
 - Руководство по производству полетов эксплуатанта;
 - Правила полетов ППГЭА (у командира ВС);
 - Сертификат о дезинсекции ВС (*);

- Перечень открытых дефектов (CR&HIL) (если применим);
- Формуляры ВС и двигателей, паспорта и этикетки на комплектующие изделия (только при перегонке ВС в ремонт и из ремонта, или при передаче ВС другому владельцу);
 - Инструкция экипажу воздушного судна по действиям в чрезвычайной обстановке, связанной с актами незаконного вмешательства.
 - Инструкция экипажам ВС ГА РУз привлекаемым для ПСР и по действиям при возникновении аварийной ситуации на борту ВС.

Для воздушных судов ГА Республики Узбекистан, осуществляющих полеты по местным авиалиниям, наличие документов, отмеченных знаком (*) - необязательно.

**ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОТРЕБНОГО КОЛИЧЕСТВА
 ТОПЛИВА НА ПОЛЕТ**
Общие требования

Потребное количество топлива на полет определяется в соответствии с РПП эксплуатанта и требований РЛЭ.

Эксплуатант разрабатывает и включает в РПП методики определения количества топлива на полет для каждого типа и модификации, находящимся у него в эксплуатации воздушных судов.

Методики определения количества топлива на полет разрабатываются для ожидаемых условий эксплуатации в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

Раздел РПП эксплуатанта, содержащий методику определения количества топлива на полет включает в себя:

- а) методику определения потребного количества топлива на полет;
- б) методику определения количества дополнительного топлива;
- в) перечень маршрутов, требующих дополнительного топлива;
- г) порядок определения количества топлива на полет при неавтоматизированном расчете;
- д) образец рабочего плана полета, полученного в результате автоматизированного расчета, с подробным описанием его содержания по топливу.

Запрещается вылет с количеством топлива на борту менее потребного количества, определяемого в соответствии с данными правилами.

В необходимых случаях потребное количество топлива может быть увеличено по решению командира ВС в зависимости от аeronавигационной, метеорологической обстановки по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных и расстояний до аэродрома назначения и запасных аэродромов.

В общем случае, количество топлива на борту ВС перед запуском двигателей включает в себя потребное количество топлива на полет ($Q_{\text{потр.}}$), а также командирский запас ($Q_{\text{квс}}$), если командиром ВС принято решение об увеличении количества топлива на полет.

Определение потребного количества топлива

Экипаж может начинать полет, если на борту ВС находится потребное количество топлива ($Q_{\text{потр.}}$) включающее в себя:

- а) топливо, расходуемое на земле до взлета ($Q_{\text{зем}}$);
- б) рейсовое топливо ($Q_{\text{рейс}}$);
- в) резервное топливо ($Q_{\text{рез}}$);

$Q_{\text{потр}}$ определяется как:

$$Q_{\text{потр}} = Q_{\text{зем}} + Q_{\text{рейс}} + Q_{\text{рез}}$$

Количество топлива, расходуемого на земле до взлета ($Q_{\text{зем}}$), должно обеспечить:

а) запуск и руление до исполнительного старта с учетом местных условий аэродрома ($Q_{\text{рул}}$);

б) работу вспомогательной силовой установки ($Q_{\text{всу}}$) при ее наличии. Таким образом: $Q_{\text{зем}} = Q_{\text{рул}} + Q_{\text{всу}}$.

Рейсовое топливо (Q рейс) должно обеспечить полет от взлета до завершения посадки на аэродроме (в пункте) назначения. Рейсовое топливо рассчитывается с учетом среднего коэффициента наработки двигателей и включает:

а) топливо на взлет (Q взл), определяемое от начала разбега до набора высоты 450 м над уровнем аэродрома;

б) топливо на набор высоты (Q наб), определяемое от высоты 450 м над уровнем аэродрома до заданного эшелона/высоты полета;

в) топливо на горизонтальный полет (Q гп), определяемое от момента занятия заданного эшелона/высоты до момента начала снижения. При ступенчатой смене высот по маршруту полета топливо, расходуемое на участках смены высот включается в Q гп;

г) топливо на снижение (и сн), определяемое от момента начала снижения до занятия высоты, установленной для контрольной точки начального этапа захода на посадку (IAF) на аэродроме назначения;

д) топливо на заход на посадку (Q пос), определяемое от момента выхода на контрольную точку начального этапа захода на посадку (IAF) до посадки на ВПП аэродрома назначения.

Таким образом:

$$Q \text{ рейс} = Q \text{ взл} + Q \text{ наб} + Q \text{ гп} + Q \text{ сн} + Q \text{ пос}.$$

Резервное топливо (Q рез) включает в себя аэронавигационный (Q анз), компенсационный запасы топлива (Q кз) и дополнительное топливо (Q доп) и определяется как:

$$Q \text{ рез} = Q \text{ анз} + Q \text{ кз} + Q \text{ доп}.$$

Примечание: Дополнительное количество топлива (Q доп) включает в себя (QКВС) и/или (Qэкстр) и входит в состав резервного топлива для полетов по маршрутам, определенным эксплуатантом. Количество топлива (QКВС) и (Qэкстр) для конкретного типа и модификации ВС, маршрута и условий полета устанавливается в РПП эксплуатанта.

Аэронавигационный запас топлива (Q анз) необходим на случай любых возможных отклонений от плана полета (обход гроз, погрешности выдерживания линии заданного пути, изменение эшелона полета, полет в зоне ожидания, уход на запасной аэродром и т.п.). Поскольку до вылета невозможно предусмотреть все возможные отклонения от расчетной траектории полета, то Qанз определяется для самого неблагоприятного случая в зависимости от одного из следующих вариантов принятия решения на вылет:

- а) уход на запасной аэродром с ВПР/МВС аэродрома назначения;
- б) уход на запасной аэродром с рубежа ухода;
- в) полет без запасного аэродрома.

Аэронавигационный запас топлива при принятии решения на вылет с уходом на запасной аэродром с ВПР/МВС аэродрома назначения включает в себя

а) топливо на набор высоты от ВПР/МВС аэродрома назначения до заданного эшелона/высоты полета на запасной аэродром (Q наб.за);

б) топливо на горизонтальный полет от момента занятия заданного эшелона/высоты до момента начала снижения (Q гл. за);

в) топливо от момента начала снижения до занятия высоты, установленной для контрольной точки начального этапа захода на посадку (IAF) на запасном аэродроме (Q сн. за);

г) топливо, достаточное для полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте круга или высоте 450 м над аэродромом, если высота круга не установлена (Q130).

Аэронавигационный запас топлива при уходе на запасной аэродром с ВПР/МВС аэродрома назначения определяется как:

$$Q \text{ анз} = Q \text{ наб.за} + Q \text{ гп.за} + Q \text{ сн. за} + Q \text{ 130}.$$

Примечания:

1. Количество топлива ($Q_t 30$), указанное в п.2.6 для конкретного типа и модификации ВС является постоянной величиной и указывается в РПП эксплуатанта. Данное топливо предназначено не только для маневрирования на запасном аэродроме, но и на случай возможных отклонений от расчетной траектории полета до аэродрома назначения и при полете на запасной аэродром.

2. При выборе нескольких запасных аэродромов, $Q_{анз}$ определяется для самого удаленного.

Аэронавигационный запас топлива при принятии решения на вылет с расчетом рубежа ухода на запасной аэродром или без запасного аэродрома, должен обеспечивать на полет после прилета ВС на аэродром назначения в течении 60 мин в условиях стандартной атмосферы на скорости ожидания на высоте круга, т.е. $Q_{анз} = 2 \times Q_t 30$. При этом рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром имелось достаточное количество топлива для полета в течении 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте круга или высоте 450м над аэродромом, если высота круга не установлена(0 130).

Примечание: Потребное количество топлива для полета с ВПР/МВС аэродрома назначения, с рубежа ухода (возврата) на запасной аэродром рассчитывается с учетом встречной составляющей скорости ветра, а при попутной составляющей - по штилю.

Аэронавигационный запас топлива рассчитывается в соответствии с РЛЭ и во всех случаях устанавливается не менее чем:

- а) для самолетов - $Q_{анз} = 2 \times Q_t 30$;
- б) для вертолетов - $Q_{анз} = Q_t 30$.

Решение о количестве АНЗ принимает командир ВС в зависимости от аэронавигационной, метеорологической обстановки по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных и расстояний до аэродрома назначения и запасных аэродромов.

Компенсационный запас топлива устанавливается эксплуатантом с учетом требований РЛЭ и отклонений фактических характеристик расхода топлива от расчетных, но в любом случае он должен быть не менее 3% от количества рейсового топлива.

Для самолетов, выполняющих полеты по правилам EDTO, компенсационный запас топлива должен быть не менее 5% от количества рейсового топлива.

Дополнительное топливо при выполнении полетов в Арктике и Антарктике, а также в других случаях, устанавливается РПП эксплуатанта в соответствии с требованиями соответствующих руководств.

Автоматизированный расчет количества топлива на полет

Автоматизированный расчет количества топлива на полет осуществляется в соответствии с РЛЭ ВС для рекомендованных режимов работы двигателей и должен учитывать:

- а) прогноз температуры воздуха и ветра;
- б) расчетную коммерческую загрузку;
- в) изменение массы ВС в течение полета;
- г) ограничения по максимально-допустимым взлетной и посадочным массам на аэродромах вылета, назначения и запасных и т.д.;

Для определения потребного количества топлива на полет на основе автоматизированных расчетов необходимо:

- а) добавить дополнительное топливо, если оно требуется для конкретного полета и не учитывается в автоматизированном расчете;
- б) уточнить количество топлива, если предполагается выдерживание режима полета, отличающегося от расчетного;
- в) уточнить количество топлива, расходуемого на земле до взлета ($Q_{зем}$);

г) уточнить количество топлива для захода на посадку ($Q_{пос}$) на аэродроме назначения с учетом предполагаемых направления подхода и процедуры захода на посадку.

№ 6 15.10.14г.

**Инструкция по производству полетов на временном аэродроме и
 посадочной площадке (типовая)**

Общие положения

Назначение, принадлежность временного аэродрома (посадочной площадки).

Необходимое оборудование временного аэродрома в соответствии с требованиями НАС ГА.

Определение порядка охраны авиационной техники на временном аэродроме (посадочной площадке), предназначенной для выполнения авиационных работ.

Описание временного аэродрома, посадочной площадки

Расположение временного аэродрома (посадочной площадки) относительно ближайшего населенного пункта.

Обеспечение безопасности одновременных полетов на соседних аэродромах и посадочных площадках.

Абсолютная высота аэродрома (посадочной площадки).

Магнитное склонение.

Форма, размеры, грунт и покров летного поля, пригодность его к эксплуатации, в том числе при выпадении осадков, состояние поверхности летных полос.

Крохи временного аэродрома (посадочной площадки).

Заданные магнитные путевые углы (ЗМПУ) и расстояния от временного аэродрома, посадочной площадки) до ближайших запасных аэродромов.

Расположение ориентиров, выбранных для определения фактической видимости, флюгер или конус для определения параметров ветра.

Оборудование загрузочной площадки для приготовления и загрузки воздушного судна химикатами.

Расположение временных хранилищ ГСМ, наличие пожарного оборудования.

Тип искусственного покрытия, размеры (длина, ширина).

Наличие угловых маркировочных знаков.

Максимальный тангенс наклона условной плоскости (не должен превышать 1 : 50 на удалении 50 м от границы временного аэродрома, посадочной площадки, далее 1 : 30).

Наличие якорных стоянок и средств швартовки.

Минимум временного аэродрома, посадочной площадки для взлета и посадки воздушных судов различных типов для каждого направления ВПП.

Район временного аэродрома, посадочной площадки

Краткая характеристика рельефа местности, естественные и искусственные препятствия на подходах и в районе временного аэродрома, посадочной площадки, их маркировка и высота относительно временного аэродрома, посадочной площадки, а также расположение (азимут, удаление) на схеме - крохах.

Местоположение, рельеф, конфигурация выделенных под обработку площадей. Наличие и характер препятствий на них, их расположение на планах земельных участков.

Выполнение полетов

Порядок выполнения полетов воздушного судна к обрабатываемому участку и обратно.

Минимальная безопасная высота полета в районе временного аэродрома, посадочной площадки.

Порядок работы двух однотипных воздушных судов с одного временного аэродрома, посадочной площадки.

Управление полетами

Организация УВД, порядок взаимодействия.

Порядок подачи заявки на полеты и извещений о начале и окончании полетов.

Порядок радиотехнического или визуального контроля за воздушными судами.

Действия экипажей и органов УВД

При возникновении особых случаев в полете, а также при получении сигналов “Ковер”, “Стрела”, “Режим”.

Обеспечение полетов

Обеспечение аeronавигационной информацией.

Метеорологическое и орнитологическое обеспечение полетов.

Организация обзорного полета и воздушной разведки погоды.

Обеспечение средствами связи и РТО.

Организация авиационной электросвязи на АХР, перечень сетей и направлений электросвязи, их назначение; частоты для каждой сети (направления) радиосвязи, позывные корреспондентов; время работы сетей и направлений радиосвязи (воздушной и наземной); время передачи метеоинформации по сети радиосвязи; особенности установления радиосвязи с воздушными судами (на рабочей высоте и выше) с КПД АХР в диапазонах МВ и ДКМВ, а также с опорными базами АХР при полете и нахождении на рабочих аэродромах.

Инженерно - авиационное обеспечение, организация и порядок подготовки авиационной техники.

Порядок технической эксплуатации, обслуживания и хранения воздушных судов на временном аэродроме, посадочной площадке.

Выбор и оборудование временных аэродромов, посадочных площадок, аэродромно - техническое обеспечение.

Организация разбивки старта и маркировки рабочего аэродрома перед началом полетов.

Порядок движения по аэродрому, посадочной площадке людей, воздушных судов, аэродромно - технических и транспортных средств.

Порядок проведения аварийно - спасательных работ на рабочем аэродроме.

Медицинское обеспечение.

Охрана труда, техника безопасности, противопожарная безопасность.

Авиационная безопасность.

Приложение № 11
к Правилам полетов в гражданской
и экспериментальной авиации в
воздушном пространстве
Республики Узбекистан

Таблица классификации ВС

Класс	Максимальная взлетная масса, т.	
	самолеты	вертолеты
1	75 и более	10 и более
2	от 30 до 75	от 5 до 10
3	от 10 до 30	от 2 до 5
4	до 10	до 2

Приложение № 12
 к Правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица категории ВС

Категория ВС	Классификационная скорость, км/час (уз)	Типы ВС
A	менее 169 (91 уз)	Ан-2, Ан-28, Л-410, вертолеты и другие, относящиеся к данной категории ВС.
B	169-223 (91-120 уз)	Як-40, Як-42, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-72, Ан-74, Ил-114, Rj-85 и другие, относящиеся к данной категории ВС.
C	224-260 (121-140 уз)	Ил-76, А-300-600, А-310, А-320, Б-757, Ан-32 и другие, относящиеся к данной категории ВС.
D	261-306 (141-165 уз)	Ил-62, Ил-86, Ил-96, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ан-12, Ан-124, Б-767 и другие, относящиеся к данной категории ВС.
E	307-390 (166-210 уз)	

Приложение № 13
 к Правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица требований для выполнения полетов по ПВП

Местность	Скорость полета приборная км/ч (уз)	Минимальные условия по ПВП полета		
		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м (фут)	Видимость, м	Вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков, м (фут)
В зоне взлета и посадки				
равнинная и холмистая	300 (162 уз) и менее	150 (500 фут)	2000	50 (165 фут)
	Более 300 (162 уз)	300 (1000 фут)	5000	100 (330 фут)
горная	550 (297 уз) и менее	300 (1000 фут)	5000	100 (330 фут)
В районе подхода, по воздушным трассам и установленным маршрутам				
Равнинная, холмистая и водное пространство	300 (162 уз) и менее	150 (500 фут)	2000	50 (165 фут)
	Более 300 (162 уз)	300 (1000 фут)	5000	100 (330 фут)
Горная с абсолютной высотой рельефа: - 2000 м (6600 фут) и менее	не зависимо от скорости полета	400 (1300 фут)	5000	100 (330 фут)
- более 2000 м (6600 фут)		700 (2300 фут)	10000	100 (330 фут)
Срочные полеты по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы и тренировочные полеты				
Равнинная, холмистая и водное пространство	300 (162 уз) и менее	100 (330 фут)	1000	50 (165 фут)
Горная		400 (1300 фут)	2000	100 (330 фут)

Приложение № 14
 к правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица численных значений минимальных радиусов при ВЗП

Категория ВС	Минимальный радиус (R) от порога ВПП, км	Максимальная скорость при ВЗП, км/ч (уз)
А	3,12	185 (100 уз)
В	4,90	250 (135 уз)
С	7,85	335 (181 уз)
Д	9,79	380 (205 уз)
Е	12,82	445 (240 уз)

Приложение № 15
 к Правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица вариантов принятия решения на вылет

Варианты	На аэродроме назначения		Продолжительность полета до аэродрома назначения по расчету	Количество запасных аэродромов, полет до которых обеспечивается с ВПР аэродрома назначения
	фактическая погода (ВНГО, по необходимости видимость на ВПП, ветер)	соотношение прогноза и установленного минимума (ко времени прилета)		
1	Не ниже установленного минимума	Прогнозируемая погода- ниже минимума	до 2 ч. от 2 до 5 ч.	1 2 или 1 ^(*)
2	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода- не ниже минимума	1 ч. и более	1
3	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода- ниже минимума	более 5 ч.	2 или 1 ^(*)

(*) Аэродром может быть выбран запасным, если прогнозом погоды ко времени прилета предусматривается высота нижней границы облаков (по необходимости) на 100 м (330 | фут) и видимость на 1000 м выше установленного минимума.

Приложение № 16
 к Правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица истенных безопасных высот

Скорость полета приборная, км/час (уз)	Безопасная высота полета (истинная), м (фут)	
	по ППП	по ПВП
В зоне взлета и посадки^(*)		
300 (162 уз) и менее	300 (1000 фут)	100 (330 фут)
Более 300 (162 уз)		200 (660 фут)
В районе подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам:		
а) над водным пространством, равнинной и холмистой местностью		
300 (162 уз) и менее	300 (1000 фут)	100 (330 фут)
более 300 (162 уз)		200 (660 фут)
б) в горной местности с абсолютной высотой рельефа 2000 м (6600 фут) и менее		
Не зависимо от скорости полета	600 (2000 фут)	300 (1000 фут)
в) в горной местности с абсолютной высотой рельефа более 2000 м (6600 фут)		
Не зависимо от скорости полета	600 (2000 фут)	600 (2000 фут)
Срочные полеты по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы и тренировочные полеты к ним		
300 (162 уз) и менее	600 (2000 фут)	50 (165 фут)

(*) Указанные значения истинных безопасных высот для воздушных судов всех категорий должны соблюдаться при полете по схеме захода на посадку до выхода из 4-го разворота. На участке от точки выхода из 4-го разворота до 1-го разворота высота полета и ширина полосы учета препятствий устанавливаются в соответствии с "Методикой определения минимумов для взлета и посадки ВС ГА" и указываются в ИПП данного аэродрома. В случаях, когда по условиям рельефа местности или по другим причинам эти требования выполнить невозможно, применяются специальные схемы захода на посадку, утвержденные Госавионадзором.

Приложение № 17
 к Правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица минимально допустимых высот полетов при
 выполнение поисково-спасательных полетов

Характер рельефа местности	Минимально допустимая высота полета (безопасная), м (фут)	Диапазон задаваемых высот полета, м (фут)
Равнинная, холмистая, лесистая и горные равнины (плато) с колебанием высот рельефа до 200 м (660 фут) в радиусе 25 км (13,5 м.миль) (без учета отдельных вершин)	25 (82 фут)	25-50 (82-165 фут)
Холмистая и горные равнины с колебанием высот рельефа до 500 м (1650 фут) в радиусе 25 км (13,5 м.миль)	50 (165 фут)	50-75 (165-250 фут)
Пересеченная горная местность с колебанием высот рельефа выше 500 м (1650 фут) в радиусе 25 км (13,5 м.миль)	75 (250 фут)	75-100 (250-330 фут)
Местность с абсолютной высотой более 2000 м (6600 фут)	100 (330 фут)	100-130 (330-426 фут)

В зависимости от сложности участка и опыта экипажа командир авиапредприятия может установить другой минимум погоды, который во всех случаях не должен быть ниже установленного в таблице.

Приложение № 18
 к Правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица минимумов погоды для выполнения съемочных полетов

Условия местности Виды съемочных полетов	Истинная высота облачности, м (фут)	Горизонтальная видимость, км	Скорость ветра, м/с (уз)
Равнинная и холмистая местности: Поисково-съемочные полеты Аэросъемочные полеты Аэровизуальные полеты	200 (660 фут) 200 (660 фут) 150 (500 фут)	5 5 3	10 (20 уз) 10 (20 уз) 10 (20 уз)
Горная местность: Для всех категорий съемочных полетов	400 (1300 фут)	6	10 (20 уз)
Высокогорная местность (выше 2000 м (6600 фут): Для всех категорий съемочных полетов	700 (2300 фут)	10	10 (20 уз)

В зависимости от сложности участка и опыта экипажа командир авиапредприятия может установить другой минимум погоды, который во всех случаях не должен быть ниже установленного в таблице.

Приложение № 19
 к Правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица минимумов погоды для выполнения съемочных полетов

Местность	Минимальные условия полетов по ПВП			
	Безопас- ная высота полета (истинная) м (фут)	Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м (фут)	Видимость м	Вертикальное расстояние от ВС до нижней границы об- лаков, м (фут)
Равнинная и холмистая	100 (330 фут)	150 (500 фут)	2000	50 (165 фут)
Горная	300 (1000 фут)	400 (1300 фут)	5000	100 (330 фут)
Выполнение полетов с грузом на внешней подвеске				
Равнинная и холмистая	150 (500 фут)	200 (660 фут)	2000	50 (165 фут)
Горная с абсолютной высотой рельефа 2000 м (6600 фут) и менее	300 (1000 фут)	400 (1300 фут)	5000	100 (330 фут)
Горная с абсолютной высотой рельефа более 2000 м м (6600 фут)	600 (2000 фут)	700 (2300 фут)	10000	100 (330 фут)

Приложение № 20
 к Правилам полетов в гражданской
 и экспериментальной авиации в
 воздушном пространстве
 Республики Узбекистан

Таблица минимумов погоды для выполнения срочных
 полетов по обслуживанию организаций здравоохранения

Местность	Безопасная высота полета (истинная), м (фут)		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м (фут)		Видимость, м	
	днем	Ночью	днем	ночью	днем	ночь
Равнинная и холмистая	50 (165 фут)	400 (1300 фут)	100 (330 фут)	450 (1500 фут)	1000	4000
Горная	300 (1000 фут)	-	400 (1300 фут)	-	2000	-

Для оказания срочной медицинской помощи, разрешаются полеты с подбором посадочных площадок с воздуха в равнинной и холмистой местностях при высоте нижней границы облаков не ниже 100 м (330 фут) над наивысшей точкой рельефа местности и горизонтальной видимости не менее 1500 м; в горной местности при высоте нижней границы облаков не ниже 300 м (1000 фут) над наивысшей точкой рельефа и горизонтальной видимости не менее 5000 м.

**Схема
 вертикального эшелонирования в воздушном пространстве
 Республики Узбекистан**

МПУ от 0° до 179°

МПУ от 180° до 359°

Номер Эшелона	Метры	Футы	Номер Эшелона	Метры	Футы
30	900	3000	40	1200	4000
50	1500	5000	60	1850	6000
70	2 150	7 000	80	2 450	8 000
90	2 750	9 000	100	3 050	10 000
110	3 350	11 000	120	3 650	12 000
130	3 950	13 000	140	4 250	14 000
150	4 550	15 000	160	4 900	16 000
170	5 200	17 000	180	5 500	18 000
190	5 800	19 000	200	6 100	20 000
210	6 400	21 000	220	6 700	22 000
230	7 000	23 000	240	7 300	24 000
250	7 600	25 000	260	7 900	26 000
270	8 250	27 000	280	8 550	28 000
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000
310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000
350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000
390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	430	13 100	43 000
450	13 700	45 000	470	14 350	47 000
490	14 950	49 000	510	15 550	51 000

**Отчет
 о событии, связанном с предположительным
 лазерным облучением**

Ф.И.О.(полностью) _____ возраст _____

Должность (КВС, 2 пилот, диспетчер и.т.д.) _____ телефон _____

Средство коррекции зрения,

использовавшееся во время инцидента (очки, контактные линзы) _____

Тип воздушного судна _____

Номер рейса, регистрационный номер ВС _____

Дата и время инцидента (UTC) _____

Факторы внешней среды:

Погодные условия _____

СМУ/ПМУ _____

Уровень наружной освещенности (день, ночь, солнечно, рассвет, сумерки, звездное небо, лунный свет, и.т.д.) _____

Место инцидента:

В районе (аэродром/город/аэронавигационное средство) _____

Траектория полета (снижение/набор) _____

Тип маневра (заход на посадку или взлета) _____

Курс/примерное значение курса, если выполнялся разворот _____

Высота (над поверхностью земли) _____

Направление луча:

Попавший в глаз(а) свет исходил спереди или сбоку? _____

Описание света:

Цвет _____

Характер излучения (непрерывное/мелькание/импульсы) _____

Источник света (стационарный или движущийся) _____

По Вашему мнению, луч намеренно

сопровождал ВС в полете? _____

Относительная мощность луча

(лампа-вспышка, прожектор, солнечный свет) _____

Продолжительность облучения (секунды) _____

Наблюдался ли луч до момента инцидента? _____

Местоположение источника излучения (относительно географического места ВС) _____

Панель остекления, через которую луч попал в пилотскую кабину:

Левая/левая передняя/центральная/правая передняя/правая/другая _____

Эффект облучения:

Опишите зрительные*/психологические/физические последствия облучения _____

Продолжительность последствий воздействия света на зрение (секунды/минуты/часы/дни)

Последствия облучения на характер исполнения необходимых процедур при пилотировании ВС _____

Подпись _____ Дата _____

* *Примеры обычных последствий облучения на зрение.*

Остаточное изображение.

Изображение, остающееся в поле зрения после воздействия на глаз яркого света.

Темное пятно. Временная или длительная потеря восприятия определенной части поля зрения

Кратковременная слепота. Утрата способности видеть (на короткий или продолжительный период времени), вызванная воздействием яркого света на глаз и сохраняющаяся после прекращения освещения.

Ослепление. Временное нарушение зрительного восприятия, вызванное появлением яркого света (например, дальнего света фар встречного автомобиля) в поле зрения наблюдателя.

Ослепление не носит характера биологического поражения зрения и продолжается лишь в течение присутствия яркого света в поле зрения наблюдателя.

Лист регистрации изменений и дополнений

Номер изменения, дополнения	Дата начала применения	Номер страницы			Номер документа и дата утверждения изменения, дополнения	Дата Внесения. Кем внесено
		Изменяющий	Новой	Изъятой		
Поправки с 1 по 10 внесены						

№ 10 03.07.18г.