МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

Н А К А З

05.01.2015 м. Київ № 2

Про затвердження Правил виконання польотів державної авіації України

Відповідно до частини другої статті 7 та частини другої статті 45 Повітряного кодексу України, пункту 6 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року № 401 (зі змінами), та з метою визначення порядку виконання польотів державної авіації України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила виконання польотів державної авіації України, що додаються.

2. Цей наказ набирає чинності з 02 квітня 2015 року, але не раніше дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України
генерал-полковник С.Т.ПОЛТОРАК

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства оборони України
05 січня 2015 року № 2

ПРАВИЛА
виконання польотів державної авіації України

І. Загальні положення

1. Ці Правила визначають порядок організації та проведення польотів державної авіації (далі – ДА) і є обов’язковими для керівництва і виконання всіма суб’єктами авіаційної діяльності (далі – САД) ДА.

2. У цих Правилах терміни вживаються у таких значеннях:

авіаційна частина – суб’єкт державної авіації (далі – СДА), який має на оснащенні (на озброєнні) повітряні судна (далі – ПС), здійснює їх льотну, технічну експлуатацію, а також усі види забезпечення польотів;

авіаційний персонал державної авіації – особи СДА, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво (документ встановленого зразка, який підтверджує фахову підготовку), здійснюють льотну і технічну експлуатацію ПС, управління польотами, організацію та забезпечення польотів;

авіаційні засоби ураження – бойові (навчально-бойові) засоби, які забезпечують безпосереднє ураження цілі та вирішення допоміжних завдань, не пов’язаних з ураженням цілей. Авіаційні засоби ураження (далі – АЗУ) поділяються на: ракети, бомбардувальні засоби (основного і допоміжного

призначення), міни, торпеди і артилерійські боєприпаси;

аеродром – ділянка земної або водної поверхні (гідроаеродром) з обладнанням, будівлями та спорудами, яка обладнана для зльоту, посадки, руління, стоянки та обслуговування ПС;

аеронавігаційна інформація – відомості (аеронавігаційні дані) про аеродроми, вертодроми, злітно-посадкові майданчики, полігони, елементи структури повітряного простору і засоби радіотехнічного забезпечення (далі – РТЗ), які необхідні для виконання польотів;

амфібійне повітряне судно – ПС, конструкція якого забезпечує йому плавучість і дозволяє здійснювати зліт та посадку як на водну, так і на земну поверхню;

бойове застосування – використання у польоті озброєння та обладнання ПС для ураження наземних (морських), повітряних цілей або вирішення інших бойових і спеціальних завдань (коригування вогню артилерії з вертольотів, цілевказання, наведення пошуково-рятувальних сил і засобів та рятування (евакуація) тих, хто зазнав лиха на суходолі або воді, виконання протичовнових завдань, десантування, ведення повітряної і радіаційної розвідок, фотографування, застосування засобів радіоелектронної боротьби, перевезення військ, бойової техніки і вантажів, визначення умов десантування, забезпечення управління військами та ретрансляції, а також виконання завдань за призначенням);

бойовий (польотний) порядок – взаємне розташування в польоті ПС, груп ПС, ПС у складі підрозділів і частин при спільному виконанні завдань;

бюлетень погоди – заповнений відповідним чином бланк встановленого зразка, на підставі якого підтверджується проведення польотів (перельотів) у відповідних метеорологічних умовах та заповнюється обліково-звітна документація льотного складу. Бюлетень погоди є основним документом, який підтверджує доповідь (консультацію) інженера-метеоролога (синоптика), який безпосередньо забезпечує польоти (перельоти);

вищий пілотаж – маневрування повітряного судна з виконанням фігур

складного пілотажу в їх поєднанні (подвійна напівпетля, вертикальна вісімка, подвійна бочка, бочка на віражі, пікірування та гірка з кутом 60^0 і більше тощо). Крім того, до вищого пілотажу належать усі види перевернутого польоту та виконання фігур з від'ємними перевантаженнями, а також фігури складного пілотажу, які виконуються у складі групи;

виконання польотів – комплекс заходів, який проводиться посадовими особами органу управління (далі – ОУ) авіаційної частини й авіаційним персоналом та включає організацію, проведення та розбір польотів;

виконання польоту – безпосередня експлуатація ПС, його елементів, систем та обладнання у повітрі;

демонстраційний політ – політ з метою показу ПС, його можливостей, а також льотної майстерності льотного складу;

забезпечення польотів аеронавігаційною інформацією – комплекс заходів щодо своєчасного надання авіаційному персоналу повних і достовірних аеронавігаційних даних (далі – АНД), необхідних для організації і виконання польотів, управління ними, спрямованих на забезпечення безпеки польотів (далі – БзП), якості та надійності повітряної навігації;

загальна підготовка до польотів – процес приведення льотного складу та осіб групи керівництва польотами (далі – ГКрП) в готовність до виконання польотів та керівництва ними на наступний місяць;

закінчення пробігу – момент досягнення ПС швидкості руління, яка дозволяє безпечно змінювати напрямок руху;

зліт – етап польоту з моменту початку прискореного руху ПС з лінії старту на наземній (водній) або штучній поверхні (моменту відділення від вказаної поверхні при вертикальному зльоті) до моменту набору рекомендованих керівництвом з льотної експлуатації (далі – КЛЕ) ПС висоти і/або швидкості безпечного набору висоти залежно від типу ПС та умов виконання;

керівництво польотами – дії осіб ГКрП та обслуг пунктів управління авіації (далі – ПУА), спрямовані на забезпечення повноти, своєчасності та

безпеки виконання екіпажами ПС польотних завдань;

контрольний політ – політ, який виконується з метою перевірки працездатності вузлів та агрегатів системи керування, пілотажних приладів після їх заміни чи усунення несправностей (після тривалої стоянки), які впливають на стійкість або керованість ПС, встановленого обладнання, яке змінює льотно-технічні характеристики ПС, перевірки прицільно-навігаційних чи розвідувальних комплексів;

льотна зміна – період часу, визначений командиром авіаційної частини у Плановій таблиці польотів, протягом якого виконуються польоти;

льотна книжка – документ встановленого зразка, у якому здійснюється облік польотів та нальоту, підтверджується право льотного складу на виконання польотів відповідно до досягнутого рівня підготовки, отриманих допусків і натренованості;

льотна підготовка – навчання льотного складу техніці пілотування, повітряній навігації, бойовому застосуванню, експлуатації обладнання та систем ПС для виконання завдань за призначенням;

льотне поле аеродрому – частка площі аеродрому, на якій розміщуються злітно-посадкові смуги (далі – ЗПС) з боковими та кінцевими смугами безпеки, руліжні доріжки (далі – РД), місця стоянки (далі – МС) ПС, майданчики для посадки вертольотів, технічні позиції та місця підготовки ПС до вильоту;

льотний склад – особи авіаційного персоналу і посадові особи центрального органу виконавчої влади (далі – ЦОВВ), органів управління авіації (далі – ОУА) ЦОВВ та ЗСУ, установ та організацій, їх структурних підрозділів, які мають спеціальну підготовку і виконують свої функціональні обов’язки у складі екіпажу на борту ПС у польоті;

майданчик цільового призначення – спеціально підготовлений позначений майданчик для забезпечення відпрацювання окремих вправ курсів бойової підготовки, курсів льотної підготовки, програм підготовки льотного складу, курсів навчально-льотної підготовки тощо (далі – КБП);

наземна підготовка льотного складу – навчальний процес формування і вдосконалення льотним складом на землі знань, умінь, навичок і професійних якостей, необхідних для виконання функціональних обов’язків у польоті;

наземний склад авіації – особи авіаційного персоналу, які здійснюють управління польотами, технічну експлуатацію ПС та всі види забезпечення польотів, а також посадові особи ЦОВВ, ОУА ЦОВВ та ЗСУ, установ та організацій, їх структурних підрозділів, які безпосередньо впливають на БзП, організовують та здійснюють діяльність у сфері розробки, виробництва, модернізації, технічного супроводження експлуатації, збільшення ресурсу, експлуатації, сертифікації ПС, управління польотами та обслуговування повітряного руху (далі – ОПР), нормативно-правове забезпечення, керівництво і контроль за виконанням та забезпеченням польотів ПС;

непозначений злітно-посадковий майданчик – ділянка земної, водної або іншої поверхні, яка вибрана екіпажем під час польоту та придатна для зльоту і посадки ПС;

обліт – політ, який виконується за типовими програмами з метою перевірки льотно-технічних характеристик, стійкості та керованості, працездатності та відповідності параметрів силової установки, систем та обладнання ПС діючій експлуатаційній документації, а також визначення його пілотажних особливостей;

ознайомлювальний політ – політ, який виконується з метою перевірки працездатності систем і обладнання ПС в повітрі після прийняття його від іншої авіаційної частини, організації або установи;

орнітологічна обстановка – сукупність умов, які виникли в певному районі польотів у визначений проміжок часу через наявність у ньому птахів, які можуть впливати на БзП ПС;

органи управління авіації Збройних Сил України – ОУ Повітряних Сил, Сухопутних військ, Військово-Морських Сил (далі – ВМС) ЗСУ, які в межах компетенції виконують функції управління САД (штаби, командування, управління);

органи управління авіації центральних органів виконавчої влади – ОУ Міністерства внутрішніх справ України (далі – МВС), Державної служби з надзвичайних ситуацій України (далі – ДСНСУ), Державної прикордонної служби України (далі – ДПСУ), інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, які в межах компетенції виконують функції управління САД;

органи управління суб'єктів державної авіації – ОУ авіаційних частин (штаби), які в межах компетенції виконують функції управління діяльністю авіаційних частин;

перевезення – переліт з метою доставки пасажирів (військ), вантажів (бойової техніки);

перегонка – переліт з метою передачі ПС з організації або установи в авіаційну частину і навпаки, а також з однієї авіаційної частини в іншу;

передпольотна підготовка – безпосереднє приведення в готовність особового складу, ПС, аеродрому, полігона, сил і засобів управління і забезпечення польотів до виконання завдань польотів (льотної зміни) з урахуванням конкретних умов;

переліт – політ, який виконується з посадкою на іншому аеродромі (злітно-посадковому майданчику, палубі корабля тощо);

підготовка до польотів льотного складу – процес приведення льотного складу в готовність до виконання польотних завдань;

підліт – переміщення вертольота над площею маневрування аеродрому (злітно-посадкового майданчика) у межах діапазону висот, який дозволяє використовувати ефект землі, на швидкостях, прийнятних для руління;

пілотаж – маневри ПС, які виконуються спеціально і характеризуються зміною його просторового положення і режиму польоту. За ступенем складності пілотаж поділяється на простий, складний і вищий, а за кількістю ПС, які беруть у ньому участь, – на одиночний і груповий;

повітряна навігація (літаководіння, вертольотоводіння) – комплекс дій екіпажу, які спрямовані на досягнення найбільшої точності, надійності і

безпеки водіння ПС або групи ПС по заданій траєкторії, а також з метою виведення їх за місцем та часом на задані об’єкти (цілі) і аеродроми посадки (злітно-посадкові майданчики тощо);

повітряне судно корабельного базування – ПС, конструктивно призначене для здійснення зльоту та посадки на спеціально позначену ділянку верхньої палуби надводного корабля з урахуванням заходів БзП та живучості надводного корабля;

Планова таблиця польотів – документ встановленого зразка, у якому графічно і текстуально відображено рішення командира авіаційної частини щодо порядку проведення польотів і завдання екіпажам, які беруть у них участь;

політ – рух ПС у просторі з початку зльоту до закінчення посадки;

польоти – узгоджені за часом та метою спільні дії авіаційного персоналу щодо виконання завдань льотної підготовки;

польотна палуба – злітна ділянка, посадкова ділянка, злітно-посадковий майданчик, паркова зона на надводному кораблі, який конструктивно має злітно-посадкову палубу;

польотний час – період часу від початку зльоту до закінчення посадки;

попередня підготовка – завчасне приведення у готовність особового складу, ПС, аеродрому, полігона, сил і засобів управління та забезпечення польотів до виконання завдань польотів (льотної зміни);

посадка – етап польоту від моменту сповільненого руху ПС з висоти початку вирівнювання до закінчення пробігу (від моменту зменшення швидкості до дроселювання двигунів після приземлення у разі вертикальної посадки);

постійний злітно-посадковий майданчик – ділянка земної, водної або іншої поверхні, яка завчасно обладнана та внесена в Каталог посадкових (вертолітних) майданчиків державної авіації України, має свої координати і маркування, за необхідності оснащена засобами управління і забезпечення польотів;

пробіг – сповільнений рух ПС після торкання ЗПС до досягнення ПС швидкості руління, яка дозволяє безпечно змінювати напрямок руху. Швидкість руління визначається КЛЕ ПС;

простий пілотаж – маневрування ПС у повітрі з виконанням фігур пілотажу з кутами тангажу менше 45° і з кренами до 60° включно (для вертольотів – з кутами тангажу до 20° і з кренами до 45° включно);

пункт управління авіації – орган управління повітряним рухом (далі – орган УПР), на який покладено функції здійснення управління повітряним рухом ПС у спеціально визначених зонах (районах) та за спеціально встановленими маршрутами, що перебувають під його контролем (командний пункт, командно-диспетчерський пункт, пункт наведення авіації, радіолокаційна система посадки, стартовий командний пункт, корабельний пункт управління авіації, пункт управління групи бойового управління, тимчасово розгорнутий пункт управління авіації);

розбіг – прискорений рух ПС з моменту початку зльоту до відділення від ЗПС;

руління – переміщення ПС по поверхні льотного поля аеродрому за рахунок власної тяги двигуна(ів) (гвинтів), крім етапів виконання зльоту та посадки;

складна орнітологічна обстановка – орнітологічна обстановка, що характеризується підвищеною активністю птахів (особливо на етапах зльоту та посадки ПС), яка може призвести до зіткнення ПС з ними;

складний пілотаж – маневрування ПС у повітрі з виконанням фігур пілотажу з кутами тангажу 45° і більше і з кренами більше 60° (для вертольотів з кутами тангажу більше 20° і з кренами більше 45°), а також фігур простого пілотажу, які виконуються у складі групи;

стартовий час – період часу, протягом якого екіпаж має право виконувати політ. Він відраховується під час виконання аеродромних і позааеродромних польотів від фактичного часу першого вильоту, а під час перельотів – від запланованого та визначається цими Правилами;

стрій – взаємне розташування ПС у повітрі під час виконання групового польоту;

структурний підрозділ суб'єкта державної авіації – організаційно несамостійне формування, яке має постійну або тимчасову організацію та однорідний склад (ескадрилья, загін, ланка тощо);

суб'єкти авіаційної діяльності державної авіації України – юридичні особи, які в межах компетенції здійснюють діяльність у галузі ДА;

суб'єкти державної авіації – САД, які входять у ЗСУ, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи внутрішніх справ, спеціально уповноважені ЦОВВ з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України;

техніка пілотування – вид льотної підготовки, спрямований на навчання льотчиків (пілотів) зльоту, посадці, виконанню просторових маневрів одиночно та у складі групи;

тривалість льотної зміни – час, який визначається з моменту початку зльоту першого і до моменту закінчення посадки крайнього ПС. Час на підготовку і виконання повітряної розвідки погоди (далі – ПРП) до тривалості льотної зміни не включається, але політ на ПРП враховується при визначенні стартового часу екіпажу-розвіднику погоди;

управління польотами – дії осіб ПУА, спрямовані на своєчасне і безпечне виконання екіпажами ПС польотних завдань;

установлений мінімум погоди – установлені наказом (розпорядженням) начальника (керівника) відповідного ЦОВВ та ЗСУ максимальні значення висоти нижньої межі хмар та видимості, нижче яких вважається, що польоти виконуються при установленому мінімумі погоди (далі – УМП).

Інші терміни, які використовуються у цих Правилах, вживаються у значеннях, наведених у стандартах Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО), Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах України з питань діяльності у галузі авіації.

3. Усі нормативно-правові акти та документи з питань виконання польотів ДА розробляються відповідно до вимог чинного законодавства та положень цих Правил.

4. Авіаційний персонал ДА виконує вимоги законодавства України, нормативно-правових актів з питань діяльності ДА, цих Правил та в межах компетенції вживає заходів щодо припинення порушень при виконанні польотів.

5. Право на організацію польотів в авіаційній частині надається командиру цієї частини (старшому льотної зміни), а під час навчань (зборів) – старшому авіаційному начальнику навчань (зборів).

6. Льотному складу надається право на виконання польотів за умови отримання відповідного допуску та придатності до польотів за висновком лікарсько-льотної комісії або лікарсько-льотної експертної комісії (далі – ЛЛК).

7. Під час виконання польоту льотний склад має при собі відповідний медичний сертифікат (довідку про проходження ЛЛК).

8. Підставою для виконання екіпажем польоту є затверджена Планова таблиця польотів (додаток 1) або Польотний лист (додаток 2).

9. Польотний лист відпрацьовується у разі виконання перельотів, повітряних перевезень та перегонки ПС.

10. Виліт без затвердженої планової таблиці польотів або польотного листа дозволяється для виконання бойових завдань (завдань за призначенням), під час перевірки бойової готовності (готовності до

виконання завдань за призначенням), при проведенні пошуково-рятувальних робіт (далі – ПРР), під час надання невідкладної медичної допомоги і у разі стихійного лиха.

11. Під час виконання польотів на борту ПС обов'язково мають бути:

польотні та бортові карти;

схеми польотів у районі аеродрому;

дані про роботу засобів зв'язку і радіотехнічного забезпечення польотів свого і запасних аеродромів;

витяги з документів аеронавігаційної інформації (далі – АНІ) (дані про порядок відходу на запасні аеродроми і схеми заходу на посадку на них);

інженерно-штурманський розрахунок (далі – ІШР) польоту (витяги з ІШР стосовно мінімальних залишків пального над поворотним пунктом маршруту (далі – ППМ), в аеродромних зонах для повернення на аеродром посадки, а також мінімальні залишки пального для відходу на запасні аеродроми);

інші документи та довідкові дані, необхідні для успішного виконання польоту.

12. На борту спеціального ПС додатково знаходяться:

бортові документи АНІ – Збірник аеронавігаційних даних (далі – Збірник АНД), Каталог посадкових (вертолітних) майданчиків державної авіації України (далі – Каталог П(В)М), радіонавігаційна карта повітряного простору України (далі – РНК);

оригінали реєстраційного посвідчення державного ПС;

сертифікат (спеціальний сертифікат) льотної придатності державного ПС.

13. Під час виконання перельотів, повітряних перевезень та перегонки ПС на борту ПС додатково знаходяться:

оформлений Польотний лист;

бортові документи АНІ – Збірник АНД, Каталог П(В)М, РНК або витяги з них – дані про порядок відходу на запасні аеродроми і схеми заходу на посадку на них (можуть застосовуватися пілотажно-навігаційні комплекси, планшетні портативні комп'ютери як електронні портфелі та носії АНІ);

План (схема) зв'язку;

Штурманський план польоту (далі – ШПП) на схемі або карті;

Бортовий журнал штурмана (на багатомісних ПС);

Бюлетень погоди (під час перельотів у складі групи (груп) – на борту ПС ведучого групи (ведучих груп));

Бортова картка ПС на переліт (Бортовий журнал підготовки ПС);

інші документи та довідкові дані, необхідні для успішного виконання польоту.

14. У разі виконання польотів у відриві від своєї авіаційної частини (місця постійного базування) льотчик, штурман (під льотчиком та штурманом слід розуміти також осіб авіаційного персоналу, які займають цивільні посади пілота та штурмана) мають при собі:

План польотів (додаток 3);

Зошит підготовки до польотів;

захисне спорядження з паспортами до нього;

інші документи (Льотна книжка, зошити загальної та наземної підготовки до польотів тощо), які визначаються рішенням командира авіаційної частини залежно від характеру польотних завдань.

15. Право керівництва польотами надається посадовим особам, які мають базову льотну або спеціальну освіту з управління польотами авіації, відповідний допуск до керівництва польотами та придатні до виконання своїх обов'язків за висновком ЛЛК.

16. Польоти ПС поділяються за завданнями на:

1) бойові польоти (польоти за призначенням) – польоти на виконання бойового завдання (завдання за призначенням);

2) спеціальні польоти – польоти на виконання завдань, які не передбачені вправами КБП (випробувальні, дослідницькі й експериментальні польоти, обльоти ПС та наземних засобів і систем, контрольні польоти, перегонка ПС, демонстраційні польоти тощо);

3) навчально-тренувальні польоти – польоти з метою льотного навчання (тренування) постійного льотного складу СДА, ОУ ЦОВВ і ЗСУ та вищих навчальних закладів (далі – ВНЗ), а також слухачів ВНЗ. Вони поділяються на ознайомлювальні, показові, вивізні, контрольні, тренувальні, залікові та методичні. Зміст та мета цих польотів визначаються КБП;

4) навчальні польоти – польоти для початкового льотного навчання курсантів ВНЗ. Вони поділяються на ознайомлювальні, показові, вивізні, контрольні, тренувальні, залікові, екзаменаційні. Зміст та мета цих польотів визначаються відповідними курсами (програмами) підготовки.

17. ПС за призначенням поділяються на:

1) бойові – ПС, які призначені для виконання бойових завдань;

2) навчальні – ПС з подвійним управлінням, які призначені для первісного навчання льотного складу;

3) навчально-бойові – ПС з подвійним управлінням (однотипні з бойовими літаками), які призначені для навчання і тренування льотного

складу;

4) навчально-тренувальні – ПС з подвійним управлінням, які призначені для навчання і тренування льотного складу;

5) спеціальні – ПС, які призначені для забезпечення бойової підготовки та бойової діяльності військ (транспортні і пасажирські (далі – транспортні), зв’язку, санітарні тощо);

6) безпілотні літальні апарати (БПЛА).

II. Екіпаж повітряного судна

1. Склад екіпажу повітряного судна

1. Екіпаж ПС складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салонів, які під час польоту постійно виконують такі функції:

виконання процедур, передбачених КЛЕ ПС;

обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту ПС, а також обладнання, встановленого на ПС та необхідного для виконання польотного завдання;

забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту ПС та їх обслуговування.

2. До льотного екіпажу ПС належать особи льотного складу, які виконують обов’язки з пілотування, навігації, бойового застосування та експлуатації ПС під час польоту у кабіні ПС, а саме: льотчики, льотчики-штурмани, льотчики-оператори, штурмани, курсанти і слухачі ВНЗ, бортові інженери, бортові техніки, бортові механіки, бортові радисти, бортові

стрільці.

3. До екіпажу салону (пасажирського, вантажного) належать особи льотного складу, які виконують обов’язки у салоні ПС з обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту ПС, а також обладнання, встановленого на ПС та необхідного для виконання польотного завдання, забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту ПС та їх обслуговування, а саме: бортові механіки, бортові провідники, бортові радисти, бортові оператори (спостерігачі, перекладачі тощо), фахівці штатних пошуково-рятувальних і парашутно-десантних служб (груп) та штатних рятувальних парашутно-десантних (пошуково-рятувальних) груп, які мають відповідну підготовку та допущені до виконання пошуково-рятувальних робіт (далі – авіаційні рятувальники), а також інші особи авіаційного персоналу, які необхідні для експлуатації ПС, його систем та обладнання у польоті.

4. Посадові особи ОУ ЦОВВ і ЗСУ, які за своїми функціональними обов’язками виконують польоти на особисте вдосконалення та як інструктор (інспектор, перевіряючий), при виконанні ними польотів належать до складу екіпажу ПС.

5. Мінімальний кількісний склад екіпажу ПС визначається КЛЕ ПС.

6. Персональний склад екіпажу ПС в авіаційній частині визначається наказом командира авіаційної частини. Командиром екіпажу призначається льотчик.

7. Зміни у складі екіпажу допускаються тільки з дозволу командира авіаційної частини та оформлюються документально.

8. Польоти виконуються повним складом екіпажу, за винятком:

польотів, які спеціально передбачені КЛЕ ПС, нормативними актами ОУА ЦОВВ та ЗСУ, програмами випробувань або досліджень ПС;

польотів на двомісних навчально-бойових та навчальних літаках без льотчика на сидінні інструктора, якщо це не заборонено КЛЕ ПС.

9. У разі виконання бойових польотів (польотів за призначенням) до складу екіпажу, визначеного КЛЕ ПС, наказом командира авіаційної частини додатково (за необхідності) включаються інші необхідні фахівці (за наявності у них відповідного допуску). Перелік цих осіб, їх права та обов'язки визначаються службовими документами ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

10. Наказом командира авіаційної частини додатково призначається другий екіпаж за наявності на ПС місця для його відпочинку, якщо стартовий час при виконанні польотів (перельотів) перевищує 14 годин.

Командир авіаційної частини, який ставить завдання на політ (переліт), призначає старшого командира посиленого (подвійного) екіпажу.

11. До складу екіпажу можуть бути включені перевіряючі (інструктори, інспектори).

12. Загальна кількість перевіряючих (інструкторів, інспекторів) льотчиків визначається командиром авіаційної частини залежно від типу ПС, досвіду льотної роботи перевіряючих та осіб, які перевіряються (навчаються).

13. До складу екіпажу ПС, яке призначено для навчання штурманів, можуть бути включені два штурмани: інструктор (перевіряючий, інспектор) у салоні та інструктор (перевіряючий, інспектор) у кабіні ПС.

14. Перевіряючий (інспектор, інструктор) льотчик, який здійснює

перевірку або навчання льотчика (курсанта) у польоті, є старшим в екіпажі. Він відповідає за БзП незалежно від того, здійснює управління ПС особисто чи/або передав управління тому льотчику (курсанту), який перевіряється (навчається). У випадках, якщо дії командира ПС неспроможні забезпечити БзП, перевіряючий зобов'язаний взяти на себе виконання функцій командира екіпажу ПС.

15. Перевіряючий (інспектор, інструктор) за спеціалізацією (фахом) (крім льотчика), який здійснює перевірку або навчання членів екіпажу у польоті, підпорядковується командиру екіпажу і відповідає за успішне виконання екіпажем польотного завдання та БзП за своїм напрямом.

16. На ПС з подвійним управлінням дозволяється виконувати польоти у складі екіпажу спостерігачами льотчикам (курсантам, слухачам), які відповідають вимогам пункту 18 глави 2 розділу II цих Правил.

17. Особам, які перебувають на борту ПС як пасажири, у тому числі особам, у розпорядженні яких знаходиться ПС, заборонено втручатись у дії екіпажу та вимагати від нього зміни порядку виконання затвердженого польотного завдання.

18. Під час виконання польоту змінювати завдання на політ забороняється. Завдання на політ може бути змінене тільки перед виконанням польоту рішенням посадової особи, яка підписала Польотний лист, або старшого над нею прямого начальника з внесенням відповідних змін до Польотного листа. У цьому випадку екіпажу надається необхідний час для додаткової підготовки до польоту.

2. Допуски осіб льотного екіпажу до польотів

1. Особам льотного екіпажу надаються допуски до польотів наказом командира авіаційної частини або льотчиком-інструктором після практичної перевірки у польоті. Усі допуски записуються у відповідну льотну книжку. Перелік допусків осіб льотного екіпажу до польотів визначається КБП.

2. Окрім допусків, які надаються відповідно до КБП, особам льотних екіпажів також надаються допуски:

1) до польотів на типі ПС (його модифікації), який вперше освоюється;

2) до бойових польотів (польотів за призначенням);

3) до спеціальних польотів.

3. Допуски до польотів вдень і вночі в простих метеорологічних умовах (далі – ПМУ) і складних метеорологічних умовах (далі – СМУ) (додаток 4) надаються льотчику, штурману після перевірки його в польоті при відповідних метеорологічних умовах або з використанням системи імітації видимості (далі – СІВ) за вправами КБП.

4. У випадку відсутності ПС з подвійним управлінням, однотипного з бойовим, допуск до польотів льотчику надається після теоретичного перенавчання (проходження спеціальної програми), проведення наземної підготовки і виконання контрольних польотів на ПС з подвійним управлінням іншого типу.

5. Допуск до польотів на типі ПС (його модифікації), який уперше освоюється, надається льотним екіпажам після теоретичного перенавчання (проходження спеціальних програм), проведення наземної підготовки, практичних занять на тренажері (в кабіні) ПС, складання заліків та

оформлюється наказом командира авіаційної частини або відповідним керівником ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

6. Допуски до бойових польотів (польотів за призначенням) надаються після підготовки за відповідними програмами і оформлюються наказом командира авіаційної частини.

7. Допуски до спеціальних польотів надаються після підготовки за відповідними програмами і оформлюються наказом:

командира авіаційної частини – до обльотів ПС та наземних засобів і систем, контрольних польотів, перегонки ПС, до польотів у полярних районах, у районах жаркого клімату, у високогірних районах, у прикордонних районах, на перевезення небезпечних вантажів;

відповідного керівника ОУА ЦОВВ та ЗСУ – до випробувальних, дослідницьких і експериментальних польотів, які виконуються в СДА.

Перелік допусків до інших спеціальних польотів та розподіл повноважень з їх надання визначає відповідний керівник ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

8. Допуск до демонстраційних польотів (повітряного показу ПС), парадів військ із залученням авіації надається наказами керівників ОУА ЦОВВ та ЗСУ особам льотного екіпажу ПС, які:

мають класну кваліфікацію льотчика (штурмана) 2-го класу і вище;

завершили програми льотної підготовки до даних польотів;

не мають перерв у перевірках за відповідними видами льотної підготовки.

9. Допуски до тренувальних польотів за відповідними видами льотної підготовки після перевірки особисто в польоті надаються:

льотчикам ескадрильї (до командира ланки включно) – заступником командира ескадрильї, а іншим особам льотних екіпажів ескадрильї –

відповідними начальниками служб ескадрильї (авіаційної частини) (штурман ескадрильї, старший штурман (штурман) авіаційної частини, начальник зв'язку та РТЗ польотів, начальник повітряно-вогневої та тактичної підготовки, начальник служби безпеки польотів, начальник радіоелектронної боротьби, начальник розвідки, старший бортовий інженер (технік)-інструктор та інші старші бортові спеціалісти-інструктори ескадрильї (авіаційної частини));

льотчикам ескадрильї (заступникам командира ескадрильї, начальникам служб ескадрильї) – командиром ескадрильї;

командиру ескадрильї, льотним екіпажам управління авіаційної частини, командирам авіаційних частин, льотним екіпажам ОУ ЦОВВ та ЗСУ – їх безпосередніми начальниками, які мають відповідну спеціальність;

науково-педагогічним працівникам і слухачам ВНЗ, посади яких передбачають виконання польотів і які не мають безпосередніх начальників льотного фаху (льотчиків, штурманів), – заступниками командира або командиром авіаційної частини, в якій вони виконують польоти.

Крім вказаних осіб, допуски до тренувальних польотів льотним екіпажам надають також їх старші начальники і пілоти (штурмани), які мають відповідну спеціальність та підготовку інструктора.

10. До польотів інструкторами допускається льотний склад, який пройшов спеціальну підготовку до польотів з робочого місця інструктора, наказом командира авіаційної частини. Допуск до польотів інструктором за видами підготовки надається після особистої перевірки у польоті керівними посадовими особами льотного фаху (начальниками служб авіаційної частини, заступниками командира авіаційної частини) і старшими начальниками та пілотами (штурманами).

11. Курсантам ВНЗ допуски до польотів надаються у порядку, встановленому службовими документами ВНЗ.

12. Командирам (начальникам), яким надано право допуску до польотів осіб льотних екіпажів, у випадках, якщо рівень їх льотної підготовки не відповідає вимогам пункту 10 глави 3 розділу II цих Правил, дозволяється надавати допуски до польотів підлеглим льотним екіпажам, перевіреним за їх вказівкою іншими посадовими особами.

13. Інспектори (інструктори)-льотчики (інспектори (інструктори)-штурмани) ОУА ЦОВВ та ЗСУ надають допуски льотчикам (штурманам), яких вони перевірили особисто.

14. Льотний склад позбавляється допуску при встановленні факту порушення правомірності його отримання. Позбавлення допуску в цьому випадку здійснюється наказом відповідного командира за поданням посадовців, які розкрили факт порушення. Про позбавлення допуску здійснюється відповідний запис у льотну книжку.

15. Допускати до польотів льотний склад із закінченим строком дії медичного висновку (експертизи) про придатність до льотної роботи забороняється.

16. Льотний склад, який має перерви у виконанні стрибків з парашутом більше 36 місяців (за винятком тих, які за медичними рекомендаціями звільнені від виконання стрибків з парашутом), до виконання польотів не допускається.

17. До польотів у складі льотного екіпажу спостерігачем на ПС з подвійним управлінням допускаються льотчики (курсанти, слухачі), які пройшли теоретичне перенавчання на даний тип ПС, підготовку до польотів у складі екіпажу з відповідного робочого місця та допущені до виконання

польотів у складі льотного екіпажу спостерігачем на відповідному типі ПС наказом командира авіаційної частини.

Спостерігачем вночі допускаються льотчики (курсанти, слухачі), які мають досвід польотів вночі.

Курсантам ВНЗ дозволяється виконувати польоти у складі льотного екіпажу спостерігачем тільки з льотчиками.

18. Для відновлення втрачених навичок льотних екіпажів за необхідності залучається льотно-інструкторський склад інших ЦОВВ та видів ЗСУ, при цьому відповідний ОУА ЦОВВ або ЗСУ видає розпорядження про допуск даного льотного складу до виконання польотів у своїх авіаційних частинах.

19. Льотний склад інших СДА, ОУ ЦОВВ і ОУ ЗСУ допускається до польотів у авіаційній частині, до якої він прибув, наказом командира цієї авіаційної частини після перевірки знань відповідно до пункту 15 глави 3 розділу II цих Правил.

3. Перевірки льотних екіпажів

1. Кожен член льотного екіпажу щороку перевіряється у польоті за видами льотної підготовки згідно з КБП та на знання теоретичних дисциплін згідно з пунктом 12 глави 3 розділу II цих Правил.

Усі результати перевірок записуються у відповідні розділи льотної книжки.

2. Вправи за видами льотної підготовки, за якими проводяться перевірки, у тому числі перевірки осіб льотного екіпажу, допущених до інструкторських польотів, та строки цих перевірок залежно від класної кваліфікації льотного екіпажу визначаються КБП.

3. Перевірки льотчиків одномісних (бойових) ПС проводяться на ПС з подвійним управлінням, однотипному з одномісним (бойовим). Дозволяється проведення перевірок за результатами тренувального польоту, якщо бортові засоби об’єктивного контролю (далі – ЗОК) спільно з наземними дозволяють оцінити параметри польоту відповідно до нормативів, визначених КБП.

4. Перевірка членів льотного екіпажу багатомісного ПС здійснюється перевіряючими (інструкторами, інспекторами). Якщо розмістити перевіряючих на борту ПС неможливо, перевірка проводиться за результатами тренувального польоту за даними ЗОК.

5. Особам льотного екіпажу, допущеним до польотів на декількох типах ПС, кількість і вид перевірок на кожному типі ПС визначає командир авіаційної частини, керівному льотному складу від командира авіаційної частини і вище, інспекторам (інструкторам)-льотчикам, інспекторам (інструкторам)-штурманам – їх безпосередні начальники.

6. Дозволяється поєднувати в одному польоті перевірки за різними видами льотної підготовки. Кількість перевірок в одному польоті визначається КБП.

7. Перевірка льотчиків, штурманів за видами льотної підготовки проводиться їх безпосередніми і старшими начальниками авіаційної частини, ОУА ЦОВВ та ЗСУ або призначеними ними посадовими особами, які мають відповідну льотну спеціальність і допуск.

8. Перевірки інших членів екіпажу проводяться відповідно до КБП.

9. Бортові інженери (техніки), які допущені до польотів на декількох

типах ПС, перевіряються на кожному з них.

10. Особи, які здійснюють перевірки, літають на ПС того самого типу, що і особи, яких вони перевіряють, мають допуск до інструкторських польотів та не мають перерв у польотах за відповідним видом льотної підготовки та відповідними метеорологічними умовами.

11. Допуски до інструкторських польотів за досягнутим рівнем льотної підготовки льотному складу ОУА ЦОВВ та ЗСУ надаються керівниками цих ОУ та оформлюються відповідними наказами.

12. У льотчиків і штурманів щороку перевіряються знання:

КЛЕ ПС;

авіаційної техніки в обсязі КЛЕ;

КБП роду авіації;

аварійно-рятувальних засобів та порядку їх практичного використання;

тактико-технічних даних засобів зв’язку та РТЗ польотів;

авіаційної метеорології;

керівних документів з організації польотів і використання повітряного простору;

Інструкції з виконання польотів (використання повітряного простору) (далі – ІВП) у районі аеродрому;

ІВП у районі злітно-посадкового майданчика (за необхідності);

ІВП з палуби корабля (з НКзЗПП) (за необхідності);

Інструкції з експлуатації полігона (за необхідності);

керівних документів з БзП.

Крім того, керівний льотний та льотно-інструкторський склад перевіряється на знання методики льотного навчання.

13. Перевірка знань інших членів екіпажу здійснюється в обсязі,

необхідному для виконання в польоті обов’язків на робочому місці відповідно до КЛЕ ПС. Перелік дисциплін для перевірки знань затверджується наказом командира авіаційної частини.

14. Перевірка знань осіб льотного екіпажу проводиться складом комісії, яка призначається наказом командира авіаційної частини.

15. У разі виконання польотів (виконання планових польотів, проведення зборів, навчань, несення чергування тощо) на іншому (неосновному) аеродромі льотчики і штурмани перевіряються на знання:

ІВП у районі аеродрому;

Інструкції з експлуатації полігона (за необхідності);

засобів зв’язку і РТЗ польотів аеродрому.

16. У разі переведення по службі до іншої авіаційної частини:

льотчики одномісних ПС перевіряються з техніки пілотування і навігації;

льотчики багатомісних ПС (за наявності в складі екіпажу штурмана) перевіряються тільки з техніки пілотування, штурмани – з навігації;

льотчики-штурмани і льотчики-оператори – з навігації і техніки пілотування зі свого робочого місця;

решта членів екіпажу – в умінні виконувати свої обов’язки в польоті.

Усі члени екіпажу перевіряються на знання КЛЕ ПС, аварійно-рятувальних засобів та їх практичного використання, а льотчики і штурмани, крім того, на знання ІВП у районі аеродрому, Інструкції з експлуатації полігона (за необхідності), ІВП у районі злітно-посадкового майданчика (за необхідності).

17. При перервах у польотах більше 4-х місяців особи льотного екіпажу перевіряються на знання правил експлуатації авіаційної техніки (в обсязі КЛЕ

ПС), а також аварійно-рятувальних засобів та їх практичного використання.

4. Допустимі перерви у польотах та порядок відновлення втрачених навичок особами льотного екіпажу

1. Максимальні перерви в тренувальних польотах у різних метеорологічних умовах для льотчиків і штурманів з урахуванням їх індивідуальних здібностей, рівня підготовки, натренованості і класної кваліфікації не повинні перевищувати значень, наведених у додатку 5 до цих Правил, а за видами льотної підготовки – встановлених КБП. Перерви в польотах, які не встановлені КБП, визначаються методичними радами.

2. Командир авіаційної частини має право збільшувати не більше ніж у два рази максимальні перерви у тренувальних польотах в СМУ командирам екіпажів, які виконують щомісяця не менше трьох польотів із заходом на посадку з використанням посадкових систем (заходів під шторкою, заходів з використанням СІВ).

3. Максимальні перерви в польотах інших членів екіпажу встановлюються КБП.

4. Допустимі перерви у тренувальних польотах за видами льотної підготовки вдень та вночі у різних метеорологічних умовах льотчикам і штурманам авіаційного підрозділу (частини) з урахуванням їх індивідуальних здібностей, натренованості та класної кваліфікації встановлює командир авіаційного підрозділу (частини) в межах максимальних перерв.

Керівному льотному складу від командира авіаційного підрозділу (частини) та вище перерви встановлюють їх безпосередні начальники.

5. У разі перерв у польотах, які перевищують встановлені командиром

терміни не більше ніж у два рази, тренувальні польоти командирам екіпажів дозволяється виконувати:

1) вдень у ПМУ – після контрольного польоту вдень у ПМУ або СМУ;

2) вдень у СМУ – після контрольного польоту вдень у СМУ;

3) вдень при мінімумі командира ПС для посадки – після контрольного польоту із заходом на посадку із застосуванням посадкових систем у даних метеоумовах або з використанням СІВ і при відсутності перерв у тренувальних польотах вдень у СМУ;

4) вночі у ПМУ – після контрольного польоту вночі у ПМУ або СМУ і за відсутності перерв у тренувальних польотах вдень у ПМУ;

5) вночі у СМУ – після контрольного польоту вночі у СМУ із заходом на посадку з використанням посадкових систем і за відсутності перерв у тренувальних польотах вдень у СМУ у командирів екіпажів, які виконали програму підготовки вночі у СМУ. Решта командирів екіпажів не повинна мати перерв у тренувальних польотах вдень у СМУ та вночі в ПМУ;

6) вночі при мінімумі командира ПС для посадки – після контрольного польоту із заходом на посадку із застосуванням посадкових систем у даних метеорологічних умовах або з використанням СІВ і за відсутності перерв у тренувальних польотах вночі у СМУ та вдень при мінімумі командира ПС для посадки.

6. Контрольні польоти виконуються в день тренувального польоту. Кількість контрольних польотів для відновлення навичок льотному складу визначає безпосередній начальник.

7. Контрольні польоти виконуються у вказаних метеорологічних умовах, а на ПС, які обладнані СІВ, – в метеорологічних умовах, визначених КБП.

8. Порядок відновлення втрачених навичок особами льотного екіпажу у разі перерв у польотах за окремими видами льотної підготовки встановлюється КБП.

9. У разі перерв у польотах, які перевищують більше ніж у два рази встановлені для осіб льотного екіпажу терміни, а також після авіаційних подій або серйозних інцидентів з особистої вини відновлення навичок проводиться за індивідуальним планом, затвердженим командиром авіаційної частини.

10. Після відпустки (тривалістю 24 і більше діб) незалежно від перерв, а також за відсутності в авіаційній частині більше 2 місяців з причин, що не пов’язані з льотною роботою (лікування, навчання тощо), командири екіпажів допускаються до польотів після виконання контрольного польоту вдень (вночі).

5. Норми нальоту і відпочинку осіб льотних екіпажів

1. Кількість польотів і загальний наліт у льотну зміну на екіпаж під час виконання польотів за планом льотної (навчально-льотної) підготовки визначається КБП, а стартовий час – командиром авіаційної частини.

2. На навчаннях та під час виконання спеціальних завдань кількість польотів і загальний наліт встановлює командир авіаційної частини, а тривалість льотної зміни і стартовий час – командир, який організовує

навчання.

3. Екіпажам літаків, які здійснюють переліт, дозволяється мати загальний наліт не більше 10 годин на добу при стартовому часі не більше 12 годин.

4. Встановлені норми нальоту і стартового часу дозволяється збільшувати рішенням керівника ОУА ЦОВВ та ЗСУ не більше ніж удвічі за умови наявності на борту літака, що здійснює переліт, другого льотного екіпажу (інших членів екіпажу за необхідності). При цьому в Польотному листі вказується, який командир екіпажу і на якому етапі польоту пілотує літак.

5. Екіпажам вертольотів, які здійснюють переліт, дозволяється за добу мати загальний наліт не більше 8 годин при стартовому часі 10 годин.

6. Рішенням відповідного начальника ОУА ЦОВВ та ЗСУ дозволяється збільшувати стартовий час екіпажів ПС до 2 годин при виконанні бойових та спеціальних завдань, які пов’язані з ліквідацією надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру, ПРР, навчань тощо, враховуючи при цьому рівень індивідуальної підготовки та натренованості членів екіпажу ПС.

7. У разі перельоту (перегонки) ПС з одним управлінням стартовий час екіпажу не повинен перевищувати вдень 10 годин, вночі – 8 годин.

8. Під час планування міжнародних польотів (перельотів, перегонки) ПС (крім вертольотів) норми нальоту і стартового часу встановлюються:

1) для штатного екіпажу – до 10 годин нальоту при 16 годинах стартового часу;

2) за наявності у складі екіпажу ПС другого льотного екіпажу – до 20 годин нальоту при 24 годинах стартового часу.

9. Максимальний наліт льотчика із застосуванням систем (приладів) нічного бачення в льотну зміну не повинен перевищувати 3 години, в одному польоті –2 години (на гранично малій висоті –1 годину).

10. Після досягнення визначеного максимального нальоту чи закінчення стартового часу подальший політ екіпажу ПС дозволяється виконувати після відпочинку (сну) не менше 8 годин.

11. Екіпажам, які виконують тривалі безпосадкові польоти тривалістю більше 12 годин, надається передпольотний відпочинок не менше 10 годин та післяпольотний – не менше доби.

12. Особам льотних екіпажів та ГКрП напередодні дня польотів надається відпочинок для сну не менше 8 годин, а якщо вони брали участь у польотах попередньої зміни (були на чергуванні), перерва між польотами повинна бути не менше 12 годин.

13. Перед виконанням нічної або змішаної льотної зміни (день–ніч) особам льотних екіпажів та ГКрП надається додатковий відпочинок 4 години (з них не менше 2 годин для сну).

14. Перед виконанням денної льотної зміни у другій половині дня надається додатковий відпочинок для сну 2 години.

15. Особам льотного екіпажу (за винятком курсантів ВНЗ) та особам ГКрП, які не використали чергову відпустку протягом 12 місяців (тривалістю

не менше 24 доби), надається відпустка або вони направляються до профілакторію на відпочинок терміном 10 діб з подальшим допуском до польотів (керівництва польотами) строком до 3-х місяців.

16. Особи льотного екіпажу та ГКрП у період між черговими відпустками за наявності ознак хронічної втоми, перевтоми або за медичними показаннями рішенням командира авіаційної частини (керівника ОУА ЦОВВ та ЗСУ) за клопотанням начальника медичної служби направляються до профілакторію на відпочинок терміном 10 діб з подальшим допуском до виконання польотів (керівництва польотами).

17. Поєднувати профілактичний відпочинок з черговою відпусткою забороняється.

III. Група керівництва польотами

1. Склад групи керівництва польотами

1. До керівництва польотами в авіаційній частині допускаються посадові особи, які мають базову льотну або спеціальну освіту з управління польотами авіації, відповідний допуск до керівництва польотами та придатні до виконання своїх обов’язків за висновком ЛЛК.

2. Для керівництва польотами на кожну льотну зміну призначається ГКрП у складі:

керівника польотів на аеродромі (на кораблі, на гідроаеродромі) (далі – КрП на аеродромі);

помічника керівника польотів (далі – ПКрП) на аеродромі;

керівника ближньої зони (далі – КрБЗ);

керівника зони посадки (далі – КрЗП).

Рішенням командира авіаційної частини до складу ГКрП додатково (за необхідності) призначаються:

керівник дальньої зони (далі – КрДЗ);

офіцер бойового управління (далі – ОБУ);

штурман наведення (далі – ШН);

черговий штурман (далі – ЧШ);

КрП на полігоні (наземному, морському, повітряному та рухомому);

ПКрП на полігоні;

КрП у пілотажній зоні;

КрП у зоні повітряних стрільб (бойових пусків керованих ракет);

передовий авіаційний навідник (далі – ПАН) або група бойового управління (далі – ГБУ) у складі начальника групи та 1–3 ПАН;

КрП на майданчику цільового призначення (посадковому майданчику);

керівник десантування на майданчику приземлення.

У випадку проведення польотів за участю різних типів ПС додатково призначаються ПКрП на аеродромі за кількістю типів ПС (за винятком типу, до керівництва яким допущений КрП на аеродромі).

3. Для керівництва польотами одиночних ПС, які здійснюють переліт, перегонку, перевезення (далі – переліт, якщо це не обумовлено окремо) без пасажирів, і ПС, які вилітають з положення чергування на аеродромі, коли немає планових польотів, а також при виконанні парашутних стрибків призначається скорочена ГКрП у складі:

чергового по прийому і випуску ПС;

КрЗП;

ЧШ (за необхідності);

ОБУ (за необхідності).

4. Для керівництва польотами груп ПС, які здійснюють переліт, одиночних ПС з пасажирами, а також при УМП до складу скороченої ГКрП,

крім того, призначається КрП на аеродромі. Черговий по прийому і випуску ПС у цьому випадку виконує обов'язки ПКрП на аеродромі.

5. Для прийому і випуску одиночних ПС, які здійснюють переліт, на аеродромах авіаційних комендатур призначається ГКрП у складі:

КрП на аеродромі;

КрБЗ;

КрЗП.

6. До складу ГКрП на полігоні входять:

КрП на полігоні;

ПКрП на полігоні;

ОБУ (за необхідності);

ПАН або ГБУ (за необхідності).

7. Під час проведення льотно-тактичних навчань спільно з іншими видами ЗСУ (ЦОВВ) за рішенням керівника навчань розгортається система пунктів управління (далі – ПУ) для керівництва діями авіації.

8. КрП на аеродромі призначається з числа штатних КрП або:

в авіаційній частині під час польотів однієї ескадрильї (підрозділу) – не нижче заступника командира ескадрильї (підрозділу), а під час польотів двох і більше ескадрилій (підрозділів) – заступник командира авіаційної частини, заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки (льотної роботи), старший штурман авіаційної частини (льотчик), начальник повітряно-вогневої і тактичної підготовки (далі – ПВТП) авіаційної частини (льотчик), начальник служби безпеки польотів (далі – СБП) авіаційної частини (льотчик);

під час польотів екіпажів (підрозділів) двох та більше авіаційних частин, а також на льотно-методичних зборах (наказом командира вищого

ОУА) – заступник командира авіаційної частини або заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки (льотної роботи).

Крім зазначених посадових осіб, КрП на аеродромі можуть призначатися старші над ними начальники, які мають спеціальність льотчика, та пілоти за наявності відповідного допуску до керівництва польотами ПС.

9. У період проведення польотів КрП на аеродромі підпорядковується командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни) і є безпосереднім начальником усього особового складу, який бере участь у проведенні і забезпеченні польотів.

10. ПКрП на аеродромі призначається із льотчиків (штатних КрП), які мають досвід польотів вдень і вночі, пройшли відповідну підготовку та допущені до виконання обов’язків наказами відповідних командирів. ПКрП під час польотів підпорядковуються:

спостерігач за ПС, які заходять на посадку;

команда очеплення;

команда прожектористів.

11. КрБЗ призначається з осіб, які займають штатні посади старшого помічника КрП або штатного КрП. Він є старшим для КрЗП.

12. КрЗП призначається з осіб, які займають штатні посади старшого помічника КрП або помічника КрП. Він є старшим для розрахунку радіолокаційної системи посадки (далі – РСП).

13. КрДЗ призначається з осіб, які займають штатні посади начальника командного пункту (далі – КП), заступника начальника КП, оперативного чергового-ОБУ, ОБУ, начальника пункту наведення авіації (далі – ПНА) або ШН. Він є старшим для ОБУ і ШН. В авіаційних частинах, де штатами не

передбачені ОБУ, ШН, керівником дальньої зони призначається штурман ланки (загону) та вище.

14. ОБУ (ШН) призначається з осіб, які займають штатні посади начальника, заступника начальника, оперативного чергового-ОБУ, ОБУ (ШН) КП (ПНА) та інших ПУА. Він є старшим для обслуги радіолокаційної станції (далі – РЛС) та автоматизованої системи управління (далі – АСУ).

15. КрП на полігоні призначається штатний КрП на полігоні або з льотчиків і штурманів, які мають практику польотів на бойове застосування АЗУ ПС відповідного роду авіації, пройшли спеціальну підготовку і мають допуск до керівництва польотами на полігоні:

при виконанні одночасних завдань на полігоні до чотирьох ПС включно – заступник командира ескадрильї, заступник (помічник) штурмана ескадрильї;

при виконанні одночасних завдань на полігоні більше чотирьох ПС, а також при проведенні льотно-тактичних навчань авіаційної ескадрильї (частини) – старший штурман (штурман), начальник ПВТП, начальник СБП авіаційної частини.

У разі одночасних польотів екіпажів двох та більше авіаційних частин, на льотно-методичних зборах, авіаційних навчаннях КрП на полігоні призначаються наказом командира відповідного ОУА, який організовує та проводить збори (навчання) з числа підготовлених КрП на полігоні, які займають посади: заступників командирів, старших штурманів, начальників ПВТП авіаційних частин. КрП на полігоні (ГКрП на полігоні) визначається керівником зборів (навчань) на кожну льотну зміну.

Крім зазначених посадових осіб, КрП на полігоні можуть призначатися старші над ними начальники, які мають спеціальність льотчика, штурмана, та пілоти за наявності відповідного допуску до керівництва польотами на полігоні.

16. Помічник КрП на полігоні призначається з льотчиків, льотчиків-штурманів, помічників командирів кораблів, льотчиків-операторів, штурманів, заступників начальника КП, ОБУ і оперативних чергових-ОБУ.

У разі виконання бойового застосування різними типами ПС призначаються ПКрП на полігоні за кількістю типів ПС (за винятком типу, до керівництва яким допущений КрП на полігоні), які мають допуск до керівництва польотами на полігоні.

17. До керівництва польотами під час транспортування вантажів на зовнішній підвісці, виконання рятувальних робіт з водної поверхні допускаються особи льотного складу від командира екіпажу і вище, які мають досвід практичного виконання цих польотів, і штатні КрП, які мають відповідну підготовку.

18. КрП в пілотажній зоні (зоні польотів на гранично малих висотах, фотострільб по наземних цілях тощо) призначається з льотчиків авіаційної частини, які мають практику польотів за видами підготовки, що відпрацьовуються, та займає посаду командира ланки (загону) та вище.

19. ГБУ створюються за рахунок фахівців, які пройшли спеціальну підготовку і мають досвід керівництва польотами з ПУА або на полігонах і займають відповідні штатні посади.

20. ПАН призначається із числа фахівців, які пройшли спеціальну підготовку відповідно до діючих керівних документів.

21. КрП на майданчику цільового призначення призначається льотчик авіаційної частини, який має практику польотів за видами підготовки, які відпрацьовуються, та займає посаду при польотах:

складом до ланки включно – командира екіпажу;

однією ескадрильєю – командира ланки;

одночасно двома ескадрильями (підрозділами) або авіаційною частиною – заступника командира авіаційної частини.

Крім зазначених посадових осіб, КрП на майданчику цільового призначення можуть бути призначені старші над ними начальники і штатні КрП за наявності відповідного допуску до керівництва польотами.

22. Керівником десантування на майданчику приземлення призначається льотчик (штурман) авіаційної частини, який має практику польотів за видами підготовки, які відпрацьовуються, та займає посаду:

при десантуванні парашутистів (вантажів) одиночним екіпажем або виконанні тактичного десантування групою складом до ланки – командира (штурмана) екіпажу;

при десантуванні парашутистів (вантажів) групою складом до ланки або виконанні тактичного десантування групою складом до ескадрильї – командира (штурмана) ланки (загону);

при десантуванні парашутистів (вантажів) групою складом до ескадрильї або виконанні тактичних десантувань у складі авіаційної частини – заступника командира ескадрильї або помічника штурмана ескадрильї;

при десантуванні парашутистів (вантажів) складом авіаційної частини – командира або штурмана ескадрильї.

Крім зазначених посадових осіб, керівником десантування на майданчику приземлення можуть бути старші над ними начальники та відповідно підготовлені пілоти.

23. ЧШ призначається зі штурманів (льотчиків), льотчиків-штурманів, льотчиків-операторів.

24. Черговий по прийому і випуску ПС призначається з числа командирів екіпажів, які мають стаж льотної роботи не менше двох років або штатних КрП. Він є начальником скороченої ГКрП і групи забезпечення перельотів і підпорядковується оперативному черговому (далі – ОЧ) КП (старшому авіаційному начальнику аеродрому).

25. На льотну зміну дозволяється призначати двох ПКрП на аеродромі, КрП у пілотажній зоні, зоні польотів на гранично малих висотах, тактичних бойових застосувань по наземних цілях, ЧШ з числа осіб льотних екіпажів, які почергово виконують свої обов'язки у першу та другу частини льотної зміни, про що вказується при постановці задачі на польоти та записується до Планової таблиці польотів із зазначенням часу виконання обов'язків конкретною особою.

У вільний від керівництва час зазначеним особам дозволяється виконувати польоти. У цьому випадку стартовий час ПКрП, який виконує обов'язки у першу частину льотної зміни, починається з часу початку ПРП.

26. КрП на аеродромі дозволяється виконувати ПРП. На цей період командиром авіаційної частини КрП на аеродромі призначається посадова особа відповідно до пункту 8 глави 1 розділу III цих Правил.

27. КрП на кораблі дозволяється виконувати перельоти на корабель та з корабля на аеродром базування.

28. Крім зазначених у пунктах 25–27 глави 1 розділу III цих Правил осіб ГКрП, виконувати польоти іншим особам ГКрП забороняється.

2. Допуск осіб групи керівництва польотами до керівництва польотами

1. Усім особам ГКрП надається допуск до керівництва польотами

відповідно до вимог курсів (програм) спеціальної підготовки ГКрП, курсів (програм) бойової підготовки ПУ.

Допуск до керівництва польотами оформлюється наказом відповідного командира і записується у відповідні книжки осіб ГКрП.

2. Кількість ПС, які знаходяться під управлінням осіб ГКрП, визначається курсами (програмами) спеціальної підготовки ГКрП, курсами (програмами) підготовки ПУ.

3. Посадові особи, які вперше приступають до керівництва польотами як відповідні особи ГКрП, проходять навчання:

КрП на аеродромі (в тому числі штатні), КрП на кораблі, КрП на полігоні (в тому числі штатні), КрБЗ, КрЗП, КрДЗ, ОБУ, штатні офіцери ГБУ та ПАН – на спеціальних курсах у Спеціалізованому центрі бойової підготовки авіаційних фахівців (далі – СЦБП АФ);

інші особи ГКрП, у тому числі чергові по прийому і випуску ПС, – на щорічних зборах в авіаційній частині.

ОБУ і КрЗП, які закінчили ВНЗ за даною спеціалізацією, до навчання на спеціальних курсах можуть не залучатися.

Дані про навчання на спеціальних курсах і зборах заносяться у відповідні книжки осіб ГКрП.

4. Допуск до керівництва польотами особам ГКрП надається після:

здавання ними заліків зі знання ІВП у районі аеродрому, льотно-технічних даних ПС, якими планує управляти, даних і порядку використання засобів зв’язку і РТЗ польотів аеродрому, порядку дій у разі виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті;

проведення стажувань;

перевірки в практичному керівництві польотами.

5. КрП на аеродромі і КрП на полігоні додатково перевіряються на знання:

КЛЕ ПС, які перебувають на озброєнні (на оснащенні) авіаційної частини (в обсязі, необхідному для виконання своїх функціональних обов’язків);

авіаційно-кліматичних і орнітологічних умов району базування.

6. КрП на полігоні додатково перевіряється на знання:

Інструкції з експлуатації полігона;

безпечних умов застосування АЗУ;

даних і порядку використання засобів зв’язку і РТЗ польотів полігона.

7. Допуски особам ГКрП до керівництва польотами надають:

1) усім особам ГКрП авіаційної частини – командир авіаційної частини;

2) усім особам ГКрП авіаційної комендатури – керівник ОУА ЗСУ, у підпорядкуванні якого вона знаходиться;

3) командирам авіаційних частин – їх відповідні начальники;

4) усім особам ГКрП корабля – заступник командувача ВМС ЗСУ з авіації;

5) офіцерам СЦБП АФ, Державного науково-випробувального центру ЗСУ (далі – ДНВЦ), ВНЗ – їх відповідні начальники;

6) командирам авіаційних з’єднань (начальникам ВНЗ), їх заступникам, а також командирам окремих авіаційних частин ЗСУ – командувачі видів ЗСУ;

7) особовому складу ОУА ЦОВВ – керівники ЦОВВ;

8) штатному керівнику польотів на полігоні – старший авіаційний начальник, якому підпорядкований полігон;

9) допуски особам ГКрП під час проведення зборів (навчань) – керівники зборів (навчань).

8. Особи ГКрП позбавляються допуску при встановленні факту порушення правомірності його отримання. Позбавлення допуску в цьому випадку здійснюється наказами відповідних командирів (начальників) за поданням посадових осіб, які розкрили факт порушення. Про позбавлення допуску робиться відповідний запис у книжці осіб ГКрП.

Відновлення допуску здійснюється в тому самому порядку, що і при його отриманні.

3. Перевірки осіб групи керівництва польотами

1. Усі особи ГКрП незалежно від займаної посади і рівня підготовки щороку перевіряються в практичному керівництві польотами і на знання відповідних курсів (програм) підготовки, а також теоретичних дисциплін і документів, зазначених у пунктах 4 – 6 глави 2 розділу III цих Правил.

Особи ГКрП, які мають допуск до керівництва польотами з різних робочих місць, перевіряються в практичному керівництві польотами з кожного робочого місця окремо.

Результати перевірок заносяться у відповідні книжки осіб ГКрП і в Журнал керівника польотів на аеродромі.

2. Перевірки в практичному керівництві польотами осіб ГКрП

проводяться не рідше одного разу на 12 місяців. Терміни цих перевірок залежно від рівня підготовки осіб ГКрП встановлюються командиром авіаційної частини.

3. Вправи курсів (програм) підготовки, за якими проводяться перевірки ОБУ (ШН, ПАН, офіцерів ГБУ), визначає начальник ПУ або перевіряючий.

4. Строки перевірок ОБУ (ШН, ПАН, офіцерів ГБУ) залежно від класної кваліфікації визначаються курсами (програмами) підготовки.

5. Перевірка осіб ГКрП у керівництві польотами здійснюється їх безпосередніми і старшими над ними начальниками, які мають відповідну підготовку і допуск до керівництва польотами.

Якщо рівень підготовки начальників не відповідає зазначеним вимогам, перевірку осіб ГКрП здійснюють інші підготовлені посадові особи, які призначені ними.

6. Особи, які здійснюють перевірки, мають допуск до керівництва польотами за вправою, що перевіряється, і не мають перерв у керівництві польотами за цією вправою.

7. У разі переведення по службі в іншу авіаційну частину особи ГКрП вводяться до строю згідно з курсами (програмами) підготовки.

4. Допустимі перерви і порядок відновлення навичок осіб групи керівництва польотами в керівництві польотами

1. Перерви в керівництві польотами для КрП на аеродромі, КрБЗ, КрЗП, КрДЗ не повинні перевищувати 3 місяці, для інших осіб ГКрП – 4 місяці.

2. Допустимі перерви для ОБУ (ШН, ПАН, офіцерів ГБУ) встановлюються курсами (програмами) підготовки ПУ.

3. При перервах у керівництві польотами, які перевищують встановлений строк, особам ГКрП дозволяється керувати польотами після практичних стажувань, кількість яких визначає командир авіаційної частини. Штатні КрП, крім того, перевіряються на знання КЛЕ ПС, які перебувають на оснащенні (озброєнні) авіаційної частини.

4. При перервах у керівництві польотами більше 6 місяців, а також після прибуття до нового місця служби особи ГКрП допускаються до керівництва польотами згідно з вимогами пунктів 4, 5 глави 2 розділу III цих Правил.

IV. Організація польотів

1. Зміст організації польотів

1. Організація польотів включає:

прийняття рішення на проведення польотів та постановку завдань на польоти керівному складу авіаційної частини, командирам авіаційних підрозділів і частин (підрозділів) забезпечення;

планування польотів;

підготовку до польотів авіаційного персоналу (екіпажів, осіб ГКрП, інженерно-технічного складу (далі – ІТС), особового складу підрозділів (частин) забезпечення), ПС, аеродромів, полігонів, злітно-посадкових майданчиків, засобів управління і забезпечення польотів;

розвідку погоди.

2. Особливості організації польотів на аеродромі спільного

використання визначаються ІВП у районі аеродрому, узгодженою з керівниками ОУА ЦОВВ і організацій, ПС яких базуються на даному аеродромі (використовують аеродром).

2. Прийняття рішення та постановка завдань на польоти

1. Командир авіаційної частини приймає рішення на проведення польотів з урахуванням завдань, які стоять перед авіаційною частиною, очікуваних метеорологічних умов, повітряної і орнітологічної обстановки в районі польотів, рівня підготовки льотних екіпажів і осіб ГКрП, стану авіаційної техніки (далі – АТ), аеродрому, полігонів, засобів управління та забезпечення польотів. На етапі прийняття рішення на проведення польотів командир авіаційної частини оцінює обстановку, визначає зміст і порядок доповідей своїх заступників, начальників служб, командирів авіаційних підрозділів, командирів частин (підрозділів) забезпечення, заслуховує і аналізує їх пропозиції.

2. На основі прийнятого рішення на проведення польотів командир авіаційної частини ставить завдання керівному складу авіаційної частини, командирам авіаційних підрозділів і частин (підрозділів) забезпечення, у якому вказує:

дату і час проведення польотів для кожного авіаційного підрозділу;

основну мету і завдання польотів;

старшого льотної зміни польотів;

КрП на аеродромі (полігоні, майданчику цільового призначення, в зоні повітряних стрільб, в пілотажній зоні та інших за необхідності);

час проведення розвідки погоди;

необхідну кількість ПС, пально-мастильних матеріалів (далі – ПММ);

необхідну кількість та типи боєприпасів;

задіяні при проведенні польотів: полігони, майданчики, пілотажні зони,

маршрути, зони повітряних стрільб тощо;

ПУ та порядок взаємодії між ними, час готовності до роботи;

засоби забезпечення польотів, час їх готовності;

порядок пошуково-рятувального забезпечення (далі – ПРЗ) польотів;

порядок взаємодії з частинами (підрозділами) інших родів авіації, видів ЗСУ та ЦОВВ;

особливості використання бортових і наземних ЗОК;

терміни подання на затвердження планових таблиць польотів;

час і місце постановки завдань на польоти авіаційному персоналу;

порядок підготовки екіпажів (авіаційних підрозділів), осіб ГКрП, підрозділів (частин) забезпечення, ПС, аеродромів, полігонів, майданчиків, засобів управління і забезпечення польотів;

час і місце передпольотних вказівок на ПРП та на проведення польотів;

час, місце (спосіб) доповідей посадових осіб про готовність до проведення польотів.

3. Постановка завдань керівному складу авіаційної частини, командирам авіаційних підрозділів і частин (підрозділів) забезпечення на польоти фіксується за допомогою технічних засобів реєстрації (магнітофон, диктофон тощо) та оформлюється документально штабом авіаційної частини.

4. Завдання на проведення польотів ставиться на один льотний день (одну льотну зміну). В разі необхідності завдання може ставитись на декілька льотних днів (льотних змін), при цьому командир авіаційної частини уточнює перед кожним льотним днем (зміною) завдання керівному складу.

3. Планування польотів

1. Штаб авіаційної частини на підставі постановки завдань керівному складу авіаційної частини, командирам авіаційних підрозділів і частин

(підрозділів) забезпечення проводить заходи щодо організації польотів: подає заявки на використання повітряного простору, полігонів, злітно-посадкових майданчиків і запасних аеродромів та здійснює контроль за виконанням заходів.

2. На підставі постановки завдань керівному складу авіаційної частини, командирам авіаційних підрозділів і частин (підрозділів) забезпечення заступники командира, начальники служб готують заявки, а штаб авіаційної частини відпрацьовує відповідні розпорядження за видами забезпечення.

3. Для проведення польотів на кожну льотну зміну складається Планова таблиця польотів.

4. Заступники командирів авіаційних підрозділів на підставі завдань, визначених командирами авіаційних підрозділів, за вправами, які визначені командирами ланок (загонів) для кожного екіпажу на льотну зміну, складають Планові таблиці польотів ескадрилій (підрозділів), використовуючи для цього Умовні знаки для складання планових таблиць польотів (додаток 6).

5. У разі одночасних польотів декількох ескадрилій (підрозділів) зведену планову таблицю польотів авіаційної частини складає заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки (роботи).

6. У Планову таблицю польотів вносяться відомості про чергові екіпажі пошуково-рятувальних ПС, які здійснюють ПРЗ польотів авіації в районі польотів, екіпажі-розвідники і дорозвідники погоди, номери резервних ПС, час огляду ЗПС (та інше за необхідності).

7. Планова таблиця польотів може складатися в кількох варіантах залежно від завдань, які вирішуються, рівня підготовки екіпажів, осіб ГКрП і

очікуваних метеорологічних умов. Таблиця підписується начальником штабу авіаційної частини перед постановкою завдань льотним екіпажам та особам ГКрП на польоти і затверджується командиром авіаційної частини після проведення контролю готовності до польотів (у ВНЗ при польотах з курсантами – до початку передпольотної підготовки).

8. При проведенні суміжних льотних днів (змін) планові таблиці на другий льотний день (зміну) підписуються та затверджуються до прийняття рішення на розвідку погоди у другий льотний день (зміну).

9. У разі проведення одночасних польотів екіпажів різних авіаційних частин на одному аеродромі складається зведена планова таблиця польотів, яка затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому (вищим авіаційним командиром) після підпису її відповідними службовими особами.

10. Для ПКрП на аеродромі, КрБЗ, КрЗП, ЧШ, КрДЗ, старшого інженера польотів і начальника підрозділу об’єктивного контролю (далі – ОК) готуються копії планових таблиць польотів.

11. Для КрП на полігоні, в пілотажній зоні, на майданчиках та інших ПУА готуються витяги з планових таблиць польотів.

12. Копії і витяги з планових таблиць польотів готуються штабом авіаційної частини, підписуються начальником штабу і скріплюються гербовою печаткою авіаційної частини.

13. Планові таблиці за проведені польоти разом з бюлетенями погоди зберігаються в штабі авіаційної частини.

4. Підготовка до польотів авіаційного персоналу

1. Авіаційний персонал незалежно від займаної посади, військового (спеціального) звання, досвіду роботи без необхідної підготовки і перевірки готовності до участі в проведенні та забезпеченні польотів допускати забороняється.

2. За часом проведення і змістом підготовка до польотів льотних екіпажів та осіб ГКрП поділяється на загальну, попередню і передпольотну.

3. Підготовка до польотів ІТС, особового складу підрозділів (частин) забезпечення, ПС, аеродромів, полігонів, злітно-посадкових майданчиків, засобів управління і забезпечення польотів здійснюється згідно з відповідними службовими документами.

4. Загальна підготовка до польотів льотних екіпажів (крім курсантів ВНЗ) проводиться в кінці кожного місяця протягом одного-двох днів і включає:

доведення завдань льотної підготовки на наступний місяць;

вивчення методики і умов виконання польотних завдань, запланованих на місяць;

спеціальні заняття з безпеки польотів з урахуванням завдань, запланованих на місяць;

розроблення та моделювання нових польотних завдань;

виконання необхідних розрахунків;

підготовку довідкових даних і проведення теоретичних занять в інтересах польотів, які заплановані на місяць;

фізичну підготовку з виконанням спеціальних вправ для льотного складу;

контроль якості підготовки льотних екіпажів.

5. Загальна підготовка до польотів льотних екіпажів організовується командиром авіаційної частини відповідно до плану бойової (спеціальної) підготовки (підготовки до дій за призначенням) на навчальний рік і проводиться під керівництвом заступника командира авіаційної частини з льотної підготовки (роботи) та командирів авіаційних підрозділів.

6. Загальна підготовка до польотів з льотним складом ОУ ЦОВВ, ОУ ЗСУ, науково-педагогічними працівниками ВНЗ, посади яких передбачають виконання польотів, командирами авіаційних частин проводиться у разі освоєння ними нових видів льотної підготовки або перерв у польотах більше 4-х місяців.

7. За повноту і якість загальної підготовки до польотів льотних екіпажів відповідають їх безпосередні начальники.

8. Попередня підготовка до польотів льотних екіпажів проводиться до кожного льотного дня (зміни) або двох льотних днів (змін) поспіль. Вона включає:

постановку завдань на польоти;

самостійну підготовку до польотів;

тренування на тренажерах або в кабінах ПС;

фізичну підготовку з виконанням спеціальних вправ для льотного складу;

контроль готовності до польотів.

9. Зміст і тривалість попередньої підготовки до польотів визначає командир, який організовує польоти, залежно від складності завдань, які виконуються, рівня підготовки льотних екіпажів, можливостей навчально-матеріальної бази. Більша частина часу попередньої підготовки до польотів відводиться на самостійну підготовку. У всіх випадках вона забезпечує

підготовку льотних екіпажів до польотів у повному обсязі.

10. У випадку проведення двох льотних днів (змін) поспіль перед другим льотним днем (зміною) з авіаційним персоналом проводяться уточнення завдання на польоти, самостійна підготовка та контроль готовності.

11. Авіаційний персонал, який задіяний до виконання заходів попередньої підготовки до польотів, залучати до проведення інших заходів під час її проведення забороняється.

12. Постановку завдань на польоти авіаційному персоналу проводить командир авіаційної частини.

13. Постановка завдань на польоти фіксується за допомогою технічних засобів реєстрації (магнітофон, диктофон тощо) та оформлюється документально.

14. На постановку завдань на польоти залучаються: заступники командира авіаційної частини, начальники служб, командири авіаційних підрозділів, командири частин (підрозділів) забезпечення, льотні екіпажі, особи ГКрП та інший авіаційний персонал за необхідності.

15. Під час постановки завдань на польоти вказуються:

дата, кількість льотних змін, час початку і закінчення польотів;

склад ГКрП та групи забезпечення польотів (далі – ГЗП);

основні завдання за варіантами планових таблиць польотів і загальний порядок їх виконання;

методика виконання нових та найбільш складних польотних завдань;

склад льотних екіпажів, які виконують повітряну розвідку і дорозвідку

погоди;

очікувана повітряна, метеорологічна, орнітологічна і наземна (морська) обстановка в районі польотів;

порядок використання засобів зв’язку і РТЗ польотів;

пункти управління і рубежі передачі управління екіпажами;

порядок використання основних і запасних аеродромів, майданчиків, полігонів, зон, маршрутів, повітряних (морських) цілей;

заходи із забезпечення безпеки польотів;

особливості використання ЗОК;

час і порядок проведення з льотними екіпажами та особами ГКрП попередньої підготовки та контролю готовності до польотів;

час і порядок проведення з льотними екіпажами та особами ГКрП передпольотної підготовки;

екіпіровка та порядок харчування;

час, місце (спосіб) доповідей посадових осіб про готовність до проведення польотів.

16. Конкретні завдання на польоти авіаційному персоналу на польоти ставлять безпосередні командири.

17. Командири авіаційних підрозділів доводять склад екіпажів, заплановані польотні завдання, бортові номери ПС і час зльоту, бойову зарядку і об’єкти дій на полігоні, особливості виконання вправ і заходи із забезпечення безпеки польотів та роз’яснюють за необхідності методику виконання окремих елементів польотних завдань.

18. Якщо будь-який член екіпажу не впевнений, що зможе виконати завдання на польоти, він зобов’язаний доповісти про це своєму безпосередньому командиру. Командир, отримавши таку доповідь, визначає екіпажу (члену екіпажу) інше польотне завдання, яке відповідає рівню його

підготовки.

19. Самостійна підготовка до польотів льотних екіпажів організовується та проводиться під керівництвом їх безпосередніх командирів, які визначають її обсяг і зміст.

20. Порядок і тривалість тренувань льотних екіпажів на тренажерах і в кабінах ПС встановлює командир авіаційної частини, враховуючи наявність тренажерів і можливостей організації тренувань у кабінах ПС. Командир підрозділу визначає екіпажам теми тренувань і організовує їх проведення. Тренування проводять безпосередні командири.

21. Контроль готовності льотних екіпажів до польотів поділяється на індивідуальний і груповий.

22. Індивідуальний контроль є основним видом контролю готовності екіпажів до польотів. Він проводиться безпосередніми командирами у формі, яка дозволяє переконатися в готовності екіпажів до виконання польотних завдань у процесі самостійної підготовки.

23. Груповий контроль готовності до польотів проводиться як доповнення до індивідуального методом розіграшу польотів для відпрацювання взаємодії між льотними екіпажами і особами ГКрП на різних етапах польоту і в особливих випадках (ситуаціях) у польоті відповідно до планової таблиці польотів.

Основною формою контролю готовності льотних екіпажів до групових польотів і до польотів на льотно-тактичних навчаннях при одночасних діях у повітрі більшої частини екіпажів ескадрильї, авіаційної частини є розіграш польотів методом “піший по-льотному”. При цьому контроль готовності групи до ескадрильї включно проводить командир ескадрильї, більше

ескадрильї – командир авіаційної частини (один із його заступників).

24. Контроль готовності до польотів керівних посадових осіб здійснюють їх безпосередні командири особисто або через своїх заступників, а також інспекторів-льотчиків. За необхідності для контролю використовуються технічні засоби зв’язку.

25. Командир авіаційної частини після доповідей своїх заступників, командирів авіаційних підрозділів, командирів частин (підрозділів) забезпечення доповідає старшому начальнику про готовність авіаційної частини до польотів.

26. Кожен член екіпажу відповідає за особисту підготовку до польотів.

27. За повноту та якість підготовки до польотів кожного члена екіпажу відповідає його безпосередній командир (начальник).

При виявленні недостатньої підготовленості льотного екіпажу (члена екіпажу) до польотів організовується додаткова підготовка або льотний екіпаж (член екіпажу) усувається від польотів.

28. Попередня підготовка екіпажів до декількох льотних змін може проводитися в повному обсязі одночасно до всіх змін або тільки до першої, а до інших – лише частково. У цьому випадку командир авіаційної частини передбачає час для уточнення (складання) планових таблиць польотів на подальші льотні зміни та додаткову підготовку екіпажів до них.

29. Під час підготовки до виконання польотів у відриві від своєї авіаційної частини завдання екіпажу(ам) на виконання таких польотів ставить особисто командир авіаційної частини, який відряджає цей (ці) екіпаж(і). Він визначає порядок підпорядкування, підготовки до польотів, проведення

польотів і керівництва ними (за необхідності) у місці відрядження, а також старшого групи, якщо відряджається декілька екіпажів.

Підготовку екіпажу, який відряджається, організує і проводить безпосередній командир (начальник) відповідно до визначених завдань.

30. Після прибуття до місця відрядження командир екіпажу (старший групи) зобов'язаний доповісти командиру авіаційної частини (старшому авіаційному начальнику аеродрому), до якої він відряджений, мету відрядження і уточнити всі питання, пов'язані з виконанням поставлених перед ним завдань.

31. Командир авіаційної частини організовує проведення наземної підготовки з екіпажами, які прибули у відрядження, з вивчення ІВП у районі аеродрому, а за необхідності – Інструкції з експлуатації полігона. За результатами проведених занять та прийнятих заліків екіпажі допускаються до польотів на зазначеному аеродромі.

32. У разі повторного відрядження льотного складу до тієї самої авіаційної частини протягом календарного року за рішенням командира авіаційної частини (старшого авіаційного начальника аеродрому), до якої він відряджений, наземна підготовка може не проводитись.

33. Порядок проведення попередньої підготовки до польотів екіпажу(ів) у відрядженні встановлює командир авіаційної частини, до якої він (вони) відряджений(і), а зміст і обсяг підготовки – командир екіпажу (старший групи).

34. Під час виконання екіпажем(ами) завдання спільно з авіаційною частиною, до якої він (вони) відряджений(і), підготовка до польотів і контроль готовності екіпажу(ів) здійснюються в порядку, встановленому

командиром цієї авіаційної частини.

35. Під час виконання екіпажем(ами) завдань, не пов’язаних з польотами авіаційної частини, командир авіаційної частини контролює загальну організацію і порядок проведення підготовки екіпажу(ів), а підготовку, яка пов’язана зі специфікою завдань, і контроль готовності до їх виконання проводить командир екіпажу (старший групи).

36. Особисту підготовку командира екіпажу (старшого групи) контролює командир авіаційної частини, до якої він відряджений.

37. Під час виконання екіпажем(ами) завдань на аеродромах (зі злітно-посадкових майданчиків), на яких авіаційні частини не базуються, наземну підготовку з вивченням питань, зазначених у пунктах 31, 32 глави 4 розділу IV цих Правил, та допуск до польотів організовує командир авіаційної частини, від якої відряджається(ються) екіпаж(і).

Підготовку до польотів екіпажу(ів) на зазначених аеродромах (злітно-посадкових майданчиках) організовує і проводить командир екіпажу (старший групи), дотримуючись встановленого цими Правилами порядку підготовки до польотів.

38. Загальний контроль за організацією підготовки екіпажу(ів) здійснює старший авіаційний начальник аеродрому.

39. Підготовка до керівництва польотами осіб ГКрП здійснюється спільно з льотними екіпажами у порядку, який визначений для льотних екіпажів цими Правилами.

40. Постановку завдань на керівництво польотами особам ГКрП проводить заступник командира авіаційної частини. Постановка завдань

фіксується за допомогою технічних засобів реєстрації (магнітофон, диктофон тощо), оформлюється та зберігається в друкованому вигляді.

41. Конкретні завдання на керівництво польотами особам ГКрП ставить КрП на аеродромі.

42. Самостійну підготовку до керівництва польотами і тренування на спеціальних тренажерах або безпосередньо на робочих місцях за розробленими на наступні польоти плановими таблицями проводить КрП на аеродромі.

43. Заступник командира авіаційної частини контролює проведення підготовки до керівництва польотами та здійснює індивідуальний контроль готовності осіб ГКрП.

44. Особи ГКрП у повному складі беруть участь у груповому контролі готовності спільно з льотними екіпажами.

45. Кожна особа ГКрП несе відповідальність за особисту підготовку до керівництва польотами.

46. За повноту та якість підготовки до керівництва польотами осіб ГКрП відповідальність несе заступник командира авіаційної частини.

47. Командир авіаційної частини здійснює підготовку, контроль готовності осіб ГКрП в повному обсязі та відповідає за повноту і якість підготовки до керівництва польотами осіб ГКрП у випадку, коли особисто здійснює керівництво польотами КрП на аеродромі.

V. Розвідка погоди

1. Радіолокаційна розвідка погоди

1. Радіолокаційна розвідка погоди (далі – РРП) проводиться для визначення і уточнення зон хмарності, опадів, грозових явищ, швидкості і напрямку їх переміщення, а також для виявлення скупчення птахів у повітрі, визначення висоти і напрямку їх польоту. Вона організовується КрП на аеродромі і проводиться КрДЗ, ОБУ, КрБЗ, КрЗП за 1 годину і за 20–25 хвилин до початку ПРП, за 30 хвилин до початку польотів, під час польотів – за вказівкою КрП на аеродромі.

2. Під час польотів КрДЗ, ОБУ, КрБЗ, КрЗП результати спостережень за розвитком і переміщенням потужно-купчастої, купчасто-дощової хмарності, грозовими осередками, зливовими опадами і перельотами птахів доповідають КрП та передають інженеру-метеорологу (синоптику).

2. Повітряна розвідка погоди

1. ПРП проводиться з метою уточнення інформації про метеорологічну обстановку, отриману за допомогою приладів, і визначення можливої її зміни в період польотів.

2. ПРП проводиться безпосередньо перед льотною зміною для уточнення метеорологічної і орнітологічної обстановки в районі наступних польотів (на маршрутах, полігонах, майданчиках десантування), а також для перевірки (передпольотної льотної перевірки) працездатності основних і резервних засобів зв’язку та РТЗ польотів, засобів радіолокаційного забезпечення (далі – РЛЗ) польотів та готовності їх розрахунків до забезпечення польотів.

3. Поєднувати ПРП з виконанням інших польотних завдань забороняється.

4. Під час польотів з метою уточнення метеорологічної і орнітологічної обстановки в районі польотів (на маршруті) здійснюється дорозвідка погоди (в ПМУ – не рідше ніж через 2 години, в СМУ – щогодини, а при УМП – через 30 хвилин), яка може поєднуватися з виконанням польотного завдання.

5. Під час польотів у дві льотні зміни ПРП для наступної зміни може не проводитися, якщо достатньо даних про метеорологічну і орнітологічну обстановку в районі (на маршрутах) польотів, отриманих від екіпажів попередньої льотної зміни, які знаходяться в повітрі. ПРП може не проводитися і в стійких ПМУ. У вказаних випадках польоти повинні починатися з дорозвідки погоди, під час якої також перевіряється працездатність засобів РЛЗ, зв’язку та РТЗ польотів.

6. ПРП проводиться на навчально-бойових (навчальних) ПС, ПС з подвійним управлінням. На ПС з одинарним управлінням дозволяється проведення ПРП тільки в ПМУ.

7. При необхідності ПРП може виконуватися одночасно на декількох ПС.

8. До ПРП (дорозвідки) допускаються льотні екіпажі, які пройшли спеціальну підготовку та допущені до виконання ПРП (дорозвідки) наказом командира авіаційної частини командиром екіпажу та у складі екіпажу відповідно.

9. Кожен член льотного екіпажу, який виконує ПРП, повинен бути підготовленим до польотів у метеоумовах, які прогнозуються на час ПРП.

10. До виконання ПРП (дорозвідки) командиром екіпажу допускаються льотчики від заступника командира, начальника служби авіаційного підрозділу (ескадрильї), старші над ними начальники та пілоти, які мають відповідний допуск.

11. До виконання ПРП (дорозвідки) у складі екіпажу допускаються льотчики, які мають допуск до пілотування ПС з відповідного робочого місця.

12. Якщо під час ПРП оцінюються умови виконання польотних завдань на полігонах, майданчиках цільового призначення та інше, командир екіпажу-розвідника погоди повинен бути підготовлений до виконання відповідних видів льотної підготовки (роботи).

13. Командир авіаційної частини у присутності КрП на аеродромі і командира екіпажу-розвідника погоди при прийнятті рішення на ПРП:

1) аналізує аеросиноптичний матеріал, розрахункові дані про очікувані небезпечні явища погоди (далі – НЯП) і дані РРП;

2) заслуховує доповідь інженера-метеоролога (синоптика) про фактичні умови погоди на своєму і запасних аеродромах, очікувані умови погоди на льотну зміну, запасних аеродромах, полігонах, маршрутах та зонах виконання польотів, райони (напрямки), звідки може відбутися погіршення погодних умов, дані РРП, дані про фактичну і очікувану орнітологічну обстановку, пропозиції щодо заходів БзП у метеорологічному та орнітологічному відношенні;

3) визначає спільно з інженером-метеорологом (синоптиком)

інструментальну висоту нижньої межі хмар, видимість на ЗПС (дальність видимості), найбільш доцільний маршрут (варіант) ПРП і порядок її виконання;

4) оцінює відповідність очікуваних на період польотів умов погоди завданням на польоти, визначеним мінімумам аеродрому, ПС, командирів екіпажів;

5) оцінює повітряну і наземну (морську) обстановки району польотів;

6) приймає рішення на проведення ПРП та передпольотної підготовки.

14. Після прийняття рішення на ПРП командир авіаційної частини проводить передпольотні вказівки на її проведення.

15. На передпольотні вказівки на ПРП залучаються:
КрП на аеродромі;
командир екіпажу-розвідника погоди;
старший штурман авіаційної частини;
начальник метеослужби (інженер-метеоролог (синоптик));
начальник зв’язку та РТЗ;
старший інженер польотів;
командири частин (підрозділів) забезпечення;
черговий лікар (фельдшер);
інші посадові особи за необхідності.

16. На передпольотних вказівках на ПРП командир авіаційної частини приймає доповіді від посадових осіб за напрямами діяльності про готовність до ПРП екіпажу-розвідника погоди, аеродрому, ПС, особового складу, засобів наземного забезпечення польотів (далі – ЗНЗП), ПУ, засобів зв’язку, РТЗ та

РЛЗ польотів, про проходження заявок на польоти та інше за необхідності.

17. На передпольотних вказівках на ПРП посадовими особами авіаційної частини доводиться:

фактична та прогнозована метеорологічна, орнітологічна обстановка в районі польотів (на маршрутах, полігонах, майданчиках цільового призначення), на запасних аеродромах;

час проведення ПРП, склад екіпажу-розвідника погоди;

злітний і посадковий курси;

маршрут для визначення відповідності метеорологічних умов у районі польотів (за маршрутом, на полігоні) характеру запланованих польотних завдань;

повітряна, наземна (морська) і навігаційна обстановки в районі польотів, на полігоні, майданчиках цільового призначення;

точний час, заходи безпеки та інші необхідні дані у штурманському відношенні;

стан ЗПС, РД, порядок запуску, руління, зльоту, заходу на посадку, ешелон (висоту) для виходу на аеродром ПС із засобами радіозв’язку, які відмовили;

місцезнаходження чергових повітряних та наземних пошуково-рятувальних сил і засобів, ступені їх готовності, тип ПС, позивні командирів екіпажів, порядок їх виклику (під час польотів над водним простором додатково доводяться відомості про чергові пошуково-рятувальні судна);

особливості використання засобів зв’язку та РТЗ польотів;

порядок виконання ПРП, запасні аеродроми, з якими необхідно встановити зв’язок з метою визначення їх готовності до роботи і отримання інформації про фактичну погоду в районі їх розташування;

дії льотного екіпажу (екіпажів) при ненавмисному потраплянні в НЯП;

заходи безпеки під час виконання ПРП;

інші дані за необхідності.

18. Передпольотні вказівки на ПРП погоди фіксуються за допомогою технічних засобів реєстрації (магнітофон, диктофон тощо).

19. Командир екіпажу-розвідника погоди у польоті визначає і доповідає по радіо:

видимість на ЗПС (злітну, посадкову) та польотну видимість;

кількість, форму, висоту нижньої і верхньої меж хмар, кількість хмарних шарів і умови польоту в них, явища погоди;

райони з НЯП;

видимість природного горизонту і умови пілотування на висотах наступних польотів;

температуру повітря, напрямок і швидкість вітру по висотах (при наявності відповідного обладнання на борту ПС), наявність і ступінь обмерзання;

орнітологічну обстановку в районі аеродрому (полігону) і на маршруті польоту;

умови роботи на полігонах і майданчиках цільового призначення;

якість роботи засобів зв’язку і РТЗ польотів, фактичну висоту проходу дальнього привідного радіомаркерного маяка (далі – ДПРМ) та ближнього привідного радіомаркерного маяка (далі – БПРМ) на глісаді зниження;

ефективність гальмування на ЗПС.

20. Після виконання ПРП командир екіпажу-розвідника погоди доповідає про результати розвідки погоди командиру авіаційної частини (у присутності КрП на аеродромі і інженера-метеоролога (синоптика)), який з урахуванням фактичних даних про погоду, прогнозу погоди і фактичного рівня підготовки льотних екіпажів приймає рішення на виконання польотів за одним з варіантів Планової таблиці польотів.

21. Під час ПРП льотна перевірка засобів зв’язку, РТЗ та РЛЗ польотів повинна здійснюватися від автономних джерел електроживлення.

VI. Передпольотна підготовка до польотів

1. Передпольотна підготовка до польотів екіпажів ПС проводиться на аеродромі безпосередньо перед польотами з урахуванням метеорологічної, орнітологічної повітряної і наземної (морської) обстановок, які конкретно складаються на цей час.

2. Передпольотна підготовка до польотів льотних екіпажів включає:
передпольотний медичний контроль;
тренування в кабіні ПС;
передпольотні вказівки;
виконання необхідних розрахунків для конкретних умов польоту;
підготовку і перевірку захисного спорядження;
огляд і прийом ПС;
підготовку і перевірку робочих місць кабіни ПС до польоту.

3. Час, необхідний на передпольотну підготовку, встановлює командир, який організовує польоти.

4. Передпольотний медичний контроль зобов’язані пройти всі члени екіпажу та особи ГКрП.

5. Кожен член екіпажу у разі погіршення самопочуття зобов’язаний доповісти про це безпосередньому начальнику, а також лікарю (фельдшеру), який здійснює передпольотний медичний контроль.

6. Обсяг передпольотного медичного контролю визначається керівними

документами з медичного забезпечення польотів ДА.

7. Передпольотні вказівки на польоти дає командир авіаційної частини (старший льотної зміни) після закінчення передпольотної ПРП.

8. На передпольотні вказівки на польоти залучаються заступники командира авіаційної частини, командири авіаційних підрозділів, командири і штурмани екіпажів ПС, екіпаж-розвідник погоди, начальник метеослужби (інженер-метеоролог (синоптик)), черговий лікар (фельдшер), начальник зв'язку та РТЗ, начальник пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби (далі – ПР і ПДС), старший штурман (штурман) авіаційної частини, КрП на аеродромі, старший інженер польотів, начальник підрозділу ОК, командири частин (підрозділів) забезпечення і за необхідності інші посадові особи.

9. Дані, необхідні для передпольотних вказівок, попередньо наносяться на дошку інформації або відображуються на екрані (моніторі) за допомогою технічних засобів.

10. На передпольотних вказівках командир авіаційної частини приймає доповіді від заступників командира авіаційної частини, командирів авіаційних підрозділів, начальників служб авіаційної частини, відповідальних на ПУ (КП) авіації, командирів частин (підрозділів) забезпечення про готовність до польотів за напрямами діяльності та після заслуховування доповіді розвідника погоди і начальника метеослужби (інженера-метеоролога (синоптика)) приймає рішення на виконання польотів за одним з варіантів.

11. На передпольотних вказівках доводяться:

фактичні умови погоди на своєму і запасних аеродромах, полігонах;

очікувані умови погоди на льотну зміну на запасних аеродромах,

маршрутах та зонах виконання польотів;

найбільш імовірні відхилення умов погоди від передбачених прогнозом при нестійкому характері умов погоди;

дані РРП;

дані про фактичну і очікувану орнітологічну обстановку;

пропозиції щодо заходів БзП в метеорологічному та орнітологічному відношенні;

варіант польотів;

час початку і закінчення польотів;

злітно-посадковий курс;

способи заходу на посадку;

повітряна, наземна (морська) і навігаційна обстановки в районі польотів (на маршрутах, полігонах, майданчиках цільового призначення) і особливості управління польотами, умови відходу від аеродрому і виходу на нього, точний час, заходи безпеки в штурманському відношенні та інші необхідні дані;

особливості використання засобів зв'язку та РТЗ польотів свого і запасних аеродромів, полігонів;

стан аеродрому;

умови запуску, руління, розташування технічних постів, майданчиків огляду авіаційного озброєння;

умови зльоту, заходу на посадку і посадки;

ешелон (висота) для виходу на аеродром ПС із засобами радіозв'язку, які відмовили;

місцезнаходження чергових повітряних та наземних пошуково-рятувальних сил і засобів, ступені їх готовності, тип ПС, позивні командирів екіпажів, порядок їх виклику (під час польотів над водним простором додатково доводяться відомості про чергові пошуково-рятувальні судна);

зміни в Плановій таблиці польотів;

особливості виконання польотних завдань і експлуатації ПС;

конкретні заходи безпеки, обмеження, обумовлені фактичними метеорологічними умовами і характером польотних завдань;

інші необхідні дані для успішного та безпечного проведення польотів.

12. Передпольотні вказівки повинні закінчуватися не пізніше ніж за 30 хвилин до початку польотів з таким розрахунком, щоб залишити екіпажам необхідний час для завершення їх підготовки до польоту, зайняття робочих місць в кабінах ПС, запуску двигунів, руління і зльоту в час, встановлений плановою таблицею польотів.

13. Передпольотні вказівки фіксуються за допомогою технічних засобів реєстрації (магнітофон, диктофон тощо).

14. Огляд, прийняття і перевірка готовності до польоту ПС, підготовка і перевірка робочих місць кабіни до наступного польотного завдання здійснюються екіпажами відповідно до КЛЕ ПС.

VII. Загальний порядок проведення польотів

1. Польоти дозволяється проводити за наявності не менше одного запасного аеродрому (при УМП – не менше двох) та готовності запасної посадкової смуги.

2. Польоти вертольотів без наявності запасного аеродрому дозволяється проводити в районі аеродрому в ПМУ та СМУ, а поза аеродромом – у ПМУ.

3. Польоти (льотна зміна) починаються(ється) і закінчуються(ється) у встановлений Плановою таблицею польотів час.

4. Під час проведення польотів у декілька льотних змін між ними

повинна бути перерва не менше 1 години, необхідна для підготовки аеродрому до польотів у наступну льотну зміну.

5. Перед початком польотів (льотної зміни) КрП на аеродромі отримує доповідь осіб ГКрП з їх робочих місць про готовність до безпосереднього керівництва польотами, дає команди на підйом авіаційного прапора на сигнальній щоглі командно-диспетчерського пункту (далі – КДП), пуск двох зелених сигнальних ракет та на запуск двигуна(ів) першому ПС, яке планується до зльоту.

6. Після закінчення польотів (льотної зміни) (після зарулювання ПС на стоянку і вимкнення двигуна(ів) (зупинки гвинтів) за командою КрП на аеродромі проводиться спуск авіаційного прапора і пуск двох червоних сигнальних ракет.

7. У разі зміни маршрутів, полігона та інших умов виконання завдання, а також у разі невідповідності метеорологічних умов рівню підготовки льотних екіпажів і завданням, які виконуються, початок польотів може бути перенесений на більш пізній термін. У цьому випадку закінчення польотів може бути перенесене з дозволу вищестоящого командира (керівника), але не більше ніж на 2 години.

8. Польоти проводяться відповідно до Планової таблиці польотів.

9. Усі зміни польотних завдань екіпажам вносяться до Планової таблиці польотів, доводяться до командирів екіпажів, осіб ГКрП і старшого інженера польотів (у разі необхідності).

10. Під час зміни метеорологічних умов у процесі льотної зміни і наближення їх значень до граничних для даного варіанта Планової таблиці

польотів командир авіаційної частини (старший льотної зміни) зобов’язаний прийняти рішення щодо продовження (припинення) польотів або переходу до польотів за іншим варіантом Планової таблиці польотів.

11. Під час переходу до польотів за іншим варіантом Планової таблиці польотів польоти припиняються, надаються передпольотні вказівки про порядок їх подальшого проведення. У випадку переходу від польотів у ПМУ до польотів у СМУ подальше продовження польотів починається з повітряної дорозвідки погоди.

12. Рішення про припинення польотів на аеродромі може приймати КрП на аеродромі з подальшою доповіддю командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни).

13. Рішення про припинення польотів на полігоні може приймати КрП на полігоні з подальшою доповіддю командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни) та КрП на аеродромі.

14. Час між закінченням польотів за одним варіантом Планової таблиці польотів і початком польотів за другим варіантом повинен становити не менше 30 хвилин.

15. Порядок проведення польотів у районі аеродрому, одночасних польотів ПС різних типів з одного аеродрому визначається ІВП у районі аеродрому. Змінювати встановлений цією інструкцією порядок виконання польотів у районі аеродрому дозволяється тільки командирам екіпажів ПС, які заходять на вимушену (екстрену) посадку з дозволу КрП на аеродромі.

16. При одночасних польотах ПС різних типів з одного аеродрому розробляються відповідні заходи БзП: режими польоту, безпечні часові

інтервали, порядок ешелонування, радіолокаційного контролю тощо.

17. Під час виконання одночасних польотів ПС різних ЦОВВ, установ та організацій, прийом і випуск поодиноких ПС, керівництво екіпажами на аеродромі здійснюються на єдиних каналах управління.

18. При зльоті під час одночасних польотів ПС різних типів мають перевагу ПС (у наведеній послідовності):

1) які вилітають для виконання бойового завдання та по тривозі;

2) які вилітають для виконання завдань (у тому числі під час перевірок бойової готовності) щодо відбиття ударів засобів повітряного нападу, запобігання і припинення порушень державного кордону та суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні або збройного нападу на територію України, а також припинення протиправних дій ПС, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України, в тому числі в навчальних цілях;

3) які вилітають для пошуку й надання допомоги екіпажам повітряних та морських суден, що зазнають лиха;

4) які вилітають для надання допомоги населенню при стихійних лихах, аваріях, аварійних ситуаціях та в інших випадках, що загрожують життю та здоров’ю людей;

5) які виконують польоти за договором “Відкрите небо”;

6) які виконують одне загальне завдання;

7) які мають обмеження за часом роботи двигуна на землі;

8) які мають обмежений запас пального для виконання польотного завдання;

9) які мають на борту пасажирів;

10) більш швидкісні перед менш швидкісними;

11) які вилітають у більш тривалий політ.

19. При посадці під час одночасних польотів ПС різних типів мають перевагу ПС (у наведеній послідовності):

1) які виконують вимушену (екстрену) посадку;

2) які мають обмежений запас пального;

3) на борту яких перебувають особи, що потребують термінової медичної допомоги;

4) командири екіпажів яких у разі погіршення метеорологічних умов не підготовлені до польотів в очікуваних метеорологічних умовах;

5) які виконують польоти за договором “Відкрите небо”;

6) які виконують політ у складі групи;

7) які мають на борту пасажирів.

20. Під час підготовки ПС на МС (технічних позиціях), буксирування з укриттів (в укриття), із МС (технічних позицій), а також під час запуску двигунів застосовуються Сигнали регулювання дій екіпажу повітряного судна на землі (додаток 7).

21. Запуск двигуна(ів) на аеродромі без дозволу КрП на аеродромі (чергового по прийому і випуску ПС) забороняється.

22. Руління і буксирування ПС по аеродрому в період проведення польотів без дозволу КрП на аеродромі забороняються.

23. Запуск двигуна(ів) ПС проводиться за командою КрП на аеродромі (чергового по прийому і випуску ПС) або без його команди (тільки під час польотів з обмеженим використанням засобів зв’язку) з дотриманням заходів безпеки.

24. Забороняється запускати двигун(и) у разі:

1) відсутності засобів пожежогасіння;

2) без гальмівних колодок під колесами шасі (крім вертольотів);

3) несправності гальмівної системи ПС та без використання стоянкового гальма;

4) якщо струмінь газу від двигуна(ів) може пошкодити інші ПС або обладнання аеродрому;

5) якщо командир екіпажу не переконався, що команда на запуск доведена та зрозуміла всім членам екіпажу.

25. Рух ПС, автомобілів та інших транспортних засобів попереду і позаду ПС з працюючим двигуном повинен проводитися на відстані, яка забезпечує безпеку руху та виключає потрапляння сторонніх предметів, пилу (снігу) в працюючий двигун.

26. Перед вирулюванням командир екіпажу (групи) зобов'язаний:

переконатися в готовності екіпажу (групи) до вильоту;

встановити радіозв'язок з КрП і екіпажами групи, який підтримується з моменту запуску до моменту вимкнення двигуна(ів) (зупинки гвинтів) після закінчення польоту. За відсутності двостороннього радіозв'язку виліт забороняється;

перевірити дію гальм, переконатися у відсутності на РД або ЗПС перешкод (сторонніх предметів). Вирулювання з несправними гальмами або у разі наявності перешкод (сторонніх предметів) на маршруті руління забороняється.

27. Командир екіпажу витримує швидкість руління залежно від стану РД, наявності перешкод, польотної маси ПС та умов видимості, але не більше швидкості, встановленої КЛЕ ПС. Руління поблизу перешкод і МС ПС проводиться на швидкості, яка забезпечує негайну зупинку ПС під час гальмування.

28. У випадку руління (особливо легких ПС) під час сильного вітру, у разі поганого стану РД (ґрунту) або на вимогу командира екіпажу проводиться супровід ПС, яке рулить.

29. Відповідальність за безпеку руління у всіх випадках несе командир екіпажу. Супроводжуючий відповідає за правильність подання команд відповідно до Сигналів регулювання аеродромного руху.

30. У разі незадовільного стану РД і МС ПС здійснюється буксирування. Швидкість буксирування визначається КЛЕ ПС. На місці командира ПС перебувє льотчик або технік ПС.

31. Одночасне руління декількох ПС в одному напрямку проводиться на інтервалах і дистанціях, які виключають потрапляння в двигуни сторонніх предметів, пилу (снігу), піднятих ПС, яке рулить попереду.

32. Обгін ПС, яке виконує руління, забороняється.

33. Якщо напрямки руління ПС перетинаються, екіпаж, який бачить справа інше ПС, яке рулить, повинен зупинитися і пропустити його.

34. Під час руління назустріч один одному кожний командир екіпажу зобов'язаний зменшити швидкість руління до мінімальної і триматися правої сторони, щоб ПС розійшлися лівими бортами.

35. Зустрічне руління допускається, якщо відстань між кінцями крил літаків не менше 5 м (для вертольотів – не менше одного діаметра несучого гвинта між кінцями лопатей) та лише на прямолінійній ділянці РД.

36. Перетинання ЗПС ПС, яке рулить (буксирується), під час польотів проводиться тільки з дозволу та за командою КрП на аеродромі.

37. Команда на припинення руління подається по радіо або Сигналами регулювання дій екіпажу повітряного судна на землі. За цією командою командир екіпажу зобов'язаний негайно припинити руління та чекати на подальші вказівки.

38. Для зльоту та посадки ПС на ЗПС аеродрому встановлюється єдиний напрямок.

39. Під час визначення напрямку зльоту та посадки враховуються типи ПС, швидкість та напрямок вітру відносно ЗПС, довжина ЗПС, схема польотів ПС над аеродромом та наявність засобів зв’язку та РТЗ польотів.

40. Вирулювання на ЗПС і зліт проводять з дозволу КрП на аеродромі або ПКрП на аеродромі, який подається по радіо або відповідними Сигналами регулювання дій екіпажу повітряного судна на землі.

41. Зліт поодиноких ПС або груп ПС проводиться у часових інтервалах, вказаних у Плановій таблиці польотів і встановлених ІВП у районі аеродрому.

42. Зліт виконується відповідно до КЛЕ ПС.

43. Забороняється злітати у випадках, якщо:

1) на ЗПС знаходяться інші ПС або перешкоди;

2) ПС, яке заходить на посадку, відходить на друге коло;

3) виявлені несправності ПС, двигуна(ів) і обладнання;

4) швидкість вітру (його бокова складова відносно ЗПС) перевищує встановлену КЛЕ ПС;

5) командир екіпажу вертольота не спостерігає поверхню майданчика;

6) у випадках, коли не забезпечується безпека зльоту.

44. При наборі висоти проліт вертольота над перешкодами дозволяється з перевищенням не менше 5 м, а над ПС, які знаходяться на землі, – з перевищенням не менше 50 м.

45. Командир екіпажу вертольота при виконанні завдань з використанням посадкових майданчиків зобов’язаний підтримувати радіозв’язок з КрП на аеродромі (ПУ найближчого аеродрому) та інформувати його про своє місцезнаходження, хід роботи, розрахунковий час посадки і зльоту та про тимчасове припинення зв’язку.

46. Посадка ПС проводиться з дозволу КрП (ПКрП) на аеродромі, який подається по радіо або відповідними Сигналами регулювання дій екіпажу повітряного судна на землі.

47. Командир екіпажу, перебуваючи на посадковій прямій, зобов’язаний припинити зниження та відійти на друге коло (виконати повторний захід), якщо:

1) спостерігаються НЯП або скупчення птахів, які становлять загрозу для виконання посадки;

2) до висоти прийняття рішення не було встановлено необхідний візуальний контакт з орієнтирами для продовження заходу на посадку або якщо положення ПС у просторі чи параметри його руху не забезпечують безпеку посадки;

3) у повітряному просторі або на ЗПС з’явилися перешкоди, які загрожують БзП (посадки);

4) за командою КрП (ПКрП) на аеродромі.

48. Зліт та посадка ПС без дозволу органів УПР (ОПР) аеродрому (КрП (ПКрП) на аеродромі) забороняються, за винятком випадку, коли на аеродромі орган УПР (ОПР) не передбачений.

49. Посадка ПС в метеорологічних умовах, які не відповідають (нижче) мінімуму командира ПС (аеродрому), забороняється, за винятком, коли командир ПС приймає остаточне рішення на посадку у випадку явної загрози БзП або з метою врятування життя людей, які перебувають на борту ПС (при неможливості посадки на запасному аеродромі).

50. У разі необхідності вимушеної (екстреної) посадки на аеродром командир екіпажу зобов’язаний доповісти КрП та виконати за його вказівкою вихід на аеродром і захід на посадку способом, який забезпечує безпечну посадку за мінімальний час.

51. Екіпажі, які перебувають у повітрі, зобов’язані звільнити для ПС, яке виконує вимушену (екстрену) посадку, маршрут (висоту) заходу на посадку і обмежити свій радіообмін.

52. Вимагати вимушену (екстрену) посадку дозволяється командиру екіпажу тільки у випадку крайньої необхідності.

53. Після посадки командир екіпажу зобов’язаний без затримки звільнити ЗПС та доповісти про це органу УПР (ОПР) аеродрому.

54. Посадка на запасну ЗПС проводиться з дозволу КрП (ПКрП) на аеродромі у випадках, які передбачені польотними завданнями, а також за вказівкою КрП в аварійних ситуаціях.

55. Заборона посадки подається екіпажам по радіо та/або Сигналами регулювання дій екіпажу повітряного судна на землі.

VIII. Розбір польотів

1. Види розбору польотів

1. Розбір польотів поділяється на міжпольотний, попередній і повний.

2. Для розбору використовуються:

дані бортових і наземних ЗОК;

доповіді членів екіпажу, які виконували польотне завдання;

результати особистих спостережень командира, перевіряючого (інспектора, інструктора);

доповіді КрП на аеродромі, інших осіб ГКрП та керівного складу інженерно-авіаційної служби (далі – ІАС).

2. Міжпольотний розбір польотів

1. Міжпольотний розбір польотів проводиться безпосередніми командирами (інструкторами) з членами екіпажу ПС у процесі льотної зміни.

2. Міжпольотний розбір польотів проводиться з метою виключення повторення помилок у техніці пілотування, повітряній навігації, бойовому застосуванні, льотно-тактичній підготовці та експлуатації систем і обладнання ПС, які допущені членами екіпажів під час виконання польотних завдань, а також попередження випуску в наступний політ непідготовлених екіпажів.

3. Попередній розбір польотів

1. Попередній розбір польотів проводить командир авіаційної частини (старшим льотної зміни) після закінчення льотної зміни з метою підведення попередніх підсумків польотів, який надає вказівки керівному складу авіаційної частини і частин (підрозділів) забезпечення щодо усунення недоліків в організації та проведенні польотів, оцінює роботу частин (підрозділів) забезпечення, визначає інциденти та надає вказівки на їх розслідування, визначає порядок підготовки і проведення повного розбору польотів.

2. У попередньому розборі беруть участь заступники командира авіаційної частини, командири авіаційних підрозділів, командири частин (підрозділів) забезпечення, старший інженер польотів, черговий з аеродромно-технічного забезпечення (далі – АТЗ) польотів, черговий по зв’язку та РТЗ польотів, КрП на аеродромі, начальник СБП, старший штурман, начальник ПВТП, інженер-метеоролог (синоптик), начальник підрозділу ОК і за необхідності інші посадові особи авіаційної частини та частин (підрозділів) забезпечення.

3. Командир авіаційної частини (старший льотної зміни) заслуховує доповіді:

1) командирів авіаційних підрозділів – про виконання планової таблиці польотів, причини невиконання польотних завдань, недоліки та порушення, допущені особовим складом під час виконання польотів;

2) начальника підрозділу ОК – про результати аналізу бортових ЗОК та недоліки в їх використанні;

3) старшого інженера польотів – про відмови систем і обладнання ПС, порушення правил їх експлуатації та заходів безпеки, якість АТЗ польотів і причини затримки виходу ПС у політ, небезпечні фактори і події, які класифікуються як інциденти (у разі наявності);

4) КрП на аеродромі – про кількість виконаних польотів і загальний наліт, недоліки у керівництві польотами, порушення порядку використання повітряного простору та режиму польотів, помилки льотчиків під час виконання польотних завдань, а також про якість метеорологічного, радіолокаційного, аеродромно-технічного, радіотехнічного забезпечення польотів та зв'язку, небезпечні фактори і події, які класифікуються як інциденти (у разі наявності);

5) начальника СБП (у разі відсутності вказаної посадової особи у штаті авіаційної частини – посадову особу, відповідальну за здійснення заходів із забезпечення БзП) – про небезпечні фактори і випадки, які мали місце під час проведення польотів та можуть бути визначені як інциденти (у разі наявності);

6) інших посадових осіб (у разі необхідності).

4. На попередньому розборі польотів командир авіаційної частини:

підводить попередні підсумки льотної зміни;

приймає рішення щодо класифікації небезпечних факторів і випадків як інцидентів та дає вказівки щодо організації їх розслідування (у разі наявності);

дає вказівки керівним посадовим особам авіаційної частини, командирам частин (підрозділів) забезпечення щодо усунення недоліків в організації та проведенні польотів;

оцінює роботу ІАС, метеопідрозділу і частин (підрозділів) забезпечення;

визначає зміст, порядок підготовки та проведення повного розбору польотів в авіаційній частині та підрозділах.

5. Усі зауваження командира авіаційної частини, а також оцінки якості видів забезпечення польотів заносяться до Журналу попереднього розбору польотів.

4. Повний розбір польотів

1. Повний розбір польотів проводиться в авіаційній частині та в її підрозділах.

2. В авіаційному підрозділі повний розбір польотів з льотними екіпажами проводить командир авіаційного підрозділу після кожної льотної зміни із залученням за необхідності осіб ГКрП.

3. В авіаційній частині повний розбір польотів проводить командир авіаційної частини з льотними екіпажами та особами ГКрП після проведення командирських польотів, польотів в одну льотну зміну двох і більше авіаційних підрозділів (ескадрилій), а також за своїм рішенням. У разі необхідності до розбору польотів можуть залучатися інші фахівці авіаційної частини та частин (підрозділів) забезпечення.

4. Повний розбір польотів з іншими членами екіпажів за спеціальностями проводять їх безпосередні начальники.

5. Матеріали до повного розбору польотів в авіаційній частині під керівництвом начальника штабу авіаційної частини готують:

1) заступник командира авіаційної частини – щодо організації і проведення попередньої і передпольотної підготовок, підсумків виконання поставлених завдань, якості керівництва польотами, результатів аналізу і узагальнення даних ОК з техніки пілотування, повітряної навігації, бойового застосування, які надані командирами авіаційних підрозділів, старшим штурманом, начальником ПВТП та керівниками польотів;

2) заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки (роботи) – щодо якості виконаних польотних завдань льотними екіпажами авіаційної частини з аналізом даних ОК;

3) начальник штабу авіаційної частини – щодо якості і своєчасності забезпечення польотів, організації управління польотами;

4) заступник командира авіаційної частини з тилу – щодо якості АТЗ польотів;

5) заступник командира авіаційної частини з ІАС – щодо підготовки і експлуатації ПС екіпажами і ІТС з аналізом даних ОК, відмов ПС та їх причин;

6) заступник командира авіаційної частини з виховної роботи (по роботі з особовим складом) – щодо організації морально-психологічного забезпечення (далі – МПЗ) у період організації та проведення польотів та з інших питань за вказівкою командира;

7) начальник СБП авіаційної частини – щодо недоліків, порушень (упущень) при проведенні, керівництві і забезпеченні польотів, дотримання заходів БзП, небезпечних факторів і інцидентів, які були виявлені;

8) старший штурман авіаційної частини – щодо якості повітряної навігації, бомбометань і пусків керованих ракет з аналізом даних ОК;

9) начальник ПВТП авіаційної частини – щодо якості виконання повітряних боїв, стрільб, пусків ракет по повітряних цілях з аналізом даних ОК;

10) начальник радіоелектронної боротьби (далі – РЕБ) авіаційної частини – щодо результатів польотних завдань з використанням РЕБ (з аналізом даних ОК);

11) начальник розвідки авіаційної частини – щодо результатів виконання польотних завдань на повітряну розвідку з аналізом отриманих матеріалів повітряної розвідки та якості обробки носіїв розвідувальної інформації фахівцями авіаційної частини;

12) начальник зв’язку та РТЗ польотів авіаційної частини – щодо якості роботи засобів зв’язку, РТЗ та РЛЗ польотів та їх розрахунків, ведення радіообміну;

13) командири авіаційних підрозділів – щодо якості виконання польотних завдань льотними екіпажами, помилок, порушень, дотримання заходів БзП та інцидентів;

14) КрП на аеродромі – щодо дій осіб ГКрП, якості виконання зльотів і посадок, недоліків у забезпеченні польотів, авіаційних інцидентів, дотримання дисципліни і порядку особовим складом;

15) КрП на полігоні – щодо дій екіпажів на полігоні та результатів

виконання польотних завдань на полігоні, дотримання заходів БзП;

16) начальник ПР і ПДС авіаційної частини – щодо організації ПРЗ, випадків застосування аварійно-рятувального майна і спеціального спорядження;

17) начальник медичної служби авіаційної частини – щодо організації та додержання режиму праці, відпочинку і харчування авіаційного персоналу.

6. При проведенні повного розбору польотів:

підводяться підсумки виконання завдань, визначених на польоти;

оцінюється якість польотів за видами льотної підготовки;

аналізуються недоліки, порушення, помилки, які допущені особовим складом;

проводиться розбір інцидентів (у разі завершення їх розслідування до початку повного розбору польотів);

оцінюється якість організації і проведення польотів;

відзначаються екіпажі, які виконали польотні завдання з високою якістю;

надаються вказівки щодо усунення виявлених недоліків і використання досвіду льотної роботи передових екіпажів (підрозділів);

розглядаються інші питання, спрямовані на підвищення якості льотної підготовки і БзП.

7. Повний розбір польотів у ВНЗ організовується згідно із службовими документами з організації і проведення льотного навчання в ВНЗ.

8. Звітний матеріал повного розбору польотів зберігається у місці, визначеному командиром авіаційної частини, протягом наступного календарного року.

IX. Особливості виконання окремих видів польотів

1. Особливості виконання повітряних перевезень, перельотів і перегонки

1. Порядок виконання повітряних перевезень встановлюється Положенням про перевезення державною авіацією України, затвердженим наказом Міністерства оборони України від 25 червня 2013 року № 425, зареєстрованим у Мінстерстві юстиції України 17 липня 2013 року за № 1195/23727, а особливості організації перельотів і перегонки ПС – цими Правилами.

2. Завдання екіпажу(ам) на повітряне перевезення (переліт, перегонку) визначає командир авіаційної частини. Постановка завдання та підготовка екіпажу(ів) проводяться відповідно до глави 4 розділу IV цих Правил в обсязі, необхідному для виконання визначеного завдання. Підготовку до польотів одиночних екіпажів проводить їх безпосередній начальник, а груп – посадова особа, яка призначається командиром авіаційної частини.

3. Право зміни польотного завдання екіпажу надається тільки командиру авіаційної частини, який затвердив польотне завдання екіпажу.

4. Командир, який організовує переліт (перегонку) ПС, врахувує таке:

перельоти (перегонки) ПС виконуються вдень і вночі за метеорологічних умов, визначених для конкретного типу ПС, з урахуванням рівня підготовки і натренованості льотних екіпажів та за наявності не менше одного запасного аеродрому (при мінімумі погоди – не менше двох);

перельоти (перегонки) вертольотів без наявності запасного аеродрому дозволяються тільки в ПМУ;

переліт (перегонка) ПС виконується одиночно або групою за рішенням

керівника ОУА ЦОВВ та ЗСУ;

перельоти (перегонки) ПС екіпажами, які допущені до перельотів (перегонки) тільки вдень, повинні починатися через 30 хвилин після сходу і закінчуватися за 30 хвилин до заходу сонця;

для екіпажів, які допущені до перельотів (перегонки) вночі, перельоти (перегонки) починаються і закінчуються за рішенням старшого групи екіпажів (командира одиночного ПС) без перевищення стартового часу.

5. У разі зміни польотного завдання на аеродромі проміжної посадки екіпажі проходять необхідну додаткову підготовку до польотів і контроль готовності (крім екіпажів транспортних ПС) у старшого штурмана і начальника зв'язку авіаційної частини, яка забезпечує переліт (перегонку) ПС. Результати контролю заносяться в Лист контролю готовності до перельоту (додаток 8), який видається командиру екіпажу на аеродромі проміжної посадки. Заступником командира з ІАС (старшим інженером) авіаційної частини, яка забезпечує переліт (перегонку) ПС, в Листі контролю готовності до перельоту також ставиться відмітка про перевірку готовності ПС до вильоту.

6. Командир екіпажу транспортного ПС у випадку зміни польотного завдання організовує відповідну підготовку членів екіпажу та особисто здійснює контроль їх готовності до польоту. Про готовність екіпажу до польоту він доповідає на КП (ПУ), який передав йому вказівки на зміну завдання, і повідомляє авіаційного диспетчера аеродрому. Авіаційний диспетчер доповідає про готовність екіпажу до польоту старшому авіаційному начальнику аеродрому. Зміни завдання заносяться в Польотний лист авіаційним диспетчером одночасно з відміткою про дозвіл на використання повітряного простору.

7. Медичний контроль екіпажів з відміткою в Листі контролю

готовності до перельоту проводиться перед вильотом не раніше ніж за 2 години до вильоту і дозволяє екіпажу виконання завдання протягом стартового часу.

8. За рішенням старшого авіаційного начальника аеродрому проміжної посадки можуть проводитись контроль готовності до польоту та медичний контроль будь-якого екіпажу, який виконує переліт.

9. Здійснивши посадку на аеродромі, командир екіпажу ПС прибуває на КДП до осіб органу УПР (ОПР) або авіаційного диспетчера аеродрому, здає на зберігання польотні (суднові) документи (за необхідності), підтверджує (подає) особам органу УПР (ОПР) або диспетчеру аеродрому заявку на подальший політ та його забезпечення, здає ПС під охорону (за необхідності). Усі польотні (суднові) документи, які здані на зберігання, повертаються командиру екіпажу ПС на його вимогу, а Польотний лист – після отримання дозволу на продовження польоту.

10. Перегонка ПС здійснюється на підставі вказівок керівників ОУА ЦОВВ та начальників штабів Командувань видів ЗСУ і виконується особовим складом авіаційної частини, якій належать ПС. У разі відсутності в авіаційній частині, яка отримує ПС, підготовленого особового складу для приймання ПС і виконання перегонки, за рішенням керівників ОУА ЦОВВ і ЗСУ виділяються ІТС і екіпажі від інших авіаційних частин. У випадках поставок державних ПС на експорт з організації або установи їх обслуговування на аеродромах проміжних посадок здійснюється супроводжуючими бригадами організації або установи.

11. Підготовка екіпажів і контроль готовності до виконання перегонки ПС здійснюються в авіаційній частини, до якої вони належать. При перегонці групи ПС командир авіаційної частини призначає старшого групи, яка

виконує перегонку ПС, а саме – старшого групи перегонки.

12. Командир авіаційної частини (керівник організації або установи), який здає (передає) ПС, забезпечує розміщення, харчування і відпочинок екіпажів, які виконують перегонку ПС, та ІТС, який здійснює прийом ПС. Крім того, він організує:

вивчення екіпажами ПС і ІТС особливостей конструкції, експлуатації і техніки пілотування ПС, які передаються (приймаються), з урахуванням проведених змін за серіями (модифікаціями) ПС;

проведення з екіпажами тренувань у кабінах ПС;

вивчення льотними екіпажами особливостей виконання польотів у районі аеродрому, перевірку їх знань порядку ведення радіообміну, відходу від аеродрому і виходу на маршрут перегонки;

контроль готовності екіпажів до перегонки;

вивчення льотними екіпажами метеорологічних умов по маршруту перегонки;

медичний контроль екіпажів перед вильотом;

доведення інформації про базування, кількість, типи, ступені готовності чергових пошуково-рятувальних сил і засобів на ділянках маршруту перегонки і порядку їх виклику.

13. Під час отримання ПС з іншої авіаційної частини (організації або установи) екіпажі виконують на кожному з них ознайомлювальний політ після прийому ПС ІТС.

14. Ознайомлювальний політ виконується в районі аеродрому вдень при метеорологічних умовах, не нижчих за метеоумови, які визначені у програмі (типовій програмі) ознайомлювального польоту і для льотного екіпажу на перегонку ПС.

15. Завдання на ознайомлювальний політ розробляє старший групи перегонки (для одиночного екіпажу – командир екіпажу) спільно із заступником командира авіаційної частини по ІАС, керівником організації або установи, яка здає ПС, в обсязі, який не перевищує обсяг програм (типових програм) ознайомлювального польоту.

16. Підготовку екіпажів до ознайомлювального польоту здійснює старший групи перегонки (командир екіпажу), а підготовку старшого групи (одиночного екіпажу) і контроль готовності всієї групи (екіпажу) організовує командир авіаційної частини (керівник організації або установи), який здає ПС.

17. Дозвіл на ознайомлювальний політ надає посадова особа, яка здійснює контроль готовності екіпажів до польоту. Після ознайомлювального польоту проводиться дешифрування матеріалів бортових ЗОК. Результати польоту і висновок командира екіпажу про справність ПС заносяться у формуляр ПС та картку ознайомлювального польоту.

18. Передпольотна підготовка екіпажів, які здійснюють перегонку ПС з аеродрому авіаційної частини (організації або установи), яка здає ПС, організовується командиром цієї авіаційної частини (керівником цієї організації або установи), а в разі вильоту з проміжного аеродрому – старшим авіаційним начальником аеродрому.

19. Командир авіаційної частини (керівник організації або установи), який здає ПС, несе відповідальність за підготовку ПС до перегонки та за політ до першої посадки. Після проведення контролю готовності ПС і екіпажів до перегонки ПС він ставить у Польотному листі кожного екіпажу відмітку про дозвіл на виліт.

20. Для перегонки ПС виділяються підготовлені льотчики (штурмани) не нижче 2-го класу, які допущені до польотів на даному типі ПС і не мають перерви у польотах у відповідних метеорологічних умовах.

2. Особливості виконання обльотів повітряних суден

1. Обліт ПС в авіаційній частині організовується відповідно до нормативних документів з організації інженерно-авіаційного забезпечення (далі – ІАЗ) та діючої експлуатаційної документації.

2. Обліт ПС виконується вдень за програмою обльоту. Поєднувати обліт АТ з виконанням інших завдань забороняється.

3. До обльоту ПС допускаються льотчики і штурмани (на ПС з подвійним управлінням – командири і штурмани екіпажів) не нижче 2-го класу, які пройшли спеціальну підготовку, здали заліки, допущені до польотів за програмами обльоту та не мають перерв у польотах у відповідних метеорологічних умовах.

4. Метеорологічні умови, при яких дозволяється виконувати обліт ПС, з урахуванням характеру завдання і рівня підготовки екіпажу, визначає командир авіаційної частини відповідно до програми обльоту, але не нижче мінімуму, встановленого ІВП на даному аеродромі, та метеорологічних умов, які наведені у додатку 9 до цих Правил.

5. Обліт ПС після усунення несправностей пілотажно-навігаційних приладів і несправностей, які впливають на стійкість і керованість ПС, виконується тільки в ПМУ.

6. У день обльоту подальше використання цього ПС для польотів

допускається не раніше ніж через 2 години після обльоту за умов повного виконання на ньому встановлених робіт, оформлення та затвердження документації.

3. Особливості виконання польотів над водною поверхнею

1. Під час польотів над водною поверхнею, коли відстань до берега перевищує дальність планерування з двигуном(ами), який (які) відмовив(ли), а також коли траєкторія зльоту або заходу на посадку не виключає можливості вимушеного приводнення, всі члени екіпажу ПС зобов'язані бути у висотних морських рятувальних комплектах (далі – ВМРК) або в рятувальних авіаційних жилетах (поясах), а при перевезенні пасажирів ПС повинні бути оснащені рятувальними жилетами або рівноцінними індивідуальними плавзасобами на кожного пасажира, який перебуває на борту.

2. У всіх випадках, коли тривалість польоту від берега перевищує 30 хвилин, ПС незалежно від типу оснащуються індивідуальними і груповими рятувальними засобами, укомплектованими аварійно-рятувальним обладнанням та засобами життєзабезпечення, у кількості, достатній для розміщення всіх пасажирів і членів екіпажу.

3. Польоти за правилами візуальних польотів (далі – ПВП) поблизу берегової лінії виконуються на безпечних висотах (ешелонах) польоту з урахуванням максимальних перевищень рельєфу місцевості у смузі по 10 км в обидва боки від осі маршруту.

4. На аеродромах, де посадка ПС проводиться з боку моря або зліт виконується у бік моря, виділяються пошукові і рятувальні сили й засоби, які під час польотів повинні знаходитися в готовності до негайного проведення ПРР.

5. Порядок забезпечення екіпажів і пасажирів ПС індивідуальними і груповими рятувальними плавзасобами, а також правила користування ними визначаються діючими нормативно-правовими актами ОУ ЦОВВ та ЗСУ.

4. Особливості виконання польотів з надводного корабля, який має злітно-посадкову палубу

1. Для кожного надводного корабля, який має злітно-посадкову палубу (далі – НКзЗПП), розробляється ІВП з корабля, яка затверджується командувачем ВМС ЗСУ. У цій інструкції визначаються функціональні обов'язки всіх осіб ГЗП та доповнення до функціональних обов'язків осіб ГКрП залежно від проекту НКзЗПП.

2. Дії особового складу корабля із забезпечення польотів визначаються відповідно до вимог бойових та повсякденних розкладів.

3. Організація польотів з НКзЗПП визначається службовими документами з бойової та повсякденної діяльності корабельної авіації ВМС ЗСУ та ІВП з корабля даного типу.

4. Район польотів корабельної авіації у відкритому морі вибирається з урахуванням маршруту плавання (району маневрування) НКзЗПП та меж територіальних вод іноземних держав, розташування повітряних трас, заборонених зон та інших обмежень.

5. Усі польоти (перельоти) ПС з НКзЗПП виконуються відповідно до встановленого порядку для наземних аеродромів.

6. У випадку перебування НКзЗПП поза межами зони відповідальності

КП ВМС ЗСУ заявки на польоти не подаються, а план польотів на період (тиждень, добу) доповідається відповідним органам військового управління та ПУ, під керівництвом якого постійно або тимчасово перебуває НКзЗПП.

7. Рішення на проведення польотів приймає командир НКзЗПП залежно від завдань, які визначені для корабля, очікуваних гідрометеорологічних умов, повітряної і орнітологічної обстановок у районі плавання (маршруту переходу), рівня підготовки льотних екіпажів та осіб ГКрП, стану корабельних ПС і авіаційно-технічних засобів корабля (далі – АТЗК).

8. На основі прийнятого рішення на проведення польотів командир корабля визначає завдання командиру авіаційної групи (далі – АГ) НКзЗПП, заступнику командира корабля з авіації, командирам бойових частин (далі – БЧ) корабля та начальникам служб корабля на виконання польотів.

9. Після отримання завдання від командира корабля командир АГ визначає і проводить заходи щодо організації польотів.

10. Для проведення польотів на кожну льотну зміну складається Планова таблиця польотів, яка підписується командиром АГ і затверджується командиром корабля.

11. Під час організації польотів проводиться підготовка льотних екіпажів, осіб ГКрП та ГЗП, корабельних ПС і АТЗК відповідно до вимог службових документів.

12. Підготовку до польотів польотної палуби, механізованих засобів забезпечення зльоту і посадки корабельних ПС, світлотехнічного обладнання польотної палуби, засобів технічного обслуговування і забезпечення базування корабельних ПС, системи зберігання, підготовки і подачі

авіаційного озброєння на кораблі організовують командири авіаційної БЧ (БЧ-6), візуальних (оптичних) систем забезпечення польотів (БЧ-6, БЧ-7).

13. Підготовку до польотів корабельних автоматизованих систем бойового управління та наведення корабельних ПС, радіотехнічних і телевізійних засобів забезпечення польотів організовує командир радіотехнічної БЧ (БЧ-7).

14. Підготовку до польотів засобів обміну інформацією з корабельними ПС, радіозв'язку, гучномовного зв'язку і документування організовує командир БЧ зв'язку (БЧ-4).

15. Підготовку до польотів засобів видачі навігаційної інформації організовує командир штурманської БЧ (БЧ-1).

16. Підготовку до польотів льотних екіпажів і корабельних ПС організовує командир АГ.

17. Підготовку до польотів осіб ГКрП та ГЗП організовує заступник командира корабля з авіації (командир АГ).

18. Підготовку до польотів групи управління авіацією в зоні бойових дій організовує заступник командира з'єднання з авіації.

19. На кораблях, де авіаційна БЧ (БЧ-6) відсутня, підготовку до польотів АТЗК організовує старший помічник командира корабля.

20. Світлотехнічне і світлосигнальне обладнання повинні забезпечувати надійну видимість корабля та злітно-посадкових майданчиків під час польотів вдень і вночі в ПМУ та СМУ, а під час зльоту вночі – освітлення поверхні моря по курсу зльоту.

21. Польоти з НКзЗПП виконуються тільки за наявності готових до застосування штатних аварійно-рятувальних засобів.

22. Запуск і опробування двигуна(ів) ПС дозволяється проводити тільки командиру екіпажу ПС.

5. Особливості виконання польотів амфібійних повітряних суден

1. Польоти амфібійних повітряних суден (далі – АПС) проводяться з наземної або водної поверхні (аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, гідромайданчиків).

2. Зліт і посадка на водну поверхню з метою навчання і тренування екіпажів проводяться відповідно до вимог КБП. Межі акваторії аеродрому встановлюються з урахуванням забезпечення безпеки зльоту і посадки і позначаються обмежувальними буями і віхами (вночі – вогнями).

3. Місця, небезпечні для руління, зльоту і посадки, безпосередньо прилеглі до ЗПС і якірної стоянки, повинні бути позначені. Під час приливів і відливів позначення ставляться на малу воду.

4. Аеродром на час польотів закривається для проходу кораблів і плавучих засобів.

5. Напрямок, звідки можлива поява на ЗПС кораблів та інших плавзасобів у період польотів, повинен контролюватися КрП на аеродромі або ПКрП, а за необхідності спеціально виділеними катерами із засобами сигналізації і зв’язку.

6. Огляд акваторії повинен проводитись посадовими особами

інженерно-аеродромної служби (далі – ІАерС) і служби руху за 1 годину до початку польотів, а також перед вильотом або посадкою АПС з метою очищення акваторії від сторонніх предметів, які можуть перешкоджати руліннюАПС або злітно-посадковим операціям. Результати огляду фіксуються в Журналі обліку стану та готовності аеродрому до польотів.

7. На період польотів у розпорядження КрП на аеродромі призначається аварійно-рятувальна команда (далі – АРК) на спеціальному катері. Начальником АРК призначається посадова особа пошуково-рятувальної служби.

8. Склад АРК, а також перелік необхідних аварійних засобів на катері встановлюються ІВП у районі аеродрому.

9. Рух плавучих засобів по гідроаеродрому під час польотів допускається з дозволу КрП на аеродромі.

10. Плавучі засоби мають двосторонній радіозв’язок з КрП на аеродромі.

11. Допуск рульових до управління плавучими засобами, які забезпечують польоти, дозволяється тільки після перевірки знання ними правил буксирування АПС, руху по аеродрому і сигналів, які подаються з КДП, та практичних навичок буксирування АПС. Допуск рульових до управління плавучими засобами, які забезпечують польоти, оформлюється наказом командира авіаційної частини.

12. Порядок руління АПС від спуску або місця якірної стоянки на старт, повернення зі старту, руху плавучих засобів і маркування аеродрому повинен бути передбачений ІВП у районі аеродрому.

13. Спуск АПС на воду з місця стоянки на березі та його підйом з води на берег проводяться тільки обладнаними спусками вирулюванням на двигунах або буксируванням тягачами.

14. Вихід АПС на старт і повернення його на якірну стоянку залежно від обстановки на акваторії (наявність перешкод, стан водної поверхні, швидкість і напрямок вітру, віддалення якірної стоянки від старту) здійснюються рулінням або буксируванням катером.

15. Вибір швидкості руління (глісирування), якщо не було спеціальної вказівки, здійснює командир екіпажу.

16. Руління на редані у разі відстані від перешкод менше 100 м забороняється.

17. Під час буксирування АПС катерами екіпаж залишається на своїх місцях у готовності до запуску двигуна(ів) у разі потреби.

18. Постановка АПС на донний якір або на бочку здійснюється підрулюванням або буксируванням катером.

19. Підрулювання здійснюється проти вітру на мінімальній швидкості, враховуючи рух АПС за інерцією після вимкнення двигуна(ів).

20. Усі члени екіпажу мають практичні навички постановки АПС на бочку і на якір.

21. До самостійного зарулювання на якірну стоянку або бочку дозволяється допускати тільки досвідчені екіпажі.

22. У разі завантаженості аеродрому і якірних стоянок при малих

розмірах акваторії, а також при неможливості зарулювання проти вітру постановка АПС на якірну стоянку проводиться буксируванням.

23. Відхід АПС від якірної стоянки здійснюється на двигуні(ах) або буксируванням.

24. Аеродром залежно від розмірів, підходів до нього, кількості АПС, які літають, і характеру польотів маркірується в одну або дві смуги.

25. Нічні польоти, а за необхідності денні в СМУ, забезпечуються спеціальним наземним і надводним світлотехнічним обладнанням для позначення місць зльоту, посадки та орієнтування під час руління (буксирування).

26. Зліт і посадка АПС на вітровій хвилі проводиться проти вітру, а на хвилі брижів – уздовж фронту хвилі з попередженням 5–10 градусів у бік руху хвилі.

27. Зліт проти вітрової хвилі на висоті, близькій до граничної, починається після проходу максимальних хвиль, для чого перед зльотом візуально оцінюється періодичність повторення максимальних хвиль.

28. Для визначення найвигіднішого напрямку зльоту вздовж фронту хвилі брижів перед зльотом у разі необхідності виконуються декілька пробіжок на редані з різними курсами.

29. Граничні значення гідрометеорологічних умов для зльоту і посадки визначаються КЛЕ АПС.

30. Перед посадкою екіпаж зобов’язаний переконатися в закритті люків і переборок. Відкриття у польоті люків у підводній частині АПС проводиться

тільки з дозволу командира екіпажу.

31. Посадка АПС у штиль у разі дзеркальної поверхні води проводиться на аеродромі із спеціально обладнаним стартом (якщо АПС не оснащені апаратурою, яка забезпечує посадку на дзеркальну поверхню).

До посадки у штиль на дзеркальну поверхню допуск льотчиків (екіпажів) здійснюється відповідно до вимог КБП.

32. Зліт з водної поверхні і посадка на водну поверхню за наявності крижин та інших предметів, які плавають у зоні зльоту й посадки, забороняється. При надзвичайних обставинах посадка проводиться в тій частині розводдя, звідки віє вітер.

6. Особливості виконання польотів умовах високих температур (жаркого клімату)

1. При температурі повітря вище $+25^0$С польоти проводяться переважно у ранкові й вечірні години.

2. Польоти при температурі повітря вище $+30^0$С обмежуються, при цьому тривалість льотної зміни зменшується на 1 годину, а стартовий час для екіпажу – на 2 години.

3. Рішення на проведення польотів при температурі вище $+30^0$С командир авіаційної частини приймає залежно від сукупності і ступеня впливу різних метеорологічних елементів (вітру, вологості, тиску тощо) на працездатність особового складу і роботу обладнання ПС.

7. Особливості виконання польотів в умовах обмеженого використання засобів зв’язку та радіотехнічного забезпечення польотів

1. Під час організації польотів в умовах обмеженого використання засобів зв’язку та РТЗ польотів командир авіаційної частини з урахуванням запланованих вправ, метеорологічних умов і часу доби встановлює порядок обмеження радіообміну і визначає:

часові та просторові показники обмеження роботи радіозасобів;

дії екіпажу в особливих випадках (ситуаціях) та порядок відновлення радіообміну;

найменування засобів зв’язку та РТЗ польотів, які вимикаються;

найменування засобів зв’язку та РТЗ польотів, які використовуються лише для забезпечення контролю польотів без видачі інформації екіпажам ПС;

порядок виконання польотів за маршрутами;

порядок заходу ПС на посадку та їх посадки.

2. На аеродромах, не обладнаних засобами радіолокаційного контролю, польоти ПС з максимальною швидкістю польоту до 300 км/год дозволяється проводити без радіолокаційного контролю, але за наявності стійкого двостороннього радіозв’язку та забезпечення постійного візуального контролю за польотами даних ПС.

3. У результаті підготовки до польотів в умовах обмеженого використання (без використання) засобів зв’язку та РТЗ польотів екіпажі ПС, ГКрП, ІТС (для регулювання рухом ПС на землі) зобов’язані знати Сигнали (команди), які подаються еволюціями ПС під час управління групою (додаток 10).

4. Засоби зв’язку та РТЗ польотів, необхідні КрП на аеродромі (особам ГКрП) для контролю за положенням ПС та забезпечення їх БзП в умовах обмеженого використання засобів зв’язку і РТЗ, вимикати забороняється.

5. Вимкнені або обмежені у використанні засоби зв’язку та РТЗ

польотів негайно вмикаються:

за запитом екіпажів ПС;

на вимогу КрП на аеродромі (осіб ГКрП);

під час надходження сигналу “Лихо” від екіпажу ПС;

у разі погіршення метеорологічної обстановки в районі аеродрому посадки;

під час виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті.

8. Особливості виконання демонстраційних польотів

1. Демонстраційні польоти ПС виконуються у встановленому порядку відповідно до вимог Положення про організацію та виконання демонстраційних польотів, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 08 квітня 2003 року № 269, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2003 року за № 479/7800, та цих Правил.

2. Демонстраційні польоти ПС виконуються за межами населених пунктів над аеродромами, полігонами, водною поверхнею. Забороняється виконувати такі польоти над глядачами.

3. Рішенням керівників ЦОВВ та видів ЗСУ для проведення заходів щодо підготовки і проведення демонстраційних польотів, а також для організації і здійснення взаємодії між авіаційними частинами та підрозділами ДА (інших видів авіації) призначається керівник заходу, якому підпорядковуються усі посадові особи, які беруть участь у підготовці і проведенні демонстраційних польотів.

4. Демонстраційні польоти проводяться за відпрацьованими екіпажами польотними завданнями відповідно до плану (Планової таблиці польотів). Змінювати польотне завдання дозволяється тільки у бік спрощення (залежно

від умов обстановки, яка складається) з дозволу керівника заходу.

5. Під час виконання демонстраційних польотів польоти інших ПС у районі проведення демонстраційних польотів обмежуються. Льотні екіпажі, які виконують демонстраційні польоти, інформуються про всі переміщення інших ПС у районі польотів.

6. Заборонено перебувати на борту ПС, яке виконує демонстраційний політ, особам, які не входять до складу екіпажу (крім осіб, які беруть безпосередню участь у польоті, – парашутисти, рятувальники та інші особи згідно із завданням на політ).

9. Особливості виконання параду військ за участю авіації та повітряного показу повітряних суден

1. Участь ПС у парадах військ на відзнаку державних свят, а також важливих подій державного та військового значення здійснюється за окремим наказом Міністра оборони України.

2. До участі в параді військ за участю авіації допускаються:

екіпажі ПС, які пройшли курс навчання за спеціальними програмами, успішно склали відповідні іспити та заліки, а також виконали не менше ніж 5 практичних тренувань протягом місяця;

технічно справні ПС, які за своїми характеристиками відповідають встановленим до них вимогам, випробувані під час практичної експлуатації, пройшли не менше ніж 2 огляди і 2 перевірки спеціальних комісій із складанням відповідних актів (перший – під час прийняття рішення про використання їх у параді, другий – напередодні проведення параду після проведення генеральної репетиції) та мають документи, які засвідчують їх придатність до польотів.

3. Перед парадом військ за участю авіації проводиться не менше ніж три практичних тренування безпосередньо на місці (в районі) його проведення.

4. Під час проведення параду військ з використанням ПС у межах населених пунктів проліт та маневрування ПС здійснюються на безпечних висотах, зменшення яких забороняється.

5. Повітряний показ технічних можливостей зразків ПС з демонстрацією десантування військ здійснюється без демонстрації застосування АЗУ, проводиться за межами населених пунктів над аеродромами, полігонами, водною поверхнею.

6. До проведення повітряного показу (демонстрації) ПС залучаються спеціально підготовлені екіпажі, які мають практичний досвід їх експлуатації, пройшли курс навчання за спеціальними програмами, успішно склали необхідні іспити і заліки та виконали не менше ніж 3 практичних тренування на місці (в районі) його проведення.

7. Міністр оборони України або керівники інших ЦОВВ для підготовки і проведення заходу (параду військ або показу озброєння і військової техніки) призначають керівника заходу, визначають склад військ, озброєння і військової техніки, місце та умови його проведення.

10. Особливості виконання пошуково-рятувальних робіт і спеціальних завдань

1. До ПРР на ПС належать:

1) пошук та виявлення тих, хто зазнав лиха;

2) наведення наземних пошуково-рятувальних сил на об’єкти пошуку;

3) десантування рятувальних груп та вантажів парашутним, безпарашутним і посадковим способами;

4) евакуація потерпілих з районів (об’єктів) лиха на суші та з водної поверхні.

2. До спеціальних завдань належать:

1) гасіння пожеж;

2) ведення повітряної, інженерної, радіаційної, хімічної, пожежної розвідки та моніторингу місцевості;

3) обробка заданих об’єктів хімічними і біологічними препаратами;

4) авіаційно-монтажні та демонтажні роботи;

5) ліквідація льодових заторів у природних і штучних водоймах.

3. До проведення ПРР і спеціальних завдань допускаються ПС, які оснащені спеціальним обладнанням та мають документи, які засвідчують їх придатність до польотів, а також льотні екіпажі, які пройшли спеціальну підготовку та мають допуск і посвідчення на виконання вказаних видів завдань.

4. ПРР і спеціальні завдання проводяться за ПВП і правилами польотів

за приладами (далі – ППП) при мінімумах, встановлених для командирів екіпажів. Перед виконанням ПРР і спеціальних завдань командир ПС зобов'язаний отримати інформацію про фактичну погоду, прогноз на період виконання завдання та прийняти рішення на виліт.

5. Після прийняття рішення на застосування авіації під час ПРР і спеціальних завдань командир авіаційної частини (старший авіаційний начальник) організовує підготовку екіпажів до виконання завдання.

6. Для підготовки екіпажу і ПС до польоту на проведення ПРР і спеціальних завдань надається необхідний час незалежно від терміновості вильоту.

7. При проведенні ПРР і спеціальних завдань у відриві від аеродрому базування призначається керівник авіаційної групи, який організовує застосування авіації в районі робіт.

8. У разі якщо до проведення ПРР і спеціальних завдань залучаються сили і засоби різної відомчої належності, для координації їх дій призначається Координатор завдань, а при необхідності створюється робоча група з авіаційних фахівців, яка включається до штабу з ліквідації надзвичайної ситуації.

9. Під час підготовки до проведення ПРР і спеціальних завдань опрацьовуються:

умови, порядок та особливості виконання польоту;

порядок взаємодії членів льотного екіпажу і рятувальників;

порядок управління екіпажем;

порядок передачі інформації з борту ПС на наземні ПУ та терміни надання донесень після посадки;

заходи безпеки під час виконання польотного завдання.

10. Перед проведенням ПРР і спеціальних завдань визначаються та узгоджуються основні і запасні аеродроми, майданчики для тимчасового базування і посадки ПС. Під час роботи вертольотів ці майданчики звільняються від наземної техніки і вантажів. Майданчик тимчасового базування вертольота (групи вертольотів) обладнується засобами зв'язку та за необхідності засобами РТЗ польотів.

11. Під час підготовки до проведення ПРР і спеціальних завдань екіпажам ПС, які беруть в них участь, ОУА доводять:

оперативну обстановку в районі надзвичайної ситуації;

результати рекогносцировки;

дані про наявність сил і засобів, задіяних для гасіння пожежі або ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій техногенного характеру;

дані про рельєф місцевості в районах спалахів пожеж (забруднення і зараження місцевості);

наявність джерел водопостачання (рідин, що заправляються), засобів заправки та обробки ПС після виконання завдання;

результати виконання технологічних розрахунків;

аеродроми і посадкові майданчики в районах пожеж (забруднення і зараження місцевості);

порядок зв'язку та управління;

місцезнаходження чергових пошуково-рятувальних сил і засобів, тип ПС, позивні командирів екіпажів, порядок їх виклику (при польотах над водною поверхнею додатково доводяться відомості про чергові пошуково-рятувальні кораблі (судна);

заходи безпеки.

12. Під час проведення ПРР і спеціальних завдань в умовах

радіаційного, хімічного і біологічного заражень, а також забруднення нафтопродуктами розгортаються пункти прискореної спеціальної обробки АТ, обладнані закритими ємностями для збору відпрацьованої рідини, укомплектовані необхідною технікою і персоналом.

13. Під час проведення спеціальних завдань з ліквідації льодових заторів підготовка (спорядження) спеціального обладнання та ПС проводиться на спеціальному майданчику з дотриманням заходів безпеки, передбачених під час роботи з вибуховими речовинами (боєприпасами).

14. Командиру ПС, який виконує ПРР і спеціальні завдання, дозволяється змінювати маршрут польоту та місце посадки в межах району виконання завдання із завчасним повідомленням про це органу УПР (ОПР). Ешелони польотів (висоти), зайняті ПС, які проводять ПРР і спеціальні завдання в заданому районі (зоні), звільняються від інших ПС.

15. У разі необхідності в районі ПРР і спеціальних завдань встановлюється тимчасовий або місцевий режим використання повітряного простору.

16. Командиру екіпажу ПС під час проведення ПРР і спеціальних завдань перевищувати норми нальоту, граничного завантаження, злітних і посадкових мас ПС забороняється.

11. Особливості виконання спеціальних завдань під час участі в міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки

1. До спеціальних завдань під час участі в міжнародних операціях належать:

польоти з патрулювання місцевості, спостереження, ведення повітряної

розвідки об’єктів, районів зосередження та маршрутів переміщення озброєних угруповань ворогуючих сторін;

повітряні перевезення особового складу національного контингенту та національного персоналу, гуманітарних вантажів;

дії у складі підрозділів військових формувань високої готовності;

пошук та евакуація поранених, потерпілих від стихійного лиха, біженців;

супроводження колон з гуманітарними вантажами;

демонстраційні польоти над районами зосередження незаконних збройних угруповань;

інші завдання, які виконуються в інтересах міжнародної операції.

2. Підготовка екіпажів до виконання спеціальних завдань під час участі в міжнародній операції здійснюється відповідно до вимог цих Правил.

3. В авіаційній частині відпрацьовується ІВП у районі місця дислокації національного контингенту, яку підписує командир авіаційної частини та затверджує його безпосередній начальник.

4. У разі базування авіаційної частини на території аеропорту командир авіаційної частини узгоджує з місцевою авіаційною адміністрацією порядок організації керівництва польотами в районі аеродрому та порядок взаємодії.

5. Командир авіаційної частини приймає рішення на виконання спеціального завдання під час участі в міжнародній операції залежно від метеорологічних умов, повітряної та орнітологічної обстановок у районі польотів, рівня підготовки екіпажу(ів), готовності ПС.

6. Командир авіаційної частини визначає завдання екіпажам особисто у присутності своїх заступників, начальників служб, осіб ГКрП, при цьому він

доводить до льотних екіпажів особливості завдання та послідовність його виконання, особливості маршрутів польотів і аеродромів (майданчиків) посадок, заходи БзП, порядок дій в особливих випадках (ситуаціях) у польоті.

7. Постановка завдань на виконання польотів в інтересах міжнародної операції, підготовка до польотів та контроль готовності екіпажів ПС здійснюються відповідно до вимог цих Правил.

8. Під час підготовки екіпажів головна увага приділяється вивченню:

району виконання завдань, рельєфу місцевості, природних та штучних перешкод;

організації та порядку руху по повітряних трасах та поза ними;

заходу на основні (запасні) аеродроми (майданчики) посадки і виходу з них;

безпечних висот на етапах маршруту, особливо в умовах високогір'я;

можливостей протидії ворогуючих сторін;

порядку використання пошуково-рятувальних сил і засобів;

заходів безпеки.

Ці питання ретельно перевіряються під час контролю готовності екіпажу.

9. Підставою для виконання спеціальних завдань екіпажем є Польотний лист, який командир авіаційної частини підписує після контролю готовності екіпажу до виконання польоту.

10. Використання повітряного простору здійснюється відповідно до вимог нормативно-правових актів держави, на території якої здійснюється міжнародна операція.

11. Під час виконання польотів поза межами зони контролю ПУ

аеропорту екіпажі доповідають про своє місцезнаходження через встановлений керівництвом міжнародної операції проміжок часу до центру контролю повітряного руху авіації міжнародної операції та на КП авіаційної частини.

12. Під час виконання польотів у неконтрольованому повітряному просторі екіпажі на визначеному для даного району польотів каналі взаємодії через встановлений керівництвом міжнародної операції проміжок часу передають в ефір польотну інформацію (місцезнаходження, курс, висоту і швидкість польоту). У випадку перебування декількох ПС в одному районі польотів екіпажі на визначеному каналі взаємодії узгоджують між собою порядок ешелонування з метою дотримання заходів БзП.

13. Розбір польотів після виконання спеціальних завдань проводиться в обсязі, який визначає командир авіаційної частини, із залученням керівного складу та усіх льотних екіпажів авіаційної частини.

14. ПС, які залучаються до виконання спеціальних завдань, повинні бути обладнані згідно з вимогами ІКАО, мати на борту засоби супутникового зв’язку та за необхідності розширений перелік майна носимого аварійного запасу (далі – НАЗ) індивідуального та групового користування залежно від регіону виконання місії.

12. Особливості виконання польотів у хмарах та з використанням шторки (системи імітації видимості)

1. Польоти з використанням шторки (СІВ) виконуються в пілотажних зонах за визначеними схемами і маршрутами на заданих ешелонах з метою виключення небезпечного зближення ПС.

2. Зниження під хмари в зоні (на маршруті), якщо це передбачено завданням, дозволяється, але не нижче безпечної висоти польоту в зоні (на даному етапі маршруту) за ППП. Якщо після зайняття безпечної висоти польоту за ППП ПС не вийшло під хмари або політ за ПВП неможливий, подальше зниження забороняється.

3. Збір групи ПС в зімкнутий бойовий (польотний) порядок, який витримується візуально, та його розпуск виконуються за хмарами або під ними. За наявності на борту ПС апаратури міжлітакової навігації збір групи може виконуватися і в хмарах.

4. Політ у хмарах в зімкнутому бойовому (польотному) порядку дозволяється виконувати на ПС тільки парою, коли екіпажами відпрацьована групова злітаність і видимість у хмарах забезпечує добре спостереження за ПС, який летить попереду.

5. Вхід у хмари строєм, якщо це не передбачено завданням, а також без знання фактичних умов польоту в них забороняється.

6. Зниження під хмари для заходу на посадку із застосуванням посадкових систем у складі пари дозволяється при висоті нижньої межі хмар, встановленій КБП для виконання польотного завдання, та при радіолокаційному контролі особами ГКрП.

7. Висота нижньої межі хмар для заходу на посадку в складі пари при лідируванні ПС з несправним пілотажно-навігаційним обладнанням встановлюється ІВП у районі аеродрому для всіх типів ПС, які базуються на ньому.

8. Польоти з використанням шторки (СІВ) виконуються з дотриманням

заходів безпеки, передбачених для польотів за ППП. Висота закриття і відкриття шторки встановлюється КБП (командиром авіаційної чатини). Польоти під шторкою (із застосуванням СІВ) у хмарах забороняються.

13. Особливості виконання польотів вночі

1. Нічні польоти дозволяється виконувати на аеродромах і ПС, які мають спеціальне обладнання для польотів вночі.

2. Руління вночі здійснюється з увімкненими аеронавігаційними вогнями (далі – АНВ) і руліжними фарами.

3. У разі засліплення командира екіпажу руління припиняється і продовжується після адаптації зору.

4. Посадка вночі виконується на позначену вогнями ЗПС з використанням посадкових прожекторів (крім випадків, коли вимкнення прожекторів передбачено завданням), посадкових фар або інших джерел світла, які освітлюють поверхню приземлення (приводнення) ПС.

5. Під час польотів літаків ввімкнення посадкових прожекторів проводиться не пізніше виходу ПС з четвертого розвороту, а у випадку заходу на посадку з використанням інструментальних систем посадки – не пізніше доповіді екіпажу про прохід ДРПМ.

6. При польотах вертольотів ввімкнення посадкових прожекторів здійснюється не пізніше проходу ПС висоти 100 м.

7. Вимкнення прожекторів проводиться в другій половині пробігу ПС (після посадки вертольота). При відході на друге коло (для виключення

втрати екіпажем просторового орієнтування) посадкові прожектори вимикаються після переходу ПС у набір висоти.

8. Під час виконання посадки з посадковими фарами ввімкнення фар здійснюється на посадковій прямій після проходу ДПРМ (БПРМ) відповідно до КЛЕ ПС, а за наявності хмар – після виходу з них. Вимкнення посадкових фар здійснюється після закінчення пробігу ПС (посадки вертольота).

9. Користуватися посадковими фарами при інтенсивних опадах, тумані і густому серпанку забороняється.

14. Особливості виконання групових польотів

1. Груповим вважається політ, який виконується за єдиним завданням або планом на встановлених інтервалах і дистанціях між ПС, при яких їм не потрібно відносно один одного дотримуватися встановлених норм вертикального, поздовжнього та бокового ешелонування.

2. Перехід від одиночного польоту до групового, якщо це не передбачено завданням на політ, забороняється.

3. Групові польоти виконуються в бойових (польотних) порядках. Для забезпечення БзП груп ПС за необхідності виділяється діапазон ешелонів (висот), вільний від інших ПС.

4. Параметри бойового (польотного) порядку визначає командир, який організовує польоти, або старший начальник залежно від характеру поставленої задачі з урахуванням рівня підготовки екіпажів, загальної дальності польоту, кількості поворотних пунктів на маршруті, швидкості польоту, наявних засобів навігації (бортових і наземних) та способів

контролю за польотами ПС.

5. У груповому польоті один із командирів ПС є старшим.

6. З метою підвищення надійності управління групою у польоті призначається заступник командира групи. Він зобов'язаний прийняти управління групою на себе у випадку неможливості продовження управління групою командиром (ведучим).

7. Командир (ведучий) групи відповідає за безпечне виконання групового польоту, за дотримання всіма ПС групи визначеного завдання польоту. Він веде радіообмін з органами УПР (ОПР) від моменту збору групи після зльоту і до її розпуску перед посадкою.

8. За дотримання безпечних дистанції та інтервалу між ПС при груповому польоті відповідають як ведучий групи, так і інші командири ПС групи на усіх етапах польоту.

9. У випадку, якщо виконання польотного завдання здійснюється у складі двох або більше груп ПС з дистанцією між ними менше мінімального інтервалу ешелонування, встановленого для ППП, ведучі цих груп повинні витримувати безпечну дистанцію ешелонування між окремими польотними групами.

10. Шикування (збір) групи ПС здійснюється під управлінням органу УПР із застосуванням ешелонування між окремими ПС, визначеного КБП, або стандартних критеріїв доти, поки ведучий групи не прийме на себе відповідальність за дотримання безпечних дистанцій та інтервалів між ПС.

11. Груповий політ виконується аналогічно польоту одиночного ПС

щодо ведення повітряної навігації, доповідей при радіообміні з органами УПР (ОПР) про своє місцезнаходження та отримання від них вказівок.

12. Кожного разу при встановленні радіообміну з органом УПР (ОПР) (на новій частоті) ведучий групи повідомляє, що даний політ виконується у складі групи та кількість ПС у групі.

13. При польоті в бойовому (польотному) порядку інтервал і дистанція відносно ведучого ПС (ПС, яке летить попереду) встановлюються такими, щоб ведені не потрапляли в супутній слід (струмінь) та мали сприятливі умови для спостереження за ведучим.

14. На малих і гранично малих висотах ведені ПС повинні рухатися з перевищенням відносно ведучого групи (ПС, яке летить попереду). При виборі перевищення необхідно враховувати сектор огляду з кабіни ПС веденого.

15. Ведучий забезпечує можливість безпечного маневрування групи.

16. На середніх, великих та близьких до стелі ПС (крім вертольотів) висотах ведені ПС виконують політ з приниженням відносно ведучого групи (ПС, яке летить попереду). Приниження збільшується із збільшенням висоти польоту групи.

17. Розпуск групи здійснюється після проведення всіх попередньо спланованих та скоординованих дій та отримання відповідного дозволу від органу УПР.

18. Перед запланованим розпуском бойового (польотного) порядку ведучий групи повідомляє орган УПР про спосіб розпуску (на одиночні ПС

або пари, ланки тощо), послідовність розпуску, позивні екіпажів групи та положення ПС відносно ведучого.

19. При отриманні ведучим групи від органу УПР команди на розпуск ПС (пари, ланки) перестають бути складовою частиною бойового (польотного) порядку і повинні самостійно керуватись подальшими вказівками органу УПР.

20. Політ у бойовому (польотному) порядку, під час якого у одного з екіпажів групи повністю відмовляє радіозв’язок, виконується за процедурою, яка визначена для цього випадку у КЛЕ ПС.

21. Якщо дії, визначені при відмові радіозв’язку, вимагають відхилення від виконання запланованого завдання (отриманих вказівок), то ведучий групи або командир іншого ПС групи зі справним радіообладнанням повідомляє про це орган УПР (ОПР) та здійснює запит на інший дозвіл.

22. У разі відмови радіозв’язку на всіх ПС групи ведучий групи забезпечує дотримання основних процедур ІКАО та цих Правил при відмові радіозв’язку.

23. Під час розпуску бойового (польотного) порядку для виконання безпечного заходу на посадку екіпажі всіх ПС або ведучі пар, ланок встановлюють (за наявності) прийомовідповідачі в режим 3, код 7600, одразу після початку виконання маневру розпуску по команді ведучого з подальшим дотриманням усіх передбачених процедур ІКАО та цих Правил при втраті радіозв’язку.

24. У разі обмеження радіообміну, а також відмови радіозв’язку використовуються Сигнали (команди), які подаються еволюціями повітряного

судна при управлінні групою.

25. Кожен екіпаж веденого ПС у всіх випадках втрати візуального контакту (контролю) за ведучим групи або нездатності витримувати своє місцеположення в строю з різних причин негайними діями встановлює безпечні дистанції та інтервали між ПС для уникнення їх можливих зіткнень у повітрі та здійснює перехід на самостійну навігацію.

26. У разі втрати з виду ПС ведучого (ПС, що летить попереду) внаслідок різкого погіршення видимості (або в хмарах) ведений зобов'язаний негайно доповісти про це ведучому по радіо і вказати свій курс, висоту польоту та одночасно виконати:

1) в горизонтальному польоті – витримуючи встановлений режим, підсилити обачність, відвернути на 15 градусів у зовнішню сторону строю, пройти 1 хвилину, потім узяти колишній курс, за командою ведучого змінити висоту на 300 м;

2) на розвороті – підсилити обачність, зовнішньому веденому – зменшити крен, а внутрішньому веденому – збільшити його, а потім вийти з бойового (польотного) порядку;

3) при наборі висоти – посилити обачність, плавним збільшенням інтервалу відійти від строю у зовнішню (вільну) сторону, а потім припинити набір;

4) на зниженні – посилити обачність, припинити зниження, не змінюючи напрямку польоту, а потім відійти від строю у зовнішню (вільну) сторону.

27. Після виконання маневру доповісти ведучому курс і висоту польоту свого ПС, надалі діяти за його вказівкою.

28. У разі втрати з виду ПС ведучого (ПС, яке летить попереду) за інших причин (через відволікання уваги, різкий маневр ведучого тощо) ведений зобов’язаний:

доповісти про це ведучому по радіо;

одночасно з доповіддю відвернути у вільну зону повітряного простору, яка добре проглядається;

доповісти курс і висоту польоту свого ПС та діяти за вказівкою ведучого.

29. Втрата веденим ведучого може призвести до порушення мінімального встановленого ешелонування за ППП відносно інших ПС, які перебувають у повітрі, та створення надзвичайної ситуації для органу УПР (ОПР).

30. З метою негайного попередження органу УПР (ОПР) та безпечного усунення потенційної конфліктної ситуації без надмірної затримки у часі додатково проводяться такі дії:

1) ведучий групи передає сигнал ”Лихо“ та якнайшвидше повідомляє про це відповідний орган УПР (ОПР);

2) кожний командир екіпажу, який виконує дії, пов’язані з втратою веденим ведучого, встановлює код бортового прийомовідповідача (за наявності) згідно з вказівкою відповідного органу УПР (ОПР).

31. Ведучий групи у польоті зобов’язаний:

управляти групою по радіо або еволюціями ПС відповідно до Сигналів

(команд), які подаються еволюціями повітряного судна при управлінні групою, від початку запуску двигуна(ів) до зарулювання на стоянку після посадки;

знати положення ПС у бойовому (польотному) порядку, а при візуальному контакті контролювати дії своїх ведених у процесі всього польоту;

дотримуватись режиму польоту, який забезпечує веденим збереження свого місця в бойовому (польотному) порядку та безпечне маневрування;

попереджати (у разі необхідності) ведених про характер майбутнього маневру, не допускати різких змін швидкості, напрямку і висоти польоту, особливо при польоті на малій (гранично малій) висоті, в стратосфері і на надзвукових швидкостях;

під час введення в розворот і на розвороті більше уваги приділяти веденим, які знаходяться з внутрішньої сторони розвороту, а при виведенні з розвороту – веденим із зовнішньої сторони розвороту;

вести обачність, зберігати орієнтування, приймати рішення відповідно до повітряної і метеорологічної обстановок, які склалися;

підвищувати обачність під час польоту на гранично малій і малій висотах, а також при прольотах аеродромів та районів з інтенсивним повітряним рухом;

у разі необхідності контролювати запитом по радіо наявність пального на ПС ведених екіпажів;

призначати (за необхідності) екіпаж для супроводу ПС, яке вийшло з бойового (польотного) порядку;

при відмові радіостанції еволюціями ПС передати управління групою своєму заступнику.

32. Ведучому групи забороняється входити у хмари, попередньо не разімкнувши групу (якщо завданням не передбачений політ у хмарах), і виконувати політ у більш складних метеорологічних умовах, ніж дозволяє

рівень підготовки ведених екіпажів.

33. Ведений екіпаж у польоті зобов’язаний:

постійно зберігати встановлені параметри бойового (польотного) порядку, безперервно стежити за ведучим ПС (ПС, яке летить попереду) і не втрачати його з виду;

пришикування до ведучого ПС (ПС, яке летить попереду) виконувати на прямій, спочатку встановивши задану дистанцію на збільшеному інтервалі, та з приниженням (на гранично малих і малих висотах – з перевищенням), а потім – заданий інтервал;

уважно стежити за командами (сигналами) ведучого і неухильно їх виконувати;

безперервно здійснювати обачність, щоб уникнути небезпечного зближення з іншими ПС та зіткнення з перешкодами під час польоту на гранично малих і малих висотах;

знати і враховувати маневрені можливості ПС на різних висотах;

доповідати командиру групи про всі несправності систем і обладнання ПС, а також у разі потреби зміни параметрів бойового (польотного) порядку;

зберігати орієнтування, доповідати командиру групи про відхилення від заданого маршруту та бути готовим у будь-який момент перейти на самостійну навігацію або зайняття місця ведучого.

34. Веденому екіпажу забороняється без дозволу ведучого пристроюватися і змінювати місце в бойовому (польотному) порядку, виходити з бойового (польотного) порядку, окрім випадків, що не дозволяють зберігати в ньому своє місце, а також вести без необхідності радіообмін.

15. Особливості виконання польотів на малих і гранично малих висотах

1. Польоти на малих і гранично малих висотах можуть виконуватися за

ПВП і за ППП.

2. При польоті за ПВП у разі потрапляння в метеорологічні умови, які не забезпечують подальше пілотування за ПВП, необхідно перейти на пілотування за ППП, доповісти органу УПР (ОПР) і зайняти безпечну висоту польоту або нижній (безпечний) ешелон польоту.

16. Особливості виконання польотів на великих висотах та у стратосфері

1. Польоти на великих висотах та у стратосфері виконуються на ПС із загерметизованими кабінами у висотно-компенсуючому спорядженні в ПМУ і СМУ поодиноко та у складі групи.

2. Командир ПС зобов’язаний знати особливості пілотування, навігації та експлуатації силової установки, які забезпечують безпеку виконання польотів на великих висотах, у стратосфері і на надзвуковій швидкості.

3. Під час підготовки до польоту на великих висотах, у стратосфері та на надзвуковій швидкості екіпаж ПС зобов’язаний:

провести розрахунок потреби кисню на політ відповідно до інструкції з експлуатації кисневого обладнання, встановленого на ПС, та визначити відповідність запасу бортового кисню розрахунковій тривалості польоту;

переконатися в готовності ПС і спеціального обладнання до висотного польоту, перевірити надійність герметизації кабіни і справність комплекту кисневого обладнання;

перевірити підгонку і фіксацію висотно-рятувального спорядження.

4. Під час польотів на висотах більше 4000 м усі члени екіпажу незалежно від того, загерметизована кабіна чи ні, користуються киснем. Кисневі маски одягаються згідно з вимогами КЛЕ ПС, а якщо це не

обумовлено КЛЕ, – на землі перед вирулюванням.

5. Знімати кисневі маски і відкривати оглядове скло гермошолому у польоті після перебування на великих висотах, у стратосфері та на надзвуковій швидкості дозволяється в загерметизованій кабіні на висоті не більше 4000 м, в розгерметизованій кабіні – на висоті не більше 2000 м.

6. Протягом усього польоту на великих висотах та у стратосфері всі члени екіпажу (екіпажів групи) постійно слідкують за справністю кисневого обладнання, герметичністю кабіни і негайно доповідають командиру екіпажу (групи) про підвищену або малу витрату кисню, припинення або зменшення надходження повітря у герметичну кабіну, порушення герметизації, погіршення самопочуття.

7. Командир екіпажу (групи) під час польоту на великих висотах та у стратосфері зобов’язаний періодично запитувати членів екіпажу (екіпажів групи) про їх самопочуття.

8. Екіпаж ПС зобов’язаний користуватися чистим киснем у таких випадках:

1) при “висоті” в кабіні більше 7000 м (у цьому випадку чистим киснем екіпаж повинен починати користуватися не менше ніж за 5 хвилин до набору “висоти” 7000 м);

2) за наявності диму в кабіні;

3) під час ведення повітряного бою;

4) під час зльоту із зараженого аеродрому;

5) під час польоту в зоні радіоактивних повітряних мас;

6) під час польотів у районах застосування пасивних завад.

9. При поганому самопочутті або затрудненому диханні будь-якого члена екіпажу негайно ввімкнути безперервну подачу кисню і здійснити зниження ПС до висоти менше 4000 м.

10. У разі розгерметизації кабіни екіпаж ПС зобов’язаний знизитися на висоту менше 7000 м. Час перебування на висоті менше 7000 м в розгерметизованій кабіні з використанням чистого кисню не обмежується.

11. Тривалість польоту в розгерметизованій кабіні на висотах більше 7000 м визначається КЛЕ ПС.

12. У разі відмови основного кисневого приладу негайно перейти на користування переносними або парашутними кисневими приладами та знизитися на висоту менше 4000 м.

17. Особливості виконання польотів на надзвукових швидкостях

1. Надзвукові польоти виконуються тільки після отримання від відповідного державного повноважного органу дозволу, який наданий за попереднім індивідуальним запитом у відповідності з діючими нормативними актами.

2. Під час виконання бойового завдання з охорони державного кордону та протиповітряної оборони України обмеження щодо встановленого мінімального інтервалу вертикального ешелонування (1200 м) між ПС, яке

виконує політ на надзвуковій швидкості, та іншим ПС не застосовуються.

18. Особливості виконання польотів при небезпечних явищах погоди

1. До НЯП належать: гроза, град, сильна бовтанка, сильне обмерзання, смерч, сильна пилова буря. Під час зльоту і посадки небезпечними метеорологічними явищами є: сильний зсув вітру, ожеледь, ураган, сильний зливовий дощ, сніг, хуртовина, серпанок, імла, а також дим, який викликає погіршення видимості нижче мінімуму, встановленого для екіпажу ПС.

2. У разі неможливості обходу зони з НЯП командир екіпажу ПС зобов’язаний прийняти рішення про повернення на аеродром вильоту або виконання посадки на найближчому запасному аеродромі. Командиру вертольота в цьому випадку дозволяється виконати посадку на непозначений злітно-посадковий майданчик, підібраний з повітря.

3. У разі потрапляння в метеорологічні умови, до польотів у яких екіпаж не підготовлений, командир екіпажу ПС зобов’язаний вжити всіх можливих заходів щодо виходу з них, завчасно доповівши про те, що трапилося, органу УПР (ОПР), і залежно від обстановки прийняти рішення про продовження або припинення польотного завдання.

4. Якщо при зниженні на посадковій прямій не був встановлений необхідний візуальний контакт з орієнтирами для продовження заходу на посадку або якщо положення ПС у просторі відносно заданої траєкторії польоту не забезпечує безпечної посадки, командир екіпажу ПС після досягнення висоти свого мінімуму для посадки зобов’язаний:

припинити подальше зниження;

перевести ПС у набір висоти;

доповісти керівнику польотами та діяти за його вказівками.

5. Орган УПР (ОПР), враховуючи повітряну обстановку, метеорологічні умови і запас пального на ПС, зобов’язаний вивести його в район з метеорологічними умовами, які відповідають рівню підготовки екіпажу, або на запасний аеродром (посадковий майданчик).

6. Якщо на аеродромі призначення висота нижньої межі хмар і польотна видимість будуть нижче мінімуму командира екіпажу або мінімуму аеродрому, а направити ПС на запасний аеродром неможливо (малий залишок пального, закриті запасні аеродроми), КрП (диспетчер) даного аеродрому зобов’язаний вжити всіх можливих заходів для забезпечення посадки ПС, а саме:

включити всі засоби РТЗ та РЛЗ польотів;

визначити екіпажу і особам ГКрП порядок заходу ПС на посадку;

подати команду особам ГКрП на посилення контролю за польотом ПС під час заходу на посадку і зниження на посадковому курсі, особливо після прольоту ДПРМ;

визначити екіпажу мінімальну висоту зниження на посадковому курсі залежно від мінімуму командира екіпажу та його дії у разі невиявлення ЗПС після виходу на цю висоту. КрП на аеродромі може дозволити екіпажу зниження для виходу під хмари після прольоту ДПРМ до висоти прольоту БПРМ. Якщо мінімум ПС нижче висоти прольоту БПРМ, дозволяється зниження ПС до висоти нижньої межі хмар, встановленої цим мінімумом;

дати команду на ввімкнення світлотехнічного обладнання аеродрому і посадкових прожекторів (вдень прожектори виставляються на початку ЗПС зі знятими розсіювачами під кутом, близьким до кута напряму глісади зниження на даному аеродромі);

привести в готовність № 1 чергові пошуково-рятувальні сили і засоби, команду технічної допомоги;

вислати (за необхідності) ПКрП на аеродромі з радіостанцією в район

БПРМ для надання допомоги екіпажу в заході на посадку;

доповісти про своє рішення старшому авіаційному начальнику;

контролювати за допомогою засобів РТЗ польотів правильність виходу ПС на посадковий курс та зниження за цим курсом;

при візуальному виявленні ПС командами по радіо допомагати екіпажу у виході на ЗПС з посадковим курсом і виконанні посадки.

7. Рішення на виконання посадки приймає командир екіпажу ПС.

8. У разі неможливості забезпечення безпечної для життя екіпажу посадки ПС на аеродром або на придатний для посадки майданчик командиром екіпажу приймається рішення на залишення екіпажем ПС, при цьому не допускати повного вироблення пального.

X. Особливості виконання польотів при виникненні особливих випадків (ситуацій) у польоті

1. Втрата просторового орієнтування

1. Командир екіпажу, який втратив уявлення про фактичне положення ПС у просторі, зобов’язаний вжити заходів щодо відновлення просторового орієнтування у порядку, встановленому КЛЕ ПС даного типу.

2. Після виведення ПС у горизонтальний політ необхідно припинити виконання завдання, доповісти органу УПР (ОПР) і прямувати на аеродром посадки.

3. Якщо командиру екіпажу не вдалося відновити просторове

орієнтування до висоти, яка забезпечує безпечне покидання ПС, він повинен покинути ПС, завчасно подавши команду екіпажу на його покидання. Мінімальна висота покидання ПС визначається КЛЕ ПС даного типу.

2. Вимушена посадка повітряного судна за межами аеродрому

1. Вимушена посадка за межами аеродрому виконується у разі крайньої необхідності, коли:

неможливо продовжувати політ;

продовження польоту загрожує життю екіпажу;

неможливо покинути ПС через обставини, що виникли;

на борту ПС перебувають пасажири без індивідуальних засобів рятування (рятувальних парашутних систем).

2. Вимушена посадка за межами аеродрому виконується відповідно до вимог КЛЕ ПС, а дії екіпажу після посадки – відповідно до вимог керівних документів з авіційного пошуку і рятування та ПРЗ польотів.

3. Командир ПС, який прийняв рішення про вимушену посадку, попереджає про це членів екіпажу і інформує пасажирів, повідомляє орган УПР (ОПР) про місце і час передбачуваної посадки, передає (вмикає) сигнал “Лихо”, а за наявності відповідача вторинної радіолокації встановлює код 7700.

4. Штурман екіпажу (другий пілот) повідомляє членів екіпажу про місцезнаходження ПС, напрямок і відстань до найближчого аеродрому або населеного пункту, а над водною поверхнею – напрямок і відстань до берега.

5. Командиру екіпажу вертольота дозволяється виконувати вимушену посадку на обраний непозначений злітно-посадковий майданчик при зустрічі

із НЯП або у разі втрати орієнтування, коли всіма способами відновити його не вдалося, а залишок пального обмежений.

6. Вимушена посадка на воду виконується якнайближче до берега або до корабля (судна).

7. При спокійному стані водної поверхні посадка виконується проти вітру, при хвилюванні водної поверхні – вздовж гребеня хвилі (накату) незалежно від напрямку вітру. Посадка на воду виконується відповідно до вимог КЛЕ ПС даного типу. Перед посадкою гвинти ПС переводяться у флюгерне положення.

8. Вимушена посадка на водну поверхню вночі, коли неможливо визначити стан водної поверхні, напрямок і швидкість вітру, проводиться, якщо можливо, по місячній доріжці із застосуванням бортового світлотехнічного обладнання.

9. Після вимушеної посадки на водну поверхню екіпаж та пасажири покидають ПС, приводять у готовність і використовують індивідуальні та групові плавзасоби, засоби життєзабезпечення, аварійні радіозасоби і засоби візуальної сигналізації (застосовують їх у разі потреби), визначають напрямок до берега і прямують до нього.

10. У разі вимушеної посадки ПС командир екіпажу керує діями всіх осіб, які перебувають на борту ПС.

11. Після вимушеної посадки за межами аеродрому екіпаж ПС надає необхідну допомогу пасажирам і, користуючись засобами зв’язку, повідомляє на найближчий аеродром або місцевим органам влади про час, місце вимушеної посадки, стан членів екіпажу ПС, пасажирів, стан ПС та про

необхідну допомогу.

12. Орган УПР (ОПР) при отриманні повідомлення про вимушену посадку ПС зобов’язаний:

визначити місцезнаходження ПС;

негайно оповістити авіаційний допоміжний координаційний центр пошуку і рятування єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування.

13. Зліт з місця вимушеної посадки за межами аеродрому без дозволу органу УПР (ОПР) забороняється, крім зльоту гідролітака, який виконав посадку на водну поверхню (після усунення несправностей), або вертольота, який виконав посадку під час потрапляння в НЯП та з інших причин, не пов’язаних з відмовами його систем і обладнання.

14. Виліт з місця вимушеної посадки допускається у разі виконання таких умов:

після виконання всіх встановлених формальностей під час розслідування;

є дозвіл органу ОПР (УПР);

після усунення несправностей на ПС (якщо вони мали місце);

у разі відповідності всіх умов для зльоту.

15. За відсутності зв’язку з органом УПР (ОПР) та у невідкладних випадках (стихійне лихо, необхідність надання допомоги пораненим тощо) командир ПС приймає рішення на виліт самостійно.

16. Перед вильотом з місця вимушеної посадки командир ПС оглядає місцевість (акваторію) і визначає її придатність для безпечного зльоту. За необхідності командир ПС вживає заходів щодо усунення перешкод. Для

виконання безпечного зльоту дозволяється з борту ПС зняти вантаж цілком або його частину, а також злити частину пального.

3. Вимушене покидання повітряного судна

1. Вимушене покидання ПС у випадках, визначених КЛЕ ПС, є обов'язковим. Рішення на покидання ПС приймає командир екіпажу самостійно або за командою КрП (ПКрП).

2. Порядок подачі команд на покидання ПС та покидання ПС членами екіпажу, а також дії членів екіпажу під час і після покидання ПС, під час приземлення і приводнення визначаються КЛЕ ПС.

3. Під час виконання польотів на десантування парашутистів або скидання вантажів, а також якщо це передбачено відповідною інструкцією для навчальних польотів, ряду випробувальних чи дослідницьких польотів, члени екіпажу ПС та інші особи, які беруть участь у польоті, мають парашути зі встановленими страхувальними приладами.

4. Підвісні системи парашутів одягнуті протягом усього польоту. У разі неможливості виконання обов'язків з експлуатації ПС та його обладнання з одягнутими підвісними системами парашутів дозволяється їх зняття у польоті.

5. У разі вимушеного покидання ПС з парашутами екіпаж за можливості інформує орган УПР (ОПР) про своє місцезнаходження і ситуацію, яка склалася, рішення на покидання ПС та курс ПС. Командир ПС передає по радіо (вмикає) сигнал "Лихо".

6. У випадку, якщо це можливо, екіпаж за командою командира ПС:

вибирає і встановлює курс польоту в напрямку малонаселеного району із зниженням за пологою глісадою;

знищує (стирає) кодовий пристрій (ключову інформацію) апаратури розпізнання;

у разі необхідності (за можливості) вимикає двигун(и).

7. Під час зниження під куполом парашута члени екіпажу ПС за можливості спостерігають за іншими членами екіпажу та пасажирами, оглядають місцевість, звертаючи увагу на розташування населених пунктів, доріг, стежок, річок, озер, ущелин, островів, на наявність кораблів, а також визначають напрямок на берег.

8. Перед приводненням члени екіпажу та пасажири ПС приводять у готовність рятувальні плавзасоби.

9. Орган УПР (ОПР), отримавши повідомлення про вимушене покидання ПС, зобов’язаний:

визначити місце аварійного покидання екіпажем ПС;

негайно оповістити авіаційний допоміжний координаційний центр пошуку і рятування.

XI. Керівництво польотами

1. Керівництво аеродромними польотами здійснюється з КДП або стартового командного пункту (далі – СКП).

Конструкція та обладнання КДП (СКП) забезпечують безперервне управління і контроль за рухом ПС на землі та в повітрі.

2. Встановлені на КДП (СКП) засоби зв’язку забезпечують:

1) постійно діючий радіозв’язок для управління рухом ПС;

2) прямий радіо-, гучномовний та телефонний зв’язок із ПУА (КП, СКП, РСП);

3) прямий радіо- та телефонний зв’язок із зонами розосередження (МС) ПС, наземною пошуково-рятувальною групою (далі – НПРГ) та пожежним постом;

4) прямий радіозв’язок з керівником АРК;

5) прямий гучномовний або телефонний зв’язок (радіозв’язок) з об’єктами (засобами) РТЗ польотів, метеорологічним підрозділом, авіаційною диспетчерською службою (далі – АДС) аеродрому, ПУ ІАС, місцем розташування льотних екіпажів, черговими екіпажами пошуково-рятувальних ПС (у разі їх чергування на даному аеродромі), технічними позиціями, групою ОК та адміністрацією (командуванням) авіаційної частини;

6) зв’язок із органом ОПР, взаємодіючими ПУА, сусідніми та запасними аеродромами, полігоном.

3. Обладнання, яке знаходиться на КДП (СКП):

пристрій дистанційного управління і контролю роботи радіонавігаційних та світлотехнічних засобів аеродрому (для категорованих аеродромів);

виносний пристрій АРП;

пристрій для подання команд екіпажам ПС каналом ДПРМ (БПРМ) – автоматичний радіокомпас;

пристрій автоматичного вмикання електроживлення аварійної

радіостанції та магнітофона від хімічних джерел електроживлення (акумуляторів);

засоби (прилади) ОК;

прилад дистанційного управління авіаційною аварійною гальмівною установкою (далі – ААГУ).

4. Запис радіообміну, гучномовного і телефонного зв'язку на носії інформації здійснюється з початку передпольотної перевірки засобів зв'язку до закінчення польотів.

5. Відповідно до класу аеродрому, ступеня технічного оснащення на КДП (СКП) можуть бути встановлені виносні індикатори РЛС різного призначення, телевізійні пристрої та інше обладнання.

6. Під час керівництва польотами на КДП (на робочих місцях осіб ГКрП) знаходиться така документація:

Планова таблиця польотів на льотну зміну;

журнали відповідних осіб ГКрП;

ІВП у районі аеродрому;

КЛЕ ПС, які літають у дану льотну зміну;

Повітряний кодекс України;

Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року № 401;

ці Правила;

документи АНІ;

пам'ятки особам ГКрП (розрахункам КП) щодо дій у разі отримання сигналу "Лихо";

пам'ятки КрП на аеродромі щодо дій в особливих випадках (ситуаціях) у польоті;

витяги з ІВП у районі аеродрому щодо попередження несанкціонованого зльоту та посадки повітряних суден;

витяги з Інструкції щодо первинних дій посадових осіб у разі виникнення авіаційної події;

Інструкція черговому по прийому і випуску повітряних суден;

план взаємодії авіаційної частини зі структурним підрозділом району (області) ДСНСУ під час спільних дій у випадку надзвичайної ситуації;

інформація про місцезнаходження чергових пошуково-рятувальних сил і засобів, типи ПС, позивні командирів екіпажів, ступені їх готовності, порядок їх виклику (при польотах над водним простором додатково доводяться відомості про чергові пошуково-рятувальні судна (кораблі));

дані настроювання автоматичного радіокомпаса та радіотехнічної системи ближньої навігації (далі – РСБН) на ПС, частоти (канали) приводних радіостанцій, наземних радіомаяків (програми прицільно-навігаційних або навігаційних комплексів);

Схема повітряного руху в районі аеродрому;

Схема розміщення засобів зв’язку і РТЗ польотів на аеродромі;

Схема зон видимості РЛС (диспетчерського радіолокатора (далі – ДРЛ)) за висотами 500, 1000, 4000, 10 000 м;

Схема відходу на запасні аеродроми з визначенням курсу польоту, відстані, мінімальних залишків пального для польоту із заходом на посадку на них;

Схема орієнтирів для визначення дальності горизонтальної видимості з КДП (СКП) вдень і вночі;

Бюлетень погоди на період польотів;

дані про фактичну погоду на своєму та запасних аеродромах;

дані радіолокаційної розвідки погоди;

Таблиця критичних значень метеорологічних елементів та умов, за яких польоти обмежуються або припиняються;

Таблиці природного освітлення;

Таблиця максимально допустимої швидкості вітру під час зльоту і посадки за типами ПС, а також графік для визначення бокової складової вітру;

Таблиця мінімального віддалення від початку ЗПС ПС, які заходять на посадку, за якого дозволяється вирулювання ПС на ЗПС для зльоту;

витяги з діючого розкладу руху ПС цивільної авіації (далі – ЦА) (на аеродромах спільного використання).

7. КрП на полігоні має документацію, встановлену відповідними службовими документами щодо полігонної служби.

8. Контроль за наявністю документів у КрП на аеродромі, інших осіб ГКрП та їх своєчасним оновленням покладається на заступника командира авіаційної частини.

9. Контроль за наявністю документів у КрП на полігоні та їх своєчасним оновленням покладається на начальника штабу полігона.

10. КрП на аеродромі керує польотами особисто та через осіб ГКрП.

Керівництво польотами здійснюється на підставі даних спостережень за ПС візуально, за допомогою радіотехнічних засобів і за доповідями екіпажів.

11. Для керівництва польотами встановлюються зони:

1) зона візуального контролю – льотне поле аеродрому і повітряний простір у межах фактичної візуальної видимості КрП на аеродромі або ПКрП до дальності не більше 5 км від контрольної точки аеродрому (далі – КТА);

2) зона посадки – повітряний простір, обмежений сектором ±25°

відносно посадкового курсу і дальністю 60 км від початку ЗПС;

3) ближня зона – повітряний простір навколо аеродрому в радіусі 75 км від КТА (крім повітряного простору зони візуального контролю і зони посадки);

4) дальня зона – повітряний простір навколо аеродрому на відстані понад 75 км від КТА до межі, встановленої ІВП у районі аеродрому.

12. Керівництво екіпажами здійснюють:

1) у зоні візуального контролю – КрП на аеродромі або ПКрП від початку вирулювання ПС до передачі управління КрБЗ та від візуального виявлення ПС (прийому управління від КрЗП) до зарулювання ПС на стоянку або в межах, встановлених ІВП у районі аеродрому;

2) у ближній зоні – КрБЗ з моменту виявлення на індикаторі кругового огляду (далі – ІКО) (на індикаторі повітряної обстановки (далі – ІПО)) відмітки від ПС, яке виконало зліт (здійснює відхід на друге коло) після прийому управління від КрП на аеродромі (ПКрП) до передачі управління КрДЗ (КрЗП) та з моменту прийому управління від КрДЗ до передачі управління КрЗП або в межах, встановлених ІВП у районі аеродрому;

3) у дальній зоні – КрДЗ з моменту прийому управління від КрБЗ до передачі управління ОБУ (на взаємодіючий ПУ) або КрБЗ (після виконання екіпажем завдання), а також з моменту прийому управління від ОБУ (взаємодіючого ПУ) до передачі управління КрБЗ або в межах, встановлених ІВП у районі аеродрому;

4) у зоні посадки – КрЗП з моменту прийому управління від КрБЗ до

дальності ближньої межі зони видимості посадкового радіолокатора (далі – ПРЛ), визначеної технічною документацією і підтвердженої результатами льотної перевірки.

13. Управління екіпажами приймають:

1) КрБЗ від КрП на аеродромі (ПКрП) – з моменту виявлення на ІКО відмітки від ПС, яке виконало зліт;

2) КрДЗ від КрБЗ (КрБЗ від КрДЗ) – у смузі приймання-передачі управлінням (60–75 км) або на рубежах, встановлених ІВП у районі аеродрому;

3) КрЗП від КрБЗ – у межах зони посадки з початком розвороту ПС на посадковий курс;

4) КрП на аеродромі (ПКрП) від КрЗП – у межах візуальної видимості**.**

14. КрП та ПКрП на аеродромі відвертати увагу (відволікатися) від візуального спостереження за ПС, які здійснюють зліт і посадку, забороняється.

15. Особливості розподілу повітряного простору і управління екіпажами на всіх етапах польоту, які визначаються умовами розташування аеродрому та можливостями радіотехнічних засобів, а також порядок передачі (прийому) управління екіпажами визначаються ІВП у районі аеродрому.

16. В авіаційних комендатурах та авіаційних частинах, де штатами не передбачено посаду старшого помічника КрП (КрБЗ), функції КрБЗ з

управління польотами у ближній зоні розподіляються між КрП на аеродромі і КрЗП. При цьому:

1) КрП на аеродромі визначає екіпажам ешелони польоту і способи заходу на посадку, дає команди на зайняття та звільнення аеродромних зон, здійснює контроль за повітряними суднами, що знаходяться в аеродромних зонах, вихід на ДПРМ (маяк РСБН), вхід до зони очікування, вхід у коло і вихід із кола польотів, надає допомогу КрЗП у формуванні потоку ПС, які заходять на посадку;

2) КрЗП керує екіпажами, які виконують політ за схемами заходу на посадку, формує потік ПС, які заходять на посадку, передає (приймає) управління екіпажами, які здійснюють польоти у дальню зону.

17. Під час виконання польоту по колу (двома розворотами на 180°) передача управління від КрП на аеродромі до КрЗП виконується перед виконанням першого розвороту, а під час польоту з прямої – після набору заданої висоти перед початком розвороту на ДПРМ (маяк РСБН).

18. Після закінчення екіпажами завдання в пілотажній (аеродромній) зоні здійснюється передача управління від КрП на аеродромі до КрЗП.

19. В авіаційних частинах, де штатами не передбачено КП, керівництво польотами в дальній зоні покладається на КрП на аеродромі, а контроль за польотами ПС у цій зоні – на ЧШ.

20. Організація керівництва польотами на полігонах визначається відповідними службовими документами щодо полігонної служби.

21. Порядок керівництва польотами на майданчиках цільового

призначення визначається ІВП у районі аеродрому, а на майданчиках десантування – інструкцією з організації десантування військ, бойової (спеціальної) техніки і вантажів.

22. Організація керівництва польотами в зонах повітряних стрільб (пусків ракет) визначається відповідними інструкціями з експлуатації (використання повітряного простору) цих зон.

23. Організація керівництва польотами в пілотажних зонах визначається ІВП у районі аеродрому. Під час виконання вправ з техніки пілотування або бойового (тактичного) застосування над аеродромом зльоти і посадки інших ПС обмежуються КрП на аеродромі з метою уникнення їх небезпечного зближення.

24. Заміна осіб ГКрП під час польотів забороняється. У випадку нездатності КрП на аеродромі з будь-яких причин виконувати свої обов’язки командир авіаційної частини зобов’язаний організувати посадку ПС і прийняти рішення на припинення або продовження польотів та доповісти про це старшому над ним начальнику.

25. Якщо хто-небудь з осіб ГКрП не в змозі виконувати свої обов’язки, КрП на аеродромі зобов’язаний припинити випуск ПС і доповісти про це командиру авіаційної частини, який приймає рішення про продовження, обмеження або припинення польотів і доповідає про це старшому начальнику.

26. Усі посадові особи, які виконують обов’язки у складі ГКрП, користуються правом надання встановлених команд і передачі інформації екіпажам ПС, а також отримання необхідної інформації від них.

27. Забороняється запитами по радіо відволікати екіпаж від пілотування ПС під час виконання зльоту і посадки на висотах менше 150 м (для вертольотів менше 50 м). У випадках, які не терплять зволікання, для забезпечення БзП дозволяється подавати команди на будь-якому етапі польоту ПС.

28. Усі особи ГКрП зобов’язані здійснювати управління польотами ПС відповідно до встановленої для них методики роботи і фразеології радіообміну і відповідають за безпеку польотів екіпажів ПС, які перебувають під їх управлінням, в обсязі функціональних обов’язків.

Під час виникнення особливих випадків (ситуацій) на борту ПС у повітрі або на землі допускається ведення радіообміну невстановленою фразеологією.

Для управління ПС особи ГКрП застосовують Сигнали взаємодії групи керівництва польотами з екіпажем повітряного судна (додаток 11).

29. Радіообмін у повітряних радіомережах, переговори по гучномовному зв’язку і телефонах осіб ГКрП та розрахунків КП, а також між особами ГКрП, радіолокаційна інформація, яка видається операторами РЛС на КП, записуються засобами реєстрації інформації протягом усієї льотної зміни.

30. Особам, не пов’язаним з керівництвом польотами (крім посадових осіб, які визначені для здійснення перевірки та навчання осіб ГКрП), перебувати в місцях розміщення осіб ГКрП під час польотів забороняється.

31. Відволікати осіб ГКрП від виконання своїх обов’язків під час польотів забороняється.

32. Управління ПС під час польотів на аеродромах спільного

використання, які проводяться одночасно за правилами загального і операційного повітряного руху, здійснюється об’єднаною групою керівництва польотами (далі – ОГКрП). Склад ОГКрП визначається відповідно до вимог нормативних документів з організації керівництва польотами ДА та ЦА і вказується в ІВП у районі аеродрому спільного використання (з врахуванням місцевих умов). Старшим ОГКрП призначається керівник польотів від частини (підрозділу) ДА або ЦА, ПС якого виконують польоти згідно із затвердженою Плановою таблицею польотів. Керівники польотів від інших частин (підрозділів) є помічниками старшого ОГКрП.

XII. Особливості організації керівництва польотами

1. Особливості організації керівництва перельотами (перегонкою)

1. Прийом і випуск ПС, які виконують перельоти (перегонку ПС) в період проведення польотів на аеродромі, здійснює ГКрП цього аеродрому. Для забезпечення безпеки посадки (вильоту) групи ПС, які виконують переліт, польоти на аеродромі, за необхідності, обмежуються або припиняються за 15 хвилин до підходу до ДПРМ (РСБН) аеродрому (до зльоту) перших ПС групи.

2. У разі відсутності на аеродромі планових польотів керівництво польотами здійснює скорочена ГКрП у складі, який призначається згідно з пунктами 4, 5 глави 1 розділу ІІІ цих Правил. Черговий по прийому і випуску ПС у цьому випадку керується спеціальною інструкцією, затвердженою старшим авіаційним начальником аеродрому.

3. Підтвердження про готовність аеродрому посадки і запасного аеродрому до прийому ПС повинно гарантувати:

керівництво прийомом ПС;

готовність ЗПС;

роботу засобів зв’язку і РТЗ польотів;

пошуково-рятувальне, інженерно-авіаційне, аеродромно-технічне і метеорологічне забезпечення польотів;

розміщення і харчування екіпажів, які прибувають.

4. На аеродромах (у тому числі запасних), вказаних у заявці на польоти, за 30 хвилин до розрахункового часу прильоту (прольоту) ПС вмикаються чергові засоби забезпечення польотів:

1) командна радіостанція, РСБН, ДПРМ і АРП;

2) РСП, посадкова радіомаячна група (далі – ПРМГ), РЛС, БПРМ, світлотехнічне обладнання (за необхідності) для забезпечення зльоту і посадки;

3) інші засоби за рішенням КрП на аеродромі (з урахуванням запиту з борту ПС).

5. У разі необхідності виконується РРП та ПРП.

6. Прийом (випуск) ПС дозволяється здійснювати за наявності фактичних метеорологічних умов на аеродромі посадки (зльоту) не нижче мінімуму для посадки (зльоту) даного екіпажу з урахуванням мінімуму даного аеродрому.

2. Особливості організації керівництва польотами вертольотів

1. Для управління польотами вертольотів встановлюються зони:

1) зона візуального контролю – льотне поле аеродрому і повітряний простір у межах фактичної візуальної видимості КрП на аеродромі і ПКрП до дальності не більше 5 км від КТА;

2) зона посадки – повітряний простір, обмежений сектором ±15° відносно посадкового курсу до дальності 30 км від початку ЗПС;

3) ближня зона – повітряний простір навколо аеродрому в радіусі 35 км від КТА (за винятком повітряного простору зони візуального контролю і зони посадки);

4) дальня зона – повітряний простір навколо аеродрому на відстані понад 35 км до межі, встановленої ІВП у районі аеродрому (залежно від висот польоту, наявності РТЗ та дальності їх дії).

2. В авіаційних частинах, де штатами не передбачено КП, керівництво польотами вертольотів у районі аеродрому здійснює ГКрП у складі:

керівника польотами;

помічника керівника польотами;

чергового штурмана;

керівника зони посадки.

3. КрП на аеродромі здійснює управління екіпажами вертольотів на рулінні (підльоті), висінні, зльоті і посадці, а також у ближній і дальній зонах. Він визначає висоти і способи заходу на посадку, дає команди на зайняття і звільнення пілотажних зон, зон очікування, вихід на привідну радіостанцію (далі – ПРС), вихід з кола і вхід у коло польотів, формує потоки вертольотів, які заходять на посадку.

4. КрЗП керує екіпажами на посадковому курсі в секторі ±15° з початку

розвороту вертольота на посадковий курс до прольоту ПРС і візуального його виявлення КрП (ПКрП) на аеродромі. Крім того, на КрЗП покладається контроль за рухом вертольотів у ближній і дальній зонах у межах видимості радіолокаційних засобів, зайняттям, витримуванням місця і звільненням пілотажних зон, дотриманням параметрів польоту на маршрутах і схемах заходу на посадку, виходом екіпажів на ПРС (зону очікування), виходом із кола та входом до кола польотів.

5. ЧШ контролює (за доповідями екіпажів, КрЗП, розрахунками РЛС, з урахуванням розрахункових даних) витримування екіпажами (групами) вертольотів режиму польоту на маршрутах і в пілотажних зонах, при заході на посадку, у ближній і дальній зонах у межах, які встановлені ІВП у районі аеродрому.

6. КрП на майданчику (в пілотажній зоні) керує екіпажами вертольотів у повітряному просторі зони, яка встановлена ІВП у районі аеродрому, в межах візуальної видимості. Він дає команди на виконання посадки і зльоту з посадкових майданчиків, на зайняття і звільнення зони, дозволяє (забороняє) виконання завдань у зоні, вживає заходів з попередження небезпечного зближення вертольотів у повітрі та зіткнень зі штучними та природними перешкодами. На нього покладається контроль за дотриманням заходів БзП екіпажів у своїй зоні відповідальності.

7. Передача управління екіпажами вертольотів між особами ГКрП здійснюється на рубежах, визначених ІВП у районі аеродрому.

8. У разі відсутності на аеродромі РСП управління екіпажами вертольотів у зоні посадки покладається на КрП на аеродромі.

3. Особливості організації керівництва польотами з надводного корабля, який

має злітно-посадкову палубу

1. Для керівництва польотами з НКзЗПП призначається ГКрП у складі:

керівника польотами;

офіцера бойового управління;

представники БЧ корабля, які залучаються за рішенням командира НКзЗПП.

2. Склад і функціональні обов’язки ГКрП на НКзЗПП визначаються ІВП з корабля конкретного проекту.

3. До виконання обов’язків КрП на НКзЗПП допускаються льотчики не нижче командира загону.

4. До виконання обов’язків ОБУ на НКзЗПП допускаються штатні ОБУ корабля, а у разі їх відсутності – особи льотного екіпажу.

5. КрП та ОБУ проходять теоретичну підготовку і стажування в практичному керівництві польотами на даному проекті корабля у відповідних умовах.

6. Особи ГКрП допускаються до керівництва польотами з НКзЗПП наказом командуючого ВМС ЗСУ.

7. Рішення на прийом і випуск одиночних вертольотів на НКзЗПП приймає командир корабля (старший помічник командира корабля), а рішення на посадку і зліт – командир вертольота.

8. Командир (старший помічник командира), ОБУ НКзЗПП проходять спеціальну підготовку (збори, навчання) за планом бойової підготовки ВМС

ЗСУ і перевіряються на знання основних документів, які регламентують виконання польотів з НКзЗПП, представниками ОУА ВМС ЗСУ.

9. Командир корабля (старший помічник командира корабля) інформує КрП, ОБУ та командира вертольота про умови заходу і посадки (напрямок і швидкість вітру, швидкість і курс корабля, хвилювання моря і наявність качки). Право надавати виконавчі команди екіпажу вертольота мають тільки КрП або ОБУ на НКзЗПП. Іншим посадовим особам на НКзЗПП втручатися в управління екіпажами ПС забороняється.

10. Для управління польотами корабельних ПС з НКзЗПП встановлюються зони:

1) зона візуального контролю – злітно-посадкова палуба (посадковий майданчик) і повітряний простір у межах фактичної видимості КрП до дальності не більше 5 км від НКзЗПП;

2) ближня зона (зона польотів у районі корабля) – повітряний простір навколо аеродрому в радіусі 20 км від НКзЗПП (за винятком повітряного простору зони візуального контролю і зони посадки);

3) дальня зона – повітряний простір на відстані понад 20 км від НКзЗПП до межі, встановленої ІВП з НКзЗПП, який визначається тактичним радіусом корабельних ПС;

4) зона посадки – повітряний простір, обмежений сектором ±15° і дальністю від 2 до 10 км від НКзЗПП.

11. У зоні візуального контролю, ближній зоні та зоні посадки керівництво екіпажами здійснює КрП (на відстанях і в секторах, визначених

ІВП з НКзЗПП). У дальній зоні керівництво екіпажами здійснює ОБУ.

12. Порядок передачі (прийому) управління корабельними ПС між особами ГКрП в зонах відповідальності, межах розташування зон пілотування, очікування і аварійного покидання корабельних ПС визначається ІВП з НКзЗПП конкретного проекту.

13. Для контролю повітряної обстановки робочі місця ОБУ, корабельного штабного поста (далі – КШП), корабельного пункту управління авіації (далі – КПУА) на НКзЗПП обладнуються виносними індикаторами (планшетами повітряної обстановки) і забезпечується видача на них даних від РЛС корабля. На екранах виносних індикаторів, планшетах (екранах РЛС) наносяться типові схеми підходу і заходу на посадку корабельних ПС.

14. На КШП, крім документів відповідно до пункту 6 розділу XI цих Правил, необхідно мати:

відеокамеру для реєстрації зльотів, заходів на посадку і посадок;

таблицю допустимих значень качки НКзЗПП, при яких дозволяється виконання зльоту і посадки (за типами корабельних ПС);

дані зі зв’язку та РТЗ польотів і кораблів;

таблицю мінімальних дистанцій від корабля до корабельних ПС, які заходять на посадку, при яких дозволено вирулювання на різні стартові позиції;

таблицю для визначення стартової позиції залежно від швидкості вітру і ваги корабельного ПС.

15. За наявність документів на КШП і КПУА та їх своєчасне оновлення відповідає командир НКзЗПП.

4. Особливості керівництва польотами амфібійних повітряних суден

1. Керівництво польотами АПС на гідроаеродромі (гідромайданчику) здійснює КрП з берегового пункту управління авіації (далі – БПУА), який розташовується на березі на відстані 250−300 м від точки приводнення АПС та обладнується засобами радіозв’язку і сигналізації.

2. Робоче місце ПКрП обладнується на СКП, який зі всіма необхідними засобами зв’язку і сигналізації розміщується на катері. Катер встановлюється на відстані 200–250 м від торця ЗПС і на 100–200 м в бік від смуги приводнення.

3. До початку польотів ПКрП спільно зі старшою посадовою особою, відповідальною за гідроаеродром (гідромайданчик), або комендантом гідроаеродрому (гідромайданчика) зобов’язаний оглянути акваторію гідроаеродрому (гідромайданчика) на катері, звертаючи особливу увагу на:

наявність, справність і правильне розміщення маркувального і світлотехнічного обладнання;

відсутність сторонніх плаваючих предметів і скупчень птахів на гідроаеродромі (гідромайданчику) та в місцях руління і стоянки;

стан поверхні акваторії (тип хвилі, висота хвилі, довжина хвилі, видимість орієнтирів і бризкоутворення).

4. Після закінчення огляду ПКрП доповідає КрП про готовність гідроаеродрому (гідромайданчика) до польотів.

5. КрП (за необхідності) періодично організовує огляд акваторії, використовуючи доповіді екіпажів, ПКрП на катері, а під час нічних польотів, крім того, огляд прожекторів і спеціальних радіотехнічних засобів.

6. Керівництво польотами вертольотів-амфібій здійснюється КрП з корабля (катера), обладнаного засобами радіозв’язку і рятування, який

встановлюється на відстані 250–300 м від точки приводнення вертольота.

7. Під час нічних польотів прожектори встановлюються на стаціонарних (якірних) платформах або, якщо дозволяє конфігурація гідроаеродрому (гідромайданчика), на березі.

XIII. Забезпечення польотів

1. Види забезпечення польотів

1. Забезпечення польотів включає такі види:
аеродромно-технічне забезпечення;
забезпечення аеронавігаційною інформацією;
зв’язок та радіотехнічне забезпечення;
інженерно-авіаційне забезпечення;
медичне забезпечення;
метеорологічне забезпечення;
орнітологічне забезпечення;
морально-психологічне забезпечення;
пошуково-рятувальне забезпечення;
радіолокаційне забезпечення;
штурманське забезпечення;
об'єктивний контроль польотів.

2. Усі види забезпечення польотів організовуються згідно з рішенням командира авіаційної частини на виконання польотів та вимог діючих керівних документів.

2. Аеродромно-технічне забезпечення польотів

1. АТЗ польотів організовується і здійснюється з метою підготовки до

польотів особового складу, аеродрому, авіаційної та спеціальної техніки для безпосереднього забезпечення польотів авіаційних частин, підрозділів та поодиноких ПС на аеродромах та злітно-посадкових майданчиках та включає:

1) підготовку до польотів особового складу, аеродрому (злітно-посадкового майданчика), аеродромних споруд, будівель, аеродромного обладнання, засобів аеродромно-технічного обслуговування (далі – ЗАТО) ПС, інших засобів та своєчасну їх подачу у розпорядження старшого інженера польотів;

2) забезпечення ПС електричною та іншими видами енергії, кондиційними ПММ, спеціальними рідинами, стисненими (зрідженими) газами, авіаційно-технічним майном, льотно-технічним обмундируванням, висотним спорядженням, іншими матеріальними засобами та своєчасну їх подачу до ПС;

3) організацію харчування та створення умов для відпочинку авіаційного персоналу на аеродромі.

2. АТЗ польотів організовує командир авіаційної частини через осіб, які відповідно до його наказу призначені відповідальними за організацію та здійснення АТЗ польотів (заступники командира (з тилу, озброєння, матеріально-технічного забезпечення) або інші посадові особи, які мають відповідний фах та досвід у плануванні, організації та здійсненні АТЗ польотів).

3. Заходи АТЗ польотів здійснюються на підставі розпорядження по авіаційній частині, яке затверджується командиром авіаційної частини.

4. АТЗ польотів на аеродромі (злітно-посадковому майданчику) спільного використання ДА ЦОВВ та ЗСУ здійснюється відповідно до розпорядження старшого авіаційного начальника аеродрому. В інших випадках під час спільного використання аеродромів ЦА та ДА – на підставі укладених договорів відповідно до чинного законодавства України.

5. Заходи АТЗ польотів здійснюються відповідно до вимог чинних нормативно-правових актів щодо:

утримання та експлуатації аеродромів (злітно-посадкових майданчиків), аеродромних споруд, будівель та обладнання;

експлуатації засобів наземного забезпечення польотів (далі – ЗНЗП);

забезпечення кондиційними матеріально-технічними засобами;

організації харчування та побутового обслуговування особового складу.

6. Для безпосереднього керівництва силами та засобами АТЗ польотів призначається черговий по АТЗ польотів.

3. Забезпечення аеронавігаційною інформацією

1. Забезпечення АНІ організовується начальником штабу авіаційної частини.

2. Забезпечення АНІ здійснюється посадовими особами, визначеними установчим наказом командира авіаційної частини, відповідно до діючих правил та інструкцій щодо забезпечення польотів АНІ з метою своєчасного доведення до льотних екіпажів ПС і ГКрП відомостей про стан, характеристику та радіотехнічне обладнання аеродромів, про порядок виконання польотів у районах аеродромів, даних про роботу засобів зв’язку і навігації.

4. Зв’язок та радіотехнічне забезпечення польотів

1. Зв’язок та РТЗ польотів організовуються начальником зв’язку та РТЗ польотів авіаційної частини і здійснюються частиною (підрозділом) зв’язку та РТЗ для формування інформації про повітряну обстановку та видачі її на ПУА та екіпажам ПС і забезпечення їх навігації, зльоту та посадки.

2. На аеродромах спільного використання авіацією ЦОВВ та ЗСУ наказом старшого авіаційного начальника аеродрому призначається старший начальник зв’язку та РТЗ польотів від авіаційної частини (підрозділу, установи), командиром (начальником) якої є старший авіаційний начальник аеродрому.

3. Зв’язок та РТЗ польотів на аеродромах спільного використання здійснюються відповідно до вимог нормативно-правових актів, які регулюють порядок спільного використання аеродромів України.

4. Підготовка засобів зв’язку та РТЗ польотів закінчується за 30 хвилин, а засобів, які забезпечують проведення РРП, – за 1 годину до початку ПРП.

5. Використання засобів зв’язку та РТЗ, не перевірених льотною перевіркою (обльотом), забороняється для забезпечення польотів вдень у СМУ та у всіх метеорологічних умовах вночі, а інструментальних систем посадки – у всіх метеорологічних умовах вдень та вночі.

6. Безпосереднє керівництво персоналом чергових змін об’єктів зв’язку та РТЗ, які виділяються для забезпечення польотів, здійснює відповідальний черговий зі зв’язку та РТЗ польотів, призначений командиром частини (підрозділу) зв’язку та РТЗ, від якого виділяються засоби зв’язку та РТЗ.

7. Керівництво роботою чергових змін об’єктів зв’язку та РТЗ за відсутності польотів на аеродромі здійснює черговий зі зв’язку та РТЗ. Він призначається на добу з числа штатних чергових зі зв’язку та РТЗ (у разі їх відсутності – з фахівців підрозділу зв’язку та РТЗ, які мають відповідну підготовку та допуск до забезпечення польотів) і підпорядковується черговому по прийому та випуску ПС. При виконанні польотів черговий зі зв’язку та РТЗ підпорядковується відповідальному черговому зі зв’язку та РТЗ польотів.

5. Інженерно-авіаційне забезпечення польотів

1. ІАЗ польотів організовує заступник командира авіаційної частини з ІАС.

2. ІАЗ польотів полягає в організації та проведенні всіх видів підготовок ПС до застосування в задані строки з метою та завданнями досягнення безвідмовної роботи ПС у польоті та високої ефективності їх застосування.

6. Медичне забезпечення польотів

1. Медичне забезпечення польотів організовується начальником медичної служби авіаційної частини.

2. Медичне забезпечення польотів здійснюється із залученням сил і засобів медичної служби авіаційної частини, яка забезпечує польоти, з метою збереження здоров'я та підтримки високої працездатності авіаційного персоналу, забезпечення БзП з медичних питань на всіх етапах організації та проведення польотів.

7. Метеорологічне забезпечення польотів

1. Метеорологічне забезпечення польотів організовується начальником штабу авіаційної частини.

2. Метеорологічне забезпечення польотів здійснюється штатними метеорологічними підрозділами з метою оцінки, врахування та найбільш повного використання метеорологічних умов для ефективного застосування авіації під час польотів та забезпечення БзП у метеорологічному відношенні при їх організації та проведенні.

3. При спільному базуванні на одному аеродромі двох і більше авіаційних частин (підрозділів) утворюється позаштатний об’єднаний метеорологічний підрозділ, про що видається наказ старшого авіаційного начальника аеродрому.

4. Начальником позаштатного об’єднаного метеорологічного підрозділу призначається начальник метеорологічної служби тієї авіаційної частини, командир якої є старшим авіаційним начальником аеродрому.

5. Інструкція про організацію діяльності позаштатного об’єднаного метеорологічного підрозділу узгоджується з начальником метеорологічної служби вищого штабу і затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому.

6. Позаштатний об’єднаний метеорологічний підрозділ виконує всі види робіт, необхідні для забезпечення авіаційних частин (підрозділів), які базуються на даному аеродромі.

7. Для виконання безпосереднього метеорологічного забезпечення

польотів у складі ГЗП призначається інженер-метеоролог (синоптик) на КДП (СКП) від метеорологічного підрозділу тієї авіаційної частини, яка виконує польоти.

8. На аеродромах спільного використання ДА та ЦА безпосереднє метеорологічне забезпечення польотів здійснюється метеорологічними підрозділами відповідно до їх відомчої належності.

9. На аеродромах спільного використання або під час спільної діяльності на одному аеродромі ЦА та ДА взаємодія між метеорологічним підрозділом ДА та авіаційною метеорологічною станцією ЦА, порядок та особливості метеорологічного забезпечення польотів визначаються в ІВП у районі аеродрому, а також в інструкції з метеорологічного забезпечення польотів під час спільної діяльності на одному аеродромі ЦА та ДА, яка затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому.

8. Морально-психологічне забезпечення польотів

1. МПЗ польотів організовує визначена рішенням командира авіаційної частини посадова особа авіаційної частини.

2. До МПЗ польотів залучаються сили та засоби відповідних структур авіаційної частини.

3. МПЗ польотів здійснюється з метою формування та підтримки високих морально-психологічних якостей особового складу, необхідних для:

виконання польотних завдань екіпажами ПС;

чіткого керівництва польотами ГКрП;

якісної підготовки авіаційної техніки і автотехніки, аеродрому, засобів зв'язку та РТЗ польотів, радіолокаційних засобів.

9. Об'єктивний контроль польотів

1. ОК польотів організовує командир авіаційної частини (старший авіаційний начальник аеродрому).

2. ОК польотів здійснюється з метою контролю дій екіпажів у польоті, ІТС, осіб ГКрП, обслуг (екіпажів) ПУА, РЛС, РСП та працездатності АТ і засобів зв'язку та РТЗ польотів.

10. Орнітологічне забезпечення польотів

1. Орнітологічне забезпечення польотів організовує командир авіаційної частини (старший авіаційний начальник аеродрому).

2. Орнітологічне забезпечення польотів здійснюється визначеними частинами (підрозділами) забезпечення польотів авіаційної частини на всіх етапах підготовки і проведення польотів з метою запобігання зіткненням ПС з птахами.

3. Основними завданнями орнітологічного забезпечення при організації та проведенні польотів є:

інформування командирів, ГКрП, розрахунків ПУ та штабів про орнітологічну обстановку при прийнятті рішення на виконання польотів та під час їх проведення;

своєчасне попередження командирів, ГКрП, розрахунків ПУ та льотних екіпажів про ускладнення орнітологічної обстановки в районах аеродромів і польотів, на маршрутах та полігонах, запасних аеродромах та аеродромах посадки;

розробка і доповідь командирам пропозицій, спрямованих на

досягнення БзП, з урахуванням фактичної і очікуваної орнітологічної обстановки;

візуальні спостереження за птахами в районах аеродромів спеціально призначеними групами та постами;

аеровізуальні і радіолокаційні спостереження за птахами в районах аеродромів, польотів, полігонів та на маршрутах польотів;

оцінка та прогнозування орнітологічної обстановки.

4. Основними завданнями орнітологічного забезпечення для профілактики БзП ПС на аеродромі є:

організація проведення заходів, спрямованих на зменшення кількості птахів у районах аеродромів;

пошук, випробування та впровадження ефективних засобів відлякування птахів;

проведення спеціальних орнітологічних обстежень району аеродрому з метою визначення місць концентрації птахів, їх видового складу, місць годування та смітників, водоймищ, ферм з тваринами, елеваторів тощо.

5. Порядок організації орнітологічного забезпечення польотів визначається інструкцією з організації та здійснення орнітологічного забезпечення польотів на аеродромі, затвердженою командиром авіаційної частини (старшим авіаційним начальником аеродрому).

6. Наказом старшого авіаційного начальника аеродрому створюється позаштатна орнітологічна комісія з метою проведення профілактичних заходів з БзП в орнітологічному відношенні та розробки заходів щодо запобігання зіткненням ПС з птахами.

Головою комісії призначається один із заступників командира авіаційної частини (в авіаційній комендатурі – заступник начальника комендатури).

11. Пошуково-рятувальне забезпечення польотів

1. ПРЗ польотів організовує командир авіаційної частини (старший авіаційний начальник аеродрому).

2. ПРЗ польотів здійснює начальник ПР і ПДС авіаційної частини з метою забезпечення пошуку, рятування та надання допомоги екіпажам і пасажирам ПС, які терплять лихо.

3. Виконання польотів, які не забезпечені у пошуково-рятувальному відношенні, забороняється.

4. Чергові пошуково-рятувальні ПС, рятувальні парашутно-десантні групи (далі – РПДГ) (групи рятувальників), наземна пошуково-рятувальна група (далі – НПРГ) призначаються на чергування відповідно до Плану заходів у разі аварійної ситуації з повітряним судном на аеродромі (злітно-посадковому майданчику) (аварійного плану), затвердженого командиром авіаційної частини.

5. Порядок проведення ПРР у районі аеродрому (злітно-посадкового майданчика) визначається ІВП у районі аеродрому (злітно-посадкового майданчика).

6. Безпосереднє керівництво проведенням ПРР у районі аеродрому (злітно-посадкового майданчика) здійснює командир авіаційної частини.

12. Радіолокаційне забезпечення польотів

1. РЛЗ польотів організовує начальник зв'язку та РТЗ польотів

авіаційної частини

2. РЛЗ польотів здійснюється радіотехнічною частиною (підрозділом) або частиною (підрозділом) зв'язку та РТЗ (за наявності у них засобів радіолокації).

3. РЛЗ польотів здійснюється з метою забезпечення обслуг ПУА даними про повітряну обстановку за допомогою засобів радіолокації та автоматизації.

4. Підготовка до польотів радіолокаційних засобів закінчується за 30 хвилин, а засобів, які забезпечують проведення РРП, – за 1 годину до початку ПРП.

5. Використання радіолокаційних засобів, не перевірених льотною перевіркою (обльотом), забороняється для забезпечення польотів вдень у СМУ та у всіх метеорологічних умовах вночі.

6. Безпосереднє керівництво обслугами та екіпажами радіолокаційних засобів, які виділяються для забезпечення польотів, здійснює відповідальний за РЛЗ польотів, призначений командиром радіотехнічної частини (підрозділу), або відповідальний черговий зі зв’язку та РТЗ, призначений командиром частини (підрозділу) зв'язку та РТЗ (за наявності в частині (підрозділі) засобів радіолокації).

13. Штурманське забезпечення польотів

1. Штурманське забезпечення польотів організовує старший штурман авіаційної частини.

2. Штурманське забезпечення польотів здійснюється з метою

досягнення високої точності, надійності, безпеки навігації та ефективності бойового застосування, успішного вирішення задач бойової (спеціальної) підготовки і БзП у штурманському відношенні.

3. Штурманське забезпечення польотів включає:

навігаційне обладнання району польотів;

участь у розробці документів із загальної організації та виконання польотів;

розробку вказівок щодо штурманського забезпечення польотів;

організацію та контроль виконання вказівок і розпоряджень із штурманського забезпечення польотів;

організацію своєчасного доведення до екіпажів АНІ, необхідної для виконання польотів;

підготовку довідкових даних і штурманських розрахунків для виконання польотів та управління ними;

розробку пропозицій командиру авіаційної частини для прийняття рішення на виконання польотів;

розробку ШПП та ІШР польотів;

участь у складанні заявок на польоти, на роботу полігонів і додаткових засобів РТЗ польотів;

організацію та здійснення ОК навігації, наведення і бойового застосування, підготовку матеріалів для повного розбору польотів;

облік, узагальнення і поширення досвіду роботи зі штурманського забезпечення польотів.

XIV. Група забезпечення польотів

1. Слад групи забезпечення польотів

1. На кожну льотну зміну призначається ГЗП:

старший інженер польотів;

інженер-метеоролог (синоптик);

черговий з АТЗ польотів;

черговий лікар (фельдшер);

відповідальний черговий зі зв'язку та РТЗ польотів;

відповідальний за РЛЗ польотів;

хронометражист;

чергові планшетисти;

спостерігач за літаками, які заходять на посадку.

2. Для забезпечення прийому і випуску ПС, які здійснюють переліт, за відсутності на аеродромі польотів старшим авіаційним начальником аеродрому призначається група забезпечення перельотів, до складу якої входять:

команда прийому, підготовки і випуску ПС;

черговий інженер-метеоролог (синоптик);

черговий з АТЗ польотів;

відповідальний черговий зі зв'язку та РТЗ польотів;

відповідальний за РЛЗ польотів;

спостерігач за ПС, які заходять на посадку.

3. Склад ГЗП з палуби корабля визначається ІВП з корабля конкретного типу.

4. Особи авіаційного персоналу допускаються до виконання обов'язків у складі ГЗП після проведення спеціальної підготовки наказом командира авіаційної частини на рік.

5. Старшим інженером польотів призначаються заступник командира авіаційної частини з ІАС, заступник начальника ІАС або старші інженери

(інженери) авіаційної частини за фахом під час проведення польотів у складі двох і більше ескадрилій (підрозділів авіаційної частини). У разі залучення на польоти ПС однієї ескадрильї (ланки) старшим інженером польотів може призначатись заступник командира авіаційної ескадрильї (підрозділу) з ІАС.

Старший інженер польотів підпорядковується КрП на аеродромі і є прямим начальником усього ІТС, призначеного для забезпечення польотів на льотну зміну, а по відношенню до чергового по АТЗ польотів – начальником з питань використання ЗАТО ПС.

6. Інженером-метеорологом (синоптиком) призначається офіцер метеорологічного підрозділу авіаційної частини, яка виконує польоти, допущений наказом по частині до метеорологічного забезпечення польотів у відповідних метеорологічних умовах. Він під час польотів підпорядковується КрП на аеродромі, а зі спеціальних питань – черговому інженеру-метеорологу (синоптику) вищого штабу.

Інженеру-метеорологу (синоптику) під час польотів підпорядковується особовий склад чергової зміни метеорологічного підрозділу на аеродромі.

7. Черговим з АТЗ польотів призначається посадова особа зі складу підрозділів та служб тилового і технічного забезпечення авіаційної частини. Він підпорядковується КрП на аеродромі, а з питань використання ЗАТО ПС – старшому інженеру польотів.

Черговому з АТЗ польотів підпорядковується весь авіаційний персонал авіаційної частини, який призначений для АТЗ польотів на льотну зміну.

8. Черговим лікарем (фельдшером) призначається лікар (фельдшер) авіаційної частини, який має відповідну підготовку з авіаційної медицини. На період польотів він підпорядковується КрП на аеродромі.

9. Відповідальним черговим зі зв'язку та РТЗ польотів призначаються

командир частини (підрозділу) зв'язку і РТЗ, його заступники та командири підпорядкованих підрозділів. Він підпорядковується КрП на аеродромі. Йому підпорядковується весь особовий склад частини (підрозділу) зв'язку та РТЗ, призначений для забезпечення польотів на льотну зміну.

10. Відповідальним за РЛЗ польотів призначаються командир частини (підрозділу) РТВ, його заступники та командири підпорядкованих підрозділів. Він підпорядковується старшому обслуги ПУА (КрП на аеродромі) і є прямим начальником для всього особового складу частини (підрозділу), призначеного для РЛЗ польотів на льотну зміну.

11. Хронометражист призначається з підготовлених осіб авіаційного персоналу. Він підпорядковується КрП на аеродромі і розміщується поруч з ним.

12. Чергові планшетисти КП призначаються із осіб авіаційного персоналу зі спеціальною підготовкою. Вони підпорядковуються КрДЗ (ОБУ, ЧШ).

13. Спостерігач за літаками, які заходять на посадку, призначається з особового складу авіаційної частини, який пройшов спеціальну підготовку. Він підпорядковується КрП (ПКрП) на аеродромі і розміщується за рішенням командира авіаційної частини поруч з КрП (ПКрП) на аеродромі або на БПРС.

2. Сили (команди, групи, наряди) забезпечення польотів

1. Крім ГЗП, на льотну зміну призначаються:

1) АРК, до складу якої входить команда технічної допомоги, пожежний

пост, медичний пост аеродрому (далі – МПА);

2) НПРГ;

3) РПДГ (пошуково-рятувальна група, рятувальна група);

4) наряд на пости техогляду ПС і їх озброєння;

5) команда підбору та укладання гальмівних парашутів;

6) команда прожектористів;

7) команда оточення.

2. Начальник АРК призначається з офіцерів ІАС, які пройшли спеціальну підготовку. Він підпорядковується КрП на аеродромі.

3. Команда технічної допомоги формується за рахунок сил і засобів ІАС. Особовий склад команди технічної допомоги підпорядковується начальнику АРК.

4. Пожежний пост (бойовий розрахунок з пожежним автомобілем) призначається незалежно від кількості літаючих ПС. Склад бойового розрахунку, порядок його призначення та несення служби визначаються табелем пожежних постів, затвердженим командиром авіаційної частини. Пожежний пост повинен мати телефонний та радіозв'язок з КрП на аеродромі і бойовим резервом, який залишається у пожежній команді. Він підпорядковується начальнику АРК.

Під час проведення польотів пожежний пост застосовується тільки з дозволу КрП на аеродромі (чергового по прийому і випуску ПС).

5. МПА є позаштатним підрозділом і формується за рахунок сил і засобів медичного пункту авіаційної частини. Роботу МПА під час польотів (стрибків з парашутом, перельотів) організовує начальник медичної служби авіаційної частини, а за готовність МПА до роботи за призначенням відповідає начальник медичного пункту авіаційної частини.

До складу МПА входить лікар (фельдшер), який призначається зі складу медичного персоналу авіаційної частини.

МПА оснащується санітарним автомобілем та комплектом медичного і санітарно-господарського майна, який комплектується за рахунок майна поточного забезпечення відповідно до керівних документів з медичного забезпечення польотів ДА.

МПА підпорядковується начальнику АРК.

6. Начальник НПРГ призначається з офіцерів ІАС, які пройшли спеціальну підготовку. Він підпорядковується КрП на аеродромі.

7. РПДГ (пошуково-рятувальна група, рятувальна група) призначається у складі двох-трьох авіаційних рятувальників. Крім того, до складу РПДГ повинен входити медичний працівник (лікар, фельдшер).

Особовий склад РПДГ підпорядковується КрП на аеродромі, а при перебуванні особового складу РПДГ на борту пошуково-рятувального ПС – командиру цього екіпажу.

8. Наряд на пости технічного огляду ПС призначається з особового складу ІАС. Він підпорядковується старшому інженеру польотів.

9. Команда підбору та укладання гальмівних парашутів призначається з особового складу ІАС. Вона підпорядковується старшому інженеру польотів.

10. Команда прожектористів призначається зі складу відділення прожектористів частини (підрозділу) зв’язку і РТЗ. Вона підпорядковується відповідальному черговому зі зв’язку та РТЗ польотів, а право надання команди на ввімкнення (вимкнення) прожекторів мають КрП на аеродромі та ПКрП на аеродромі.

11. Команда оточення призначається (комплектується) з особового складу підрозділів авіаційної частини. Особовий склад команди оточення споряджається та екіпірується відповідно до діючих нормативно-правових актів з питань організації та забезпечення польотів ПС ДА. Вона підпорядковується ПКрП на аеродромі.

Склад команди оточення і місця розташування особового складу команди визначаються ІВП у районі аеродрому (злітно-посадкового майданчика).

12. На час прийому (випуску) ПС, які здійснюють переліт, призначаються АРК, НПРГ і команда оточення.

XV. Права та обов’язки членів екіпажу повітряного судна

1. Члени екіпажу повітряного судна

1. Кожний член екіпажу ПС зобов’язаний:

виконувати свої обов’язки відповідно до вимог КЛЕ та вказівок командира екіпажу;

доповісти командиру екіпажу у разі, якщо він вважає польотне завдання непосильним для себе або не впевнений у безпеці його виконання;

виконувати польоти в індивідуальному польотному обмундируванні, з ножем встановленого зразка, у захисному спорядженні, з одягнутим рятувальним парашутом (підвісною системою рятувального парашута), якщо

їх наявність передбачена КЛЕ ПС або іншими керівними документами;

при виконанні польотів над водним простором, уздовж берегової смуги і з приморських аеродромів перебувати в морському рятувальному комплекті (ВМРК) або в рятувальних авіаційних жилетах (поясах);

незалежно від займаної посади та досвіду роботи готуватися до польотів та пройти перевірку готовності.

2. Екіпажам транспортних літаків при перевезенні пасажирів, які не мають рятувальних парашутних систем, та екіпажам вертольотів, які виконують польоти на гранично малих висотах, дозволяється не одягати підвісну систему рятувальних парашутів.

3. Членам екіпажу, які екіпіровані з порушенням вимог цих Правил, виконувати польоти забороняється.

4. Екіпаж ПС під час виконання польоту зобов’язаний:

дотримуватися порядку виконання польотного завдання і вимог КЛЕ;

точно виконувати вказівки органу УПР (ОПР), який здійснює безпосереднє управління польотом ПС. Екіпажу забороняється припиняти радіозв’язок з органом УПР (ОПР), який безпосередньо здійснює управління польотом цього ПС, або переходити без його дозволу на зв’язок з іншим органом УПР (ОПР);

вести спостереження за повітряною, орнітологічною обстановкою, метеорологічними умовами візуально та з використанням бортових радіотехнічних засобів. У разі виявлення небезпечних явищ погоди або небезпечного зближення з іншими ПС вживати всіх можливих заходів для забезпечення безпечного продовження польоту з доповіддю про них органу, який здійснює безпосереднє управління його польотом.

5. Під час підготовки до польоту над морем (водною поверхнею), крім

проведення звичайної підготовки, екіпаж додатково зобов’язаний:

уточнити місця розташування пошуково-рятувальних кораблів (суден), їх позивні і порядок радіозв’язку з ними;

підібрати для користування в польоті таблиці і довідкові матеріали для ведення орієнтування (астроорієнтування) та застосування систем дальньої навігації;

вивчити місце розташування та режими роботи берегових і острівних світло- та радіомаяків;

перевірити справність радіотехнічних (астрономічних) засобів повітряної навігації;

перевірити наявність і правильність розміщення групових та індивідуальних рятувальних плавальних засобів, засобів сигналізації, запасу їжі і води;

за наявності парашутів знати правила приводнення з парашутом і вимушеної посадки ПС на воду;

вивчити характерні вигини берегової лінії та ознайомитися з льодовою обстановкою на випадок вимушеної посадки.

6. У процесі підготовки до польотів в умовах високих температур за допомогою спеціальних графіків і таблиць екіпаж зобов’язаний:

розрахувати швидкість відриву і довжину розбігу;

оцінити можливість безпечного зльоту при даній злітній масі та метеорологічних умовах;

розрахувати посадкову масу, очікувану до моменту посадки, посадкову швидкість і довжину пробігу;

оцінити умови і можливість безпечної посадки.

7. За результатом підготовки до польотів в умовах обмеженого використання (без використання) засобів зв’язку та РТЗ польотів екіпажі ПС, особи ГКрП зобов’язані знати:

які засоби зв’язку та РТЗ польотів і в якому обсязі обмежуються (відключаються) під час забезпечення даних польотів;

порядок ведення радіообміну;

порядок навігації в умовах обмеженого використання (без використання) засобів зв’язку та РТЗ польотів;

можливість використання для навігації тільки бортових пілотажно-навігаційних комплексів;

характерні орієнтири в районі свого і запасних аеродромів, які забезпечують вихід на них та захід на посадку вдень і вночі;

особливості здійснення маневру для заходу на посадку в умовах обмеженого використання (без використання) засобів зв’язку та РТЗ польотів вдень і вночі;

дії у разі виникнення необхідності повного використання засобів зв’язку та РТЗ польотів;

Сигнали (команди), які подаються еволюціями повітряного судна під час управління групою.

2. Командир екіпажу повітряного судна

1. Командир екіпажу відповідає за своєчасне і точне виконання польотного завдання екіпажем з дотриманням встановлених заходів безпеки та зобов’язаний:

готуватися до польоту і розробляти конкретні заходи безпеки до нього з урахуванням рівня підготовки членів екіпажу, особливостей польотного завдання та керівництва польотами, метеорологічних умов і орнітологічної обстановки в районі аеродрому та на маршруті польоту;

керувати підготовкою і оцінювати готовність членів екіпажу до виконання польотного завдання;

готувати екіпаж до дій в особливих випадках (ситуаціях) у польоті, а також до дій після вимушеної посадки (покидання) ПС;

усувати від виконання завдання на політ будь-якого члена екіпажу ПС, рівень підготовки якого не відповідає завданню на політ, а дії загрожують БзП, і вимагати його заміни;

доводити і вимагати від членів екіпажу дотримання заходів безпеки у польоті;

дотримуватися передпольотного режиму відпочинку і вимагати його виконання членами екіпажу;

оглядати, перевіряти і приймати ПС перед польотом в об'ємі, встановленому КЛЕ ПС;

перевіряти екіпірування членів екіпажу і оснащення ПС;

знати порядок використання документів аеронавігаційної інформації, контролювати звірку бортових примірників цих документів з контрольними;

контролювати розміщення на борту ПС пасажирів (особового складу), кріплення (швартування) бойової (спеціальної) техніки і вантажів;

організовувати інструктаж пасажирів щодо правил їх поведінки на борту ПС і доводити порядок використання ними необхідного обладнання та рятувальних засобів;

вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки людей, які перебувають на борту, збереження ПС і майна;

приймати рішення на виліт, зліт та посадку;

контролювати своєчасне включення апаратури ОК на борту ПС;

керувати у польоті роботою членів екіпажу;

виконувати команди органу УПР (ОПР), командира (ведучого) групи, під управлінням якого перебуває ПС;

дотримуватися встановлених правил радіообміну і контролювати їх виконання членами екіпажу;

виконувати політ відповідно до польотного завдання;

вести орієнтування в польоті;

контролювати фактичний залишок пального і час польоту до посадки;

аналізувати метеорологічну, орнітологічну та повітряну обстановку

перед польотом і в польоті, доповідати про небезпечні явища погоди органу УПР (ОПР), під управлінням якого перебуває ПС;

приймати рішення на продовження (припинення) польоту у разі ускладнення обстановки в повітрі;

бути обачним, не допускати небезпечного зближення з іншими ПС і наземними перешкодами;

доповідати органу УПР (ОПР), під керівництвом якого перебуває ПС, про відмову ПС, зміну або припинення виконання польотного завдання, а також про прийняття рішення на вимушену посадку або покидання ПС;

своєчасно вносити в Бортовий журнал (Журнал підготовки ПС) зауваження про виявлені несправності на ПС, відхилення в поведінці ПС або роботі його систем, фактичний залишок пального після польоту;

проводити розбір польотів з екіпажем;

своєчасно заповнювати свою льотну документацію та контролювати її заповнення членами екіпажу;

контролювати рівень професійних знань, вмінь і навичок членів екіпажу ПС;

доповісти своєму безпосередньому начальнику у разі, якщо будь-хто з членів екіпажу вважає польотне завдання непосильним для себе або не впевнений у безпеці його виконання.

2. Командир екіпажу:

приймає остаточне рішення про виліт, політ і посадку ПС, зливання у польоті пального, скидання вантажу (багажу), зміну плану і режиму польоту, припинення польоту і посадку ПС на запасному аеродромі чи вимушену посадку за межами аеродрому з метою забезпечення БзП, збереження ПС і врятування життя людей. У випадку явної загрози БзП, а також з метою врятування життя людей, які перебувають на борту ПС, таке рішення може бути прийняте з відхиленням від плану польоту, вказівок органів УПР (ОПР), але за можливості відповідно до встановлених правил польоту. Про виконані

дії командир ПС негайно доповідає органу УПР (ОПР), під безпосереднім управлінням (обслуговуванням) якого перебуває ПС;

віддає в межах своєї компетенції будь-якій особі, яка перебуває на борту ПС, розпорядження і команди, які підлягають беззаперечному виконанню;

вживає всіх необхідних заходів, у тому числі примусових, до осіб, які своїми діями створюють загрозу БзП і не підкоряються його розпорядженням;

змінює маршрут польоту, здійснює перетинання державного кордону і (або) виконує посадку ПС на аеродромі, не передбаченому завданням на політ, у випадках виникнення загрози життю і здоров'ю пасажирів та членів екіпажу, пов'язаних з актами незаконного втручання в діяльність екіпажу;

в екстремальній ситуації, яка загрожує безпеці людей, для врятування їх життя може відступати від правил і вимог нормативних документів, які регламентують виконання польотів та їх безпеку;

керує діями усіх осіб, які перебувають на борту, до передання своїх повноважень керівнику з ліквідації надзвичайної ситуації у разі вимушеної посадки (покидання ПС у повітрі з використанням рятувальних парашутних систем).

XVI. Права та обов'язки осіб групи керівництва польотами

1. Керівник польотів на аеродромі

1. КрП на аеродромі в період попередньої підготовки зобов'язаний:

отримати завдання на підготовку та проведення польотів;

взяти участь у складанні Планової таблиці польотів;

готуватися особисто і керувати самостійною підготовкою та тренуванням осіб ГКрП;

вивчити варіанти Планової таблиці польотів і умови виконання кожного

польотного завдання;

вивчити очікувану повітряну обстановку в районі аеродрому;

уточнити дані роботи радіолокаційних засобів і АСУ, засобів зв'язку та РТЗ польотів на своєму і запасних аеродромах;

ознайомитися з прогнозом погоди і очікуваною орнітологічною обстановкою;

вивчити порядок виклику чергових пошуково-рятувальних сил і засобів;

пройти контроль готовності у складі ГКрП.

2. КрП на аеродромі в період передпольотної підготовки зобов'язаний:

пройти медичний контроль;

вивчити фактичний стан і прогноз погоди на своєму і запасних аеродромах, орнітологічну обстановку в районі аеродрому;

організувати РРП і проаналізувати її результати;

з'ясувати зміни в затвердженій заявці на польоти і оцінити повітряну (морську) і наземну обстановку в районі аеродрому;

з'ясувати порядок проведення ПРР;

уточнити місцезнаходження, ступінь готовності чергових пошуково-рятувальних сил і засобів, позивні і рівень підготовки екіпажів ПС;

прийняти доповіді про готовність засобів АТЗ польотів, основних і резервних засобів зв'язку, АСУ та РТЗ польотів, полігонів, запасних аеродромів, чергових аварійно-рятувальних сил і засобів, кораблів забезпечення;

перевірити стан основної і запасної ЗПС, РД, МС ПС, працездатність ААГУ та прийняти їх з відповідним записом у Журналі обліку стану і готовності аеродрому до польотів, переконатися в наявності і справності засобів відлякування птахів;

прийняти доповіді про готовність осіб ГКрП і ГЗП;

прийняти доповіді про готовність ЗОК;

керувати ПРР і передпольотною льотною перевіркою основних і резервних засобів зв’язку, АСУ та РТЗ польотів з двох напрямків заходу на посадку;

провести інструктаж начальника АРК, НПРГ, РПДГ та командира екіпажу пошуково-рятувального ПС (у випадку базування на аеродромі проведення польотів);

брати участь у передпольотних вказівках.

3. КрП на аеродромі під час польотів зобов’язаний:

доповісти на вищий КП і поінформувати старшого авіаційного начальника аеродрому про початок польотів (через КП або авіаційного диспетчера аеродрому);

керувати роботою ГКрП і ГЗП;

підтримувати встановлений порядок на льотному полі аеродрому;

дотримуватися Планової таблиці польотів;

дозволяти (забороняти) запуск, вирулювання ПС на ЗПС, розподіляти пілотажні зони;

дозволяти (забороняти) зліт ПС, стежити за виконанням зльотів, подавати за необхідності команди на їх припинення;

передавати екіпажам інформацію про атмосферний тиск, напрямок і швидкість вітру на зльоті (за необхідності) і посадці;

подавати команди на вмикання і вимикання посадкових прожекторів (якщо це передбачено ІВП у районі аеродрому);

за доповідями екіпажів і спостерігачів контролювати випуск шасі, положення крила і механізації на ПС, які заходять на посадку;

дозволяти (забороняти) посадку ПС;

стежити за ПС на пробігу, випуском гальмівних парашутів і своєчасним звільненням ЗПС. До моменту приземлення чергового ПС (групи) ЗПС повинна бути звільненою від інших ПС, за винятком випадків, коли посадка передбачена на скорочених дистанціях;

уважно прослуховувати і чітко вести радіообмін, вимагати суворого виконання екіпажами і особами ГКрП правил ведення радіообміну;

постійно знати загальну повітряну обстановку в районі аеродрому за даними візуального спостереження, доповідями екіпажів і даними засобів радіолокації;

забезпечувати випуск і посадку ПС, які прилітають з інших аеродромів, а також надавати дозвіл на проліт району аеродрому транзитним ПС, звільняючи необхідні ешелони (висоти) і ставлячи завдання особам ГКрП з контролю за їх польотом;

контролювати роботу основних і резервних засобів зв’язку, АСУ та РТЗ польотів, особисто надавати команди відповідальному черговому зі зв’язку та РТЗ польотів на їх вмикання, вимикання і перемикання;

постійно знати і систематично аналізувати метеорологічну та орнітологічну обстановку в районі свого і запасних аеродромів, на маршрутах польотів і полігонах, інформувати екіпажі про її зміни;

періодично перевіряти готовність запасних аеродромів через КП, авіадиспетчера і (або) екіпажі, які перебувають в повітрі;

організовувати визначений Плановою таблицею польотів огляд ЗПС, РД, МС ПС;

обмежити або припинити випуск ПС, якщо на ЗПС аеродрому, в повітряному просторі району аеродрому, полігона або на маршрутах польотів візуально або за допомогою РЛС спостерігаються великі скупчення птахів;

у випадках досягнення критичних значень метеорологічних елементів або граничних відстаней до небезпечних явищ погоди, а також під час метеорологічних умов, що не відповідають запланованим польотним завданням або рівню підготовки екіпажів, припинити випуск ПС у політ і доповісти про це командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни);

надавати негайну допомогу екіпажам у разі виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті;

у разі виникнення сумнівів у благополучному результаті посадки ПС

дати команду екіпажу про відхід на друге коло, а особам ГКрП – вказівки про подальші дії;

вести в Журналі керівника польотів на аеродромі (додаток 12) облік усіх порушень режиму польотів та відхилень від правил польотів, помилок льотних екіпажів і осіб ГКрП, а також недоліків у забезпеченні польотів.

4. Під час отримання штормового попередження КрП на аеродромі разом з інженером-метеорологом (синоптиком) зобов'язані оцінити метеорологічну обстановку, припинити або обмежити польоти до початку очікуваного небезпечного явища погоди, доповісти про це командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни).

5. У разі раптового погіршення погоди в районі аеродрому КрП на аеродромі організовує посадку ПС на своєму аеродромі відповідно до мінімуму командирів екіпажів або направляє їх на запасний аеродром. Направляти ПС на запасний аеродром без підтвердження його готовності до прийому забороняється.

6. При відправленні ПС на запасний аеродром КрП на аеродромі зобов'язаний:

повідомити про це КП запасного аеродрому, орган УПР (ОПР), КП вищого штабу;

отримати з КП підтвердження про готовність запасного аеродрому до прийому ПС та умови польоту;

передати екіпажу дані про погоду, висоту, курс, час польоту (відстань) до запасного аеродрому (за необхідності всі дані про запасний аеродром);

управляти екіпажем доти, поки він не повідомить, що встановив зв'язок із запасним аеродромом і йому забезпечується посадка;

контролювати передачу управління екіпажем на взаємодіючий ПУ;

у разі неможливості посадки ПС на основному або запасному

аеродромі передати екіпажу відкритим текстом по радіо необхідні дані нового аеродрому для подальшого виконання польоту і посадки на ньому.

7. У разі погіршення метеорологічних умов під час посадки ПС вдень КрП на аеродромі зобов’язаний дати команду на:

ввімкнення світлотехнічного обладнання аеродрому і всіх вогнів посадкової системи на курсі зльоту і посадки;

ввімкнення посадкових прожекторів із знятими розсіювачами (там, де це передбачено) таким чином, щоб їх промені були спрямовані назустріч ПС, які заходять на посадку, під кутом нахилу траєкторії глісади зниження на посадковому курсі до горизонту на даному аеродромі (під час польотів вертольотів прожектори можуть не виставлятися).

8. У разі отримання доповіді екіпажу про необхідність негайної посадки КрП на аеродромі зобов’язаний дати йому вказівки щодо подальшого виконання польоту, а особам ГКрП – щодо заведення екіпажу на позачергову посадку.

9. У випадку аварії або пошкодження ПС на ЗПС КрП на аеродромі зобов’язаний вжити заходів для надання допомоги потерпілим і звільнення ЗПС.

10. Якщо основна ЗПС зайнята або вийшла з ладу, залежно від наземної і повітряної обстановки, яка склалася, КрП на аеродромі зобов’язаний направити екіпажі в зону очікування або на запасний аеродром або забезпечити посадку на запасну ЗПС.

11. Якщо ПС не повернулося на аеродром вильоту (не прибуло на аеродром посадки) у встановлений час або над ним втрачено контроль, КрП на аеродромі зобов’язаний негайно доповісти про це командиру авіаційної

частини (старшому льотної зміни), оперативному черговому КП частини і органу ОПР, вказавши ймовірний район перебування ПС.

12. З метою забезпечення своєчасної допомоги екіпажу, який зазнає (зазнав) лиха, при отриманні від ПС сигналу “Лихо” КрП на аеродромі зобов’язаний:

використовувати всі засоби зв’язку і РТЗ польотів і виводу його на свій (найближчий) аеродром;

надати конкретні вказівки особам ГКрП і розрахунку КП з надання допомоги;

уточнити район і характер події;

негайно доповісти командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни), оперативному черговому КП авіаційної частини і органу ОПР про район і час отримання сигналу “Лихо”;

направити (за необхідності) в передбачуваний район події найбільш підготовлений екіпаж, який перебуває в повітрі;

забезпечити виліт (вихід) чергових пошуково-рятувальних сил та засобів для надання допомоги екіпажу, який зазнає (зазнав) лиха, і керувати ними;

дати команду на покидання ПС, якщо продовження польоту пов’язано із загрозою життю членів екіпажу.

13. КрП на аеродромі після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни) і на вищий КП (через авіаційного диспетчера аеродрому) про закінчення польотів;

віддати команду на повне (часткове) виключення РЛС, АСУ, засобів зв’язку та РТЗ польотів;

оформити Журнал керівника польотів на аеродромі;

взяти участь у попередньому розборі польотів;

оцінити якість та за результатами попереднього розбору записати в Журнал керівника польотів на аеродромі зауваження щодо інженерно-авіаційного, метеорологічного, аеродромно-технічного, радіотехнічного і радіолокаційного забезпечення польотів;

підготувати матеріали до повного розбору польотів;

після повного розбору проаналізувати недоліки в керівництві польотами з особами ГКрП.

14. КрП на аеродромі має право:

змінювати час вильоту екіпажу (групи);

замінювати заплановане ПС після доповіді командира ескадрильї іншим однотипним або резервним ПС, зазначеним у Плановій таблиці польотів, при цьому екіпажу повинен бути наданий час для огляду і приймання ПС і його обладнання;

спрощувати або скорочувати польотне завдання екіпажу залежно від обстановки;

дозволяти екіпажам за вказівкою командира авіаційної частини (старшого льотної зміни) додаткові польоти з інструктором за запланованими на льотну зміну вправами;

змінювати встановлений порядок і схеми руху ПС у районі аеродрому для екіпажів, які здійснюють позачергову посадку (у випадках відмов обладнання, зміни метеорологічних умов та в інших нештатних ситуаціях);

припиняти виконання завдання екіпажами у разі невідповідності повітряної, метеорологічної і орнітологічної обстановки умовам виконання польотних завдань;

відступати від встановленої фразеології радіообміну в особливих випадках (ситуаціях);

використовувати для уточнення метеорологічної обстановки будь-яке ПС, яке перебуває під його управлінням;

самостійно давати команду на виліт (вихід) пошуково-рятувальних сил

та засобів для надання допомоги екіпажу, який зазнає (зазнав) лиха, з подальшою доповіддю командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни) та оперативному черговому КП авіаційної частини.

2. Помічник керівника польотів на аеродромі

1. ПКрП на аеродромі в період попередньої підготовки зобов'язаний:

з'ясувати визначене на польоти завдання;

вивчити Планову таблицю польотів та способи заходу ПС на посадку;

пройти тренування та контроль готовності у складі ГКрП.

2. ПКрП на аеродромі у період передпольотної підготовки зобов'язаний:

пройти медичний контроль;

ознайомитися з прогнозом погоди, очікуваною на польоти орнітологічною, повітряною, наземною обстановкою в районі аеродрому;

перевірити розстановку маркувального обладнання (за вказівкою КрП на аеродромі);

перевірити готовність робочого місця до управління польотами;

провести інструктаж і виставити на пости спостерігача за ПС, які заходять на посадку, і осіб команди оточення;

провести інструктаж прожектористів (за вказівкою КрП на аеродромі);

за 15 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди і до початку польотів доповісти КрП на аеродромі про готовність до роботи.

3. ПКрП на аеродромі під час польотів зобов'язаний:

контролювати дотримання екіпажами ПС вимог безпеки під час руління (у межах візуальної видимості);

контролювати положення крила і механізації на ПС, які вирулюють на ЗПС для зльоту;

дозволяти вирулювання на ЗПС, зліт і посадку (якщо це передбачено ІВП у районі аеродрому);

під час зльоту на форсажному режимі роботи двигунів інформувати екіпажі про вмикання форсажу, стежити за ПС під час зльоту, надавати допомогу екіпажам у виправленні помилок (відхилень), під час появи зовнішніх ознак відмови двигуна ПС інформувати про це екіпаж або давати команду на припинення зльоту;

контролювати випуск шасі, положення крила і механізації на ПС, які заходять на посадку, надавати допомогу екіпажам у візуальному виході на ЗПС і виправленні помилок під час заходу на посадку і посадки, стежити за пробігом ПС, випуском гальмівних парашутів і звільненням ЗПС;

подавати команду на вмикання і вимикання прожекторів (якщо це передбачено ІВП у районі аеродрому);

вести спостереження за напрямком і швидкістю вітру, видимістю на ЗПС та її зайнятістю;

негайно вживати заходів з метою припинення порушень правил пересування особового складу і автотранспорту по льотному полю;

вести спостереження за станом покриттів ЗПС і РД, при виявленні будь-яких дефектів або руйнувань покриттів доповідати про це КрП на аеродромі;

вести Журнал помічника керівника польотів на аеродромі (додаток 13).

4. ПКрП на аеродромі після закінчення польотів зобов’язаний:

з дозволу КрП на аеродромі зняти з постів спостерігача і осіб команди оточення;

доповісти КрП на аеродромі про всі зауваження і порушення правил польотів.

5. Під час польотів літаків вертикального (укороченого) зльоту і посадки, крім перерахованих обов’язків, ПКрП на аеродромі зобов’язаний:

у період передпольотної підготовки перевірити стан ЗПС і майданчиків

для вертикального (укороченого) зльоту і посадки, готовність радіо- і світлотехнічного обладнання, правильність розташування прожекторів;

перед зльотом і посадкою інформувати екіпаж про номер майданчика, напрямок і швидкість вітру.

3. Керівник ближньої зони

1. КрБЗ у період попередньої підготовки зобов'язаний:

вивчити варіанти Планової таблиці польотів і порядок керівництва екіпажами під час виконання ними польотних завдань;

вивчити схему руху ПС у районі аеродрому, порядок використання пілотажних зон та способи заходу на посадку;

вивчити склад, бойові порядки груп, порядок їх збору і розпуску;

вивчити рубежі й порядок приймання (передачі) управління екіпажами;

відпрацювати питання взаємодії з КрЗП і КрДЗ;

уточнити порядок ешелонування ПС у ближній зоні, відпрацювати з КрП на аеродромі порядок і особливості формування потоку ПС залежно від польотних завдань;

уточнити порядок використання засобів управління і встановлених на них засобів ОК;

проконтролювати підготовку до польотів КрЗП;

пройти тренування і контроль готовності у складі ГКрП.

2. КрБЗ у період передпольотної підготовки зобов'язаний:

пройти медичний контроль;

уточнити повітряну обстановку в районі аеродрому і особливості ешелонування;

ознайомитися з метеорологічною і орнітологічною обстановкою на період польотів;

з'ясувати порядок виконання польоту на ПРП;

перевірити працездатність засобів зв’язку і відображення;

провести РРП у ближній зоні;

за 15 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди і до початку польотів доповісти КрП на аеродромі про готовність розрахунку РСП до роботи;

керувати екіпажем-розвідником погоди;

брати участь у передпольотному обльоті засобів управління в ближній зоні;

бути присутнім на передполітних вказівках, довести до КрЗП зміни в порядку виконання польотних завдань.

3. КрБЗ під час польотів зобов’язаний:

керувати екіпажами в ближній зоні: ешелонувати ПС у встановленому порядку;

дозволяти (забороняти) і контролювати виконання завдань у пілотажних зонах;

давати команди на зайняття і звільнення зон очікування, вихід на ДПРМ або на маяк РСБН, вихід з кола і вхід в коло;

формувати поток ПС, що заходять на посадку; забезпечувати рух ПС по схемах, встановлених ІВП у районі аеродрому;

передавати (приймати) управління екіпажами на встановлених рубежах;

під час виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті керувати екіпажами і надавати їм допомогу відповідно до вказівок КрП на аеродромі;

доповідати КрП на аеродромі про відмови засобів зв’язку і РТЗ польотів, зникнення відміток від ПС, появу сигналу “Лихо”, виявлення на екранах РЛС відміток від НЯП і зграй птахів, про напрямки і швидкість їх переміщення і діяти відповідно до його вказівок.

4. КрБЗ після закінчення польотів зобов’язаний доповісти КрП на аеродромі про порушення правил польотів і порядку використання повітряного простору в ближній зоні та помилки, допущені розрахунком

РСП.

4. Керівник зони посадки

1. КрЗП у період попередньої підготовки зобов’язаний:

вивчити за варіантами Планової таблиці польотів заплановані способи і порядок заходу ПС (груп) на посадку;

з’ясувати порядок і особливості управління екіпажами в зоні посадки та відпрацювати питання взаємодії з КрБЗ;

уточнити рубежі і порядок прийому управління екіпажами під час заходу на посадку;

пройти тренування і контроль готовності у складі ГКрП.

2. КрЗП у період передпольотної підготовки зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

ознайомитися з метеорологічною і орнітологічною обстановкою на період польотів;

перевірити положення ліній курсу і глісади на індикаторах ПРЛ;

нанести необхідні дані на робочі індикатори;

провести РРП і оцінити орнітологічну обстановку на посадковому курсі, результати доповісти КрП на аеродромі і передати до метеорологічного підрозділу;

за 15 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди і до початку польотів доповісти КрБЗ про готовність до роботи;

управляти екіпажем-розвідником погоди під час заходу на посадку;

перевірити параметри апаратури ПРЛ за методикою передпольотного обльоту;

перевірити працездатність апаратури ОК.

3. КрЗП під час польотів зобов’язаний:

керувати роботою розрахунку РСП;

на встановлених рубежах приймати управління екіпажами і керувати ними в процесі розвороту на посадковий курс і на посадковому курсі;

знати місцезнаходження всіх ПС у зоні посадки;

перед вирулюванням ПС на ЗПС для зльоту інформувати КрП на аеродромі про відстань до найближчого ПС на посадковому курсі;

під час виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті управляти екіпажами і надавати їм допомогу відповідно до вказівок КрП на аеродромі;

керувати роботою чергової зміни РСП, доповідати КрБЗ про відмову апаратури ПРЛ, зникнення відміток від ПС, виявлення на екранах індикаторів відміток від небезпечних явищ погоди, зграй птахів, про висоту і напрямок їх переміщення та діяти відповідно до його вказівок;

здійснювати вмикання ЗОК на робочих місцях осіб ГКрП і проводити фотографування екрана ПРЛ під час заходу ПС на посадку.

4. КрЗП після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти КрБЗ про порушення правил польотів у зоні посадки;

організовувати здачу матеріалів об’єктивного контролю (далі – МОК) на обробку.

5. Керівник дальньої зони

1. КрДЗ у період попередньої підготовки зобов’язаний:

вивчити варіанти планової таблиці польотів, особливості повітряної обстановки, порядок ешелонування ПС і управління екіпажами під час виконання ними польотних завдань;

вивчити склад і бойові порядки груп, порядок їх збору та розпуску;

уточнити склад РЛС і АСУ, засобів зв’язку і РТЗ, які виділяються для забезпечення польотів;

уточнити рубежі і порядок передачі (прийому) управління, питання

взаємодії з КрБЗ і ОБУ;

поставити завдання ОБУ, ШН ПНА з підготовки до польотів;

підготувати ОБУ до управління екіпажами відповідно до планової таблиці;

виконати попередні штурманські розрахунки для наведення на повітряні і наземні (морські) цілі;

пройти тренування і контроль готовності у складі ГКрП;

передати на ПНА витяг з планової таблиці польотів (за варіантами).

2. КрДЗ у період передпольотної підготовки зобов'язаний:

пройти медичний контроль;

прийняти доповідь про готовність РЛС і АСУ, засобів зв'язку і РТЗ польотів КП до забезпечення польотів;

уточнити повітряну (морську), метеорологічну й орнітологічну обстановку на льотну зміну в районі аеродрому;

нанести на планшети елементи повітряної, наземної (морської) обстановки;

з'ясувати порядок виконання польоту на ПРП;

провести РРП, її результати доповісти КрП на аеродромі й передати до метеорологічного підрозділу;

перевірити працездатність апаратури ОК;

за 15 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди і до початку польотів доповісти КрП на аеродромі про готовність засобів зв'язку і РТЗ, комплексу засобів автоматизації АСУ, розрахунку КП до роботи;

під час ПРП провести перевірку і передпольотну (льотну) перевірку основних і резервних РЛС і АСУ, засобів зв'язку та РТЗ польотів;

бути присутнім на передпольотних вказівках або отримати вказівки на льотну зміну засобами зв'язку (при значному віддаленні КП від аеродрому);

уточнити попередні штурманські розрахунки для наведення на повітряні й наземні (морські) цілі;

поставити завдання черговим розрахункам КП, РЛС і АСУ, ПНА із забезпечення польотів відповідно до прийнятого варіанта Планової таблиці польотів на льотну зміну;

перевірити працездатність апаратури ОК;

за 15 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди і до початку польотів доповісти КрП на аеродромі про готовність засобів зв'язку і РТЗ, розрахунку КП до роботи.

3. КрДЗ під час польотів зобов'язаний:

передавати (приймати) управління екіпажами КрБЗ, ОБУ і на взаємодіючі ПУ;

керувати екіпажами в дальній зоні особисто і через ОБУ;

виконувати попереднє формування потоку ПС у дальній зоні;

контролювати роботу системи розпізнавання на ПС і РЛС;

керувати роботою ОБУ і контролювати їх дії;

керувати розрахунками РЛС і АСУ;

керувати роботою планшетистів;

вести контроль польотів транзитних ПС і ПС, які виконують переліт, доповідати КрП на аеродромі про появу сторонніх цілей, не допускати небезпечних зближень ПС у повітрі;

доповідати КрП на аеродромі про особливі випадки (ситуації) у польоті, появу сигналу "Лихо", порушення правил польотів, порядку використання повітряного простору та про відмову засобів зв'язку і РТЗ польотів КП;

під час виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті, появ сигналу "Лихо" управляти екіпажами і надавати їм допомогу відповідно до вказівок КрП на аеродромі;

стежити за появою на екранах РЛС відміток від НЯП і зграй птахів, про їх появу доповідати КрП на аеродромі і повідомляти метеорологічний підрозділ.

4. КрДЗ після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти КрП на аеродромі про порушення правил польотів і порядку використання повітряного простору, допущених льотним складом, про недоліки в роботі ОБУ (ШН), розрахунків РЛС і АСУ, засобів зв’язку і РТЗ КП;

провести попередній розбір польотів з розрахунками КП, РЛС і АСУ;

підготувати звітну документацію і МОК до повного розбору польотів.

6. Офіцер бойового управління

1. ОБУ в період попередньої підготовки зобов’язаний:

вивчити польотні завдання і спільно з льотним складом відпрацювати порядок їх виконання та свої дії під час управління екіпажами;

уточнити порядок взаємодії з КрДЗ;

уточнити порядок передачі (прийому) управління екіпажами на взаємодіючі ПУ і порядок управління під час відправки екіпажів на запасний аеродром;

виконати попередні штурманські розрахунки для наведення ПС на повітряні, наземні (морські) цілі;

пройти тренування і контроль готовності у складі ГКрП.

2. ОБУ в період передпольотної підготовки зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

вивчити повітряну, наземну (морську), метеорологічну і орнітологічну обстановку;

нанести необхідні дані на екрани ІКО;

перевірити готовність обладнання робочого місця;

отримати передпольотні вказівки від КрДЗ;

перевірити працездатність ЗОК;

уточнити попередні штурманські розрахунки для наведення ПС на повітряні й наземні (морські) цілі.

3. ОБУ під час польотів зобов'язаний:

приймати (передавати) управління екіпажами від КрДЗ;

управляти екіпажами відповідно до польотних завдань;

безперервно контролювати місце ПС, які знаходяться під управлінням, інформувати екіпажі про повітряну й наземну (морську) обстановку;

вживати заходів з метою запобігання небезпечним зближенням ПС у повітрі;

під час виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті управляти екіпажами відповідно до вказівок КрП на аеродромі;

контролювати роботу системи розпізнавання на ПС і РЛС;

керувати роботою розрахунків РЛС і АСУ;

стежити за появою на екранах РЛС відміток від НЯП, перельотами зграй птахів і доповідати про це КрДЗ і екіпажам;

доповідати КрДЗ про зникнення відміток від ПС, появу сигналу "Лихо" і діяти відповідно до його вказівок.

4. ОБУ після закінчення польотів зобов'язаний:

оформити звітну документацію;

доповісти КрДЗ про помилки льотного складу під час виконання польотних завдань, про свої помилки під час управління екіпажами в повітрі, зауваження щодо роботи засобів зв'язку і РТЗ, розрахунків РЛС і АСУ;

за вказівкою КрДЗ готувати МОК до повного розбору польотів;

у разі відсутності КрДЗ ОБУ виконує його обов'язки.

7. Черговий штурман

1. ЧШ у період попередньої підготовки зобов’язаний:

вивчити Планову таблицю польотів і характер майбутніх польотів;

отримати інструктаж у старшого штурмана авіаційної частини;

підготувати документацію, довідкові дані і штурманське спорядження;

уточнити дані радіотехнічних засобів, які виділяються для забезпечення польотів;

пройти тренування і контроль готовності у складі ГКрП.

2. ЧШ у період передпольотної підготовки зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

отримати інструктаж у КрП на аеродромі;

уточнити через КП авіаційної частини підтвердження заявок на польоти за маршрутами, ешелони (висоти) польоту, запасні аеродроми та діючі на період польотів заборони і обмеження;

ознайомитися з метеорологічною та повітряною обстановкою на льотну зміну;

уточнити дані для побудови маневру під час відходу на маршрут, заходу на посадку, збору та розпуску груп для конкретних метеорологічних умов і повітряної обстановки;

уточнити розрахунок польоту та необхідний залишок пального для польоту до запасних аеродромів;

перевірити готовність основних і резервних засобів зв’язку та РТЗ польотів;

за 15 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди і до початку польотів доповісти КрП на аеродромі про готовність до роботи;

бути присутнім на передпольотних вказівках.

3. ЧШ під час польотів зобов’язаний:

контролювати виконання екіпажами маневру відходу від аеродрому

(польоту в зону);

контролювати рух ПС у дальній (ближній) зоні;

доповідати КрП на аеродромі розрахункові дані виходу ПС на контрольні орієнтири, полігони та аеродроми посадки, а також дані для зниження і заходу ПС на посадку;

під час повернення екіпажів з маршруту доповідати КрП на аеродромі про появу відміток від ПС на екрані РЛС (РСБН);

контролювати виконання екіпажами маневру виходу в район аеродрому та витримування встановлених безпечних часових інтервалів між ПС до входження їх у ближню зону;

у разі відхилення ПС від заданого маршруту, втрати екіпажем орієнтування, небезпечного зближення ПС, появи сторонніх цілей, сигналу “Лихо” та в інших випадках доповісти КрП на аеродромі і за його вказівками надати допомогу екіпажам у виході на лінію заданого шляху, на свій або запасний аеродром;

вести Журнал чергового штурмана (додадок 14).

4. ЧШ після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти КрП на аеродромі та старшому штурману авіаційної частини про порушення екіпажами правил польотів і порядку використання повітряного простору, зауваження щодо роботи засобів зв’язку та РТЗ;

підготувати дані до повного розбору польотів.

8. Черговий по прийому і випуску повітряних суден

1. Черговий по прийому і випуску ПС напередодні заступання на чергування зобов’язаний:

вивчити інструкцію чергового по прийому і випуску ПС;

уточнити порядок руху в районі аеродрому ПС, які виконують переліт;

отримати інструктаж і пройти контроль готовності у командира

авіаційної частини або його заступника.

2. Черговий по прийому і випуску ПС в день заступання на чергування зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

вивчити у авіадиспетчера план перельотів і заявки на виділення аеродрому як запасного;

проаналізувати метеорологічну та орнітологічну обстановку в районі аеродрому, вивчити прогноз погоди на наступну добу;

перевірити прибуття особового складу скороченої ГКрП, ГЗП, готовність засобів забезпечення перельотів;

уточнити з особами ГКрП порядок управління рухом ПС у районі аеродрому відповідно до очікуваних метеорологічних умов;

перевірити стан основної і запасної ЗПС, РД і місць стоянок, готовність засобів зв’язку і РТЗ польотів, обладнання КДП до роботи від автономних агрегатів і промислової електромережі;

прийняти аеродром, розписавшись у Журналі чергового по прийому і випуску повітряних суден (додаток 15), і доповісти про його готовність до польотів на КП.

3. Черговий по прийому і випуску ПС під час чергування зобов’язаний:

під час прийому і випуску ПС, які виконують переліт, а також у разі призначення аеродрому запасним бути на КДП, в інший час – у кімнаті чергової зміни;

систематично аналізувати метеорологічну і орнітологічну обстановку, постійно знати фактичну погоду і прогноз погоди на своєму аеродромі;

у разі появи критичних значень метеорологічних елементів або виявлення граничних відстаней до НЯП, отримання штормового попередження або раптового погіршення погоди в районі аеродрому доповісти про це старшому авіаційному начальнику аеродрому і діяти

відповідно до його вказівок;

вживати заходів з підтримання аеродрому в постійній готовності до прийому (випуску) ПС;

у встановлений час через КП (авіадиспетчера) доповідати про стан (готовність) аеродрому вищому КП (відповідному органу ОПР);

за 30 хвилин до розрахункового часу прильоту (прольоту) ПС дати команду на ввімкнення засобів зв'язку та РТЗ польотів: командної радіостанції, РСБН, ДПРМ і АРП, а для забезпечення зльоту і посадки, крім того, РСП, ПРМГ, РЛС, ДПРМ, світлотехнічного обладнання (у разі необхідності), а також інших засобів за рішенням КрП на аеродромі або за запитом з борту ПС;

за відсутності заявок мати постійно ввімкненими чергові засоби зв'язку та РТЗ польотів, які визначені ІВП у районі аеродрому;

під час прийому і випуску ПС, які перелітають, керуватися положеннями ІВП у районі аеродрому;

під час отримання сигналу "Лихо" дати команду на ввімкнення всіх засобів зв'язку та РТЗ польотів і вжити заходів з надання допомоги екіпажу;

про вимушену посадку ПС негайно доповісти старшому авіаційному начальнику аеродрому і оперативному черговому КП авіаційної частини (відповідному органу ОПР);

вести Журнал чергового по прийому і випуску повітряних суден.

4. Черговий по прийому і випуску ПС після закінчення чергування зобов'язаний:

доповісти про підсумки чергування та виявлені недоліки заступнику командира авіаційної частини;

подати Журнал чергового по прийому і випуску повітряних суден заступнику командира авіаційної частини на підпис.

9. Керівник польотів на полігоні

1. КрП на полігоні в період попередньої підготовки зобов’язаний:

з’ясувати характер і особливості польотів на полігоні за варіантами (випискаами) Планової таблиці польотів;

вивчити польотні завдання екіпажам, що заплановані, і вимоги з безпеки під час їх виконання;

уточнити відповідність мішеневої обстановки полігона визначеним завданням;

уточнити порядок взаємодії з КрП (КП) на аеродромі та рубежі передачі управління;

уточнити дані роботи засобів зв’язку і РТЗ польотів на полігоні;

отримати за необхідності інструктаж у старшого штурмана або начальника ПВТП авіаційної частини (штатні КрП на полігонах дані про роботу екіпажів та інструктаж отримують засобами зв’язку).

2. КрП на полігоні до початку польотів зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

прибути на полігон не пізніше ніж за 30 хвилин до початку ПРП;

оцінити можливість виконання запланованих завдань відповідно до фактичних та очікуваних метеорологічних умов;

особисто переконатися в готовності полігона, пошуково-рятувальних засобів і чергової зміни (наряду) до забезпечення польотів;

поставити завдання черговому розрахунку КП полігона і спостерігачам на забезпечення польотів, роз’яснити характер наступних польотів і вимоги безпеки;

перевірити роботу основних і резервних засобів зв’язку і РТЗ польотів, засобів ОК, надати відлік точного часу;

уточнити порядок ведення візуального і радіолокаційного контролю на полігоні, особливо на ділянках практичного застосування екіпажами АЗУ;

уточнити розрахунки рубежів дозволу (заборони) застосування зброї;

доповісти КрП на аеродромі про фактичний стан погоди і готовності полігона до роботи;

за 30 хвилин до виходу ПС на полігон дати команду на ввімкнення засобів зв'язку і РТЗ польотів полігона і зайняття черговою зміною своїх робочих місць.

3. КрП на полігоні під час польотів зобов'язаний:

передавати екіпажам (групам) умови виконання завдання (висоту підходу, повітряну обстановку, метеорологічні умови, номери мішеней тощо);

керувати рухом ПС у районі полігона;

контролювати рух ПС на бойовому курсі за індикаторами РЛС або візуально;

дозволяти (забороняти) застосування АЗУ ПС по мішенях;

контролювати правильність виконання екіпажами заходів на ціль і дотримання ними заходів безпеки;

надавати допомогу екіпажам у разі виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті;

стежити за станом погоди, орнітологічною обстановкою, про їх зміни інформувати екіпажі і доповідати КрП на аеродромі;

фіксувати результати застосування АЗУ і виконання екіпажем тактичних прийомів;

вести облік допущених екіпажем помилок;

вести облік вогневих засобів ураження, які не розірвалися;

забороняти виконання завдання і повертати екіпаж на аеродром у випадках:

порушення або нестійкого двостороннього радіозв'язку КрП на полігоні з командиром екіпажу (групи);

відсутності радіолокаційного (для вертольотів – візуального) контролю за польотом ПС, яке виконує бойове застосування АЗУ в СМУ і вночі;

виходу на ціль з відхиленням від заданого бойового курсу більше ніж

на 15° або з курсом, який веде до забороненого району для бойового застосування АЗУ;

відсутності доповіді командира екіпажу (групи) про видимість заданої мішені;

відсутності радіолокаційного розпізнавання державної приналежності повітряної цілі;

невідповідності фактичних метеорологічних умов заданим для виконання завдання або наявність у районі полігона умов, які загрожують БзП;

відмови електрифікованих мішеней, загасання факелів, які позначають нічну мішень, або загасання вогнів штучного горизонту;

появи на території полігона людей, техніки і худоби (на морському полігоні – плавзасобів), а також сторонніх цілей у межах повітряного полігона;

розбіжності даних доповіді про місцезнаходження ПС (групи) на бойовому курсі з даними радіолокаційного (візуального) контролю;

загасання факелів авіаційних бомб, які світяться (далі - САБ);

можливості проходу ПС під факелами САБ, які знижуються;

відсутність доповіді про скидання бомб (пуск ракет) після проходу відповідного рубежу;

зниження екіпажу на висоту, меншу безпечної або заданої на політ;

загрози БзП через складну орнітологічну обстановку.

4. КрП на полігоні після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти КрП на аеродромі про закінчення польотів та недоліки, які мали місце під час виконання польотних завдань, роботи засобів зв’язку і РТЗ польотів полігона;

оцінити роботу чергового розрахунку, наряду та засобів зв’язку і РТЗ польотів полігона;

організувати огляд цілей і уточнити результати бойового застосування;

записати в Журналі керівника польотів на полігоні (додаток 16) всі порушення правил польотів, використання повітряного простору і помилки, допущені екіпажами під час виконання завдань, кількість та типи вогневих засобів ураження, що не розірвалися, їх координати (за можливості), а також недоліки, які мали місце в забезпеченні польотів на полігоні;

підготувати дані до повного розбору польотів, використовуючи МОК бортових засобів і засобів вимірювання на полігоні;

брати участь у повному розборі польотів з льотним складом (у разі значного віддалення полігонів від аеродромів базування авіаційних частин дозволяється передача даних для розбору польотів технічними засобами зв'язку без присутності КрП на полігоні при повному розборі польотів).

10. Помічник керівника польотів на полігоні

1. ПКрП на полігоні в період попередньої підготовки зобов'язаний:

з'ясувати об'єм, характер і особливості польотів на полігоні за варіантами (виписками) Планової таблиці польотів;

вивчити порядок виконання польотних завдань та заходи безпеки;

уточнити дані роботи засобів зв'язку і РТЗ польотів на полігоні;

перевірити наявність та підготувати необхідну документацію;

пройти контроль готовності у КрП на полігоні.

2. ПКрП на полігоні до початку польотів зобов'язаний:

пройти медичний контроль;

спільно з КрП на полігоні прибути на полігон;

перевірити роботу основних і резервних засобів зв'язку і РТЗ польотів на полігоні;

підготувати робочі місця на КП полігона, заповнити Журнал керівника польотів на полігоні;

ознайомитися з умовами спостереження за ПС на різних етапах їх

бойового маневрування;

перевірити працездатність апаратури ОК.

3. ПКрП на полігоні під час польотів зобов’язаний:

перебувати на місці, вказаному КрП на полігоні;

візуально та за допомогою РЛС вести спостереження за ПС, які підходять до району полігона, а за ПС, які виконують маневри в районі полігона, – у секторі, вказаному КрП на полігоні;

доповідати КрП на полігоні про зникнення відміток від ПС, появу сигналів “Лихо”;

вносити в Журнал керівника польотів на полігоні порушення правил виконання польотів та помилки льотного складу;

за вказівкою КрП на полігоні організувати відмітку результатів стрільб, пусків ракет і бомбометань безпосередньо на цілях.

4. ПКрП на полігоні після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти КрП на полігоні про всі зауваження і недоліки;

взяти участь у підготовці матеріалів до повного розбору польотів на полігоні.

11. Передовий авіаційний навідник

1. ПАН у період попередньої підготовки зобов’язаний:

вивчити польотні завдання і спільно з льотним складом відпрацювати порядок їх виконання;

уточнити порядок взаємодії з КрП на полігоні і КрДЗ (а під час проведення навчань – також із загальновійськовим командиром);

виконати попередні штурманські розрахунки для наведення екіпажів (груп) на наземні цілі;

знати, які АЗУ будуть застосовуватися і заходи безпеки під час їх

застосування;

пройти тренування і контроль готовності у складі ГКрП.

2. ПАН до початку польотів зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

вивчити наземну, метеорологічну й орнітологічну обстановку;

не пізніше ніж за 30 хвилин до початку роботи розвернути ПУ авіаційного навідника, перевірити готовність засобів управління та ОК і доповісти про готовність КрП на полігоні або на КП частини, яка організовує польоти;

отримати передпольотні вказівки технічними засобами зв’язку від КрП на полігоні або КрДЗ;

оцінити відповідність запланованих завдань фактичним і очікуваним метеорологічним умовам;

уточнити попередні штурманські розрахунки для наведення екіпажів (груп) на наземні цілі;

уточнити порядок ведення візуального контролю, особливо на ділянці застосування екіпажами (групами) АЗУ;

уточнити розрахунки рубежів дозволу (заборони) застосування зброї.

3. ПАН під час польотів зобов’язаний:

стежити за станом погоди, орнітологічною обстановкою, про їх зміни інформувати екіпажі і доповідати КрП на полігоні або на КП;

у разі потреби передавати екіпажам (групам) умови виконання завдання (висоту підходу, метеорологічні умови);

здійснювати цілевказання і наведення екіпажів (груп) на наземні цілі відповідно до спеціально опрацьованої методики;

візуально контролювати витримування екіпажами параметрів бойового застосування та дотримання ними заходів безпеки;

забороняти застосування АЗУ і повертати екіпаж (групу) на аеродром у

випадках:

нестійкого двостороннього радіозв’язку авіаційного навідника з командиром екіпажу (групи);

зниження екіпажу (групи) нижче безпечної висоти;

втрати візуального контакту з екіпажем (групою) на бойовому курсі і ціллю, яка атакується;

виходу екіпажу на ціль з відхиленням від бойового курсу на величину, більшу визначеної заходами безпеки, або з курсом, який веде в заборонений район для бойового застосування АЗУ.

12. Керівник польотів у пілотажній зоні

1. КрП у пілотажній зоні в період попередньої підготовки зобов’язаний:

вивчити Планову таблицю польотів, послідовність і порядок виконання завдання в зоні;

уточнити порядок взаємодії і ведення радіообміну з екіпажами і КрП на аеродромі;

вивчити прогноз погоди на період польотів та його вплив на виконання завдання в зоні;

пройти контроль готовності до керівництва польотами у складі ГКрП.

2. КрП у пілотажній зоні в період передпольотної підготовки зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

уточнити повітряну, метеорологічну й орнітологічну обстановку в районі польотів;

прибути в зону пілотажу (на своє робоче місце) за 30 хвилин до початку роботи в зоні;

перевірити готовність основних і резервних засобів управління;

доповісти КрП на аеродромі про готовність до роботи і можливість

виконання завдання в зоні.

3. КрП у пілотажній зоні під час польотів у зоні зобов’язаний:

перебувати біля пульта управління радіостанцією;

встановити зв’язок з екіпажем;

візуально знаходити ПС;

за доповіддю (запитом) екіпажу (над аеродромом – за погодженням з КрП на аеродромі) дозволяти виконання завдання;

здійснювати безперервний візуальний контроль польотів і умов виконання завдання в зоні;

у контрольних точках кожної фігури пілотажу за доповідями екіпажу контролювати основні параметри пілотування;

під час атаки малошвидкісної повітряної цілі стежити за дотриманням екіпажем заданих параметрів (зайняттям вихідного (початкового) положення, траєкторією руху, дистанцією виходу з атаки);

під час відпрацювання атак наземних цілей (фотострільб, тактичних бомбометань) контролювати побудову маневру, введення в пікірування, кут пікірування, висоту виведення з пікірування та інші параметри;

у разі недотримання екіпажем заданих параметрів фігур пілотажу (маневру) давати команду на їх виправлення або на припинення виконання фігури (маневру) і вказівки щодо подальших дій;

забороняти екіпажу роботу в зоні у разі невідповідності умов для виконання завдання;

вести облік помилок, допущених екіпажами під час виконання завдання, у Журналі керівника польотів у пілотажній зоні (додаток 17).

4. КрП у пілотажній зоні після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти КрП на аеродромі про закінчення роботи в зоні;

оцінити роботу розрахунку радіостанції;

підготувати дані до повного розбору польотів;

подати Журнал керівника польотів у пілотажній зоні заступнику командира авіаційної частини з льотної підготовки на підпис.

13. Керівник польотів на майданчику цільового призначення

1. КрП на майданчику цільового призначення в період попередньої підготовки зобов’язаний:

вивчити Планову таблицю польотів і порядок виконання польотних завдань;

уточнити дані роботи засобів зв’язку та РТЗ польотів;

вивчити особливості майданчика (розміри, перевищення над рівнем моря, підходи, перешкоди, основні напрямки заходу);

уточнити порядок керівництва польотами в районі майданчика та заходи безпеки;

отримати інструктаж у командира авіаційної частини або КрП на аеродромі.

2. КрП на майданчику цільового призначення в період передпольотної підготовки зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

прибути на майданчик не пізніше ніж за 30 хвилин до розрахункового часу виходу на нього ПС;

особисто оцінити придатність майданчика для виконання запланованих завдань і позначити його відповідно до вказівок командира авіаційної частини;

перевірити роботу засобів зв’язку та РТЗ польотів, а також готовність осіб ГКрП і ГЗП до виконання своїх обов’язків;

визначити можливість виконання завдань за метеорологічними й орнітологічними умовами;

доповісти КрП на аеродромі (по можливості) про фактичну погоду і

орнітологічну обстановку в районі майданчика, а також про готовність до роботи;

при виконанні ПРР на воді перевірити наявність і готовність групових і індивідуальних засобів рятування, провести інструктаж медичного працівника і команди плавців-рятівників.

3. КрП на майданчику цільового призначення під час польотів зобов'язаний:

здійснювати керівництво польотами в районі майданчика;

контролювати дотримання всіма екіпажами умов виконання завдання;

інформувати екіпажі (ведучих груп) про повітряну, метеорологічну, орнітологічну й наземну обстановку, повідомляти їх про барометричний тиск на майданчику, швидкість і напрям вітру, горизонтальну видимість біля землі;

оцінювати метеорологічну й орнітологічну обстановку та інформувати КрП на аеродромі про фактичний стан погоди в районі майданчика;

забороняти виконання завдань у разі загрози БзП;

оцінювати якість виконання польотних завдань;

вести облік фактичного часу посадки (зльоту) вертольотів і помилок під час їх виконання;

вказувати командиру екіпажу вертольота висоту вантажу на зовнішній підвісці відносно поверхні землі (води) після його підйому, під час розгону, гальмування і опускання на землю (воду).

4. КрП на майданчику цільового призначення після закінчення польотів зобов'язаний:

доповісти КрП на аеродромі про результати виконання завдань та виявлені недоліки;

оцінити роботу ГЗП;

підготувати матеріал для повного розбору польотів;

подати Журнал керівника польотів на майданчику цільового

призначення старшому штурману авіаційної частини (заступнику командира авіаційної частини).

14. Керівник десантування на майданчику приземлення

1. Керівник десантування на майданчику приземлення в період попередньої підготовки зобов’язаний:

отримати завдання від командира і старшого штурмана авіаційної частини з організації викидання, із забезпечення БзП в районі десантування та організації ОК;

вивчити параметри майданчика приземлення й особливості організації десантування;

вивчити Планову таблицю польотів на майданчику приземлення, умови десантування (швидкість і висоту десантування, довжину серії десантування парашутистів (вантажів), місце розташування точки приземлення першого парашутиста (вантажу), максимально припустиму помилку в напрямку виходу в точку початку десантування, штильний відніс тощо), заходи безпеки і порядок дій в особливих випадках;

знати основні, дублюючі способи прицілювання і виведення ПС у точку початку викидання, основні і запасні засоби позначення точок прицілювання, параметри траєкторії зниження об’єктів, які скидаються;

підготувати карту великого масштабу;

отримати в штабі частини Планову таблицю польотів, схему бойового порядку з позивними екіпажів, дані роботи радіостанцій (частоти й позивні), таблицю сигналів;

перевірити склад і знання особами групи забезпечення безпеки десантування (далі – ГЗБД) своїх обов’язків, наявність і справність необхідних засобів, визначити завдання особовому складу наряду і дати вказівки про порядок виконання його під час десантування;

уточнити порядок руху колони;

вивчити прогноз погоди в районі викидання на весь період десантування.

2. Керівник десантування на майданчику приземлення перед початком десантування зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

за 1,5–2 години до початку десантування прибути на майданчик приземлення з особовим складом ГЗБД (на навчаннях час прибуття визначає командир, який організовує десантування);

оцінити метеорологічну обстановку і визначити умови десантування;

уточнити завдання особового складу ГЗБД та порядок виконання своїх обов’язків під час десантування;

встановити зв’язок з КП (ПУ), доповісти метеорологічні умови на майданчику приземлення;

особисто оглянути майданчик приземлення і визначити його придатність для безпечного приземлення парашутистів (вантажів);

указати безпечні місця розгортання засобів зв’язку і проконтролювати надійність зв’язку у повітряній і наземній радіомережах;

не пізніше ніж за 30 хвилин до початку десантування розрахувати і позначити точки прицілювання, вказати місце встановлення ЗОК для оцінки точності виходу ПС у точку початку викидання;

організувати спостереження за метеорологічною обстановкою через кожні 15 хвилин. У разі необхідності уточнити положення точки прицілювання, місце установки маяків і сигнальних знаків;

за 30 хвилин до початку польотів доповісти командиру авіаційної частини (КрП на аеродромі) про готовність до керівництва десантуванням і приймання десанту.

3. Керівник десантування на майданчику приземлення в період десантування зобов’язаний:

на запит командира групи (екіпажу) передавати умови десантування: барометричний тиск на рівні майданчика десантування, напрямок і швидкість середнього вітру (за необхідності), азимут і дальність до точки прицілювання, а під час десантування парашутистів – швидкість вітру біля землі;

спостерігати за метеорологічною обстановкою, у разі зміни швидкості і напрямку вітру змінити розташування засобів позначення точки прицілювання;

контролювати точність виходу ПС у точку початку десантування, дистанції та інтервали між ПС, у випадку необхідності давати вказівки екіпажам на дії, які забезпечують точність виходу в точку початку десантування і БзП;

вести облік точності виходу екіпажів у точку початку десантування за місцем і часом, фактичних параметрів бойових порядків і погоди в період десантування із записом у відповідному журналі.

4. Керівник десантування на майданчику приземлення після закінчення десантування зобов’язаний:

отримати від командира групи (екіпажу) інформацію про кількість парашутистів (вантажів), які десантувалися, і з дозволу керівника навчань (польотів) припинити роботу засобів зв’язку і радіотехнічних засобів;

у разі необхідності спільно з керівником стрибків оглянути майданчик приземлення, переконатися у відсутності парашутистів і бойової техніки (парашутних систем) поза межами заданого майданчика;

надати керівнику стрибків відповідний журнал для запису зауважень за результатами роботи;

надати оцінку роботи кожного фахівця групи забезпечення десантування, записати у відповідні журнали зауваження по роботі засобів зв’язку, засобів забезпечення і метеорологічного забезпечення десантування;

доповісти КрП на аеродромі результати десантування і зауваження щодо роботи ГЗБД та групи забезпечення;

підготувати дані до повного розбору польотів.

5. Керівник десантування на майданчику приземлення зобов’язаний заборонити десантування парашутистів, вантажів, техніки:

при відсутності двостороннього радіозв’язку екіпажу з керівником десантування;

при скороченні дистанції між ПС менше допустимої;

при невідповідності фактичних метеорологічних умов для десантування заданим;

за командою керівника десантування;

при виході в точку початку десантування під кутом, більшим визначеного для даного майданчика.

15. Керівник польотів на надводному кораблі, який має злітно-посадкову палубу

1. КрП на НКзЗПП у період попередньої підготовки зобов’язаний:

отримати завдання на підготовку та проведення польотів;

взяти участь у складанні Планової таблиці польотів;

готуватися особисто і керувати самостійною підготовкою і тренуванням осіб ГКрП;

вивчити варіанти Планової таблиці польотів, умови і порядок виконання кожного польотного завдання;

вивчити повітряну обстановку, особливості району плавання НКзЗПП та запланованих польотів;

вивчити (уточнити) схему руху корабельних ПС у районі польотів, порядок використання пілотажних зон, маршрутів польотів і способи заходу на посадку;

вивчити склад, бойовий порядок груп, порядок їх збору, розпуску і заходу на посадку;

уточнити дані роботи засобів зв’язку, світлотехнічного обладнання та РТЗ польотів свого і запасних НКзЗПП, запасних аеродромів;

уточнити порядок використання засобів управління польотами і встановлених на них ЗОК;

уточнити порядок ешелонування в ближній зоні, опрацювати порядок і особливості формування потоку корабельних ПС залежно від польотних завдань і особливостей польотів;

опрацювати питання взаємодії з особами ГКрП, з’ясувати рубежі і порядок прийому (передачі) управління корабельними ПС;

пройти тренування на своєму робочому місці у складі ГКрП, призначеної на польоти;

уточнити порядок взаємодії з відповідними органами ОПР, органами управління польотами запасних аеродромів та кораблів забезпечення;

ознайомитися з прогнозом гідрометеорологічного і орнітологічного стану на наступну льотну зміну в районі польотів НКзЗПП;

вивчити порядок виклику, застосування аварійно-рятувальних засобів і управління ними;

проконтролювати підготовку до польотів осіб ГКрП;

пройти контроль готовності до керівництва польотами у складі ГКрП.

2. КрП на НКзЗПП в період передпольотної підготовки зобов’язаний:

пройти медичний контроль;

вивчити фактичну гідрометеорологічну, орнітологічну обстановку в районі наступних польотів, запасного НКзЗПП та аеродромів, прогноз погоди на льотну зміну;

уточнити підтвердження заявок, дозволи, заборони та обмеження на період польотів, з’ясувати про зміни у затвердженій заявці на польоти і оцінити повітряну (морську) обстановку в районі польотів;

організувати і провести РРП та проаналізувати отримані дані;

спільно з командиром НКзЗПП (старшим помічником командира

корабля) перевірити стан злітно-посадкового майданчика, інших АТЗК щодо забезпечення зльоту і посадки та прийняти їх за Журналом обліку стану і готовності польотної палуби НКзЗПП до проведення польотів, переконатися в наявності та справності засобів відлякування птахів;

взяти участь у постановці завдань екіпажу-розвіднику погоди на виконання передпольотної ПРП і з'ясувати порядок проведення ПРП;

прийняти доповіді від командирів бойових частин НКзЗПП, старших фахівців групи забезпечення польотів і ОК про готовність основних і резервних АТЗК НКзЗПП та особового складу до забезпечення польотів;

прийняти доповідь про готовність пошуково-рятувальних сил і засобів НКзЗПП, а також уточнити місцезнаходження і ступінь готовності сил та засобів (ПС, кораблів тощо), виділених старшим начальником для забезпечення польотів, позивні і ступінь готовності їх екіпажів;

перевірити готовність робочого місця до керівництва польотами, працездатність засобів управління польотами, надійність зв'язку із взаємодіючими постами;

прийняти доповідь про готовність засобів зв'язку та РТЗ НКзЗПП до забезпечення польотів;

отримати доповідь від розрахунків РЛС про готовність до польотів;

перевірити нанесення на індикаторах ПРЛ ліній курсу (глісади) і меж зони допустимих відхилень;

перевірити працездатність індикаторів РЛС і апаратури ОК польотів;

за 15 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди та початку польотів отримати доповідь від осіб ГКрП про готовність до роботи робочих місць і засобів ОК польотів, доповісти командиру авіаційної групи про свою готовність до польотів і готовність осіб ГКрП;

з'ясувати зміни в Плановій таблиці польотів і довести їх до осіб ГКрП, поставити завдання на польоти розрахункам АТЗК та РТЗ польотів;

керувати екіпажем-розвідником погоди на маршруті польоту і на посадковому курсі під час заходу на посадку;

доповісти старшому авіаційному начальнику на НКзЗПП (КрП на флагманському НКзЗПП з'єднання кораблів) про готовність до польотів і зробити запис про це в журналі КрП на кораблі;

дати вказівки на підготовку матеріалів ОК польотів за результатами виконання ПРП на контроль з метою допуску засобів ОК до забезпечення польотів;

брати участь у передпольотних вказівках.

3. КрП на НКзЗПП під час польотів зобов'язаний:

за 10 хвилин до початку польотів доповісти на КП ВМС про час початку польотів і варіанти Планової таблиці польотів, доповісти не пізніше ніж через 10 хвилин після початку про початок польотів, а також доповідати про перерви в польотах та причини їх припинення;

керувати екіпажами в зоні відповідальності КрП, роботою осіб ГКрП, контролювати порядок передачі управління екіпажами з однієї зони відповідальності до іншої;

підтримувати встановлений порядок на злітно-посадковому майданчику;

дозволяти (забороняти) запуск двигунів корабельного ПС (при цьому КрП доводить екіпажу: атмосферний тиск на рівні злітно-посадкового майданчика НКзЗПП, напрямок і силу вітру, температуру зовнішнього повітря);

дозволяти (забороняти) зліт корабельного ПС, заздалегідь переконавшися, що повітряний, гідрометеорологічний і орнітологічної стан забезпечує безпеку виконання зльоту;

стежити за зльотом корабельного ПС та за необхідності надавати екіпажу допомогу;

після зльоту корабельного ПС контролювати напрямок польоту, роботу бортової апаратури активної відповіді і правильність побудови маршруту, виключаючи небезпеку зближення з іншими корабельними ПС та зграями

птахів;

визначати екіпажам корабельних ПС ешелони (висоти), давати команди на зайняття і звільнення пілотажних зон, зон очікування, дозволяти (забороняти) і контролювати виконання завдань у пілотажних зонах, давати дозвіл на вихід із кола і на вхід у коло польотів над кораблем, формувати потік корабельних ПС, які заходять на посадку, забезпечувати рух корабельних ПС у ближній зоні за схемами, що встановлені ІВП з палуби корабля даного проекту;

доводити екіпажу, який заходить на посадку, атмосферний тиск на рівні злітно-посадкового майданчика, напрямок і силу вітру;

дозволяти (забороняти) посадку екіпажу корабельного ПС, за допомогою технічних засобів і візуально стежити за точністю заходу на посадку і зниження корабельного ПС по курсу і глісаді, виконанням посадки, діями екіпажу після посадки корабельного ПС та за необхідності бути готовим надати допомогу (до моменту приземлення чергового корабельного ПС посадковий майданчик повинен бути вільним);

у разі виявлення на екранах індикаторів відміток від НЯП, зграй птахів визначити їх висоту й напрямок переміщення, вжити заходів із забезпечення БзП екіпажів корабельних ПС;

подавати команду на ввімкнення (вимкнення) світлотехнічного обладнання посадкового майданчика;

чітко вести радіообмін і уважно прослуховувати ефір, контролювати виконання екіпажами команд, що їм подаються, вимагати виконання екіпажами і особами ГКрП правил ведення радіообміну;

постійно знати загальну повітряну обстановку в районі польотів НКзЗПП за даними візуального і радіолокаційного контролю, за доповідями екіпажів;

у разі порушення режиму польотів екіпажами корабельних ПС, транзитними ПС і тими, що перелітають, у випадках небезпечного їх зближення в повітрі та при інших порушеннях використовувати засоби ОК

для їх документування;

забезпечувати прийом і випуск корабельних ПС, які здійснюють переліт, давати дозвіл і надавати умови на проліт району польотів транзитним ПС, звільняти необхідні ешелони (висоти) та ставити завдання особам ГКрП щодо контролю за їх польотом;

контролювати роботу засобів зв'язку і РТЗ польотів, світлотехнічного обладнання НКзЗПП, особисто давати команду на їх ввімкнення, перемикання і вимкнення;

доповідати командиру АГ про відмову корабельних засобів зв'язку і РТЗ польотів, зникнення відміток від корабельних ПС, виявлення на екрані РЛС, відміток від НЯП та зграй птахів, напрямок і швидкість їх переміщення та діяти відповідно до його вказівок;

постійно знати і систематично аналізувати гідрометеорологічну і орнітологічну обстановку в районі польотів НКзЗПП, запасних НКзЗПП і аеродромів. Про всі зміни обстановки у бік погіршення інформувати екіпажі, що перебувають у повітрі і на борту НКзЗПП, при необхідності обмежувати або припиняти польоти;

періодично уточнювати готовність запасних аеродромів і НКзЗПП до приймання корабельних ПС;

надавати допомогу екіпажам у разі виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті;

у разі сумніву в благополучному результаті посадки дати команду екіпажу про відхід на друге коло, а особам ГКрП вказати подальші дії;

давати команду на покидання корабельного ПС, якщо продовження його польоту пов'язано із загрозою життю екіпажу;

вести в Журналі керівника польотів на кораблі облік усіх порушень режиму польотів і відхилень від правил польотів, помилок льотного складу і осіб ГКрП, а також недоліків у підготовці авіаційної техніки та забезпеченні польотів;

використовувати апаратуру документування радіолокаційної інформації

РЛС;

використовувати аеродроми іноземних держав як запасні за наявності відповідних міжнародних домовленостей та відповідної підготовки льотних екіпажів під час виконання польотів у поході на великій відстані від району основного базування НКзЗПП.

4. У разі досягнення критичних значень гідрометеоелементів, значень качки НКзЗПП або граничних значень НЯП, їх невідповідності запланованим польотним завданням або рівню підготовки екіпажів КрП на НКзЗПП зобов’язаний припинити випуск корабельних ПС і доповісти командиру АГ.

5. Під час раптового погіршення погоди в районі польотів КрП на НКзЗПП зобов’язаний організувати посадку корабельних ПС на свій АНК або спрямувати їх на запасний НКзЗПП (аеродром), у першу чергу забезпечити посадку корабельних ПС з малим залишком пального і які пілотуються менш досвідченими льотчиками.

6. Відправляти корабельні ПС на запасні НКзЗПП (аеродроми) без підтвердження їх готовності до прийому ПС забороняється.

7. У разі неможливості посадки корабельних ПС на своєму або запасному НКзЗПП (аеродромі) КрП на НКзЗПП спільно з командиром АГ зобов’язаний:

оцінити залишок пального на корабельних ПС і тривалість польоту;

привести рятувальні сили і засоби в повну готовність;

вивести корабельне ПС в зону аварійного покидання і дати екіпажу команду на його покидання;

організувати пошук і рятування екіпажу.

8. Про свої дії, результати пошуку та рятування КрП на НКзЗПП

зобов’язаний доповісти на вищестоящий КП (ПУ) і організувати проведення заходів у відповідності з Інструкцією щодо першочергових дій посадових осіб при авіаційній події, затвердженою командиром авіаційної частини.

9. Під час пошкодження корабельного ПС на посадковому майданчику КрП на НКзЗПП зобов’язаний вжити заходів з надання допомоги потерпілим та звільнення злітно-посадкового майданчика від ПС.

10. У разі неможливості звільнення злітно-посадкового майданчика або його пошкодження (залежно від обстановки, що створилася) КрП на НКзЗПП зобов’язаний спрямувати корабельне ПС в зону очікування або на запасний НКзЗПП (аеродром).

11. Якщо корабельне ПС не повернулося на свій НКзЗПП у встановлений час або за ним втрачений контроль, КрП на НКзЗПП зобов’язаний негайно доповісти про це командиру АГ, вищому КП (ПУ) та відповідному органу ОПР, вказавши можливий район перебування корабельного ПС.

12. Під час отримання сигналу “Лихо” КрП на НКзЗПП зобов’язаний використовувати всі наявні засоби зв’язку та РТЗ польотів НКзЗПП для надання допомоги екіпажу ПС і виведенню його (залежно від його типу і приналежності) на найближчий аеродром або НКзЗПП. За необхідності спрямувати в район лиха найбільш підготовлений екіпаж корабельного ПС, що перебуває в повітрі, вжити заходів щодо застосування пошуково-рятувальних сил і засобів для надання допомоги екіпажу, який зазнає (зазнав) лиха, і керувати ними.

13. КрП на НКзЗПП після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти командиру авіаційної групи і на КП ВМС про закінчення

польотів на НКзЗПП та результати виконання Планової таблиці польотів;

дати команду на повне або часткове вимкнення засобів зв'язку і РТЗ польотів (залежно від заявок на польоти);

оформити журнал КрП на кораблі і Бюлетень погоди;

проконтролювати відправку первинних носіїв інформації засобів ОК польотів на обробку;

за результатами попереднього розбору польотів записати зауваження в журнал керівника польотів на кораблі про якість видів забезпечення польотів;

підготувати матеріали з даними про підсумки льотної зміни до повного розбору польотів;

брати участь у попередньому і повному розборах польотів;

після повного розбору польотів провести розбір з особами ГКрП.

XVII. Функціональні обов'язки осіб групи забезпечення польотів

1. Старший інженер польотів

1. Старший інженер польотів до початку польотів зобов'язаний:

вивчити Планову таблицю польотів, завдання на льотну зміну, особливості роботи ІТС на період польотів;

пройти інструктаж у заступника командира авіаційної частини з ІАС;

провести загальне шикування особового складу ІАС, який виділений для забезпечення польотів на дану зміну, перевірити відповідність кількості фахівців встановленим нормам;

перевірити наявність виділених авіаційно-технічною частиною (далі – АТЧ) ЗНЗП згідно із заявкою;

проконтролювати через спеціаліста спеціальної інженерної служби (служби авіаційного озброєння) відповідність типу та кількість АЗУ, які вказані у заявці та тих, що доставлені зі складу авіаційного озброєння для забезпечення польотів;

організувати перевірку готовності ЗАТО ПС до роботи (після допуску їх до обслуговування та заправки ПС керівним складом АТЧ та медичною службою);

розподілити ЗАТО ПС за зонами (позиціями);

керувати буксируванням ПС;

провести інструктаж стартового наряду ІТС на льотну зміну (команда технічної допомоги, технічні пости);

перевірити готовність до роботи ПУ ІАЗ польотів, технічних постів і позицій, команди технічної допомоги;

уточнити з ІТС Планову таблицю польотів, завдання та особливості льотної зміни, отримати доповіді заступників командирів підрозділів з ІАС про готовність особового складу і ПС до польотів;

доповісти КрП на аеродромі за 20 хвилин до початку ПРП і до початку польотів про готовність ПС, команди технічної допомоги, технічних постів і позицій, ЗАТО ПС до польотів.

2. Під час польотів старший інженер польотів зобов'язаний:

забезпечувати випуск ПС у політ згідно з Плановою таблицею польотів;

доповідати КрП на аеродромі про затримки у підготовці ПС до польоту, вживання заходів щодо їх усунення, а також про випадки порушення правил експлуатації ПС особовим складом;

приймати доповіді від осіб, які проводять міжпольотний аналіз даних ЗОК, про випадки порушення правил експлуатації ПС у польоті та вихід підконтрольних параметрів за експлуатаційні обмеження. Про несправності ПС негайно доповідати КрП на аеродромі та заступнику командира авіаційної частини з ІАС;

вести Журнал старшого інженера польотів (додаток 18);

взаємодіяти з КрП на аеродромі при наданні допомоги льотному складу в особливих випадках (ситуаціях);

визначати місце розташування ПС, які прилітають з інших аеродромів,

організовувати їх підготовку до польоту.

3. Старший інженер польотів після закінчення польотів зобов'язаний:

організувати проведення післяпольотної підготовки АТ;

організувати доставку на склади озброєння АЗУ, які не були використані під час польотів;

керувати буксируванням ПС;

підбити підсумки роботи ІАС за льотну зміну та доповісти заступнику командира авіаційної частини з ІАС;

брати участь у попередньому розборі польотів, доповісти командиру авіаційної частини про відмови АТ на землі і в повітрі, про порушення правил її експлуатації та заходів безпеки, про якість АТЗ польотів і причини затримки виходу ПС у політ;

занести до Журналу старшого інженера польотів зауваження та вказівки командира авіаційної частини, оцінку роботи ІАС;

прийняти доповіді заступників командирів підрозділів з ІАС про виконання післяпольотної підготовки, дати дозвіл на убуття ІТС та ЗАТО ПС з аеродрому.

2. Інженер-метеоролог (синоптик)

1. Інженер-метеоролог (синоптик) до початку польотів зобов’язаний:

вивчити характер, район (маршрути, полігони), тривалість, висоти та профілі майбутніх польотів, розташування рубежів повернення ПС на свій аеродром та рубежів прийняття рішення для посадки на запасні аеродроми, знати умови погоди, за яких можуть виконуватися польоти;

вивчити визначені на польоти завдання, запасні аеродроми, відстані та час польоту до них різних типів ПС, які виконують польоти, та мінімуми екіпажів, які беруть участь у польотах (відповідно до Планової таблиці польотів);

проаналізувати розвиток атмосферних процесів та орнітологічну обстановку і розробити попередній прогноз погоди та орнітологічної обстановки на період польотів, визначити ступінь його відповідності умовам, які необхідні для виконання завдань на польоти;

у встановлені терміни доповісти командиру військової частини, КрП на аеродромі та льотному складу прогноз погоди та орнітологічної обстановки на період польотів;

визначити за необхідності додатковий обсяг роботи метеорологічному підрозділу, доповісти про це начальнику метеорологічної служби (групи);

разом з начальником метеорологічної служби (групи) скласти план забезпечення БзП на льотну зміну у метеорологічному та орнітологічному відношенні, який затвердити у командира авіаційної частини і довести до визначених виконавців під підпис.

2. Інженер-метеоролог (синоптик) у період передпольотної підготовки до вильоту екіпажу-розвідника погоди зобов’язаний:

організовувати збір даних про фактичні умови погоди і проаналізувати умови погоди та орнітологічну обстановку в районі та на маршрутах майбутніх польотів, у районах аеродромів посадки та запасних аеродромів;

взяти участь у розробці завдань на РРП та проаналізувати результати РРП, які отримані від ОБУ, ЧШ, КрЗП;

розробити прогноз погоди на період ПРП і попередній прогноз на період польотів та пропозиції щодо заходів безпеки в метеорологічному та орнітологічному відношенні на період ПРП і польотів з урахуванням аналізу результатів РРП;

доповісти командиру авіаційної частини, КрП на аеродромі та екіпажу-розвіднику погоди фактичні метеорологічні умови, прогноз погоди та орнітологічну обстановку на своєму, запасних аеродромах, у районі польотів на період ПРП, пропозиції щодо уточнення маршрутів та профілів польотів на ПРП з урахуванням синоптичної обстановки та результатів РРП;

виписати та надати екіпажу-розвіднику погоди Бюлетень погоди (додаток 19);

за 20–25 хвилин до вильоту екіпажу-розвідника погоди уточнити висоту нижньої межі хмар та горизонтальну видимість на своєму аеродромі, а також наявність зон з НЯП для авіації за даними радіолокаційних спостережень. Якщо горизонтальна видимість або за даними інструментальних вимірів висота нижньої межі хмар менше зазначених у мінімумі командира екіпажу, негайно доповісти про це КрП на аеродромі та виписати Штормове попередження (додаток 20) на строк до поліпшення метеорологічних умов до рівня мінімуму командира екіпажу-розвідника погоди.

3. Інженер-метеоролог (синоптик) під час ПРП зобов’язаний:

перебувати на КДП (СКП) разом з КрП на аеродромі, аналізувати повідомлення екіпажу-розвідника погоди;

збирати дані й аналізувати умови погоди та орнітологічної обстановки на своєму та запасних аеродромах;

за необхідності доповідати КрП на аеродромі пропозиції щодо зміни профілю та маршруту ПРП;

під час виконання ПРП в СМУ та при УМП аналізувати інструментальні виміри висоти нижньої межі хмар на своєму аеродромі і у разі їх різкої розбіжності від даних екіпажу-розвідника погоди доповісти про це КрП на аеродромі та старшому льотної зміни.

4. Інженер-метеоролог (синоптик) після посадки екіпажу-розвідника погоди зобов’язаний:

бути присутнім під час доповіді екіпажу-розвідника погоди командиру авіаційної частини і КрП на аеродромі про результати ПРП;

уточнити попередній прогноз погоди на період польотів з урахуванням результатів ПРП і поточної метеорологічної інформації;

доповісти на передпольотних вказівках на польоти фактичну погоду, уточнений прогноз та орнітологічну обстановку в районі аеродрому, на маршрутах польотів, полігонах (майданчиках цільового призначення) і запасних аеродромах на період польотів і пропозиції щодо забезпечення БзП у метеорологічному та орнітологічному відношенні;

виписати і надати КрП на аеродромі Бюлетень погоди на льотну зміну.

5. Інженер-метеоролог (синоптик) у період польотів зобов'язаний:

бути на КДП (СКП) разом з КрП на аеродромі та здійснювати безпосереднє метеорологічне та орнітологічне забезпечення польотів;

знати повітряну обстановку, рубежі повернення ПС з маршрутів та рубежі прийняття рішення для посадки ПС на запасних аеродромах, а також мінімуми екіпажів, які виконують польоти та заплановані на польоти (згідно з Плановою таблицею польотів);

збирати поточні дані про умови погоди та перельоти птахів на аеродромі посадки, запасних аеродромах, у районі і на маршрутах (полігонах) польотів від екіпажів, обслуг РЛС та метеорологічного радіолокатора (далі – МРЛ), систематично аналізувати їх стан та зміни;

безперервно спостерігати за умовами погоди і за орнітологічною обстановкою на аеродромі, мати дані інструментальних вимірів метеорологічних величин, у тому числі на БПРМ та ДПРМ. Завжди бути готовим доповісти КрП на аеродромі умови погоди для посадки ПС та пропозиції в метеорологічному та орнітологічному відношенні;

доповідати КрП на аеродромі та старшому льотної зміни про випадки значних розбіжностей у значеннях висоти хмар на своєму аеродромі між даними замірів на КДП (СКП), БПРМ, ДПРМ та доповідями екіпажів ПС;

негайно доповідати КрП на аеродромі про штормові оповіщення та попередження, які надійшли від чергового інженера-метеоролога (синоптика) вищого штабу і метеопідрозділів інших відомств;

проводити щогодини, а при УМП, нестійких метеорологічних умовах

або їх імовірному відхиленні від прогнозованих умов погоди – через кожні 30 хвилин (або частіше на вимогу КрП на аеродромі) збір даних про фактичну метеорологічну і орнітологічну обстановку на своєму, запасних аеродромах та надавати їх КрП на аеродромі (оновлювати інформацію на табло метеорологічної інформації) та доповідати про можливі зміни по району (маршрутах, полігонах) польотів, а також свої пропозиції із записом у Стартовий журнал інженера-метеоролога (синоптика) (додаток 21);

доповідати КрП на аеродромі пропозиції щодо проведення додаткових розвідок та дорозвідок погоди;

уточнювати розроблений на польоти прогноз погоди і доповідати КрП на аеродромі та черговому інженеру-метеорологу (синоптику) вищестоящого штабу про його підтвердження (або узгоджені зміни) через кожні 3 години, а при польотах у УМП – щогодини із записом у Стартовий журнал інженера-метеоролога (синоптика);

своєчасно доповідати КрП на аеродромі про наявні та очікувані НЯП для авіації в районі аеродрому та польотів (на маршрутах, полігонах), надавати йому під підпис заповнений бланк Штормового попередження з визначенням місця, часу початку, тривалості та інтенсивності НЯП, доповідати про це посадовим особам відповідно до Інструкції зі штормового оповіщення та попередження;

після вручення заповненого бланка Штормового попередження продовжувати спостереження за умовами погоди на аеродромі, аналізувати синоптичну ситуацію та всі зміни умов погоди в районі польотів, а у разі раптового погіршення умов погоди на своєму аеродромі негайно доповідати КрП на аеродромі умови погоди посадки на запасних аеродромах;

якщо штормове попередження не виправдовується, скасувати це штормове попередження;

при забезпеченні маршрутних польотів та перельотів до моменту підходу ПС до рубежів повернення або до рубежів прийняття рішень для посадки їх на запасних аеродромах бути готовим доповісти КрП на аеродромі

уточнені дані про фактичні та очікувані умови погоди для прийняття рішення щодо продовження польоту, повернення або посадки ПС на запасних аеродромах;

вести Стартовий журнал інженера-метеоролога (синоптика).

6. Інженер-метеоролог (синоптик) після закінчення польотів зобов'язаний:

надати КрП на аеродромі Стартовий журнал інженера-метеоролога (синоптика) для оцінки прогнозу погоди (штормового попередження) і якості метеорологічного та орнітологічного забезпечення польотів;

заповнити Бюлетень погоди фактичними даними наземних спостережень і донесень екіпажів, які виконували польоти;

взяти участь у попередньому розборі польотів;

доповісти начальнику метеорологічної служби (групи) та черговому інженеру-метеорологу вищестоящого штабу про наявність інцидентів, якщо вони пов'язані з недоліками в метеорологічному та орнітологічному забезпеченні польотів, або причини їх виникнення та заходи, які виконувалися щодо недопущення їх повтору, а також оцінку якості метеорологічного забезпечення польотів, зауваження та пропозиції КрП на аеродромі та старшого льотної зміни.

3. Черговий з аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. Черговий з АТЗ польотів до початку польотів зобов'язаний:

отримати завдання у заступника командира авіаційної частини, відповідального за АТЗ польотів (командира АТЧ), вивчити розпорядження з АТЗ польотів, усвідомити характер і особливості запланованих польотів;

організувати перевезення особового складу на аеродром;

забезпечити своєчасність прибуття на технічні позиції (у зони розосередження ПС) ЗАТО ПС та готовність їх до роботи;

перевірити знання особовим складом, який призначений для виконання заходів АТЗ польотів, завдань на польоти та функціональних обов’язків;

доповісти старшому інженеру польотів про готовність особового складу, автомобільної та спеціальної техніки, виділених матеріальних засобів до забезпечення польотів та отримати у нього інструктаж;

спільно з представником ІАС перевірити якість підготовки ЗАТО ПС, кондиційність ПММ, спеціальних рідин та стиснених (зріджених) газів;

перевірити готовність місць розміщення та обігріву особового складу на аеродромі, а також організацію його харчування;

перевірити готовність до роботи ПУ АТЗ польотів;

за 20 хвилин до початку ПРП та до початку польотів доповісти КрП на аеродромі про готовність ЗАТО до обслуговування ПС.

2. Черговий з АТЗ польотів під час польотів зобов’язаний:

організувати своєчасне подання до ПС ЗАТО ПС, АЗУ та інших матеріальних засобів;

організувати своєчасну доставку на аеродром їжі та питної води;

особисто та через помічників у зонах розосередження контролювати роботу особового складу підрозділів АТЗ, виділеного для забезпечення польотів, вживати заходів для забезпечення безпеки та виконання встановлених правил руху автотранспорту, ЗНЗП та пішоходів на аеродромі;

знати місце розташування аеродромного пункту спеціальної обробки та майданчиків для дезактивації, дегазації та дезінфекції техніки;

у випадках виходу з ладу ЗАТО ПС доповідати старшому інженеру польотів та вживати необхідних заходів для негайної заміни їх справними засобами;

вести Журнал чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів (додаток 22).

3. Черговий з АТЗ після закінчення польотів зобов’язаний:

забезпечити післяпольотну підготовку ПС;

брати участь у попередньому розборі польотів та надати командиру авіаційної частини Журнал чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів для запису зауважень і оцінки за АТЗ польотів;

організувати перевезення особового складу з аеродрому та з дозволу старшого інженера польотів повернення ЗАТО ПС у парк авіаційної частини;

доповісти командиру авіаційної частини, його заступнику, відповідальному за АТЗ польотів, про виконання завдань та зауваження, отримані від посадових осіб під час забезпечення польотів.

4. Відповідальний черговий зі зв’язку та радіотехнічного забезпечення польотів

1. Відповідальний черговий зі зв’язку та РТЗ польотів до початку польотів зобов’язаний:

вивчити характер і особливості наступних польотів;

уточнити склад основних і резервних засобів зв’язку та РТЗ польотів, які виділяються;

провести комплексну перевірку готовності персоналу чергових змін і засобів зв’язку та РТЗ до забезпечення польотів під час проведення попередньої підготовки;

ознайомитися з недоліками, які були виявлені під час минулих льотних змін, причинами їх виникнення і вжитими заходами щодо їх усунення;

організувати проведення передпольотної підготовки персоналу чергових змін і засобів зв’язку та РТЗ;

провести передпольотний інструктаж особового складу чергових змін;

перевірити готовність до роботи основних і резервних засобів зв’язку та РТЗ польотів;

перевірити якість роботи радіостанцій у мережах управління ПС;

перевірити готовність до роботи ЗОК;

провести комплексну перевірку готовності персоналу чергових змін і засобів зв’язку та РТЗ до забезпечення польотів;

відповідно до рішення командира авіаційної частини (старшого авіаційного начальника) до початку передпольотної льотної перевірки (ПРП) перевести засоби зв’язку та РТЗ польотів на автономні джерела електроживлення;

доповісти КрП на аеродромі про готовність до роботи особового складу чергових змін, засобів зв’язку та РТЗ польотів і ЗОК: за 30 хвилин до початку РРП, за 30 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди та за 20 хвилин до початку польотів;

керувати переміщенням рухомих засобів зв’язку та РТЗ польотів;

контролювати роботу особового складу чергових змін і засобів зв’язку та РТЗ польотів під час передпольотної льотної перевірки (ПРП), вживати заходів щодо усунення виявлених недоліків.

2. Рішення про заміну засобів зв’язку та РТЗ польотів, які вийшли з ладу до початку польотів, приймає командир (заступник командира) частини (підрозділу) зв’язку та РТЗ. Відповідальний черговий зі зв’язку та РТЗ польотів доповідає про це КрП на аеродромі і командиру авіаційної частини.

3. Відповідальний черговий зі зв’язку та РТЗ польотів під час польотів зобов’язаний:

контролювати роботу засобів зв’язку і РТЗ польотів та ЗОК;

вживати заходів для відновлення працездатності засобів зв’язку та РТЗ польотів, які вийшли з ладу;

з дозволу КрП на аеродромі за необхідності давати команди на ввімкнення (вимкнення) основних (резервних) засобів зв’язку та РТЗ польотів і джерел електроживлення, на перехід з одного режиму (каналу) роботи на інший;

керувати переміщенням рухомих засобів РТЗ;

вести Журнал обліку якості забезпечення польотів (відповідального чергового зі зв’язку та радіотехнічного забезпечення польотів) (додаток 23).

4. Відповідальний черговий зі зв’язку та РТЗ польотів після закінчення польотів зобов’язаний:

отримати від КрП на аеродромі зауваження про роботу засобів зв’язку та РТЗ польотів і оцінку якості забезпечення польотів;

організувати здачу МОК на обробку;

підбити підсумки роботи особового складу чергових змін із забезпечення польотів;

керувати переміщенням рухомих засобів зв’язку та РТЗ;

організувати проведення післяпольотної підготовки засобів зв’язку та РТЗ польотів;

підготувати командиру частини (підрозділу) зв’язку та РТЗ матеріал для розбору забезпечення польотів.

5. При забезпеченні перельотів і позааеродромних польотів відповідальний черговий зі зв’язку та РТЗ (черговий зі зв’язку та РТЗ) керується цими Правилами та вказівками КрП на аеродромі (чергового по прийому і випуску ПС).

5. Відповідальний з радіолокаційного забезпечення польотів

1. Відповідальний з РЛЗ польотів до початку польотів зобов’язаний:

проаналізувати недоліки, які мали місце на попередніх польотах;

взяти участь у визначенні завдань на наступні польоти;

провести комплексну перевірку готовності персоналу чергових змін і засобів РЛЗ польотів до забезпечення наступних польотів під час проведення попередньої підготовки;

організувати проведення передпольотної підготовки особового складу і

техніки до РЛЗ польотів, прийняти доповіді начальників (старших змін) розрахунків про готовність до забезпечення польотів радіоелектронної техніки і ЗОК;

провести передпольотний інструктаж особового складу;

перевірити підготовку до польотів засобів, які забезпечують проведення РРП (повинна завершитись за одну годину до вильоту екіпажу-розвідника погоди);

доповісти командиру частини (підрозділу) РТВ (зв'язку та РТЗ) про готовність;

доповісти КрП на аеродромі про готовність до роботи розрахунків РЛЗ польотів: за 30 хвилин до початку РРП, за 30 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди і за 20 хвилин до початку польотів;

під час ПРП перевірити готовність РЛС і автоматизованої системи управління (далі – АСУ) (за наявності), відповідність якості проходження радіолокаційної інформації встановленим вимогам, вживати заходів щодо усунення виявлених недоліків.

2. Відповідальний з РЛЗ польотів під час польотів зобов'язаний:

контролювати роботу РЛС та ЗОК;

за вказівкою КрП на аеродромі (старшого розрахунку ПУ) встановлювати визначені режими роботи РЛС;

визначати завдання начальникам (старшим змін) розрахунків РЛС на ведення радіолокаційного контролю за кожним ПС, яке виконує політ;

особисто контролювати повноту і якість радіолокаційної інформації, яка видається на ПУА;

давати команду на вмикання додаткових ЗОК у випадку загрози виникнення або виникнення в повітрі авіаційних подій або інцидентів;

вживати заходів для відновлення працездатності РЛС і своєчасного переходу на резервні джерела радіолокаційної інформації;

вести Журнал обліку якості забезпечення польотів (відповідального за

радіолокаційне забезпечення польотів).

3. Відповідальний з РЛЗ польотів після закінчення польотів зобов’язаний:

отримати від КрП на аеродромі (старшого розрахунку ПУ) зауваження про роботу РЛС і оцінку якості забезпечення польотів;

доповісти командиру частини (підрозділу) РТВ (звязку та РТЗ) результати РЛЗ польотів авіації, недоліки, зауваження по роботі розрахунків РЛС та пропозиції щодо їх усунення;

організувати проведення післяпольотної підготовки на засобах РЛС;

підготувати дані для розбору РЛЗ польотів з розрахунками РЛС.

6. Черговий лікар (фельдшер)

1. Черговий лікар (фельдшер) до початку польотів зобов’язаний:

вивчити характер і особливості наступних польотів;

уточнити дані про льотний склад, який підлягає міжпольотному і післяпольотному медичному огляду;

перевірити оснащення і готовність МПА до роботи, готовність санітарного транспорту і медичних засобів забезпечення польотів;

перевірити якість кисню, призначеного для заправлення бортових кисневих систем ПС;

провести передпольотний медичний контроль льотного складу та осіб ГКрП;

доповісти командиру авіаційної частини (старшому льотної зміни) про результати передпольотного медичного контролю льотного складу та осіб ГКрП із внесенням відповідних записів у Планову таблицю польотів щодо осіб, які за медичними показаннями підлягають усуненню від польотів.

2. Черговий лікар (фельдшер) під час польотів зобов’язаний:

проводити міжпольотний і післяпольотний медичний контроль льотного складу;

забезпечити роботу МПА;

стежити за дотриманням авіаційним персоналом режиму відпочинку, харчування і стартового часу;

контролювати санітарно-гігієнічний стан місць відпочинку та харчування особового складу;

надавати невідкладну медичну допомогу особовому складу на аеродромі, а також членам екіпажів ПС під час вимушених посадок і вимушених покидань ПС.

3. Черговий лікар (фельдшер) після закінчення польотів зобов’язаний доповісти командиру авіаційної частини результати медичного спостереження за льотним складом у процесі польотів, а також недоліки в організації праці, відпочинку і харчування авіаційного персоналу на аеродромі.

7. Хронометражист

1. Хронометражист до початку польотів зобов’язаний:

пройти інструктаж у начальника штабу (заступника начальника штабу) авіаційної частини;

отримати копію Планової таблиці польотів;

підготувати робоче місце.

2. Хронометражист під час польотів зобов’язаний:

вести Журнал хронометражу польотів (додаток 24);

доповідати КрП на аеродромі про перевищення екіпажем запланованого часу польоту.

3. Хронометражист після закінчення польотів зобов’язаний підготувати для КрП на аеродромі дані хронометражу за льотну зміну.

8. Черговий планшетист командного пункту

1. Черговий планшетист КП до початку польотів зобов’язаний:

отримати від КрДЗ (ОБУ) завдання на льотну зміну;

пройти тренування з проведення цілі на горизонтальному і вертикальному планшетах;

підготувати робоче місце;

доповісти КрДЗ (ОБУ) про готовність до роботи.

2. Черговий планшетист КП під час польотів зобов’язаний:

виконувати проведення повітряних цілей, у тому числі штильову прокладку;

негайно доповідати КрДЗ (ОБУ) про відхилення цілі від заданого маршруту, про втрату її оператором РЛС, а також про появу сторонніх цілей.

3. Черговий планшетист КП після закінчення польотів зобов’язаний підготувати звітну документацію щодо проведення повітряних цілей.

9. Спостерігач за повітряними суднами, які заходять на посадку

1. Спостерігач за ПС, які заходять на посадку, до початку польотів зобов’язаний:

вивчити конфігурації ПС, які заходять на посадку, при різних положеннях шасі, крила і механізації ПС;

отримати завдання і пройти інструктаж у ПКрП (КрП) на аеродромі;

перевірити сигналізацію (світлову і звукову) і зв’язок з КрП (ПКрП) на аеродромі.

2. Спостерігач за ПС, які заходять на посадку, під час польотів зобов’язаний:

стежити за допомогою оптичного приладу і візуально за положенням шасі, крила і механізацією ПС, які заходять на посадку;

негайно доповідати ПКрП (КрП на аеродромі) про невипуск шасі, ненормальне положення крила та механізації у ПС, які заходять на посадку, про появу птахів на посадковому курсі.

3. Спостерігач за ПС, які заходять на посадку, після закінчення польотів зобов’язаний отримати зауваження від ПКрП (КрП на аеродромі) та діяти за його вказівками.

10. Начальник аварійно-рятувальної команди

1. Начальник АРК у період попередньої підготовки зобов’язаний:

отримати інструктаж у заступника командира авіаційної частини;

перевірити законність призначення особового складу до АРК;

взяти участь у проведенні теоретичної та практичної підготовки особового складу АРК.

2. Начальник АРК до початку ПРП зобов’язаний:

прийняти доповідь від підрозділів АРК про готовність до виконання завдань у складі АРК;

отримати інструктаж у КрП на аеродромі;

перевірити готовність до роботи та провести інструктаж особового складу команди технічної допомоги, пожежного поста та МПА;

доповісти КрП на аеродромі про готовність АРК до виконання АРР.

3. Начальник АРК при виникненні аварійної ситуації на аеродромі зобов’язаний:

за аварійними сигналами “Готовність” або “Аварія” організувати збір підрозділів АРК, прибути до місця, яке оголошено під час оповіщення, та розпочати виконання АРР;

керувати АРР до їх завершення або до передачі керівництва іншій посадовій (уповноваженій) особі за розпорядженням командира авіаційної частини.

4. Начальник АРК після закінчення польотів зобов’язаний направити особовий склад і технічні засоби підрозділів, які входили до складу АРК, в розпорядження своїх командирів (начальників).

11. Начальник наземної пошуково-рятувальної групи

1. Начальник НПРГ відповідає за підготовку особового складу групи, своєчасне заступання її на чергування, постійну її готовність до проведення ПРР, збереження аварійно-рятувального майна, використання його за призначенням і безпеку проведення ПРР членами групи.

2. Начальник НПРГ у період попередньої підготовки зобов’язаний:

отримати інструктаж у заступника командира авіаційної частини;

перевірити виділені транспортні засоби, їх заправку і технічний стан;

перевірити наявність, комплектацію і стан аварійно-рятувального майна;

уточнити район і характер польотів, ознайомитися з фактичними метеорологічними умовами та прогнозом погоди;

довести особовому складу групи час заступання на чергування, форму одягу і екіпірування, місцезнаходження, порядок оповіщення і збору при

отриманні команди на вихід.

3. Начальник НПРГ до початку ПРП зобов’язаний:

отримати інструктаж у начальника АРК;

перевірити наявність, екіпірування особового складу групи і знання ними своїх обов’язків;

опитати особовий склад групи про стан здоров’я, за необхідності організувати заміну хворих членів груп;

перевірити справність засобів зв’язку і їх налаштування на виділені канали (частоти) управління;

доповісти КрП на аеродромі та начальнику АРК про заступання НПРГ на чергування за 15 хвилин до зльоту екіпажу-розвідника погоди.

4. Начальник НПРГ після закінчення польотів зобов’язаний направити особовий склад групи і технічні засоби, які входили до складу НПРГ, в розпорядження своїх командирів (начальників).

5. Начальник НПРГ при виникненні аварійної ситуації з ПС зобов’язаний:

за аварійними сигналами “Готовність” або “Аварія” забезпечити прибуття НПРГ зі своїм спорядженням і устаткуванням на виділених для цього транспортних засобах до місця, яке оголошено під час сповіщення;

при проведенні АРР на аеродромі взяти участь у їх проведенні у складі АРК;

при проведенні авіаційного пошуку і рятування поза межами аеродрому (за командою командира авіаційної частини або КрП на аеродромі) прийняти у підпорядкування за необхідності сили підсилення та організувати проведення пошуку і рятування відповідно до визначеного завдання.

6. Начальник НПРГ під час отримання команди (сигналу) на вихід

зобов’язаний:

оголосити збір особового складу команди;

отримати у КрП на аеродромі або ОЧ КП (авіаційного диспетчера) завдання на пошук;

після з’ясування завдання довести його до особового складу, а також дані про авіаційну подію, попередній план дій і пошуку, заходи безпеки під час проведення ПРР;

забезпечити своєчасний вихід команди.

7. Начальник НПРГ при виході в район пошуку зобов’язаний:

скласти (уточнити) план пошуку і довести його до членів команди;

організувати пошук ПС, яке зазнало лиха, його пасажирів і членів екіпажу;

систематично доповідати на КП (ПУ) про хід і результати пошуку.

8. Начальник НПРГ після виявлення потерпілих зобов’язаний:

доповісти на КП (ПУ) про факт виявлення потерпілих;

сфотографувати (провести відеозйомку) місця події до проведення заходів, які можуть порушити положення деталей на місці події;

вжити екстрених заходів з надання необхідної допомоги пасажирам і екіпажу ПС, яке зазнало лиха, при цьому (за можливості) забезпечити збереження положення ПС та (або) його деталей;

за наявності вогнищ (пожеж) вжити заходів з їх гасіння;

вжити заходів для екстреної евакуації потерпілих з місця події;

доповісти керівнику ПРР про вжиті заходи і необхідну допомогу;

забезпечити охорону місця події і збереження положення ПС та (або) його деталей.

9. Начальник НПРГ після закінчення ПРР зобов’язаний:

організувати повернення команди на аеродром базування;

доповісти рапортом (усно і письмово) командиру авіаційної частини про результати ПРР.

12. Авіаційний диспетчер аеродрому

1. Авіаційний диспетчер аеродрому до початку польотів (перед заступанням на чергування) зобов’язаний вивчити і знати:

вимоги документів, які регламентують льотну роботу, і вміти керуватися ними;

ІВП у районі аеродрому, мінімуми свого і запасних аеродромів;

інструкцію зі складання заявок на використання повітряного простору під час планування проведення відповідного виду діяльності;

розташування, ступінь готовності засобів зв’язку та РТЗ польотів основного та запасних аеродромів, їх дані і порядок використання;

правильність оформлення заявок на польоти та перельоти, встановлений порядок і терміни їх подання до відповідних органів ОПР, ОУ видів ЗСУ та ЦОВВ;

аеродромну мережу;

схему дротового і радіозв’язку між ПУ, органами ОПР та ОУ видів ЗСУ та ЦОВВ;

відстань і розрахунковий час польоту між основними аеродромами ПС різних типів;

тактико-технічні дані основних типів ПС;

структуру і порядок використання повітряного простору;

можливості аеродрому з прийому ПС і розміщення екіпажів;

порядок узгодження польотів у районі аеродрому;

очікувану повітряну, метеорологічну та орнітологічну обстановку в районі свого і запасних аеродромів, допустимі швидкості вітру для зльоту та посадки різних типів ПС;

місцезнаходження, склад та ступінь готовності сил і засобів ПРЗ польотів, порядок їх виклику;

плани польотів та перельотів на поточну і наступну доби;

характер (мету) виконання завдання екіпажами, які перелітають, і кількість пасажирів, які перевозяться;

порядок дій у випадку отримання повідомлення про сигнал “Лихо”.

2. Авіаційний диспетчер аеродрому під час польотів (під час несення чергування) зобов’язаний:

приймати, правильно оформляти і своєчасно передавати у встановленому порядку заявки на польоти і перельоти, контролювати їх проходження до вищестоящих ПУ, відповідних органів ОПР та ОУ видів ЗСУ та ЦОВВ;

постійно знати повітряну, наземну, радіолокаційну, метеорологічну і орнітологічну обстановку;

своєчасно запитувати вищестоящий ПУ, орган ОПР про дозвіл на польоти (перельоти) та використання повітряного простору, доводити його до екіпажів із записом у Польотному листі, а також до КрП на аеродромі;

у день перельоту екіпажу з аеродрому першого вильоту робити відмітку в Польотному листі про початок і кінець стартового часу;

перевіряти наявність списків особового складу, який перевозиться на ПС, супровідної і завантажувальної відомості, Бюлетеня погоди, відповідних підписів посадових осіб у Листі контролю готовності до вильоту;

передавати вищому ПУ і відповідному органу ОПР рішення на випуск або прийом ПС і повідомляти КрП на аеродромі про отримані умови на польоти (перельоти);

інформувати екіпаж ПС про зміну заявки на політ (переліт) і перенесення часу вильоту;

своєчасно сповіщувати вищестоящий ПУ, орган ОПР, ОУ видів ЗСУ та ЦОВВ про посадку і виліт ПС, а також про початок (закінчення) польотів та

їх перенесення;

своєчасно подавати заявки та контролювати виділення засобів АТЗ польотів, ІАЗ польотів, розміщення і харчування екіпажів;

своєчасно інформувати КрП на аеродромі про отримання від органу ОПР заборони та короткочасних обмежень використання повітряного простору і зміни повітряної обстановки, а також про готовність запасних аеродромів до прийому ПС;

забезпечувати виконання та вести плани польотів і перельотів;

доповідати КрП на аеродромі час зльоту та розрахунковий час посадки ПС, яке перелітає на аеродром, а також при використанні аеродрому запасним;

інформувати заінтересовані підрозділи, авіаційні частини (організації) про виліт (посадку) ПС;

заповнювати плани польотів і перельотів відповідно до заявок, які надійшли, і подавати їх на затвердження;

вести журнал обліку повітряних перевезень вантажів, журнал обліку перевезення пасажирів та недоліків щодо їх забезпечення.

3. Авіаційний диспетчер аеродрому після закінчення польотів (чергування) зобов’язаний оформити обліково-звітну документацію.

XVIII. Функціональні обов’язки посадових осіб управління авіаційної частини при виконанні польотів

1. Старший авіаційний начальник аеродрому

1. Старший авіаційний начальник аеродрому зобов’язаний:

забезпечити авіаційну безпеку на аеродромі;

організовувати експлуатацію аеродрому відповідно до вимог діючих нормативно-правових актів та службових документів;

вживати необхідних заходів щодо підтримання аеродрому в постійній експлуатаційній готовності, організації пропускного режиму, охорони та оборони аеродрому;

здійснювати контроль за дотриманням на аеродромі встановленого порядку виконання перельотів;

затверджувати схему руху особового складу та техніки по аеродрому, контролювати і вимагати від підпорядкованого особового складу суворого дотримання встановленого порядку руху транспортних засобів і пішоходів по аеродрому;

забезпечити охорону навколишнього середовища на аеродромі, пожежну безпеку, порядок на території аеродрому, закріпленій за авіаційною частиною;

контролювати відповідність відомостей ІВП у районі аеродрому змісту АНД, опублікованих у документах АНІ;

своєчасно надавати донесення про чергові роботи на аеродромі та на засобах РТЗ і РЛЗ польотів, які змінюють (доповнюють) опубліковані аеронавігаційні дані;

визначати екіпажам ПС, які здійснюють перельоти, місце для звірки бортових документів з контрольними примірниками та підготовки до перельотів;

організовувати контроль за порядком зберігання та використання документів АНІ;

систематично перевіряти стан штучних покриттів аеродрому, готовність до виконання польотів;

планувати та проводити польоти з урахуванням часу, необхідного для систематичного догляду та проведення ремонтів елементів льотного поля і аеродромних споруд;

забезпечувати наявними силами і засобами охорону ПС, яке прибуло, необхідне обслуговування екіпажу і пасажирів у встановленому порядку (включно з відпочинком та харчуванням), а також підготовку і випуск у

подальший політ цього ПС у заявлений час відповідно до польотного завдання з урахуванням готовності екіпажу і метеорологічних умов.

2. Старший авіаційний начальник аеродрому повинен вживати всебічних заходів, щоб під час планування розвитку міст та інших населених пунктів у межах, встановлених для кожного класу аеродрому, смуг повітряних підходів, зон нормованих параметрів авіаційних шумів і електромагнітних полів (зон обмеження житлового, культурно-побутового і промислового будівництва), дотримуватися вимог БзП, допустимих рівнів авіаційних шумів та електромагнітних полів.

3. Старший авіаційний начальник аеродрому відповідає за постійну готовність аеродрому до забезпечення перельотів. Він зобов’язаний забезпечити готовність аеродрому і осіб ГКрП до вказаного в заявці часу, підтвердити відповідному органу ОПР про готовність до приймання ПС і доповісти про це вищому ПУ.

4. Старший авіаційний начальник аеродрому, на якому виконується проміжна посадка ПС, зобов’язаний:

надавати старшим перелітаючих груп (командирам одиночних екіпажів) усі види зв’язку для вирішення питань, пов’язаних з перельотом;

забезпечувати своєчасну заправку і підготовку ПС до вильоту;

організовувати охорону ПС;

забезпечувати розміщення, харчування, відпочинок та медичне обслуговування;

надавати інформацію про погоду та необхідні консультації;

забезпечувати доставку особового складу груп до місць розміщення, харчування і стоянки ПС.

5. На старшого авіаційного начальника аеродрому покладаються

організація та проведення пошуку і рятування ПС на аеродромі та в районі відповідальності аеродрому (злітно-посадкового майданчика) з пошуку і рятування (проведення ПРР).

6. У випадку авіаційної події старший авіаційний начальник аеродрому забезпечує дотримання вимог правил розслідування авіаційних подій і інцидентів у державній авіації України.

2. Старший льотної зміни

1. Старшого льотної зміни призначає командир авіаційної частини на кожну льотну зміну. На нього покладаються організація та проведення польотів у чіткій відповідності з вимогами документів, які регламентують льотну роботу.

2. Старший льотної зміни під час організації польотів зобов'язаний:

заслухати пропозиції визначеного особового складу управління авіаційної частини та підрозділів забезпечення щодо організації польотів і стану засобів забезпечення польотів;

прийняти рішення на польоти, визначити завдання визначеному особовому складу управління авіаційної частини та підрозділів забезпечення на планування, підготовку, проведення і забезпечення польотів;

визначити завдання на польоти екіпажам та особам ГКрП;

призначити екіпажі для проведення повітряної розвідки і дорозвідки погоди;

визначити порядок проведення попередньої підготовки до польотів;

визначити порядок проведення контролю попередньої підготовки до польотів льотного складу, осіб ГКрП, АТ;

підготуватися до польотів згідно із запланованим польотним завданням;

проводити заняття з льотним складом з аеродинаміки, тактики,

методики виконання найбільш складних вправ КБП та з БзП;

здійснювати індивідуальний контроль готовності до польотів своїх заступників (якщо старший льотної зміни – командир авіаційної частини), командирів ескадрилій, КрП на аеродромі (полігоні) та екіпажів-розвідників погоди;

проводити розіграш польотів при плануванні групових польотів;

визначати обсяг додаткової підготовки або усувати від польотів екіпажі (групи), осіб ГКрП у разі їх незадовільної підготовки до польотів;

заслухати доповіді визначених посадових осіб авіаційної частини та підрозділів забезпечення про готовність до польотів;

затвердити планові таблиці польотів (якщо старший льотної зміни – командир авіаційної частини);

доповісти безпосередньому командиру (начальнику) про готовність до проведення польотів;

перевірити готовність до польотів аеродрому, засобів забезпечення польотів;

оцінити повітряну, наземну, метеорологічну та орнітологічну обстановку в районі наступних польотів, прийняти рішення на виконання ПРП, визначити завдання для її проведення;

визначити порядок контролю проведення передпольотної підготовки льотного складу та ПС;

заслухати доповідь екіпажу-розвідника погоди про фактичні метеорологічні умови в районі польотів, чергового інженера-метеоролога (синоптика) про прогноз погоди та прийняти рішення щодо варіанта польотів;

доповісти безпосередньому командиру (начальнику) рішення щодо варіанта польотів і запросити дозвіл на їх проведення;

надати передпольотні вказівки.

3. Старший льотної зміни під час виконання польотів зобов’язаний:

контролювати виконання Планової таблиці польотів, якість керівництва польотами та усіх видів забезпечення;

усувати від польотів екіпажі (осіб ГКрП) за порушення встановлених правил польотів, порядку використання повітряного простору, БзП та скоєння інцидентів з власної вини;

виконувати польоти на особисте удосконалення та інструктором;

припиняти частково або повністю польоти в разі виникнення умов, які загрожують БзП;

аналізувати за засобами ОК якість виконання польотних завдань безпосередньо підпорядкованого льотного складу;

у разі проведення ПРР в районі аеродрому – керувати ними.

4. Старший льотної зміни після закінчення польотів зобов’язаний:

провести попередній розбір польотів;

визначити порядок підготовки та проведення повного розбору польотів;

надати вказівки щодо усунення недоліків, які мали місце при виконанні польотів;

доповісти безпосередньому командиру (начальнику) про закінчення польотів, підсумки льотної зміни, оцінки за забезпечення польотів та виявлені інциденти;

провести повний розбір польотів;

вжити заходів щодо виявлення та усунення причин інцидентів, які мали місце при проведенні польотів, у разі необхідності провести спеціальні заняття з особовим складом.

3. Командир авіаційної частини

1. Командир авіаційної частини відповідає за якість льотної підготовки та бойового вишколу авіаційної частини. На нього покладаються організація та проведення польотів у чіткій відповідності з вимогами документів, які

регламентують льотну роботу.

2. Командир авіаційної частини під час організації польотів зобов’язаний:

заслухати пропозиції керівного складу авіаційної частини щодо організації польотів і доповіді командирів підрозділів забезпечення про стан засобів забезпечення польотів;

прийняти рішення на польоти, визначити завдання керівному складу авіаційної частини і підрозділів забезпечення на планування, підготовку, проведення і забезпечення польотів;

визначити завдання на польоти екіпажам та особам ГКрП;

призначити екіпажі для проведення повітряної розвідки і дорозвідки погоди;

визначити порядок проведення попередньої підготовки до польотів;

визначити порядок проведення контролю попередньої підготовки до польотів льотного складу, осіб ГКрП, АТ;

підготуватися до польотів згідно із запланованим польотним завданням;

проводити заняття з льотним складом з аеродинаміки, тактики, методики виконання найбільш складних вправ КБП та з БзП;

проконтролювати готовність до польотів своїх заступників, командирів ескадрилій, КрП на аеродромі (полігоні) та екіпажів-розвідників погоди;

провести розіграш польотів у разі планування групових польотів у складі двох ескадрилій;

визначити обсяг додаткової підготовки або усунути від польотів екіпажі (групи), осіб ГКрП у разі їх незадовільної підготовки до польотів;

заслухати доповіді посадових осіб авіаційної частини, командирів підрозділів забезпечення про готовність до польотів;

затвердити планові таблиці польотів;

доповісти безпосередньому командиру (начальнику) про готовність авіаційної частини до польотів;

перевірити готовність до польотів аеродрому, засобів забезпечення польотів;

оцінити повітряну, наземну, метеорологічну та орнітологічну обстановку в районі наступних польотів, прийняти рішення на виконання повітряної розвідки погоди, визначити завдання для її проведення;

визначити порядок контролю проведення передпольотної підготовки льотного складу та ПС;

заслухати доповіді екіпажів-розвідників погоди про фактичні метеорологічні умови в районі польотів, інженера-метеоролога (синоптика) про прогноз погоди та прийняти рішення щодо варіанта польотів;

доповісти безпосередньому командиру (начальнику) рішення щодо варіанта польотів і запросити дозвіл на їх проведення;

надати передпольотні вказівки.

3. Командир авіаційної частини під час виконання польотів зобов’язаний:

контролювати виконання Планової таблиці польотів, якість керівництва польотами, організацію усіх видів забезпечення;

стежити за змінами метеорологічної та орнітологічної обстановки в районі польотів і на запасних аеродромах;

усувати від польотів екіпажі (осіб ГКрП) за порушення встановлених правил польотів, порядку використання повітряного простору, БзП та скоєння інцидентів із власної вини;

виконувати польоти на особисте удосконалення та інструктором;

систематично керувати польотами на аеродромі і полігоні;

припиняти частково або повністю польоти в разі виникнення умов, які загрожують БзП;

аналізувати за МОК якість виконання польотних завдань своїми заступниками та командирами авіаційних підрозділів;

керувати ПРР в районі аеродрому.

4. Командир авіаційної частини після закінчення польотів зобов’язаний:

провести попередній розбір польотів;

визначити порядок підготовки та проведення повного розбору польотів в авіаційній частині та в авіаційних підрозділах;

дати вказівки щодо усунення недоліків, які мали місце при виконанні польотів;

доповісти безпосередньому командиру (начальнику) про закінчення польотів, підсумки льотної зміни, оцінки за забезпечення польотів та виявлені інциденти;

провести повний розбір польотів;

вжити заходів для розслідування, виявлення та усунення причин інцидентів, які мали місце при проведенні польотів, у разі необхідності провести спеціальні заняття з особовим складом по БзП.

5. Командири авіаційних частин на підставі зазначених у цих Правилах обов’язків посадових осіб організовують відпрацювання посадових інструкцій з урахуванням організаційно-штатної структури частини, специфіки її діяльності та особливостей виконання завдань.

4. Заступник командира авіаційної частини

1. Заступник командира авіаційної частини відповідає за якість льотно-тактичної і льотно-методичної підготовки керівного льотного складу авіаційної частини. На нього покладаються підготовка осіб ГКрП, організація ОК, пошуково-рятувального та орнітологічного забезпечення польотів.

2. Заступник командира авіаційної частини під час організації польотів зобов’язаний:

розподіляти керівний склад управління авіаційної частини за

підрозділами для надання допомоги командирам авіаційних підрозділів у підготовці екіпажів (груп) до польотів і для роботи інструктором на наступних польотах;

підготувати і подати командиру авіаційної частини необхідні дані для прийняття рішення на польоти;

визначити завдання особам ГКрП і організувати їх підготовку до польотів;

перевірити планові таблиці польотів і підписати їх;

поставити завдання начальнику підрозділу ОК щодо забезпечення польотів;

дати вказівки щодо організації орнітологічного забезпечення польотів;

проводити заняття з льотчиками-інструкторами з методики виконання найбільш складних вправ КБП і заняття з льотним складом з тактики;

контролювати організацію попередньої підготовки льотного складу авіаційної частини і осіб ГКрП авіаційної частини до польотів;

брати участь у проведенні підготовки і контролю готовності екіпажів (груп) до польотів за вправами льотно-тактичної підготовки;

усувати від польотів екіпажі (групи), осіб ГКрП у разі їх незадовільної підготовки до польотів (з доповіддю командиру авіаційної частини);

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційної частини;

провести контроль готовності осіб ГКрП до польотів;

контролювати організацію та проведення передпольотної підготовки льотного складу і осіб ГКрП;

перевірити готовність пошуково-рятувальних сил і засобів до забезпечення польотів, а також виконання запланованих на польоти заходів щодо орнітологічного забезпечення.

3. Заступник командира авіаційної частини під час проведення польотів

зобов’язаний:

контролювати роботу осіб ГКрП;

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором;

систематично керувати польотами на аеродромі і полігоні;

стежити за змінами метеорологічної та орнітологічної обстановки в районі польотів і на запасних аеродромах;

контролювати організацію проведення міжпольотного ОК;

усувати від польотів екіпажі (групи) у випадку порушення правил польотів, порядку використання повітряного простору, БзП та забороняти польоти екіпажам у разі невідповідності метеорологічних умов умовам виконання запланованих їм польотних завдань.

4. Заступник командира авіаційної частини після закінчення польотів зобов’язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

доповісти командиру авіаційної частини попередню оцінку якості керівництва польотами, пошуково-рятувального та орнітологічного забезпечення польотів;

провести аналіз виконання польотів з льотно-тактичної підготовки і організації міжпольотного контролю в авіаційних підрозділах;

контролювати підготовку матеріалів до повного розбору польотів відповідно до вказівок командира авіаційної частини;

провести розбір польотів з особами ГКрП.

5. Начальник штабу авіаційної частини

1. Начальник штабу авіаційної частини відповідає за роботу штабу щодо організації підготовки, проведення і забезпечення польотів в авіаційній частині, за якість професійної підготовки осіб обслуги КП. На нього покладаються організація метеорологічного, РТЗ і РЛЗ польотів, зв’язку та

організація ведення документів АНІ.

2. Начальник штабу під час організації польотів зобов’язаний:

підготувати дані командиру авіаційної частини для прийняття ним рішення на польоти;

визначити завдання на польоти начальникам служб та офіцерам штабу авіаційної частини відповідно до рішення командира авіаційної частини, організувати їх участь у підготовці до польотів особового складу та проведенні контролю готовності;

організувати підготовку до польотів осіб обслуги КП та проводити з ними заняття;

забезпечити підготовку навчальної бази, необхідних засобів для проведення попередньої і передпольотної підготовки льотного складу та ГКрП;

розробити за необхідності питання взаємодії з частинами (підрозділами) інших ЦОВВ, родів авіації, авіації Сухопутних військ та ВМС ЗСУ;

організувати подання заявок на польоти і розпоряджень на їх забезпечення;

забезпечити виготовлення планових таблиць польотів, їх копій та витягів у необхідній кількості;

визначити завдання начальникам служб та офіцерам штабу на розроблення документів, які необхідні для виконання вправ льотно-тактичної підготовки;

контролювати готовність до польотів осіб обслуги КП;

підписати планові таблиці польотів та витяги з них;

організовувати проведення первинних, періодичних і спеціальних обльотів засобів зв’язку та РТЗ польотів аеродрому;

аналізувати і знати фактичний та очікуваний стан повітряної, наземної і метеорологічної обстановки;

доповісти командиру авіаційної частини про затвердження заявок на польоти, готовність основного і запасних аеродромів, полігонів, засобів управління та забезпечення польотів.

3. Начальник штабу під час проведення польотів зобов'язаний:

контролювати роботу обслуги КП, підтримувати особисту натренованість в наведенні екіпажів на повітряні та наземні цілі;

організувати ОК управління польотами;

своєчасно забезпечувати осіб ГКрП інформацією про зміни повітряної і метеорологічної обстановки;

контролювати роботу засобів управління і забезпечення польотів;

організувати збір даних про якість бойового управління (керівництва польотами) та забезпечення польотів.

4. Начальник штабу після закінчення польотів зобов'язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

організувати підготовку матеріалів до повного розбору польотів;

узагальнити результати аналізу якості організації польотів, бойового управління та забезпечення польотів;

брати участь у повному розборі польотів;

провести (за необхідності) розбір польотів з особами обслуги КП.

6. Заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки

1. Заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки відповідає за планування і якість льотної підготовки авіаційної частини. На нього покладаються організація і проведення підготовки льотного складу до польотів.

2. Заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки під час

організації польотів зобов’язаний:

аналізувати рівень підготовки та натренованості льотного складу авіаційної частини, готувати пропозиції командиру авіаційної частини для прийняття рішення на польоти;

перевіряти планові таблиці польотів ескадрилій, а при польотах двох і більше ескадрилій складати зведену планову таблицю польотів авіаційної частини;

організовувати забезпечення льотного складу необхідними навчально-методичними посібниками (документами) і засобами;

контролювати організацію та методику проведення з льотним складом занять, тренувань на тренажерах і в кабінах ПС, а за необхідності організовувати проведення показових занять і тренувань;

контролювати готовність екіпажів до польотів і в разі незадовільної підготовки усувати їх від польотів з доповіддю командиру авіаційної частини;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційної частини;

проводити заняття з аеродинаміки з льотним складом авіаційної частини;

контролювати проведення передпольотної підготовки екіпажів у авіаційних підрозділах.

3. Заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки під час проведення польотів зобов’язаний:

виконувати польоти на особисте вдосконалення і інструктором;

систематично керувати польотами на аеродромі та полігоні;

стежити за змінами метеорологічних умов і їх відповідністю рівню підготовки екіпажів та умовам виконання польотних завдань;

виявляти інциденти та помилки у техніці пілотування;

усувати від польотів екіпажі в разі порушення ними правил польотів, порядку використання повітряного простору, БзП, а також у разі

невідповідності метеорологічних умов умовам виконання запланованих польотних завдань.

4. Заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки після закінчення польотів зобов’язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

контролювати підготовку матеріалів до повного розбору польотів відповідно до вказівок командира авіаційної частини;

провести аналіз помилкових дій льотного складу під час виконання польотів, розробити пропозиції щодо їх профілактики;

розробляти і впроваджувати заходи щодо вдосконалення методики льотної підготовки екіпажів авіаційної частини.

7. Заступник командира авіаційної частини з інженерно-авіаційної служби

1. Заступник командира авіаційної частини з ІАС відповідає за справність ПС авіаційної частини, своєчасність та якість підготовки особового складу ІАС, ПС та АЗУ до польотів. На нього покладаються організація професійної підготовки ІТС та навчання льотного складу правилам і особливостям експлуатації авіаційної техніки на землі та в польоті.

2. Заступник командира авіаційної частини з ІАС під час організації польотів зобов’язаний:

доповісти командиру авіаційної частини про дані за ІАС, які потрібні йому для прийняття рішення на польоти;

з’ясувати у командира авіаційної частини завдання на польоти;

виділити для підготовки до польотів потрібну кількість ПС;

виконати та підписати спільно із старшим штурманом авіаційної частини ІШР польотів;

виконати розрахунок потрібних сил та засобів, необхідних для забезпечення польотів, скласти заявку на необхідні ЗНЗП і подати її до штабу авіаційної частини;

визначити завдання заступнику начальника ІАС, старшим інженерам (інженерам) авіаційної частини за фахом, заступникам командирів підрозділів з ІАС, начальнику техніко-експлуатаційної частини (далі – ТЕЧ), начальнику спеціальної інженерної служби на польоти та організувати роботу ІАС авіаційної частини;

визначити наряд ІТС на кожну льотну зміну (старшого інженера польотів, старшого технічної позиції підготовки ПС, начальника АРК, команду технічної допомоги, технічні пости і позиції);

провести інструктаж старшого інженера польотів, старшого технічної позиції підготовки ПС, чергового АТЗ польотів;

організувати (за необхідності) проведення занять та тренувань з особовим складом щодо правил льотної експлуатації систем та обладнання ПС у польоті, щодо технології підготовки до польотів ПС, його систем та обладнання;

доповісти командиру авіаційної частини про готовність особового складу ІАС , ПС і озброєння до польотів;

організувати передпольотну підготовку ПС та перевірку їх готовності до польотів;

контролювати повноту та якість підготовки до польотів ПС авіаційної частини;

організувати контроль стану ЗАТО ПС та якості ПММ, спеціальних рідин та газів, які подаються на аеродром;

провести інструктаж екіпажів, запланованих на обліт ПС, з поясненням мети та програми обльоту, методики перевірки працездатності систем та обладнання ПС, особливостей їх експлуатації у польоті;

доповісти командиру авіаційної частини на передпольотних вказівках про готовність особового складу ІАС та АТ до польотів, виявлені недоліки,

провести при необхідності інструктаж льотного складу щодо особливостей експлуатації ПС;

довести до ІТС варіант польотів та зміни у планових таблицях польотів.

3. Заступник командира авіаційної частини з ІАС під час проведення польотів зобов'язаний:

забезпечити підготовку ПС згідно з Плановою таблицею польотів;

організувати міжпольотний контроль роботи систем та обладнання ПС, перевірку повноти та якості підготовки ПС до повторного вильоту і проведення пооперaційного контролю;

оглянути заплановані на льотну зміну ПС згідно зі встановленим обсягом і нормами;

брати участь у виявленні причин відмов систем та обладнання ПС у польоті і визначати заходи щодо їх усунення;

контролювати технологічні строки підготовки ПС до повторного вильоту;

організувати контроль дотримання особовим складом заходів безпеки при підготовці ПС до польотів;

брати участь у прийнятті рішення керівником польотів для надання допомоги екіпажу в аварійній ситуації, яка пов'язана з відмовою систем або обладнання ПС у польоті;

комплектувати та при необхідності своєчасно направляти передові команди ІАС для зустрічі та підготовки ПС авіаційної частини на інших аеродромах;

надавати допомогу в організації підготовки ПС, які здійснюють переліт, або проводити їх підготовку до вильоту своїми силами.

4. Заступник командира авіаційної частини з ІАС після закінчення польотів зобов'язаний:

організувати виконання післяпольотної підготовки ПС авіаційної

частини;

підвести попередні підсумки виконання завдань льотної зміни;

взяти участь у попередньому розборі польотів;

доповісти командиру авіаційної частини та своєму вищестоящому начальнику про стан ПС авіаційної частини, виявлені у процесі польотів несправності (недоліки) та заходи, проведені для їх усунення;

підготувати дані командиру авіаційної частини для проведення повного розбору польотів та брати участь у ньому.

8. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за аеродромно-технічне забезпечення польотів

1. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, відповідає за організацію та здійснення АТЗ польотів. На нього покладаються завдання: підтримання в постійній готовності до експлуатації аеродромів, аеродромних споруд, їх обладнання; організація та здійснення АТЗ польотів за напрямом тилового та технічного забезпечення.

2. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, при організації польотів зобов’язаний:

бути присутнім на постановці завдань на польоти командиром авіаційної частини, усвідомити їх характер та особливості;

з’ясувати у заступника командира авіаційної частини завдання на орнітологічне забезпечення польотів;

вивчити розпорядження командира авіаційної частини з АТЗ спланованих польотів;

оцінити обстановку та прийняти рішення щодо організації забезпечення польотів;

спланувати розподіл сил та засобів частини для забезпечення завдань польотів;

поставити завдання командирам підрозділів та начальникам служб щодо організації АТЗ польотів;

призначити чергового по АТЗ польотів, провести інструктаж та визначити час для підготовки і контролю його готовності до польотів;

організувати підготовку до польотів ЗАТО ПС, контроль якості ПММ, спецрідин, газів, інших матеріальних засобів та забезпечити своєчасну їх подачу для проведення попередньої підготовки ПС;

перевірити підготовку особового складу підрозділів та служб до забезпечення польотів;

контролювати підготовку до польотів льотного поля, системи енергоживлення, централізованої системи електрозабезпечення та заправки літальних апаратів (далі – ЦСЕЗ та ЗЛА), зарядних акумуляторних станцій (далі – ЗАС), ААГУ;

організувати перевірку наявності, технічного стану та підготовку до польотів ЗАТО ПС та техніки для підготовки та утримання льотного поля;

перевірити обладнання приміщень для зберігання висотного спорядження та переодягання льотного складу, приміщень для відпочинку та обігріву льотного складу та ІТС, а також стаціонарних місць і місць для прийому їжі на аеродромі всіх категорій авіаційного персоналу, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

організувати оточення льотного поля з метою виключення проникнення на нього сторонніх осіб, транспортних засобів та тварин;

організувати перевірку засобів пасивного та активного відлякування птахів;

організувати виділення ЗАТО ПС та перевірити їх прибуття на аеродром до встановленого строку;

доповісти командиру авіаційної частини про готовність аеродрому, аеродромних споруд та його обладнання, авіаційного персоналу підрозділів, служб та техніки до забезпечення польотів.

3. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, при проведенні польотів зобов'язаний:

організувати контроль за роботою особового складу підрозділів та служб, ЗАТО ПС, ЦСЕЗ та ЗЛА та правильним їх використанням;

контролювати виконання заходів АТЗ польотів та за необхідності вживати необхідних заходів для відправки на аеродром додаткових сил та засобів авіаційної частини;

контролювати через відповідні служби забезпечення виконання обов'язків особами, які виділені від авіаційної частини в ГЗП;

перевіряти якість та кондиційність матеріальних засобів, які подаються до ПС;

організувати контроль за виконанням водіями та пішоходами встановлених правил руху автотранспорту, ЗНЗП та пішоходів на аеродромі;

контролювати організацію харчування особового складу в стаціонарних місцях та місця для прийому їжі на аеродромі всіх категорій особового складу, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

контролювати порядок використання та обладнання приміщень для зберігання висотного спорядження та переодягання льотного складу, приміщень для відпочинку та обігріву авіаційного персоналу всіх категорій, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

вживати заходів щодо своєчасного АТЗ польотів авіаційних підрозділів та поодиноких ПС, які перелітають і виконують посадку на аеродромі.

4. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, після закінчення польотів зобов'язаний:

прийняти доповідь від чергового по АТЗ польотів про результати АТЗ польотів;

через чергового по АТЗ польотів організувати забезпечення післяпольотної підготовки ПС, перевірку стану елементів аеродрому (ЗПС, РД та технічних позицій підготовки ПС (далі – ТПП ПС)), спланувати

усунення виявлених недоліків;

брати участь у попередньому розборі польотів;

провести розбір виконання заходів забезпечення польотів з начальниками служб та командирами підрозділів, вказати на недоліки та позитивні сторони, оцінити їх роботу;

контролювати облік авіаційних подій та інцидентів з вини особового складу підрозділів та служб, які залучаються до АТЗ польотів, недоліків в АТЗ польотів, аналізувати передумови їх виникнення, проводити профілактичні заходи з метою виключення їх створення в подальшому;

брати участь у роботі комісії з розслідування причин дострокового зняття авіаційних двигунів з ПС.

9. Заступник командира авіаційної частини з виховної роботи (по роботі з особовим складом)

1. Заступник командира авіаційної частини з виховної роботи відповідає за організацію і проведення МПЗ польотів.

2. Заступник командира авіаційної частини з виховної роботи під час організації польотів зобов’язаний:

отримати у командира авіаційної частини завдання щодо організації МПЗ польотів;

усвідомити завдання, характер та особливості наступних польотів, визначити спрямованість і зміст МПЗ польотів;

спланувати заходи МПЗ польотів на період підготовки та проведення польотів;

поставити завдання підпорядкованим офіцерам виховної роботи (посадовим особам по роботі з особовим складом) щодо організації та проведення заходів МПЗ польотів на льотну зміну;

проводити індивідуально-виховну роботу з керівним льотним складом

та ІТС авіаційної частини, особами ГКрП, спрямовану на підвищення особистої відповідальності під час виконання завдань польотів;

організовувати цілеспрямовану психологічну підготовку льотних екіпажів до виконання польотних завдань;

оцінювати морально-психологічний стан особового складу, в першу чергу льотних екіпажів, їх психологічну готовність до польотів, висновки доповідати командиру авіаційної частини та старшому начальнику з виховної роботи (роботі з особовим складом);

особисто підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційної частини (якщо посаду обіймає особа льотного складу).

3. Заступник командира авіаційної частини з виховної роботи під час проведення польотів зобов’язаний:

керувати офіцерами (посадовими особами) структур виховної роботи (по роботі з особовим складом), задіяними у польотах та їх забезпеченні;

протягом льотної зміни контролювати морально-психологічний стан льотного складу та ІТС, осіб ГКрП, висновки доповідати командиру авіаційної частини;

організовувати інформування усіх категорій особового складу про якість виконання льотних завдань, роботу авіатехніки, служб забезпечення, усно та в наочній агітації пропагувати позитивний досвід;

проводити індивідуально-виховну роботу з різними категоріями особового складу;

здійснювати контроль з питань соціально-побутового забезпечення польотів;

виконувати польоти на особисте вдосконалення.

4. Заступник командира авіаційної частини з виховної роботи після закінчення польотів зобов’язаний:

заслухати доповіді офіцерів (посадових осіб) структур виховної роботи

(по роботі з особовим складом), задіяних у польотах, про підсумки і ефективність МПЗ проведених польотів;

доповісти командиру авіаційної частини про підсумки і ефективність МПЗ польотів;

брати участь у попередньому розборі польотів;

підбити підсумки МПЗ польотів на повному розборі польотів та на частковому розборі з офіцерами (посадовими особами) структур виховної роботи (по роботі з особовим складом);

узагальнити передовий досвід роботи льотних екіпажів, осіб ГКрП і особового складу підрозділів забезпечення, довести його до особового складу авіаційної частини.

10. Начальник служби безпеки польотів авіаційної частини

1. Начальник служби БзП відповідає за дотримання встановлених правил організації та забезпечення БзП у підрозділах, організацію та проведення роботи щодо виявлення небезпечних факторів, порушень і недоліків в організації польотів, що являють загрозу БзП. На нього покладаються участь у розслідуванні інцидентів, своєчасна підготовка об’єктивної інформації про їх причини, розроблення пропозицій з усунення небезпечних факторів, порушень та недоліків, які були виявлені у процесі розслідування, ведення обліку інцидентів, проведення їх аналізу і класифікації, розроблення спільно зі штабом та службами авіаційної частини програми запобігання авіаційних подій та планів щодо забезпечення БзП, планування профілактичної роботи, спрямованої на виявлення та усунення небезпечних факторів, розроблення та впровадження заходів щодо забезпечення БзП.

2. Начальник служби БзП під час організації польотів зобов’язаний:

контролювати дотримання особовим складом вимог нормативних

документів з БзП, надавати допомогу керівному складу частини з питань запобігання авіаційним подіям та інцидентам;

проводити заняття з БзП з льотним складом і особами ГКрП;

контролювати правильність опрацювання планових таблиць польотів, законність допуску льотного складу до польотів та осіб ГКрП до керівництва польотами;

контролювати організацію та методику проведення з льотним складом, особами ГКрП занять, тренувань на тренажерах і в кабінах ПС;

розробляти спільно зі штабом та службами авіаційної частини профілактичні заходи на льотну зміну щодо забезпечення БзП;

контролювати якість проведення підготовки до польотів льотного складу та осіб ГКрП;

контролювати якість та своєчасність виконання вказівок вищестоящих ОУ щодо забезпечення БзП;

контролювати стан обліку та аналізу авіаційних подій та інцидентів у підрозділах, оцінювати ефективність профілактичних заходів, спрямованих на попередження їх виникнення;

у випадках незадовільної підготовки усувати від польотів льотний склад авіаційних підрозділів до командира авіаційного підрозділу включно, доповідаючи командиру авіаційної частини;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційної частини;

доповідати командиру авіаційної частини про випадки незадовільної організації та порушення у проведенні попередньої підготовки до польотів.

3. Начальник служби БзП під час проведення польотів зобов’язаний:

брати участь у прийнятті рішення на розвідку погоди та на польоти;

перевіряти готовність РПДГ, АРК до дій під час виникнення нештатних ситуацій;

контролювати виконання обов’язків особами ГКрП та організацію

забезпечення польотів;

контролювати дотримання заходів БзП у процесі льотної зміни;

виявляти небезпечні фактори, порушення і недоліки в організації польотів та своєчасно вживати заходів щодо їх усунення;

виконувати польоти на особисте удосконалення та інструктором;

виявляти і вести облік інцидентів, порушень порядку виконання польотних завдань, помилок у техніці пілотування та експлуатації авіаційної техніки;

перевіряти якість міжпольотного аналізу ОК польотів, оцінювати ефективність використання МОК для виявлення порушень польотних завдань, помилкових дій льотного складу та відмов авіаційної техніки;

усувати від польотів екіпажі у разі порушення ними правил польотів, правил використання повітряного простору та БзП з доповіддю командиру авіаційної частини;

контролювати відповідність метеорологічних умов рівню підготовки екіпажів.

4. Начальник служби БзП після закінчення польотів зобов’язаний:

провести аналіз дотримання заходів із забезпечення БзП, а у разі наявності інцидентів провести їх класифікацію;

готувати матеріал з БзП командиру авіаційної частини для проведення попереднього і повного розборів польотів;

взяти участь у попередньому розборі польотів;

брати участь у розслідуванні інцидентів, відпрацьовувати заходи щодо їх запобігання;

на підставі виявлених інцидентів та недоліків розробляти і впроваджувати профілактичні заходи щодо забезпечення БзП.

11. Старший штурман авіаційної частини

1. Старший штурман керує штурманською службою авіаційної частини і за своєю спеціальністю – діяльністю старших штурманів (штурманів) авіаційних підрозділів (ескадрилій), штурманів авіаційних ланок (загонів). Він відповідає за бойову готовність авіаційної частини у штурманському відношенні, штурманську підготовку і штурманське забезпечення польотів (бойового чергування, бойових дій) авіаційної частини, БзП у штурманському відношенні.

2. Старший штурман під час організації польотів зобов’язаний:

підготувати та доповісти командиру авіаційної частини пропозиції щодо організації, виконання і забезпечення польотів у штурманському відношенні;

з’ясувати характер, особливості польотів і завдання на їх штурманське забезпечення;

визначати маршрути, кількість і типи засобів ураження, склад наземних засобів РТЗ і РЛЗ, які необхідні для забезпечення польотів;

брати участь у підготовці розпоряджень із забезпечення польотів, складанні планових таблиць польотів;

надати дані для складання заявок на польоти, роботу полігонів і засобів РТЗ і РЛЗ польотів, контролювати отримання дозволів на використання повітряного простору;

надати до штабу авіаційної частини необхідні дані для складання заявок на АЗУ та комплектуючі елементи до них;

контролювати відповідність рівня штурманської підготовки екіпажів запланованим польотним завданням і дотримання встановленої послідовності навчання їх навігації та бойовому застосуванню;

впевнитися у відсутності заборон або обмежень на використання запланованих на польоти АЗУ, виконати розрахунки для ефективного і безпечного їх застосування;

довести раціональні та безпечні умови навігації та бойового застосування до льотного складу та осіб ГКрП (ПУА);

довести до льотного складу та осіб ГКрП (ПУА) особливості запланованої льотної зміни у штурманському відношенні;

довести завдання штурману-програмісту на розроблення програм, а в разі відсутності в штаті авіаційної частини штурмана-програміста – організувати розроблення програм для польотів в автоматичному режимі для введення їх у бортові обчислювальні машини, перевірити ці програми і довести льотному складу необхідні дані відповідно до польотних завдань;

організувати та брати участь у проведенні штурманської підготовки авіаційної частини до польотів;

організувати проведення тренувань з навігації та бойового застосування на тренажерах і в кабінах ПС, штурманських тренажів, особисто провести тренування з екіпажами заступників командирів авіаційної частини, командирів підрозділів та їх заступників;

проконтролювати внесення відповідних змін у документи АНІ, які необхідні на борту ПС;

завчасно підготувати польотну документацію та необхідні розрахунки;

контролювати готовність до польотів льотного складу управління авіаційної частини, командирів ескадрилій та окремих екіпажів;

у разі зміни польотного завдання екіпажам, які перелітають з інших авіаційних частин, організувати їх штурманську підготовку та здійснити контроль готовності екіпажів до польотів;

забороняти польоти екіпажам до авіаційної ескадрильї (ланки, загону) включно у разі їх незадовільної підготовки до польотів у штурманському відношенні з доповіддю командиру авіаційної частини;

усувати від польотів льотний склад (льотчиків, штурманів до командира авіаційної ескадрильї (ланки, загону) включно) у разі їх незадовільної особистої штурманської підготовки до польотів з доповіддю командиру авіаційної частини;

усувати від управління польотами посадових осіб ГКрП і ПУА у разі їх незадовільної підготовки у штурманському відношенні з доповіддю командиру авіаційної частини;

провести інструктаж керівників польотів на полігонах, ЧШ;

завчасно підготуватись до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційної частини;

виконати та підписати спільно із заступником командира авіаційної частини з озброєння ІШР польотів;

проконтролювати підготовку аеродрому в топогеодезичному відношенні;

організувати перевірку програм, які введені в бортові обчислювальні машини;

довести на передпольотних вказівках екіпажам та особам ГКрП (ПУА) необхідні дані на польоти, відлік точного часу.

3. Старший штурман під час проведення польотів зобов’язаний:

контролювати роботу осіб ГКрП (ПУА) у штурманському відношенні;

контролювати виконання польотів за маршрутами, управління ПС під час виведення їх на аеродром посадки, а також при зниженні та заході на посадку;

брати участь у міжпольотному ОК польотів на бомбометання, пуск ракет, десантування і повітряне фотографування для визначення відхилень від заданих умов їх виконання, визначення якості повітряної навігації та бойового застосування;

виявляти за МОК, даними органів УПР (ОПР) помилки, які допущені екіпажами в навігації та бойовому застосуванні, випадки порушення правил виконання польотів, використання повітряного простору та БзП у штурманському відношенні;

виконувати польоти на особисте удосконалення та інструктором, перевіряти рівень штурманської підготовки екіпажів до заступника

командира авіаційної частини включно;

освоювати нову АТ, авіаційне озброєння і способи їх застосування;

підтримувати навички в наведенні екіпажів (груп) на повітряні, наземні (морські) цілі, а також у керівництві польотами на полігоні, майданчику десантування (приземлення);

забороняти польоти екіпажам до авіаційної ескадрильї (ланки, загону) включно у разі грубих порушень ними правил виконання польотів, навігації та бойового застосування з подальшою доповіддю командиру авіаційної частини;

усувати від польотів льотний склад (льотчиків, штурманів до командира авіаційної ескадрильї включно) та від управління польотами посадових осіб ГКрП і ПУА у разі порушення ними БзП у штурманському відношенні з доповіддю командиру авіаційної частини.

4. Старший штурман після закінчення польотів зобов'язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

організувати проведення контролю точності навігації і бойового застосування за МОК,

оцінити роботу наземних засобів навігації та РТЗ польотів, якість виконання навігації та бойового застосування екіпажами;

аналізувати недоліки в організації і проведенні польотів, випадки порушень правил виконання польотів, використання повітряного простору та БзП у штурманському відношенні, недоліки в роботі прицільно-навігаційних систем (далі – ПНС) та систем озброєння ПС авіаційної частини;

виявляти причини помилок, які були допущені льотним складом, особами ГКрП та ПУА, визначити заходи щодо їх попередження;

готувати необхідні дані командиру для повного розбору польотів і особисто брати участь у ньому;

вести польотну та облікову документацію;

розробляти і впроваджувати пропозиції щодо удосконалення

штурманського забезпечення польотів.

12. Штурман (заступник старшого штурмана, старший штурман-інспектор) авіаційної частини

1. Штурман у своїй діяльності керується обов'язками і правами, які розробляються старшим штурманом і затверджуються командиром авіаційної частини.

2. Штурман у разі відсутності старшого штурмана виконує його обов'язки.

13. Штурман-програміст авіаційної частини

1. Штурман-програміст підпорядковується безпосередньо старшому штурману авіаційної частини і несе відповідальність за підготовку вихідних даних для програмування польотів в автоматичному режимі, розроблення програм та організацію введення їх у бортові обчислювальні машини ПС згідно із завданням на політ, підготовку льотного складу з основ програмування, професійну підготовку техніків-прошивальників.

2. Штурман-програміст під час організації польотів зобов'язаний:

підготувати необхідні довідкові матеріали і розробити робочу карту штурмана-програміста;

отримати дані від старшого штурмана авіаційної частини про маршрути польотів, режими використання ПНС і вказівки щодо складання програм для польотів в автоматичному режимі;

підготувати вихідні дані для програмування;

заповнити бланки вихідних даних для програмування і вводу програм;

розрахувати дані для перевірки складених програм, ввести їх в

обчислювачі ПНС та перевірити програми;

доповісти старшому штурману авіаційної частини про готовність програм польоту і передати їх спеціалістам ІАС для введення в обчислювачі ПНС;

довести до льотного складу програми польотів в автоматичному режимі і дані для їх перевірки;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у старшого штурмана авіаційної частини.

3. Штурман-програміст під час проведення польотів зобов'язаний:

давати вказівки технікам-прошивальникам на встановлення програм у ПНС згідно із завданням на польоти із записом у відповідному журналі;

контролювати правильність введення програм;

виявляти недоліки в роботі ПНС та аналізувати помилки, які були допущені екіпажами під час їх експлуатації;

виконувати польоти на особисте удосконалення та інструктором;

підтримувати навички у керівництві польотами на полігоні (майданчику десантування (приземлення)).

4. Штурман-програміст після закінчення польотів зобов'язаний:

узагальнити результати виконання польотів в автоматичному режимі і проаналізувати статистичні дані про роботу ПНС на кожному ПС;

надати старшому штурману авіаційної частини дані для повного розбору польотів;

розробляти пропозиції щодо усунення недоліків, які виявлені в процесі експлуатації ПНС ПС.

5. У разі відсутності в авіаційній частині штатного штурмана-програміста рішенням командира авіаційної частини його обов'язки покладаються на штурмана авіаційної частини або на одного зі старших

штурманів (штурманів) підрозділів (позаштатного штурмана-програміста).

14. Начальник повітряно-вогневої і тактичної підготовки авіаційної частини

1. Начальник ПВТП відповідає за якість повітряно-вогневої підготовки. На нього покладаються організація підготовки льотного складу авіаційної частини до бойового застосування ракетно-артилерийського озброєння (далі – РАО) ПС і проведення заходів щодо забезпечення БзП на бойове застосування РАО ПС.

2. Начальник ПВТП під час організації польотів зобов'язаний:

надати пропозиції командиру авіаційної частини щодо планування вправ на бойове застосування РАО ПС;

усвідомити завдання наступних польотів, взяти участь у складанні планових таблиць польотів;

доповісти старшому штурману пропозиції щодо використання мішеневої обстановки на полігоні;

контролювати відповідність рівня підготовки екіпажів запланованим вправам, дотримання визначеної послідовності навчання елементам бойового застосування;

надавати допомогу командирам авіаційних підрозділів у підготовці екіпажів (груп) до польотів на бойове застосування;

проводити заняття з льотним складом з бойового застосування РАО ПС;

брати участь у проведенні тренувань екіпажів на тренажерах і в кабінах ПС щодо дій з обладнанням під час виконання польотів на бойове застосування;

контролювати готовність екіпажів до бойового застосування РАО ПС;

брати участь у розробленні заявок на виділення боєприпасів на польоти, контролювати виділення і вести облік їх витрат;

підготуватися до польотів і пройти контроль у командира авіаційної

частини;

довести завдання начальнику підрозділу ОК щодо дешифрування МОК ПС, які виконують польоти на бойове застосування.

3. Начальник ПВТП під час проведення польотів зобов’язаний:

навчати екіпажі виконанню польотів на бойове застосування РАО ПС;

виконувати польоти на особисте удосконалення та інструктором;

контролювати порядок, дотримання умов виконання польотних завдань на бойове застосування РАО ПС екіпажами за МОК;

оцінювати якість виконання польотних завдань на бойове застосування;

систематично керувати польотами на полігоні.

4. Начальник ПВТП після закінчення польотів зобов’язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

організувати підготовку матеріалів з бойового застосування РАО ПС до повного розбору польотів;

аналізувати помилки екіпажів під час виконання польотів на бойове застосування;

брати участь у повному розборі польотів.

15. Начальник зв’язку та РТЗ радіотехнічного забезпечення польотів авіаційної частини

1. Начальник зв’язку та РТЗ польотів відповідає за якість організації зв’язку та РТЗ польотів, відповідність даних засобів зв’язку та РТЗ польотів свого аеродрому документам АНІ. На нього покладаються організація та проведення підготовки екіпажів і осіб ГКрП до використання засобів зв’язку та РТЗ польотів.

2. Начальник зв’язку та РТЗ польотів під час організації польотів

зобов’язаний:

підготувати командиру авіаційної частини (начальнику штабу) пропозиції щодо організації зв’язку та РТЗ польотів з урахуванням стану технічних засобів і рівня підготовки особового складу підрозділу зв’язку та РТЗ;

з’ясувати завдання наступних польотів;

взяти участь у складанні заявок на роботу засобів зв’язку та РТЗ польотів;

провести звірку документів АНІ з контрольними примірниками і забезпечити екіпажі необхідними даними під час підготовки їх до польотів;

довести до екіпажів і осіб ГКрП необхідні документи (дані) зв’язку та РТЗ польотів;

проводити з льотним складом тренування і заняття з питань зв’язку та РТЗ польотів;

контролювати підготовку чергових змін і засобів зв’язку та РТЗ до забезпечення польотів;

організувати перевірку та підготовку засобів реєстрації радіообміну в повітряних радіомережах, переговорів осіб ГКрП і обслуги КП каналами гучномовного зв’язку та телефонними лініями;

підготуватись до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційної частини (якщо посаду обіймає особа льотного складу);

доповісти начальнику штабу авіаційної частини про готовність засобів зв’язку та РТЗ до забезпечення польотів;

здійснити контроль готовності до польотів наземних засобів зв’язку та РТЗ польотів, аварійних джерел живлення, особового складу чергових змін;

здійснювати контроль якості запису і відтворення радіообміну та службових переговорів осіб ГКрП і обслуги КП;

довести на передпольотних вказівках екіпажам і особам ГКрП необхідні дані на польоти.

3. Начальник зв’язку та РТЗ польотів під час проведення польотів зобов’язаний:

виконувати польоти на особисте удосконалення та інструктором;

контролювати виконання особовим складом правил радіообміну і прихованого управління військами;

вживати заходів щодо своєчасного усунення недоліків у забезпеченні польотів засобами зв’язку та РТЗ.

4. Начальник зв’язку та РТЗ польотів після закінчення польотів зобов’язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

доповісти начальнику штабу авіаційної частини про якість забезпечення польотів засобами зв’язку та РТЗ;

надати начальнику штабу авіаційної частини дані про порушення екіпажами, особами ГКрП і обслугою КП визначених правил радіообміну та використання радіотехнічних засобів польотів;

підготувати необхідні матеріали до повного розбору польотів і брати участь у ньому.

16. Начальник командного пункту авіаційної частини

1. Начальник КП відповідає за готовність КП до виконання завдань бойового управління. На нього покладена підготовка особового складу, обладнання КП та довідкових матеріалів до управління екіпажами (групами) під час польотів.

2. Начальник КП під час організації польотів зобов’язаний:

усвідомити завдання наступних польотів та визначити особливості управління екіпажами (групами) під час їх проведення з урахуванням можливостей технічних засобів КП авіаційної частини та пунктів управління,

які залучаються до польотів, а також рівня підготовки їх обслуг;

надати старшому штурману авіаційної частини пропозиції щодо вибору маршрутів та профілю польотів для забезпечення безперервного та надійного управління екіпажами (групами);

брати участь у складанні планових таблиць польотів, контролювати відповідність запланованих польотних завдань рівню підготовки ОБУ (КрДЗ);

брати участь у складанні заявок на польоти, використання полігонів, засобів зв'язку і РТЗ, запасних аеродромів;

контролювати проходження заявок по інстанціях, про їх підтвердження доповісти начальнику штабу авіаційної частини;

визначити завдання обслугам КП, ПУА, РЛС, АСУ, організовувати їх підготовку до польотів та провести контроль готовності до управління екіпажами (групами);

брати участь у підготовці та проведенні комплексних тренувань осіб ГКрП та обслуги КП для відпрацювання дій з надання допомоги екіпажам в особливих випадках (ситуаціях) під час польоту;

звірити документи АНІ з контрольними примірниками, за необхідності організувати внесення до них змін;

бути присутнім під час визначення завдань на польоти керівному і льотному складу авіаційної частини та під час контролю їх готовності до польотів;

довести до обслуг КП (ПУ) порядок управління екіпажами (групами), рубежі прийому та передачі управління, порядок взаємодії екіпажів (груп) під час польотів за маршрутами;

готувати довідкові дані для виконання попередніх розрахунків на перехоплення повітряних цілей та нанесення ударів по наземних (морських) цілях;

доповісти начальнику штабу авіаційної частини і на вищестоящий КП (ПУ) про готовність обслуг КП та ПНА до управління екіпажами (групами);

аналізувати повітряну, метеорологічну та орнітологічну обстановку в

районі польотів, що плануються;

впевнитись у готовності засобів управління та ОК, а також обладнання КП, ПНА, АСУ для забезпечення польотів;

уточнити дислокацію та ступені готовності чергових пошуково-рятувальних сил та засобів.

3. Начальник КП під час проведення польотів зобов'язаний:

керувати роботою обслуг КП (ПУА) та РЛС під час виконання ПРП;

організовувати нанесення даних повітряної обстановки на планшети та ІКО РЛС;

інформувати льотний склад, обслуги КП (ПУА) та осіб ГКрП про повітряну обстановку, введення заборони та обмеження на польоти;

керувати роботою обслуг КП, ПНА, РЛС та АСУ з наведення екіпажів (груп) на повітряні та наземні (морські) цілі з урахуванням даних радіолокаційної та повітряної розвідки погоди, передпольотної перевірки працездатності засобів РТЗ і РЛЗ польотів;

взаємодіяти з вищестоящими та сусідніми КП (ПУ), органами ОПР та авіаційними диспетчерами під час вирішення питань контролю за польотами екіпажів (груп);

забезпечувати проведення заходів щодо протидії іноземним технічним засобам розвідки у процесі управління екіпажами (групами);

підтримувати особисту натренованість у наведенні екіпажів (груп) на повітряні та наземні (морські) цілі;

навчати ОБУ наведенню на повітряні та наземні (морські) цілі, управлінню екіпажами (групами) під час повітряних боїв;

контролювати порядок використання засобів ОК обслугою КП;

вживати заходів щодо надання допомоги екіпажам у разі виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті або ускладнення повітряної обстановки;

доповідати КрП на аеродромі про зміни повітряної, метеорологічної та

орнітологічної обстановки в районі (на маршрутах) польотів;

забороняти з доповіддю КрП на аеродромі подальше виконання польотних завдань екіпажам у разі порушення ними встановлених правил використання повітряного простору;

контролювати роботу системи радіолокаційного розпізнавання на ПС та наземних РЛС;

доповідати КрП на аеродромі про відмову засобів управління польотами та заходи, які вживаються для відновлення їх працездатності;

передавати управління екіпажами (групами) на взаємодіючі ПУ при виникненні умов, що унеможливлюють управління ними з КП авіаційної частини;

організовувати в районі польотів авіаційної частини контроль за польотами транзитних ПС, забезпечити негайну інформацію КрП на аеродромі про появу сторонніх цілей;

організувати на встановлених каналах зв’язку та пеленгації прослуховування сигналу “Лихо”, при його отриманні вжити заходів щодо надання допомоги екіпажу, який зазнає лиха.

4. Начальник КП після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти КрП на аеродромі про порушення правил виконання польотів та використання повітряного простору, які були допущені екіпажами (групами);

доповісти начальнику штабу авіаційної частини про результати роботи КП (ПУ) під час забезпечення польотів;

брати участь у попередньому розборі польотів;

організувати збір та узагальнення МОК, необхідних для оцінки роботи обслуг КП, ПНА, РЛС, АСУ та екіпажів (груп), які виконували польоти на бойове застосування за вправами льотно-тактичної підготовки, та якості навігації;

провести аналіз і оцінку якості роботи обслуг КП, ПНА, РЛС, АСУ;

підготувати необхідні матеріали для повного розбору польотів та брати участь у ньому;

заповнити відповідні журнали обліку.

17. Начальник розвідки авіаційної частини

1. Начальник розвідки відповідає за якість підготовки авіаційної частини до вирішення завдань повітряної розвідки. На нього покладаються підтримка постійної бойової готовності сил та засобів повітряної розвідки, організація та проведення підготовки особового складу авіаційної частини за завданнями повітряної розвідки.

2. Начальник розвідки під час організації польотів зобов'язаний:

з'ясувати завдання наступних польотів;

брати участь у плануванні польотів на повітряну розвідку;

розробити тактичну обстановку за противника під час планування польотів за вправами льотно-тактичної підготовки;

підготувати та доповісти начальнику штабу авіаційної частини пропозиції щодо визначення наряду сил та засобів для вирішення завдань повітряної розвідки;

довести до екіпажів порядок використання засобів розвідки, термінів виконання повітряної розвідки та порядок подання розвідувальних даних;

визначити завдання начальнику відділення обробки інформації, де вказати терміни обробки та дешифрування матеріалів повітряної розвідки, порядок та терміни подання добутих розвідувальних даних, визначити вид та форму звітних розвідувальних матеріалів, які подаються;

брати участь у контролі готовності екіпажів до польотів на повітряну розвідку;

перевіряти якість розрахунків на виконання інструментальної повітряної розвідки;

рекомендувати екіпажам найбільш ефективні засоби повітряної розвідки;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності (якщо посаду обіймає особа льотного складу);

контролювати обробку плану-графіка матеріалів повітряної розвідки диспетчером;

повідомити КрП на полігоні про порядок дій екіпажів літаків-розвідників;

доводити до екіпажів необхідну розвідувальну інформацію під час польотів за вправами льотно-тактичної підготовки;

контролювати наявність необхідних витратних матеріалів для забезпечення польотів на повітряну розвідку;

переконатися у готовності до польотів сил та засобів обробки матеріалів повітряної розвідки.

3. Начальник розвідки під час проведення польотів зобов’язаний:

контролювати своєчасність доставки у підрозділ матеріалів повітряної розвідки, якість їх обробки;

брати участь у дешифруванні матеріалів повітряної розвідки;

організувати збір розвідувальних даних на позаштатному пункті збору та обробки (отриманих за допомогою засобів зв’язку з борту ПС, за результатами опитування екіпажів після посадки, даних дешифрованих матеріалів повітряної розвідки);

своєчасно надавати розвідувальні дані в штаб авіаційної частини;

оцінювати ефективність застосування розвідувальної апаратури;

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором (якщо посаду обіймає особа льотного складу).

4. Начальник розвідки після закінчення польотів зобов’язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

аналізувати працездатність розвідувального обладнання ПС, матеріали повітряної розвідки та роботу особового складу відділення обробки інформації;

подавати пропозиції командиру авіаційної частини щодо оцінки польотних завдань на повітряну розвідку;

готувати необхідні дані для повного розбору польотів та брати участь у його проведенні;

узагальнювати позитивний досвід виконання повітряної розвідки та запроваджувати його в практику польотів.

18. Начальник радіоелектронної боротьби авіаційної частини

1. Начальник РЕБ відповідає за якість підготовки авіаційної частини до вирішення завдань РЕБ. На нього покладаються організація і проведення підготовки екіпажів та керівного складу авіаційної частини за завданнями РЕБ. У разі відсутності в штаті частини цієї посади рішенням командира авіаційної частини обов’язки начальника РЕБ покладаються на іншу особу льотного складу.

2. Начальник РЕБ під час організації польотів зобов’язаний:

з’ясувати завдання на польоти з РЕБ;

брати участь у розробленні планової таблиці польотів, контролювати відповідність рівня підготовки екіпажів запланованим польотним завданням з РЕБ;

узгодити з командирами взаємодіючих частин (підрозділів) термін та порядок спільного опрацювання завдань з РЕБ;

опрацювати і доповісти командиру авіаційної частини пропозиції щодо застосування засобів РЕБ на маршрутах польоту (під час відпрацювання бойового застосування на полігоні);

визначити завдання і порядок застосування екіпажами засобів РЕБ і

брати участь у підготовці екіпажів до польотів;

підготувати і доводити до екіпажів необхідні розрахункові і довідкові дані щодо застосування засобів РЕБ;

довести до екіпажів обмеження в застосуванні засобів РЕБ;

організувати проведення тренувань екіпажів на тренажерах і в кабінах ПС із застосування засобів РЕБ;

проводити з екіпажами спеціальні заняття;

провести інструктаж особового складу, який залучається до контролю застосування засобів РЕБ;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності (якщо посаду обіймає особа льотного складу);

взяти участь у контролі готовності екіпажів до польотів із застосуванням засобів РЕБ;

перевірити відповідність установлених на ПС засобів РЕБ польотним завданням, готовність сил і засобів РЕБ до застосування.

3. Начальник РЕБ під час проведення польотів зобов’язаний:

контролювати проведення заходів із забезпечення електромагнітної сумісності засобів РЕБ і радіоелектронних засобів району польотів;

переконатися, що на засобах протиповітряної оборони здійснюється ОК впливу на них перешкод від застосованих екіпажами засобів РЕБ;

організувати збір, обробку, аналіз матеріалів ОК і донесень екіпажів про виконання польотних завдань з РЕБ;

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором (якщо посаду обіймає особа льотного складу);

контролювати порядок застосування засобів РЕБ та навички практичної роботи льотного складу в польоті;

аналізувати ефективність застосування засобів РЕБ.

4. Начальник РЕБ після закінчення польотів зобов’язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

підготувати до повного розбору польотів дані про якість відпрацювання екіпажами завдань РЕБ, про помилки, недоліки, які були допущені, і пропозиції щодо їх усунення;

брати участь в оцінці здатності екіпажів і обслуг КП (ПУ) діяти в умовах радіоелектронних перешкод, опрацьовувати пропозиції щодо удосконалення їх підготовки;

подавати до вищого штабу донесення з РЕБ;

узагальнювати і доводити до льотного складу та офіцерів штабу авіаційної частини досвід практичного застосування засобів РЕБ.

19. Начальник пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби авіаційної частини

1. Начальник ПР і ПДС відповідає за організацію ПРЗ польотів, аварійно-рятувальну і парашутно-десантну підготовку особового складу авіаційної частини та рівень підготовки льотного складу до дій після вимушеного покидання (вимушеної посадки) ПС, а також за постійну готовність сил і засобів служби до проведення ПРР. На нього покладаються навчання льотного складу використанню засобів покидання ПС та індивідуальних засобів рятування, проведення ПРР, контроль укомплектованості та стану аварійно-рятувального майна і спеціального спорядження, а також спеціальна підготовка особового складу РПДГ (пошуково-рятувальної групи, рятувальної групи).

2. Начальник ПР і ПДС при організації польотів зобов’язаний:

подати заступнику командира авіаційної частини дані про стан пошуково-рятувальних сил і засобів авіаційної частини;

усвідомити завдання і особливості запланованих польотів, при необхідності запитати додаткові пошуково-рятувальні сили і засоби;

провести інструктаж і дати вказівки особовому складу РПДГ (пошуково-рятувальної групи, рятувальної групи) на підготовку до польотів;

визначити склад аварійно-рятувального майна і спеціального спорядження для екіпірування льотного складу та пасажирів відповідно до районів польотів, при необхідності організувати його доукомплектування;

контролювати підготовку льотного складу до використання засобів рятування, проводити з екіпажами спеціальні заняття;

організувати тренування з льотним складом щодо дій при вимушеному покиданні ПС чи його вимушеній посадці, використання аварійно-рятувального майна і спеціального спорядження;

проводити заняття і тренування з екіпажами пошуково-рятувальних ПС, особовим складом НПРГ та РПДГ (пошуково-рятувальної групи, рятувальної групи) щодо дій при проведенні ПРР;

брати участь у плануванні тренувальних польотів пошуково-рятувальних ПС для практичного відпрацювання їх екіпажами дій щодо пошуку, надання допомоги та евакуації екіпажів (пасажирів), які зазнали лиха;

проводити з ГКрП та обслугами КП (ПУ) тренування з відпрацювання їх дій під час проведення ПРР;

контролювати підготовку до польотів пошуково-рятувальних сил і засобів авіаційної частини;

перевіряти готовність до польотів РПДГ (пошуково-рятувальної групи, рятувальної групи), НПРГ, а також аварійно-рятувального майна, спеціального спорядження і засобів рятування;

брати участь у контролі готовності до польотів екіпажів, осіб ГКрП, обслуг КП (ПУ);

доповісти командиру авіаційної частини про готовність льотного складу і засобів рятування до польотів;

доповісти КрП на аеродромі про готовність РПДГ (пошуково-рятувальної групи, рятувальної групи) і НПРГ до ПРЗ польотів.

3. Начальник ПР і ПДС під час проведення польотів зобов’язаний:

переконатися у готовності чергових сил і засобів пошуково-рятувальної служби до забезпечення польотів;

організувати чергування пошуково-рятувальних сил у готовності № 2 та уточнити дії особового складу РПДГ (пошуково-рятувальної групи, рятувальної групи) та НПРГ при проведенні ними ПРР відповідно до фактичних метеорологічних умов, повітряної і наземної обстановки;

брати участь у тренувальних польотах екіпажів для проведення ПРР і в польотах на пошук та рятування екіпажів, які зазнали лиха;

контролювати екіпірування екіпажів та експлуатацію ними засобів рятування.

4. Начальник ПР і ПДС після закінчення польотів зобов’язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

доповісти командиру авіаційної частини про недоліки в експлуатації засобів рятування та екіпіруванні льотного складу;

підготувати необхідні матеріали для повного розбору польотів і брати участь у його проведенні;

аналізувати стан ПРЗ польотів авіаційної частини і готувати пропозиції щодо його вдосконалення.

20. Начальник метеорологічної служби (групи) авіаційної частини

1. Начальник метеорологічної служби (групи) відповідає за постійну готовність служби (групи) до безпосереднього метеорологічного забезпечення польотів авіаційної частини, своєчасне та якісне проведення метеорологічних, орнітологічних спостережень та передачу їх в установлені адреси.

2. Начальник метеорологічної служби (групи) при організації польотів зобов'язаний:

з'ясувати завдання на метеорологічне забезпечення польотів;

визначити завдання особовому складу метеорологічного підрозділу на забезпечення польотів;

розробити на підставі аналізу метеорологічної і орнітологічної обстановки попередній прогноз погоди на день польотів і узгодити його з метеорологічним підрозділом вищестоящого штабу.

3. Начальник метеорологічної служби (групи) під час проведення польотів зобов'язаний:

організувати роботу метеорологічного підрозділу з метеорологічного забезпечення польотів, а при складних метеорологічних умовах, при УМП і різко мінливій погоді особисто брати участь у цьому забезпеченні;

доповідати особисто (контролювати повноту і своєчасність доповіді чергового метеоролога) командиру авіаційної частини, начальнику штабу, КрП на аеродромі, обслузі КП, льотному складу метеорологічну та орнітологічну обстановку, а також прогноз погоди на період польотів у районі базування (на маршрутах);

особисто брати участь в аналізі та обробці аеросиноптичних і орнітологічних матеріалів, узагальнювати ці дані та використовувати їх при забезпеченні польотів;

знати маршрути (райони), час початку і закінчення польотів, рубежі повернення ПС, УМП, контролювати відповідність фактичних погодних умов у районах (на маршрутах) польотів характеру завдань, які виконуються авіаційною частиною, і рівню підготовки льотного складу;

брати участь у розробці завдань на ПРП і РРП;

контролювати роботу чергового інженера-метеоролога (синоптика) та особового складу метеорологічного підрозділу.

4. Начальник метеорологічної служби (групи) після закінчення польотів зобов'язаний:

проконтролювати ведення документів і журналів з метеорологічного забезпечення польотів;

брати участь у попередньому розборі польотів;

підготувати необхідні дані для повного розбору польотів і взяти участь у його проведенні;

провести розбір метеорологічного забезпечення польотів з особовим складом метеорологічного підрозділу.

21. Начальник медичної служби авіаційної частини

1. Начальник медичної служби несе відповідальність за якість медичного забезпечення польотів та парашутних стрибків, дієвість заходів для збереження здоров'я та працездатності льотного складу. На нього покладається контроль за станом здоров'я льотного складу, осіб ГКрП та авіаційного персоналу авіаційної частини.

2. Начальник медичної служби при організації польотів зобов'язаний:

з'ясувати завдання польотів та скласти план їх медичного забезпечення;

визначити необхідні сили та засоби медичної служби частини, які залучаються до медичного забезпечення польотів, поставити завдання черговому лікарю і черговому МПА на льотну зміну.

перевірити відповідність льотного навантаження, що планується, стану здоров'я та фізичної витривалості льотного складу;

вести у процесі попередньої підготовки нагляд за льотним складом та при необхідності організовувати медичний огляд окремих екіпажів та осіб ГКрП, провести з льотним складом бесіду про фізіолого-гігієнічні особливості наступних польотів;

вивчати психофізіологічні реакції льотного складу в процесі

проведення тренувань на авіаційних тренажерах, використовуючи спеціальну медичну апаратуру;

перевірити відповідність меню-розкладки їдальні характеру запланованих польотів, санітарно-гігієнічні умови прийому їжі на аеродромі, уточнити розклад прийому їжі на льотну зміну;

проводити медичний контроль за організацією бортового харчування і водозабезпечення екіпажів, комплектністю медикаментозної та водно-харчової груп у НАЗ та бортових авіаційних запасах, при необхідності вживати заходів для їх заміни чи поповнення;

контролювати дотримання особовим складом передпольотного режиму відпочинку;

перевірити якість підгонки висотного і спеціального спорядження та його гігієнічний стан;

перевірити якість медичного кисню, який подається в системи життєзабезпечення на ПС;

перевірити обладнання та готовність до забезпечення польотів медичного поста аеродрому і керувати його роботою;

провести індивідуальний передпольотний медичний огляд особового складу, який бере участь у польотах;

доповісти командиру авіаційної частини та КрП на аеродромі про результати передпольотного індивідуального медичного огляду та опитування особового складу, а також про осіб, які за медичними показаннями підлягають усуненню від польотів.

3. Начальник медичної служби під час проведення польотів зобов'язаний:

контролювати режим харчування на аеродромі та перевіряти якість їжі;

проводити міжпольотний (післяпольотний) медичний контроль стану здоров'я та перенесення льотного навантаження льотним складом;

аналізувати дані, отримані за результатами передпольотного,

міжпольотного, післяпольотного оглядів екіпажів, використовувати ці дані при оцінці перенесення польотів льотним складом;

надавати першу медичну допомогу особовому складу на аеродромі;

брати участь у ПРР для надання медичної допомоги членам екіпажу та пасажирам ПС, яке зазнало лиха, організовувати евакуацію потерпілих до лікувального закладу.

4. Начальник медичної служби після закінчення польотів зобов'язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

провести психофізіологічний аналіз помилкових дій, які були допущені авіаційним персоналом під час польотів;

визначити помилкові дії, що пов'язані з незадовільним станом здоров'я або зниженням працездатності особового складу або сталися з вини чергового медичного персоналу;

доповісти командиру авіаційної частини про недоліки, виявлені в медичному забезпеченні польотів;

готувати необхідні матеріали для повного розбору польотів та брати участь у ньому.

XIX. Функціональні обов'язки посадових осіб авіаційного підрозділу (ескадрильї)

1. Командир авіаційного підрозділу (ескадрильї)

1. Командир авіаційного підрозділу (ескадрильї) відповідає за якість льотної підготовки та бойовий вишкіл підрозділу (ескадрильї). На нього покладаються організація і проведення польотів у суворій відповідності з вимогами документів, які регламентують льотну роботу.

2. Командир авіаційного підрозділу (ескадрильї) під час організації

польотів зобов’язаний:

усвідомити завдання наступних польотів;

визначити завдання своїм заступникам на підготовку особового складу і ПС авіаційного підрозділу до польотів;

уточнити порядок проведення попередньої і передпольотної підготовок авіаційного підрозділу;

визначити для кожного екіпажу вправи КБП і кількість польотів на наступну льотну зміну;

визначити завдання на польоти льотному складу авіаційного підрозділу, докладно роз’яснити порядок і методику виконання нових та найбільш складних польотних завдань і вправ льотно-тактичної підготовки;

надати вказівки заступнику командира ескадрильї щодо складання планових таблиць польотів авіаційного підрозділу;

розробити конкретні заходи для забезпечення БзП відповідно до завдань льотної зміни;

провести з льотним складом авіаційного підрозділу заняття з аеродинаміки, тактики або методики виконання польотних завдань;

організовувати підготовку льотного складу до польотів і контролювати проведення тренувань на тренажерах і в кабінах ПС;

контролювати якість підготовки до польотів своїх заступників і командирів ланок (загонів), провести з ними тренування;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційної частини;

перевірити і затвердити плани польотних завдань екіпажів (груп), які виконують польоти за вправами льотно-тактичної підготовки;

провести контроль готовності авіаційного підрозділу до польотів;

усувати від польотів екіпажі (групи) у разі їх незадовільної підготовки до польотів;

доповісти командиру авіаційної частини про готовність авіаційного підрозділу до польотів;

організовувати передпольотну підготовку льотного складу і ПС авіаційного підрозділу;

оцінити відповідність фактичних і прогнозованих метеорологічних умов рівню підготовки екіпажів (груп), уточнити порядок виконання польотних завдань.

3. Командир авіаційного підрозділу (ескадрильї) під час проведення польотів зобов'язаний:

контролювати організацію польотів і виконання екіпажами авіаційного підрозділу Планової таблиці польотів;

аналізувати і оцінювати за МОК якість виконання польотних завдань своїми заступниками, командирами ланок (загонів) та окремими екіпажами;

проводити міжпольотний розбір польотів, організовувати підготовку екіпажів (груп) до повторних вильотів;

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором;

систематично керувати польотами на аеродромі;

усувати від польотів (з доповіддю командиру авіаційної частини) екіпажі (групи) авіаційного підрозділу у разі порушення ними правил польотів, використання повітряного простору, допущення грубих помилок у техніці пілотування, навігації, бойовому застосуванні або в експлуатації систем і обладнання ПС.

4. Командир авіаційного підрозділу (ескадрильї) після закінчення польотів зобов'язаний:

заслухати своїх заступників, командирів ланок (загонів) стосовно результатів проведення льотної зміни;

взяти участь у попередньому розборі польотів, доповісти командиру авіаційної частини про результати виконання завдань на польоти та виявлені недоліки;

організувати підготовку матеріалів до повного розбору польотів;

проаналізувати виявлені недоліки проведених польотів та провести детальний розбір польотів в авіаційному підрозділі з використанням МОК, оцінити якість виконання польотних завдань своїми заступниками і командирами ланок (загонів);

розробляти і проводити в авіаційному підрозділі заходи щодо профілактики помилок та інцидентів.

2. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї)

1. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) відповідає за якість техніки пілотування та повітряно-вогневої підготовки льотного складу авіаційного підрозділу. На нього покладаються планування польотів і організація підготовки екіпажів до польотів.

2. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) під час організації польотів зобов’язаний:

проаналізувати рівень підготовки та натренованості льотного складу авіаційного підрозділу з видів льотної підготовки;

скласти разом з командирами ланок (загонів) планові таблиці польотів авіаційного підрозділу;

провести заняття з льотним складом авіаційного підрозділу з методики виконання польотних завдань, які сплановані на льотну зміну;

організувати і провести тренування льотного складу на тренажерах і в кабінах ПС;

контролювати підготовку екіпажів (груп) до польотів;

усувати від польотів екіпажі (групи) у разі їх незадовільної підготовки до польотів;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційного підрозділу;

контролювати відповідність метеорологічних умов рівню підготовки

льотного складу авіаційного підрозділу;

організувати і проконтролювати проведення передпольотних тренувань льотного складу в кабінах ПС.

3. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) під час проведення польотів зобов’язаний:

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором;

контролювати проведення в ланках (загонах) міжпольотного аналізу МОК;

проводити міжпольотний аналіз виконання польотних завдань командирами ланок (загонів), окремими екіпажами;

систематично керувати польотами на полігоні (аеродромі);

виявляти і аналізувати помилки екіпажів авіаційного підрозділу у техніці пілотування, навігації, бойовому застосуванні, а також недоліки в льотно-тактичній підготовці та випадки неграмотної експлуатації систем і обладнання ПС;

усувати від польотів (з доповіддю командиру авіаційного підрозділу) екіпажі (групи) авіаційного підрозділу у разі порушення ними правил польотів, використання повітряного простору, допущення грубих помилок у техніці пілотування, навігації, бойовому застосуванні або в експлуатації систем і обладнання ПС.

4. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти командиру авіаційного підрозділу про виконання Планової таблиці польотів та виявлені недоліки;

брати участь в оцінюванні результатів бойового застосування;

підготувати необхідні дані для повного розбору польотів;

контролювати своєчасність та правильність заповнення польотної документації льотним складом;

вести облік помилок та інцидентів, розробляти і проводити заходи щодо їх профілактики.

3. Начальник штабу авіаційного підрозділу (ескадрильї)

1. Начальник штабу відповідає за забезпечення підготовки льотного складу авіаційного підрозділу (ескадрильї) до польотів і ведення польотної документації в ескадрильї.

2. Начальник штабу під час організації польотів зобов'язаний:

брати участь у плануванні та організації підготовки до польотів льотного складу авіаційного підрозділу;

надати до штабу авіаційної частини заявки на забезпечення польотів;

організувати підготовку класів, тренажерів та навчальних посібників, які необхідні для проведення попередньої підготовки екіпажів до польотів;

контролювати підготовку екіпажів авіаційного підрозділу до польотів;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційного підрозділу (якщо посаду обіймає особа льотного складу);

організувати доставку особового складу авіаційного підрозділу на аеродром (до місць проведення занять, тренувань).

3. Начальник штабу під час проведення польотів зобов'язаний:

доводити до екіпажів дані про зміни повітряної і метеорологічної обстановки;

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором;

контролювати виконання особовим складом авіаційного підрозділу встановленого на льотну зміну розпорядку дня.

4. Начальник штабу після закінчення польотів зобов'язаний:

підготувати необхідні матеріали для повного розбору польотів і брати

участь у ньому;

контролювати ведення польотної і технічної документації в авіаційному підрозділі.

4. Заступник командира авіаційного підрозділу з інженерно-авіаційної служби

1. Заступник командира авіаційного підрозділу з ІАС несе відповідальність за справність ПС, своєчасність та якість підготовки особового складу ІАС та ПС підрозділу до польотів. На нього покладається навчання інженерно-технічного та льотного складу правилам і особливостям експлуатації ПС на землі та в польоті.

2. Заступник командира авіаційного підрозділу з ІАС при організації польотів зобов’язаний:

з’ясувати завдання та особливості запланованих польотів у командира підрозділу та заступника командира авіаційної частини з ІАС;

спланувати роботу ІТС підрозділу по підготовці ПС до польотів, визначити завдання начальникам ТЕЧ ланок, обслуг (груп) обслуговування;

уточнити розрахунки та скласти плани підготовки ПС підрозділу до польотів;

визначити порядок контролю технічного стану ПС;

організувати підготовку ПС підрозділу до польотів;

контролювати дотримання вимог безпеки при буксируванні ПС;

оглянути заплановані на льотну зміну ПС згідно з встановленими обсягом і нормами;

контролювати правильність оформлення документів;

доповісти командиру авіаційного підрозділу та заступнику командира авіаційної чистини з ІАС про виконання підготовки ПС до польотів та виявлені несправності;

контролювати передпольотну підготовку ПС підрозділу до польотів;

перевірити якість ПММ, наявність необхідних ЗАТО ПС;

доповісти командиру авіаційного підрозділу та старшому інженеру польотів про готовність ІТС та ПС підрозділу до польотів;

довести до ІТС підрозділу варіант польотів та зміни у Плановій таблиці польотів;

організувати спорядження ПС згідно із завданням на політ.

3. Заступник командира авіаційного підрозділу з ІАС під час проведення польотів зобов'язаний:

контролювати повноту та якість роботи ІТС підрозділу по підготовці ПС до повторного вильоту;

організувати контроль працездатності систем та обладнання ПС за даними МОК;

вживати заходів щодо усунення несправностей, які виявлені у польоті та при огляді на землі;

доповідати старшому інженеру польотів зауваження по роботі систем та обладнання ПС, про порушення особовим складом підрозділу заходів безпеки при роботі на ПС.

4. Заступник командира авіаційного підрозділу з ІАС після закінчення польотів зобов'язаний:

доповісти командиру авіаційного підрозділу та заступнику командира авіаційної частини з ІАС про стан ПС підрозділу, виявлені у процесі польотів недоліки (несправності) та вжиті заходи для їх усунення;

контролювати дотримання вимог безпеки при буксируванні ПС;

організувати виконання післяпольотної підготовки ПС підрозділу;

прийняти доповіді про завершення післяпольотної підготовки ПС та про оформлення документації;

доповісти старшому інженеру польотів про завершення післяпольотної

підготовки ПС, використання ЗНЗП, отримати дозвіл на убуття особового складу з аеродрому;

провести розбір польотів з ІТС підрозділу.

5. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) з виховної роботи (по роботі з особовим складом)

1. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) з виховної роботи відповідає за організацію і проведення МПЗ польотів авіаційного підрозділу.

2. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) з виховної роботи під час організації польотів зобов’язаний:

отримати у командира авіаційного підрозділу завдання щодо організації МПЗ польотів;

усвідомити завдання, характер та особливості наступних польотів, визначити спрямованість і зміст МПЗ польотів;

спланувати заходи МПЗ польотів авіаційного підрозділу на період підготовки та проведення польотів;

скласти та затвердити у командира авіаційного підрозділу план МПЗ польотів;

брати участь у плануванні польотів;

проводити індивідуально-виховну роботу з льотними екіпажами та інженерно-технічним складом під час підготовки до польотів;

проаналізувати морально-психологічний стан особового складу, психологічну готовність екіпажів до польотів, висновки доповідати командиру авіаційного підрозділу;

контролювати режим праці, приймання їжі та відпочинку особового складу авіаційного підрозділу;

особисто підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у

командира авіаційного підрозділу (якщо посаду обіймає особа льотного складу);

доповісти командиру авіаційного підрозділу та заступнику командира авіаційної частини з виховної роботи (по роботі з особовим складом) про морально-психологічний стан особового складу авіаційного підрозділу і готовність його до польотів.

3. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) з виховної роботи під час проведення польотів зобов'язаний:

проводити індивідуально-виховну роботу з особовим складом авіаційного підрозділу;

протягом льотної зміни контролювати морально-психологічний стан льотного складу та ІТС, висновки доповідати командиру авіаційного підрозділу;

проводити інформування особового складу авіаційного підрозділу про якість виконання польотів;

здійснювати контроль з питань соціально-побутового забезпечення польотів авіаційного підрозділу;

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором (якщо посаду обіймає особа льотного складу).

4. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) з виховної роботи після закінчення польотів зобов'язаний:

доповісти командиру авіаційного підрозділу та заступнику командира авіаційної частини з виховної роботи про підсумки виконання польотів, виявлені недоліки і ефективність МПЗ проведених польотів;

проаналізувати рівень МПЗ польотів, доповісти командиру авіаційного підрозділу та заступнику командира авіаційної частини з виховної роботи (по роботі з особовим складом) пропозиції щодо його покращення;

узагальнити передовий досвід роботи льотних екіпажів, особового

складу, довести його до особового складу авіаційного підрозділу;

підготувати необхідний матеріал з МПЗ польотів для повного розбору польотів.

6. Старший штурман авіаційного підрозділу (ескадрильї), штурман авіаційного підрозділу (ескадрильї)

1. Старший штурман, штурман авіаційного підрозділу (ескадрильї) здійснює керівництво роботою штурманів авіаційних ланок (загонів) і екіпажів за своєю спеціальністю та відповідає за бойову готовність екіпажів авіаційного підрозділу, якість їх штурманської підготовки та забезпечення БзП у штурманському відношенні.

2. Старший штурман, штурман авіаційного підрозділу (ескадрильї) під час організації польотів зобов’язаний:

надати командиру авіаційного підрозділу пропозиції щодо планування польотів з урахуванням рівня штурманської підготовки екіпажів;

брати участь у складанні планових таблиць польотів підрозділу;

довести до льотного складу авіаційного підрозділу вказівки старшого штурмана авіаційної частини на польоти;

виконати необхідні розрахунки і довести до льотного складу необхідні дані щодо виконання запланованих польотних завдань;

провести з екіпажами авіаційного підрозділу тренування з навігації та бойового застосування з відпрацюванням навичок роботи екіпажів з обладнанням ПС на тренажерах, в кабінах ПС та з виконання штурманських розрахунків;

контролювати якість підготовки екіпажів до польотів у штурманському відношенні;

перевірити забезпечення льотного складу авіаційного підрозділу штурманським спорядженням, документами АНІ, польотними картами і

необхідними довідковими матеріалами;

перевірити знання екіпажами даних роботи РТЗ навігації, які заплановані для забезпечення польотів, підготовку польотних карт і штурманських розрахунків;

провести контроль готовності до польоту в штурманському відношенні екіпажів заступника командира авіаційного підрозділу, командирів авіаційних ланок (загонів) і екіпажів, які виконують найскладніші польотні завдання;

усувати від польотів екіпажі підрозділу (до командира авіаційної ланки (загону) включно) у разі їх незадовільної штурманської підготовки до польотів з подальшою доповіддю командиру авіаційного підрозділу;

проконтролювати готовність до польотів навігаційного і прицільного обладнання ПС підрозділу;

підготуватися до польотів і пройти контроль готовності у командира авіаційного підрозділу та старшого штурмана авіаційної частини;

проконтролювати точність ходу бортових годинників і показання наручних годинників льотного складу авіаційного підрозділу;

довести до екіпажів зміни навігаційної обстановки в районі польотів;

уточнити порядок виконання польотних завдань і заходи БзП під час відпрацювання елементів навігації та бойового застосування;

довести до спеціалістів служби ІАС необхідні дані для бойового застосування АЗУ.

3. Старший штурман, штурман підрозділу (ескадрильї) під час проведення польотів зобов’язаний:

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором, перевіряти рівень штурманської підготовки екіпажів до заступника командира авіаційного підрозділу включно;

підтримувати навички у керівництві польотами на полігоні, майданчику десантування (приземлення);

виявляти за МОК, даними органів УПР (ОПР) помилки, допущені

екіпажами в навігації та бойовому застосуванні, випадки порушення правил виконання польотів, використання повітряного простору та БзП у штурманському відношенні;

усувати від польотів екіпажі авіаційного підрозділу (до командира авіаційної ланки (загону) включно) у разі порушення ними заходів БзП у штурманському відношенні з доповіддю командиру авіаційного підрозділу.

4. Старший штурман, штурман підрозділу (ескадрильї) після закінчення польотів зобов'язаний:

доповісти командиру авіаційного підрозділу і старшому штурману авіаційної частини про результати виконання польотних завдань екіпажами підрозділу, про виявлені недоліки в організації і проведенні польотів, про порушення правил виконання польотів, використання повітряного простору та БзП у штурманському відношенні, недоліки в роботі ПНС та систем озброєння ПС підрозділу;

оцінити роботу наземних засобів навігації, якість виконання екіпажами польотних завдань з навігації та бойового застосування, зокрема заступників командира авіаційного підрозділу і командирів ланок (загонів);

проаналізувати помилки, допущені екіпажами авіаційного підрозділу під час виконання польотів, підготувати необхідні матеріали до повного розбору польотів і брати участь у ньому;

провести розбір якості виконання польотів з навігації та бойового застосування з льотним складом авіаційного підрозділу;

заповнити польотну та облікову документацію;

контролювати своєчасність та правильність заповнення польотної документації льотним складом авіаційного підрозділу.

7. Командир авіаційної ланки (загону)

1. Командир авіаційної ланки (загону) відповідає за якість льотної

підготовки екіпажів ланки (загону). На нього покладається навчання екіпажів ланки (загону) за видами льотної підготовки.

2. Командир авіаційної ланки (загону) під час організації польотів зобов'язаний:

доповісти командиру авіаційного підрозділу номери вправ КБП, які необхідно відпрацювати екіпажам на наступну льотну зміну, та пропозиції щодо їх комплексування;

усвідомити завдання на проведення попередньої підготовки льотного складу ланки (загону) до польотів;

вивчити з екіпажами зміст, порядок та методику виконання польотних завдань, заходів БзП під час їх виконання;

організувати самостійну підготовку екіпажів ланки (загону) до польотів;

виконати разом з льотним складом необхідні розрахунки для виконання польотних завдань, оформити польотну документацію;

провести тренування на тренажерах і в кабінах ПС з відпрацювання дій екіпажів в особливих випадках у польоті згідно із запланованими польотними завданнями;

провести індивідуальний контроль готовності екіпажів ланки (загону) до польотів;

усувати від польотів екіпажі ланки (загону) у разі їх незадовільної підготовки до польотів з доповіддю командиру авіаційного підрозділу (ескадрильї);

підготуватися до польотів, пройти контроль готовності у командира авіаційного підрозділу;

провести тренування з екіпажами в кабінах ПС, уточнити екіпажам особливості виконання польотних завдань відповідно до фактичних умов метеорологічної і орнітологічної обстановки;

доповісти командиру авіаційного підрозділу про готовність екіпажів і

ПС ланки (загону) до польотів.

3. Командир авіаційної ланки (загону) під час проведення польотів зобов’язаний:

контролювати відповідність фактичних метеорологічних умов рівню підготовки екіпажів та умовам виконання польотних завдань;

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором;

перевіряти та аналізувати повноту і якість виконання польотних завдань екіпажами ланки (загону) за МОК, проводити міжпольотний розбір польотів;

усувати (з доповіддю командиру авіаційного підрозділу) екіпажі ланки (загону) від польотів у разі порушення ними встановлених правил польотів, правил використання повітряного простору, виявлення грубих помилок (інцидентів) у техніці пілотування, навігації, бойовому застосуванні, експлуатації систем і обладнання ПС.

4. Командир авіаційної ланки (загону) після закінчення польотів зобов’язаний:

доповісти командиру авіаційного підрозділу про підсумки виконання польотних завдань, виявлені недоліки;

оцінити якість виконання польотів екіпажами ланки (загону) з використанням МОК і провести з ними детальний розбір польотів;

контролювати своєчасність та правильність заповнення польотної документації льотним складом ланки (загону).

8. Штурман авіаційної ланки (загону)

1. Штурман, а на одномісних ПС – командир авіаційної ланки (загону) відповідає за бойову готовність авіаційної ланки (загону) у штурманському відношенні, за стан штурманської підготовки льотного складу ланки (загону)

і БзП у штурманському відношенні.

2. Штурман під час організації польотів зобов’язаний:

доповісти командиру авіаційної ланки (загону) пропозиції щодо планування польотів з урахуванням рівня штурманської підготовки екіпажів авіаційної ланки (загону);

підготувати перелік навчальних посібників, необхідних для підготовки до виконання запланованих польотних завдань;

разом з командиром авіаційної ланки (загону) виконати необхідні розрахунки та розробити необхідні схеми виконання запланованих польотних завдань;

готувати екіпажі авіаційної ланки (загону) до польотів у штурманському відношенні, добиватися засвоєння порядку, послідовності та методики виконання елементів польотного завдання;

надавати допомогу екіпажам у підготовці бортової документації, польотних карт, виконанні ІШР, розробленні ШПП;

контролювати повноту і правильність підготовки та заповнення льотним складом авіаційної ланки (загону) польотної документації;

навчати екіпажі комплексному використанню засобів навігації, бойовому застосуванню та відновленню орієнтування;

особисто провести з екіпажами авіаційної ланки (загону) тренування з навігації та бойового застосування з відпрацюванням навичок роботи екіпажів з обладнанням у кабінах ПС, на тренажерах, з виконання штурманських розрахунків, а також провести розіграш польоту;

проконтролювати підготовку до польотів і ПНС ПС авіаційної ланки (загону);

проконтролювати готовність екіпажів авіаційної ланки (загону) до польотів у штурманському відношенні;

усувати від польотів екіпажі авіаційної ланки (загону) у разі їх незадовільної штурманської підготовки до польотів з подальшою доповіддю

командиру авіаційної ланки (загону) та старшому штурману (штурману) авіаційного підрозділу (ескадрильї);

підготуватися до польотів та пройти контроль готовності у командира авіаційної ланки (загону) і старшого штурмана (штурмана) авіаційного підрозділу (ескадрильї);

доповісти командиру авіаційної ланки (загону) про готовність екіпажів ланки (загону) до польотів у штурманському відношенні.

3. Штурман під час проведення польотів зобов'язаний:

оцінити метеорологічну, повітряну та навігаційну обстановку, провести необхідні розрахунки і довести до екіпажів особливості виконання польотних завдань;

виконувати польоти на особисте вдосконалення та інструктором;

перевіряти рівень льотної штурманської підготовки екіпажів авіаційної ланки (загону);

систематично контролювати точність показань бортових годинників на ПС та наручних годинників льотного складу авіаційної ланки (загону);

виявляти за МОК, даними органів УПР (ОПР) помилки, допущені екіпажами авіаційної ланки (загону) в навігації та бойовому застосуванні, випадки порушення правил виконання польотів, використання повітряного простору та БзП у штурманському відношенні;

усувати від польотів екіпажі авіаційної ланки (загону) у разі порушення ними заходів БзП у штурманському відношенні з доповіддю командиру авіаційної ланки (загону);

доповісти командиру авіаційної ланки (загону) та старшому штурману (штурману) авіаційного підрозділу (ескадрильї) про результати виконання польотних завдань, виявлені недоліки.

4. Штурман після закінчення польотів зобов'язаний:

доповісти командиру авіаційної ланки (загону) та старшому штурману

(штурману) авіаційного підрозділу (ескадрильї) про результати виконання польотних завдань екіпажами авіаційної ланки (загону), виявлені недоліки, порушення ними правил виконання польотів, використання повітряного простору та БзП у штурманському відношенні, недоліки в роботі ПНС та систем озброєння ПС авіаційної ланки (загону);

оцінювати якість виконання екіпажами авіаційної ланки (загону) польотних завдань з навігації та бойового застосування;

проаналізувати помилки, допущені екіпажами авіаційної ланки (загону) під час виконання польотів, підготувати необхідні матеріали командиру авіаційної ланки (загону) та старшому штурману (штурману) авіаційного підрозділу (ескадрильї) для розбору польотів;

провести детальний розбір якості польотів з навігації та бойового застосування з екіпажами авіаційної ланки (загону);

заповнювати польотну документацію;

контролювати своєчасність та правильність заповнення польотної документації льотним складом ланки (загону).

XX. Функціональні обов’язки командирів підрозділів забезпечення

1. Командир батальйону аеродромно-технічного забезпечення авіаційної частини

1. Командир батальйону аеродромно-технічного забезпечення (далі – БАТЗ) відповідає за підготовку особового складу та ЗАТО ПС та своєчасну їх подачу для обслуговування ПС. На нього покладаються підтримання в постійній готовності особового складу та ЗАТО ПС до забезпечення польотів та виконання вимог керівних документів щодо допуску особового складу та техніки до виконання заходів забезпечення польотів ПС.

2. Командир БАТЗ під час організації польотів зобов’язаний:

бути присутнім на постановці завдань командиром авіаційної частини на польоти, усвідомити їх характер та особливості;

вивчити розпорядження командира авіаційної частини з АТЗ спланованих польотів;

оцінити обстановку та прийняти рішення щодо виділення ЗАТО ПС для виконання заходів забезпечення польотів;

спланувати розподіл сил та засобів БАТЗ для забезпечення польотів;

поставити завдання командирам підрозділів БАТЗ щодо організації АТЗ польотів;

провести заняття та інструктаж авіаційного персоналу батальйону та визначити час готовності до польотів;

організувати підготовку до польотів ЗАТО ПС, контроль якості авіаційного пального, мастила, спеціальних рідин, газів та забезпечити своєчасну їх подачу для проведення попередньої підготовки ПС;

організувати підготовку до польотів ЦСЕЗ та ЗЛА, обладнання ЗАС авіаційних акумуляторних батарей;

перевірити наявність, технічний стан та підготовку до польотів ЗАТО ПС та їх технічну документацію;

перевірити обладнання приміщень чергового по АТЗ польотів, відпочинку, обігрівання та місць для приймання їжі авіаційного персоналу батальйону, який залучається до забезпечення польотів;

виділити ЗАТО ПС та організувати їх прибуття на аеродром до встановленого строку;

доповісти командиру авіаційної частини про готовність авіаційного персоналу БАТЗ до забезпечення польотів.

3. Командир БАТЗ під час проведення польотів зобов’язаний:

організувати контроль за роботою авіаційного персоналу БАТЗ, ЗАТО ПС, ЦСЕЗ та ЗЛА та правильним їх використанням;

вживати заходів (за необхідності) для відправки на аеродром

додаткових сил та засобів БАТЗ для забезпечення польотів;

контролювати виконання обов’язків посадовими особами БАТЗ, які виділені в ГЗП;

організувати контроль за виконанням встановлених правил руху автотранспорту, ЗНЗП та пішоходів на аеродромі;

контролювати організацію харчування особового складу БАТЗ на аеродромі;

вживати заходів щодо своєчасного виділення ЗАТО ПС для забезпечення польотів авіаційних підрозділів та поодиноких ПС, які перелітають і виконують посадку на аеродромі.

4. Командир БАТЗ після закінчення польотів зобов’язаний:

через чергового з АТЗ польотів організувати повернення особового складу БАТЗ та ЗАТО ПС до МС, організувати їх технічне обслуговування, спланувати усунення виявлених недоліків під час АТЗ польотів;

брати участь у попередньому розборі польотів;

провести розбір виконання заходів забезпечення польотів з командирами підрозділів БАТЗ, вказати на недоліки та позитивні сторони, оцінити їх роботу;

контролювати облік авіаційних подій та інцидентів з вини особового складу БАТЗ, який залучався до АТЗ польотів, недоліків в АТЗ польотів, аналізувати передумови їх виникнення, проводити профілактичні заходи з метою унеможливлення їх створення надалі;

брати участь у роботі комісії з розслідування причин дострокового зняття авіаційних двигунів з ПС.

2. Командир авіаційної комендатури

1. Командир авіаційної комендатури відповідає за організацію та здійснення аеродромно-технічного, зв’язку і радіотехнічного, орнітологічного

забезпечення польотів, а також бере участь в організації ПРЗ польотів. На нього покладаються підтримка в постійній готовності до експлуатації закріплених за авіаційною комендатурою аеродромів, аеродромних споруд, їх обладнання; організація та здійснення МТЗ за напрямом тилового та технічного забезпечення.

2. Командир авіаційної комендатури при організації польотів зобов’язаний:

бути присутнім на постановці завдань командиром авіаційної частини на польоти, усвідомити їх характер та особливості;

з’ясувати у заступника командира авіаційної частини завдання на орнітологічне забезпечення польотів;

вивчити розпорядження командира авіаційної частини з АТЗ і РТЗ спланованих польотів;

оцінити обстановку та прийняти рішення про організацію забезпечення польотів;

спланувати розподіл сил та засобів авіаційної комендатури для забезпечення завдань польотів;

поставити завдання командирам підрозділів та начальникам служб щодо організації видів забезпечення польотів;

призначити чергового по АТЗ польотів, відповідального чергового зі зв’язку та РТЗ польотів, провести інструктаж та визначити час для підготовки і контролю їх готовності до польотів;

організувати підготовку до польотів ЗАТО ПС, контроль якості авіаційного пального, мастила, спецрідин, газів, інших матеріальних засобів та забезпечити своєчасну їх подачу для проведення попередньої підготовки ПС;

організувати підготовку до польотів засобів зв’язку та РТЗ, здійснити контроль проведення попередньої та передпольотної підготовок на засобах зв’язку та РТЗ, забезпечити їх своєчасне вмикання для забезпечення польотів

(перельотів);

перевірити підготовку особового складу підрозділів та служб до забезпечення польотів;

перевірити наявність, технічний стан та підготовку до польотів ЗАТО ПС;

контролювати підготовку до польотів льотного поля, системи енергоживлення, ЦСЕЗ та ЗЛА, ЗАС, ААГУ;

перевірити наявність, технічний стан та підготовку до польотів ЗАТО ПС та техніки для підготовки та утримання льотного поля;

перевірити обладнання приміщень для зберігання висотного спорядження та переодягання льотного складу, приміщень для відпочинку та обігріву льотного та ІТС, а також стаціонарних місць та місць для приймання їжі на аеродромі всіх категорій авіаційного персоналу, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

організувати оточення льотного поля для виключення проникнення на нього сторонніх осіб, транспортних засобів та тварин;

організувати перевірку засобів пасивного та активного відлякування птахів;

виділити ЗАТО ПС та перевірити їх прибуття на аеродром до встановленого строку;

доповісти командиру авіаційної частини про готовність аеродрому, аеродромних споруд та його обладнання, авіаційного персоналу підрозділів, служб та техніки до забезпечення польотів.

3. Командир авіаційної комендатури при проведенні польотів зобов’язаний:

організувати контроль за роботою особового складу підрозділів та служб, ЗАТО ПС, ЦСЕЗ та ЗЛА, засобів зв’язку та РТЗ польотів і правильним їх використанням;

контролювати виконання заходів забезпечення польотів та при

необхідності вживати необхідних заходів для відправки на аеродром додаткових сил та засобів авіаційної частини для забезпечення польотів;

контролювати через відповідні служби забезпечення виконання обов'язків особами, які виділені від тилу авіаційної частини в ГЗП, перевіряти якість та кондиційність матеріальних засобів, які подаються до ПС;

організувати контроль за виконанням встановлених правил руху автотранспорту, ЗНЗП та пішоходів на аеродромі;

контролювати організацію харчування особового складу в стаціонарних місцях та місцях для прийому їжі на аеродромі всіх категорій особового складу, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

контролювати порядок використання та обладнання приміщень для зберігання висотного спорядження та переодягання льотного складу, приміщень для відпочинку та обігріву авіаційного персоналу всіх категорій, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

вживати заходів щодо своєчасного АТЗ та РТЗ польотів авіаційних підрозділів та поодиноких ПС, які перелітають і виконують посадку на аеродромі.

4. Командир авіаційної комендатури після закінчення польотів зобов'язаний:

прийняти доповіді від чергового по АТЗ польотів та від відповідального чергового зі зв'язку та РТЗ польотів про результати забезпечення польотів;

через чергового по АТЗ організувати забезпечення післяпольотної підготовки ПС, перевірку стану елементів аеродрому (ЗПС, РД та ТПП ПС), спланувати усунення виявлених недоліків;

через відповідального чергового зі зв'язку та РТЗ польотів організувати забезпечення післяпольотної підготовки засобів зв'язку та РТЗ, спланувати усунення виявлених недоліків;

брати участь у попередньому розборі польотів;

провести розбір виконання заходів забезпечення польотів з начальниками служб та командирами підрозділів, вказати на недоліки та позитивні сторони, оцінити їх роботу;

контролювати облік авіаційних подій та інцидентів з вини особового складу підрозділів та служб, які залучаються до АТЗ та РТЗ польотів, недоліків в АТЗ та РТЗ польотів, аналізувати передумови їх виникнення, проводити профілактичні заходи з метою унеможливлення їх створення надалі;

брати участь у роботі комісії з розслідування причин дострокового зняття авіаційних двигунів з ПС.

3. Комендант аеродрому

1. Комендант аеродрому при організації польотів зобов’язаний:

отримати завдання у командира БАТЗ, вивчити розпорядження на АТЗ польотів, характер і особливості польотів, які плануються;

разом з командиром БАТЗ проаналізувати метеообстановку в районі аеродрому і прийняти рішення на оптимальний варіант проведення робіт з підготовки аеродрому до польотів;

перед початком робіт на льотному полі аеродрому доповісти план робіт КрП на аеродромі;

забезпечити дублювання сигналу термінового звільнення ЗПС для особового складу, який працює на великій відстані від КДП (СКП);

узгодити з КрП на аеродромі строки і порядок виводу на/з ЗПС техніки і особового складу;

терміново забирати зі ЗПС техніку, яка вийшла з ладу під час роботи;

організувати виконання робіт і керувати діями особового складу під час підготовки льотного поля аеродрому до польотів;

у зимовий період через 1–2 години доповідати командиру БАТЗ,

інформувати КрП на аеродромі про стан робіт з прибирання штучних покриттів;

після закінчення підготовки штучних покриттів перед початком кожної зміни польотів разом із КрП на аеродромі провести ретельний огляд і перевірку готовності ЗПС, РД, МС, технічних позицій, ґрунтової частини льотної смуги, ААГУ і передати аеродром КрП на аеродромі відповідно до Журналу обліку стану і готовності аеродрому до проведення польотів (додаток 25).

2. Комендант аеродрому під час польотів зобов’язаний:

контролювати порядок руху автотранспорту та особового складу по аеродрому, терміново вживати заходів щодо недопущення порушень порядку пересування по льотному полю;

організувати усунення виявлених дефектів та пошкоджень аеродромних покрить (за рішенням КрП на аеродромі).

3. Комендант аеродрому після закінчення польотів зобов’язаний:

провести перевірку стану штучних покрить аеродрому, організувати усунення виявлених недоліків;

взяти участь у попередньому розборі польотів;

доповісти командиру БАТЗ про виконання завдань та недоліки в АТЗ польотів.

4. Командир частини (підрозділу) зв’язку та радіотехнічного забезпечення

1. Командир частини (підрозділу) зв’язку та РТЗ відповідає за якість зв’язку та РТЗ польотів. На нього покладаються утримання в постійній готовності до роботи засобів зв’язку та РТЗ польотів, участь в орнітологічному забезпеченні польотів.

2. Командир частини (підрозділу) зв’язку та РТЗ під час організації польотів зобов’язаний:

бути присутнім на визначенні завдань керівному складу на польоти, усвідомити їх характер та особливості;

з’ясувати у заступника командира авіаційної частини завдання на орнітологічне забезпечення польотів;

прийняти рішення на забезпечення наступних польотів та довести його до особового складу підрозділу, який залучається для забезпечення польотів;

призначити відповідального чергового зі зв’язку та РТЗ польотів, провести інструктаж, визначити час для підготовки та контролю його готовності до польотів;

організувати попереднє технічне обслуговування основних та резервних засобів зв’язку та РТЗ польотів, що призначаються для забезпечення польотів, в обсязі щоденного технічного обслуговування;

здійснити контроль проведення комплексної перевірки готовності особового складу та засобів зв’язку, РТЗ та ЗОК до забезпечення польотів;

проконтролювати передпольотну підготовку засобів зв’язку та РТЗ польотів і ОК;

доповісти командиру авіаційної частини та КрП на аеродромі про готовність особового складу підрозділу і засобів зв’язку та РТЗ польотів до забезпечення польотів;

організувати проведення вимірювань нижньої межі хмарності та спостережень за перельотами птахів над ДПРМ і БПРМ, а також на посадковому курсі під час польотів, забезпечити надання доповідей про результати вимірювань і спостережень до КрП на аеродромі та до метеорологічного підрозділу;

до початку польотів організувати усунення недоліків у роботі засобів зв’язку, АСУ та РТЗ польотів, які були виявлені в процесі передпольотної

перевірки їх працездатності;

приймати рішення про заміну засобів зв’язку та РТЗ польотів, що вийшли з ладу до початку польотів, доповідати про це командиру авіаційної частини на аеродромі.

3. Командир частини (підрозділу) зв’язку та РТЗ під час проведення польотів зобов’язаний:

контролювати роботу техніки та особового складу підрозділу, які виділені для забезпечення польотів;

усувати недоліки, виявлені під час польотів, забезпечувати з дозволу КрП на аеродромі оперативні перемикання засобів зв’язку та РТЗ польотів у встановлені терміни.

4. Командир частини (підрозділу) зв’язку та РТЗ після закінчення польотів зобов’язаний:

брати участь у попередньому розборі польотів;

здійснювати контроль проведення післяпольотної підготовки засобів зв’язку та РТЗ польотів;

провести з особовим складом підрозділу попередній та повний розбори забезпечення польотів;

взяти участь у повному розборі польотів, який проводить командир авіаційної частини;

доповісти своєму безпосередньому начальнику про результати забезпечення польотів та виявлені недоліки за льотну зміну;

узагальнювати передовий досвід забезпечення польотів та впроваджувати його в практику роботи підрозділу;

брати участь у проведенні розслідування інцидентів, які трапилися з вини особового складу підрозділу зв’язку та РТЗ.

5. Командир частини (підрозділу) радіотехнічних військ

1. Командир частини (підрозділу) РТВ відповідає за якість РЛЗ польотів. На нього покладається утримання в постійній готовності до роботи радіолокаційних засобів.

2. Командир частини (підрозділу) РТВ під час організації польотів зобов’язаний:

бути присутнім на визначенні завдань керівному складу на польоти, усвідомити їх характер та особливості;

прийняти рішення на забезпечення наступних польотів та довести його до особового складу підрозділу, що залучається для забезпечення польотів;

призначити відповідального чергового з РЛЗ польотів, провести інструктаж, визначити час для підготовки та контролю його готовності до польотів;

організувати попереднє технічне обслуговування основних та резервних радіолокаційних засобів польотів, які призначаються для забезпечення польотів, в обсязі щоденного технічного обслуговування;

здійснити контроль проведення комплексної перевірки готовності особового складу та радіолокаційних засобів, ЗОК до забезпечення польотів;

проконтролювати передпольотну підготовку радіолокаційних засобів, ЗОК;

доповісти командиру авіаційної частини та КрП на аеродромі про готовність особового складу підрозділу і радіолокаційних засобів польотів до забезпечення польотів;

до початку польотів організувати усунення недоліків у роботі радіолокаційних засобів та АСУ, які були виявлені в процесі передпольотної перевірки їх працездатності;

приймати рішення про заміну радіолокаційних засобів, які відмовили

до початку польотів, доповідати про це командиру авіаційної частини.

3. Командир частини (підрозділу) РТВ під час проведення польотів зобов’язаний:

контролювати роботу техніки та особового складу частини (підрозділу), які виділені для забезпечення польотів;

усувати недоліки, виявлені під час польотів, забезпечувати з дозволу КрП на аеродромі оперативні перемикання засобів РЛЗ польотів у встановлені терміни.

4. Командир частини (підрозділу) РТВ після закінчення польотів зобов’язаний:

взяти участь у попередньому розборі польотів;

здійснювати контроль проведення післяпольотної підготовки засобів РЛЗ польотів;

провести з особовим складом підрозділу попередній та повний розбори забезпечення польотів;

взяти участь у повному розборі польотів, який проводить командир авіаційної частини;

доповісти своєму безпосередньому начальнику про результати забезпечення польотів та виявлені недоліки за льотну зміну;

узагальнювати передовий досвід забезпечення польотів та впроваджувати його в практику роботи підрозділу;

брати участь у проведенні розслідування інцидентів, які трапились з вини особового складу частини (підрозділу) РТВ.

Начальник Управління регулювання
діяльності державної авіації України

Додаток 1
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 8 глави 1 розділу I)

ЗАТВЕРДЖУЮ
Командир _____
(авіаційна частина)
_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)
“____” _____ 20___ р.

ПЛАНОВА ТАБЛИЦЯ ПОЛЬОТІВ

_____
(авіаційна частина, підрозділ) (варіант польотів)
на “_____” _____ 20____ р.
Початок польотів _____ Кінець польотів _____

Світанок _____ Захід сонця _____
Схід сонця _____ Настання темряви _____

№ з/п	Тип повітряного судна, бортовий номер	Прізвище командира екіпажу	Позивний	Мінімум командира екіпажу для посадки		Дата крайнього польоту в даних умовах		1 година						7 година						Кількість польотів	Наліт	Примітки
				день	ніч	день	ніч	10	20	30	40	50	60	10	20	30	40	50	60			
1																						
2																						

Група керівництва польотами:
Керівник польотів _____
Помічник керівника польотів _____
Керівник ближньої зони _____
Керівник зони посадки _____
Керівник дальньої зони _____
Офіцер бойового управління _____
Керівник польотів на полігоні _____
Помічник керівника польотів на полігоні _____

Група забезпечення польотів:
Старший інженер польотів _____
Начальник аварійно-рятувальної команди _____
Начальник наземної пошуково-рятувальної групи _____
Начальник рятувальної парашутно-десантної групи _____
Черговий з аеродромно-технічного забезпечення польотів _____
Відповідальний черговий зі зв’язку та радіотехнічного забезпечення _____
Відповідальний з радіолокаційного забезпечення _____
Інженер-метеоролог (синоптик) _____
Черговий лікар (фельдшер) _____
Начальник штабу _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Маршрути:
_____
_____
_____
_____

Підсумки виконання планової таблиці:
Планувалось: польотів – ___; наліт – ____
Виконано: польотів – ___; наліт – ____

_____
_____
Керівник польотів на аеродромі _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 1

Примітки: 1. На зворотному боці Планової таблиці польотів (далі – планова таблиця) вказуються: склад екіпажів повітряних суден, а також перелік посадових осіб, які здійснюють контроль за правильністю складання планової таблиці (з підписами), визначених командиром авіаційної частини залежно від завдань, які виконуються.

2. У графі “Дата крайнього польоту в даних умовах” вказується дата крайнього тренувального польоту.

Якщо льотчику планується виконувати тренувальні польоти після отримання допуску (контрольного польоту), то в графі “Мінімум командира екіпажу для посадки” записується мінімум льотчика, при якому йому буде дозволено виконувати тренувальні польоти, у графі “Дата крайнього польоту в даних умовах” – дата проведення даної льотної зміни.

Якщо льотчик не підготовлений в даних метеорологічних умовах (закінчився строк, при якому дозволяється виконувати тренувальні польоти у даних метеорологічних умовах) та виконує лише контрольні польоти з інструктором, то у графі “Мінімум командира екіпажу для посадки” записується “Інстр.”, у графі “Дата крайнього польоту в даних умовах” – прочерк.

3. Командири екіпажів-розвідників погоди заносяться першими до планової таблиці, нижче – інші командири екіпажів, дорозвідники погоди, чергові екіпажі пошуково-рятувальної служби, а також номери резервних повітряних суден тощо.

4. Захід сонця позначається в плановій таблиці червоною вертикальною лінією, а настання темряви – синьою. Простір між ними затушовується жовтим кольором.

5. Підсумки проведення польотів керівник польотів записує у плановій таблиці та підписує їх.

Додаток 2
до Правил виконання польотів
державної авіації України
(пункт 8 глави 1 розділу I)

ПОЛЬОТНИЙ ЛИСТ

Авіаційна частина _____

Стартовий час

Дата, час	Початок	
	Кінець	
Підпис особи авіаційно-диспечерської служби		

Командир екіпажу _____
Екіпаж у складі _____
_____
на _____ “_____” _____ 20_____ р.
(тип повітряного судна)
Завдання:_____
(вказати кількість польотів, номери вправ курсів підготовки, мету польоту)
_____

Польоти дозволяю:

Час доби	Висота хмарності не нижче, м		Польотна видимість не менше, км		Швидкість вітру біля землі не більше, м/с	
	для зльоту	для посадки	для зльоту	для посадки	для зльоту	для посадки
Вдень						
Вночі						

М.П. “____” _____ 20____ р.

Командир авіаційної частини _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Відмітка особи авіаційно-диспечерської служби (при перельотах)
_____

_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 2

Зворотний бік польотного листа

Дата	Найменування аеродромів зльоту / посадки	Тип повітряного судна, бортовий номер	Час доби	№ вправи	Час		Кількість польотів	Наліт				Висота польоту, км, макс. мін.	Метеоумови на період польоту	Зльотів при мінімумі для зльоту	Використання посадкових систем				Оцінка бойового застосування	Оцінка за політ
					зльоту	посадки		загальний	у закритій кабіні	у складних метеоумовах					найменування систем і способів керування повітряним судном	кількість				
										усього	у хмарах					заходів	посадок	посадок при мінімумі		
	———											——								
	———											——								
	———											——								
	———											——								
	———											——								
	Всього																			
	У тому числі				вдень															
					вночі															

Донесення про виконання завдання _____
_____
_____
_____
_____

Командир екіпажу (льотчик) _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Командир авіаційної частини _____

М.П. (військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Додаток 3
до Правил виконання польотів державної авіації України
(підпункт 1 пункту 14 глави 1 розділу I)

ЗАТВЕРДЖУЮ
Командир авіаційної частини_____
_____
(військове звання, підпис, прізвище, ініціали)
М.П. “____” _____ 20___ р.

ПЛАН ПОЛЬОТІВ
на літаку (вертольоті) _____
(тип повітряного судна)

_____
(військове звання, прізвище, ініціали командира екіпажу)

в авіаційній частині _____ в період з _____ до _____ 20__ року.

Склад екіпажу:
помічник командира_____
штурман _____
бортовий технік (інженер) _____
бортовий радист _____
бортовий оператор № 1 _____
бортовий оператор № 2 _____
Інші члени екіпажу:

	Умови польотів	Номери вправ курсів підготовки, які заплановані для виконання	Дата крайнього польоту в даних умовах
день	прості метеорологічні умови		
	складні метеорологічні умови		
	установлений мінімум погоди		
ніч	прості метеорологічні умови		
	складні метеорологічні умови		
	установлений мінімум погоди		

Фактичний рівень підготовки

а) особисто			б) як інструктор		
№ з/п	Вид підготовки	Метеоумови	№ з/п	Вид підготовки	Метеоумови
День			День		
Ніч			Ніч		

Командир (начальник) _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище безпосереднього начальника командира повітряного судна)

Примітка. У графі “Вид підготовки” вказується мінімальна висота польотів на малих та гранично малих висотах.

Продовження додатка 3

Зворотний бік плану польотів

Таблиця комісування командира екіпажу
станом на ____ _____ 20 ___ р.

Тип повітряного судна	Загальний наліт	Дата перевірки видів льотної підготовки							Дата проведення (виконання)			
		техніка пілотування	захід за приладами	за дублюючими приладами	навігація	бойове застосування	імітація відпрацювання нічного часу	з інструктором з використанням засобів навчання	відпустової	тренажу на авіаційній техніці	з покидання повітряного судна	парашутних стрибків

Командир (начальник) _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище безпосереднього начальника командира повітряного судна)

Додаток 4
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 3 глави 2 розділу II)

Максимальні значення параметрів метеорологічних елементів, польоти при яких визнаються виконаними у складних метеорологічних умовах

Метеоумови / Тип повітряного судна	При одному метеоелементі				При двох метеоелементах	
	висота нижньої межі хмар, м		польотна видимість, км		висота нижньої межі хмар, м / видимість, км	
	вдень	вночі	вдень	вночі	вдень	вночі
Тактична авіація: винищувачі, штурмовики, бомбардувальники, розвідники, протичовнові	400	500	3	4	500/4	600/5
Дальні дозвукові, дальньої розвідки, цілевказівки та інші типи повітряних суден цього призначення	300	350	3	4	350/4	400/5
Транспортні усіх призначень	250	300	2,5	3	300/3	350/3,5
Вертольоти усіх призначень і поршневі повітряні судна	200	250	2	2,5	250/2,5	300/3
Навчальні турбореактивні	250	300	4	4,5	300/4,5	400/5

Примітки: 1. Польоти у складі пари під хмарами вважаються польотами у складних метеорологічний умовах при висоті нижньої межі хмар на 100 м і польотній видимості на 1 км більше зазначених у таблиці.

2. Польоти у складі ланки (загону) під хмарами вважаються польотами у складних метеорологічних умовах при висоті нижньої межі хмар на 200 м і польотній видимості на 1 км більше зазначених у таблиці.

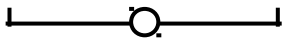
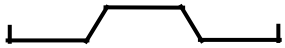
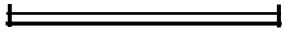
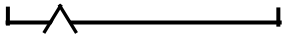
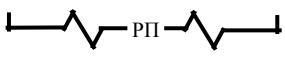
Додаток 5
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 1 глави 4 розділу II)

Максимальні перерви у тренувальних польотах
у різних метеорологічних умовах
для льотчиків і штурманів
(у місяцях)

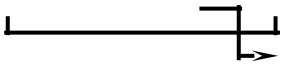
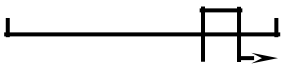
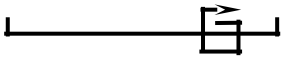
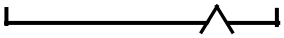
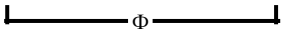
Метеоумови польоту	Період доби	Льотчики (штурмани)					
		на літаках з одним управлінням			на літаках з подвійним управлінням		
		1-го класуснайпери,	2-го класу	без класу3-го класу,	1-го класуснайпери,	2-го класу	без класу3-го класу,
Прості метеорологічні умови	день	3,5	3,0	2,0	4,0	3,0	2,5
	ніч	3,0	2,5	1,5	4,0	3,0	2,5
Складні метеорологічні умови	день	3,0	2,5	1,5	4,0	3,0	2,5
	ніч	2,5	2,0	1,0	4,0	3,0	2,5
Установлений мінімум погоди	день	2,5	2,0	1,0	3,0	2,5	1,5
	ніч	2,0	1,5	1,0	3,0	2,5	1,5

Додаток 6
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 4 глави 3 розділу IV)

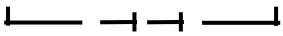
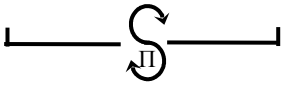
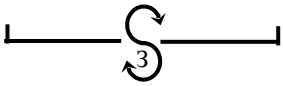
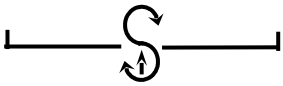
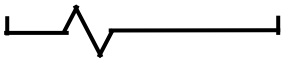
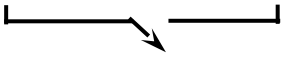
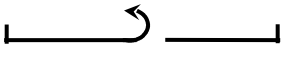
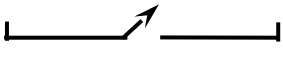
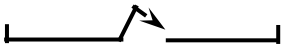
Умовні знаки для складання планових таблиць польотів

№ з/п	Завдання на політ	Умовний знак
1	Політ по колу	
2	Політ у зону	
3	Політ по маршруту	
4	Політ під шторкою	
5	Політ у хмарах	
6	Політ за хмарами	
7	Політ на понадзвукових швидкостях	
8	Політ на практичну стелю	
9	Політ на малій та гранично малій висоті	
10	Політ з використанням маловисотного контуру	
11	Політ у складі групи	
12	Політ на обліт повітряного судна	
13	Політ з ґрунту	
14	Політ із запуском або імітуванням відмови двигуна (двигунів) у повітрі	
15	Політ у радіолокаційному контакті	
16	Політ на розвідку погоди	

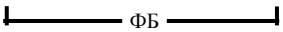
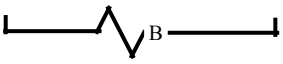
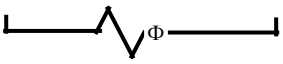
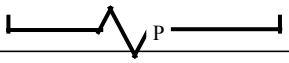
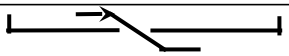
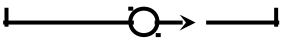
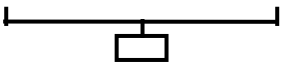
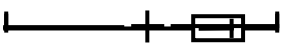
Продовження додатка 6

17	Політ на виконання заходу на посадку:	
1)	з рубежу	
2)	з прямої	
3)	двома розворотами на 180° або по коробочці	
18	Посадка групою	
19	Посадка на злітно-посадкову смугу, не освітлену прожекторами	
20	Політ на позначення повітряної цілі	
21	Політ на стрільбу по повітряних цілях:	
1)	з гармат	
2)	некерованими ракетами	
3)	керованими ракетами	
4)	фотографування	
5)	фотострільба	
22	Політ на перехоплення повітряної цілі при атаці:	
1)	у передню напівсферу	
2)	у задню напівсферу	
3)	під великим ракурсом	
4)	на фоні землі (з вказівкою ракурсу)	
5)	кулі (аеростата)	
23	Політ на перехоплення повітряної цілі, яка низько летить (із вказівкою ракурсу)	

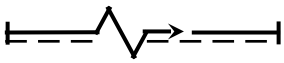
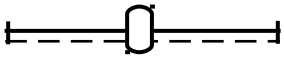
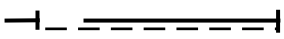
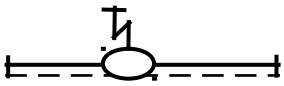
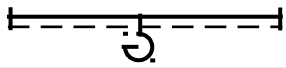
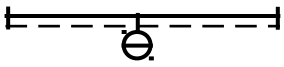
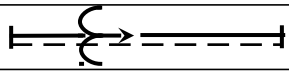
Продовження додатка 6

24	Політ на супроводження	
25	Чергування в повітрі (самостійний пошук-полювання)	
26	Політ на повітряний бій при зближенні з противником:	
1)	у передню напівсферу	
2)	у задню напівсферу	
3)	під великим ракурсом	
27	Політ на відпрацювання дальнього ракетного бою	
28	Політ на повітряний бій як ціль	
29	Політ на бойове маневрування	
30	Політ на ретрансляцію	
31	Політ на постановку індивідуальних перешкод	
32	Політ на бойове застосування в умовах радіоперешкод	
33	Політ на бойове застосування по наземній цілі:	
1)	з горизонтального польоту	
2)	з пікірування	
3)	з бойового розвороту	
4)	з кабрірування з кутами до 45°	
5)	з пікірування після виконання гірки	

Продовження додатка 6

6)	з кабрірування з кутами більше 45°	
34	Тактичне бомбометання	
35	Фотобомбометання	
36	Політ на освітлення цілі	
37	Політ на позначення цілі	
38	Політ на повітряну розвідку:	
1)	візуальну	
2)	із застосуванням оптико-електронних засобів	
3)	із застосуванням радіоелектронних засобів	
39	Політ на буксирування повітряної мішені (планера)	
40	Політ на дозаправлення пальним у повітрі	
41	Політ на наведення ударних сил на ціль	
42	Політ вертольота по колу з посадкою по-літаковому	
43	Висіння вертольота (виліт на вивантаження вантажів, висадку людей з режиму висіння)	
44	Політ вертольота із зовнішньою підвіскою	
45	Посадка вертольота по стартових вогнях	
46	Політ з посадкою на майданчик поза аеродромом	
47	Політ із коригуванням артилерійського або ракетного вогню	
48	Політ на буксирування шнуроукладача	

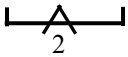
Продовження додатка 6

49	Політ на десантування посадковим способом	
50	Тактичний викид десанту	
51	Політ на викид парашутного десанту (парашутистів)	
52	Політ на викид вантажу	
53	Політ на розвідувальний пошук мін	
54	Політ на мінометання	
55	Політ на торпедометання	
56	Політ на пошук підводного човна: гідроакустичний (ГА); радіогідроакустичний (РГА); магнітометричний (ММ), теплопеленгаційний (ТП); радіолокаційний (РЛ)	
57	Політ на бомбометання з навчально-бойового протичовнового комплексу	
58	Зліт гідролітака (амфібії) з води	
59	Посадка гідролітака (амфібії) на воду	
60	Політ з рятувальним човном	
61	Політ на передачу провідника буксирного троса з корабля на корабель (підводний човен)	
62	Політ на підйом людини з води на борт вертольота:	
1)	“ковшем” з режиму висіння	
2)	за допомогою аквалангіста, який спускається на воду на лебідці	
63	Політ на буксирування трала	
64	Політ на скидання рятувального човна на воду	

Продовження додатка 6

65	Зліт по вертикалі	
66	Зліт з коротким розбігом	
67	Зліт з трампліна	
68	Посадка з коротким пробігом	
69	Посадка по вертикалі	

Примітки: 1. У плановій таблиці перед умовним знаком ставиться номер літака, спереду над знаком – номер зони або маршруту польоту, під знаком – заправка пальним у тоннах; при бойовому застосуванні над знаком – термін завдання удару, під знаком – висота польоту (бойового застосування) і тип прицільного пристрою. Справа над знаком вказується номер вправ. При комплексуванні номери вправ проставляються через кому у послідовності їх виконання. Після знака вказується бойова зарядка, якщо застосовуються бойові засоби ураження.

2. При виконанні польотного завдання групою кількість літаків у групі вказується цифрою у середині знака. Наприклад: 

3. Умовні знаки польотів на бойове застосування по наземних цілях складаються з тих знаків маневрів і засобів ураження, які відпрацьовуються і застосовуються під час польоту.

4. Умовні знаки завдань на тренувальний політ позначаються червоним кольором, на контрольний політ – синім, а на методичний політ – зеленим кольором.

Додаток 7
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 20 розділу VII)

Сигнали регулювання дій екіпажу повітряного судна на землі

1. Порядок подачі сигналів сигнальником командиру повітряного судна

1. Сигнали подаються сигнальником руками в рукавичках яскравого кольору або за допомогою жезлів, прапорців або електричних ліхтариків.

2. При подачі сигналів сигнальник повинен стояти на місці, з якого він добре проглядається командиром повітряного судна.

3. Руки сигнальника можуть бути освітлені, якщо це потрібно для того, щоб полегшити розуміння сигналів командиром повітряного судна (далі – ПС), причому сигнальник повертається обличчям до ПС і знаходиться:

для ПС із фіксованим крилом – з лівого боку ПС, звідки сигнальника найкраще видно командиру ПС;

для вертольотів – там, де його найкраще видно командиру ПС.

4. Значення відповідних сигналів залишається незмінним при використанні сигнальних жезлів, які світяться, або електричних ліхтарів.

5. Перед використанням сигналів сигнальник повинен переконатися в тому, що зона, у межах якої буде маневрувати ПС, вільна від об’єктів, з якими воно може зіткнутися при рулінні або буксируванні.

6. Двигуни ПС мають нумерацію справа наліво при положенні сигнальника обличчям до ПС (тобто двигун № 1 – крайній зліва по борту).

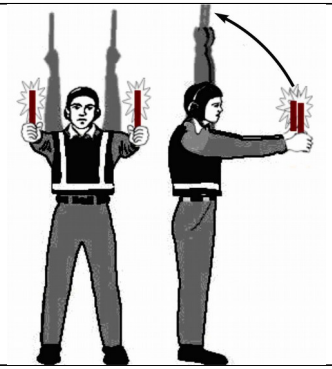
2. Порядок подачі сигналів командиром повітряного судна сигнальнику

1. Сигнали подаються сигнальнику командиром ПС з кабіни ПС руками.

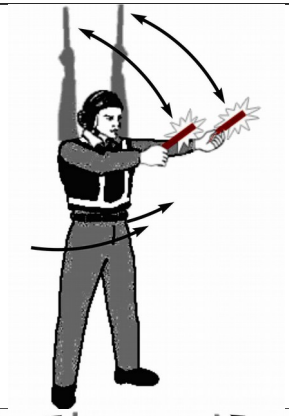
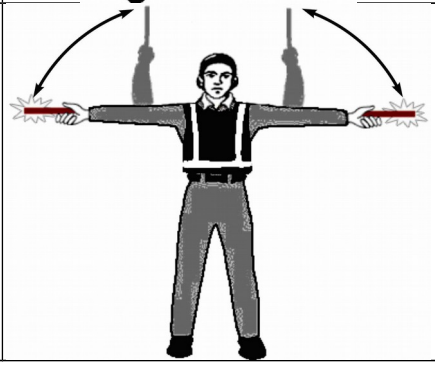
2. Руки командира ПС повинні бути добре видні сигнальнику. Вони можуть бути освітлені, якщо це необхідно для того, щоб полегшити розуміння сигналів сигнальником.

Продовження додатка 7

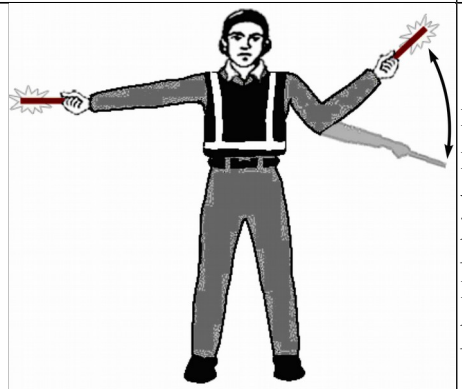
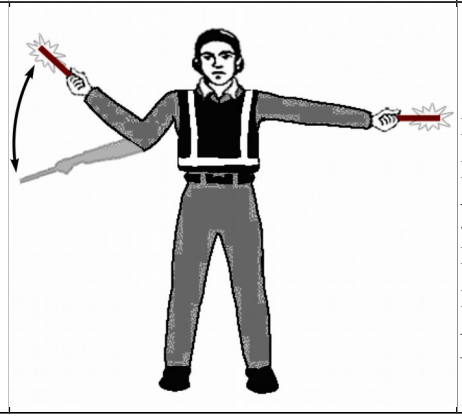
3. Сигнали, які регулюють рух повітряного судна на землі

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
1. Сигнали, які подаються сигнальником командиру ПС:			
1. Зустрічаючий (загальний сигнал)*. Руліть відповідно до сигналів, які подаються		Підняти праву руку над головою вертикально, лівою рукою виконати рух донизу в напрямку до тіла Похитування праворуч і ліворуч піднятою догори правою рукою. Ліва рука опущена донизу	Підняти праву руку з ліхтарем (жезлом) над головою вертикально, лівою рукою з ліхтарем (жезлом) виконати рух донизу в напрямку до тіла Похитування праворуч і ліворуч ліхтаря (жезла), який піднятий правою рукою
2. Руліть прямо на мене (позначення місця стоянки)		Витягнути вперед руки, підняти над головою. Повторні рухи руками вперед-назад	Витягнути вперед руки, підняти над головою, тримаючи ліхтарі (жезли) вертикально. Повторні рухи вперед-назад ліхтарем (жезлом), який піднятий догори

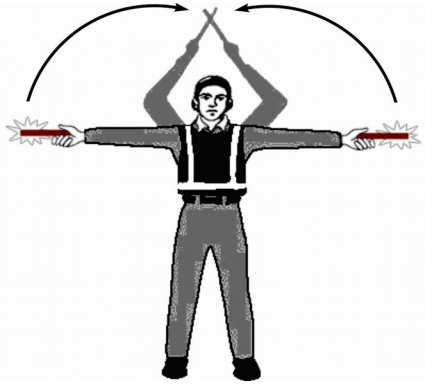
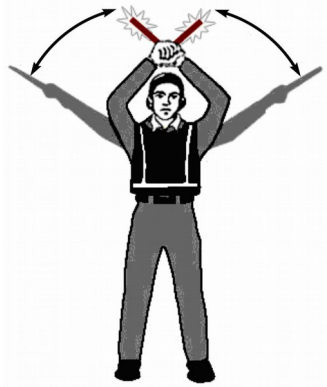
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
3. Руліть до наступного сигнальника		Позначити обома руками напрямок угору; перемістити витягнуті руки вбік відносно тулуба та вказати напрямок, де знаходиться наступний сигнальник чи зона руління	Позначити обома руками напрямок угору; перемістити витягнуті руки вбік відносно тулуба та вказати ліхтарями (жезлами) напрямок, де знаходиться наступний сигнальник чи зона руління
4. Руліть уперед		Руки розвести в сторони, зігнути в ліктях і виконувати рухи ними вгору-вниз у напрямку від рівня грудей до голови	Руки розвести в сторони, зігнути в ліктях і виконувати рухи ліхтарями (жезлами) вгору-вниз у напрямку від рівня грудей до голови

Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
5. Розвертайтесь ліворуч (відносно робочого місця командира ПС)		Права рука витягнута вбік під кутом 90˚ до тіла, лівою рукою подається сигнал “Рухатись уперед”. Інтенсивність руху лівою рукою сигнальника вказує командиру ПС на швидкість розвороту ПС	Права рука з ліхтарем (жезлом) витягнута в бік під кутом 90˚ до тіла, лівою рукою ліхтарем (жезлом) подається сигнал “Рухатись уперед”. Інтенсивність руху лівою рукою сигнальника вказує пілоту на швидкість розвороту ПС
6. Розвертайтесь праворуч (відносно робочого місця командира ПС)		Ліва рука витягнута вбік під кутом 90˚ до тіла, правою рукою подається сигнал “Рухатись уперед”. Інтенсивність руху правою рукою сигнальника вказує командиру ПС на швидкість розвороту ПС	Ліва рука з ліхтарем (жезлом) витягнута вбік під кутом 90˚ до тіла, правою рукою ліхтарем (жезлом) подається сигнал “Рухатись вперед”. Інтенсивність руху правою рукою сигнальника вказує командиру ПС на швидкість розвороту ПС

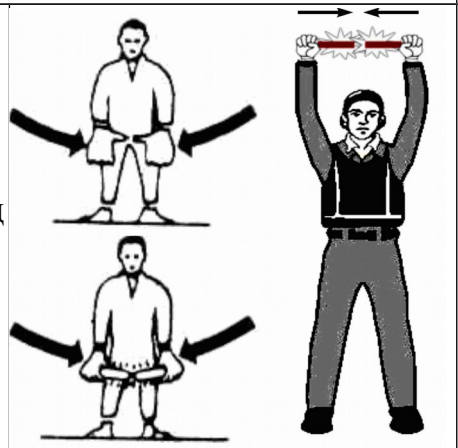
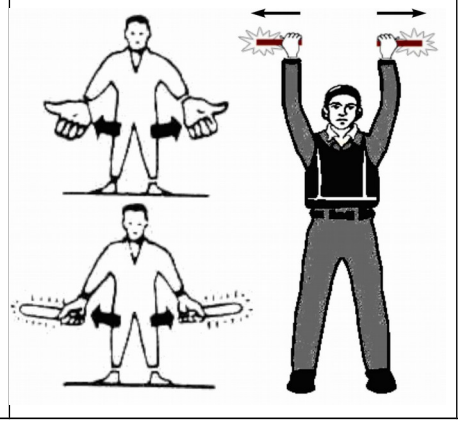
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
7. Звичайна зупинка		Руки витягнути в сторони під кутом 90˚ до тіла і повільно підняти їх над головою до перетину	Руки з ліхтарями (жезлами) витягнути в сторони під кутом 90˚ до тіла і повільно підняти їх над головою до перетину ліхтарів (жезлів)
8. Аварійна (термінова) зупинка		Різко підняти руки над головою і схрестити їх. Повторювати рухи праворуч-ліворуч піднятими над головою руками	Різко підняти руки над головою і схрестити ліхтарі (жезли). Повторювати рухи праворуч-ліворуч піднятими над головою ліхтарями (жезлами)

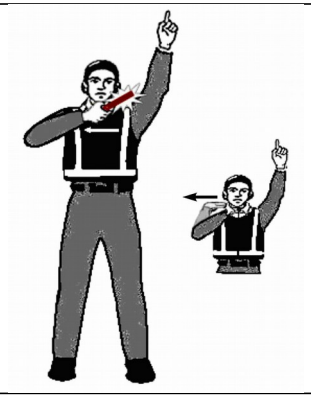
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
9. Застосувати гальма		Підняти відкриту долоню трохи вище рівня плеча. Переконавшись у візуальному контакті з льотним екіпажем, стиснути пальці в кулак. Не рухатись до отримання від екіпажу підтвердження шляхом підняття великих пальців рук	
10. Відпустити гальма		Підняти кисть руки зі стиснутими в кулак пальцями трохи вище рівня плеча. Переконавшись у візуальному контакті з льотним екіпажем, розтиснути кулак. Не рухатись до отримання від екіпажу підтвердження шляхом підняття великих пальців рук	

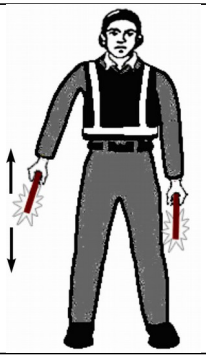
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
11. Колодки вставлені під колеса		Руки опущені донизу долонями всередину, виконується декілька рухів обома руками вгору вбік та вниз	Руки з ліхтарями опущені донизу, виконується декілька рухів ліхтарями вгору вбік та вниз (піднявши руки догори з жезлами, направленими всередину, різко звести руки, торкнувшись жезлами). Переконатися в отриманні підтвердження від льотного екіпажу
12. Колодки прибрані з-під коліс		Руки опущені донизу розгорнутими вперед долонями, виконується декілька рухів обома руками в сторони	Руки з ліхтарями опущені донизу, виконується декілька рухів руками з ліхтарями в сторони (піднявши руки догори з жезлами, направленими назовні, різко розвести жезли). Не прибирати колодки до отримання дозволу від льотного екіпажу

Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
13. Запуск двигуна (двигунів)		Підняти праву руку до рівня голови та виконати круговий рух цією рукою, при цьому одночасно лівою рукою, піднятою над головою, вказати на двигун, який запускається	Підняти праву руку з направленим угору ліхтарем (жезлом) до рівня голови та виконати круговий рух цією рукою, при цьому одночасно лівою рукою, піднятою над головою, вказати на двигун, який запускається
14. Вимкнути двигуни		Витягнути праву руку уперед на рівні плеча, виконати рух кистю руки до лівого плеча, а потім до правого плеча поперек горла	Витягнути праву руку з ліхтарем (жезлом) уперед на рівні плеча, виконати рух кистю руки з ліхтарем (жезлом) до лівого плеча, а потім до правого плеча поперек горла

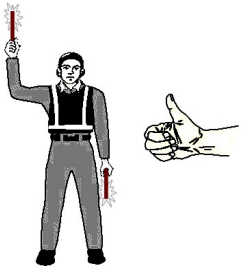
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
15. Зменшити швидкість руління		Опустити витягнуті руки вниз жестом “поплескування”, виконуючи рухи руками угору-вниз від пояса до колін	Опустити витягнуті руки вниз жестом “поплескування”, виконуючи рух ліхтарями (жезлами) угору-вниз від пояса до колін
16. Зменшити оберти двигуна (двигунів) на зазначеній стороні		Руки опущені вниз, долоні направлені до землі, потім правою чи лівою рукою виконуються рухи угору-вниз, показуючи, що необхідно зменшити оберти двигуна(ів) відповідно на правій чи лівій стороні	Руки опущені вниз, ліхтарі (жезли) направлені до землі, потім правою чи лівою рукою виконуються рухи угору-вниз, показуючи, що необхідно зменшити оберти двигуна(ів) відповідно на правій чи лівій стороні

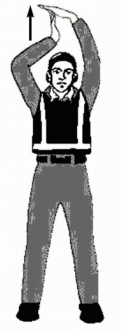
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
17. Рухатись назад		Тримаючи руки перед тулубом на рівні пояса, робити оберти руками вперед. Для зупинки руху назад використовувати сигнали 7 та 8	Тримаючи руки перед тулубом на рівні пояса, робити оберти руками з ліхтарями (жезлами) вперед. Для зупинки руху назад використовувати сигнали 7 та 8
18. Розвороти при виконанні руху назад (хвостом праворуч)		Ліва рука направлена вниз; піднятою над головою правою рукою виконують рухи, що повторюються; вперед у горизонтальне положення та назад – у вертикальне	Ліва рука з ліхтарем (жезлом) направлена вниз; піднятою над головою правою рукою виконують рухи, що повторюються; вперед у горизонтальне положення та назад – у вертикальне

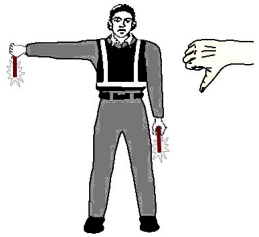
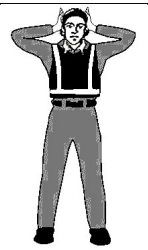
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
19. Розвороти при виконанні руху назад (хвостом ліворуч)		Права рука направлена вниз; піднятою над головою лівою рукою виконують рухи, які повторюються: вперед у горизонтальне положення та назад – у вертикальне	Права рука з ліхтарем (жезлом) направлена вниз; піднятою над головою лівою рукою виконують рухи, які повторюються: вперед у горизонтальне положення та назад – у вертикальне
20. Шлях вільний		Підняти праву руку до рівня голови, виставити кисть руки з піднятим угору великим пальцем, при цьому ліва рука опущена і притиснута до коліна	Підняти праву руку з направленим ліхтарем (жезлом) до рівня голови, при цьому ліва рука опущена і притиснута до коліна
21. Чекати сигналу		Витягнути руки під кутом 45˚ до тіла. Витримувати таке положення до отримання ПС дозволу на виконання наступного маневру	Витягнути руки з ліхтарями (жезлами) під кутом 45˚ до тіла. Витримувати таке положення до отримання ПС дозволу на виконання наступного маневру

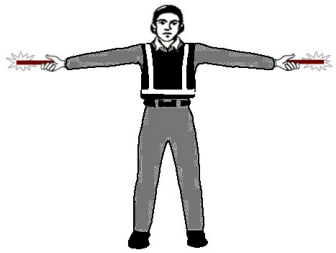
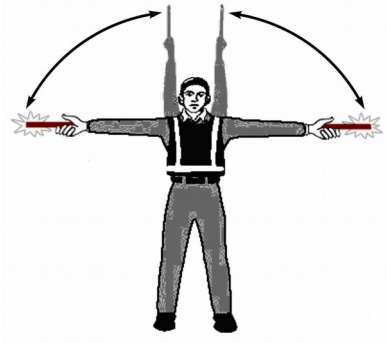
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
22. Відправлення ПС. Вирулювати (буксирувати) дозволяю		Виконати стандартне привітання правою рукою для відправлення ПС з наступним витягуванням лівої руки у напрямку руління (буксирування)	Виконати стандартне привітання правою рукою для відправлення ПС з наступним витягуванням лівої руки з ліхтарем (жезлом) у напрямку руління (буксирування)
Техніко-експлуатаційні комунікаційні сигнали			
23. Не торкатися важелів керування		Підняти праву руку над головою, стиснути пальці у кулак, при цьому ліва рука опущена та притиснута до тіла	Підняти праву руку над головою, тримати жезл у горизонтальному положенні, при цьому ліва рука опущена та притиснута до тіла
24. Увімкнути аеродромне живлення		Підняти праву руку над головою, тримати долоню лівої руки горизонтально і виконати рух пальцями кисті правої руки до торкання відкритої долоні лівої руки (створюючи літеру “Т”)	Жезли, які світяться, використати для створення літери “Т” над головою

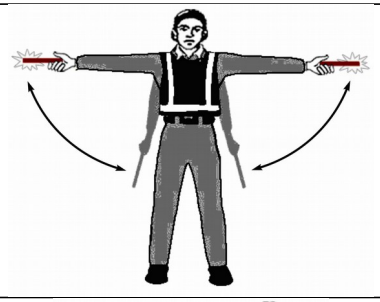
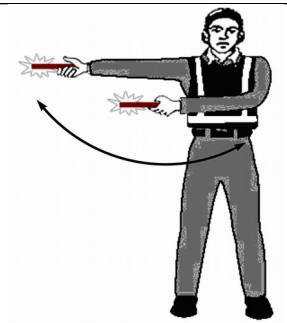
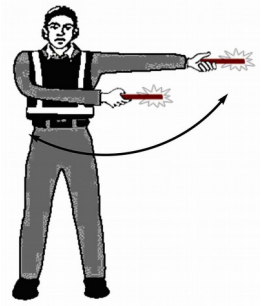
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
25. Відімкнути аеродромне живлення		Тримати витягнуті руки над головою, торкаючись пальцями кисті горизонтально розташованої правої руки відкритої долоні лівої руки (створюючи літеру “Т”), виконати рух правої кисті вниз від лівої кисті. Не відключати аеродромне живлення доти, доки на це не буде отримано дозволу від льотного екіпажу	Жезли, які світяться, використати для створення літери “Т” над головою. Не відключати аеродромне живлення доти, доки на це не буде отримано дозволу від льотного екіпажу
26. Негативна відповідь		Тримати праву руку, витягнуту вбік на рівні плеча під кутом 90˚ до тіла, показуючи напрямок униз великим пальцем кисті, при цьому ліва рука опущена вниз і притиснута до тіла	Тримати праву руку, витягнуту вбік на рівні плеча під кутом 90˚ до тіла, показуючи напрямок униз жезлом, при цьому ліва рука опущена вниз і притиснута до тіла
27. Встановити зв’язок з використанням системи внутрішнього зв’язку		Витягнути обидві руки в сторони під кутом 90˚ до тіла та притиснути долоні до вух	

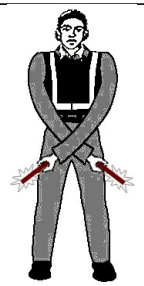
Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
28. Відкрити/ закрити трап		Права рука опущена вниз, ліва рука піднята над головою під кутом 45˚ до тіла. Правою рукою виконати рух у напрямку лівого плеча	Права рука з ліхтарем (жезлом) опущена вниз, ліва рука з ліхтарем (жезлом) піднята над головою під кутом 45˚ до тіла. Правою рукою виконати рух у напрямку лівого плеча
2. Додаткові сигнали командиру вертольота в режимі зависання			
1. Зависання		Витягнути руки в сторони під кутом 90˚ до тіла	Витягнути руки з ліхтарями (жезлами) в сторони під кутом 90˚ до тіла
2. Піднятися вище		Витягнути руки в сторони під кутом 90˚ до тіла долонями вгору та виконувати ними рухи вгору. Швидкість руху рук показує швидкість набору висоти	Витягнути руки з ліхтарями (жезлами) в сторони під кутом 90˚ до тіла та виконувати ними рухи вгору. Швидкість руху рук показує швидкість набору висоти

Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
3. Опуститися нижче		Витягнути руки в сторони під кутом 90˚ до тіла долонями вниз та виконувати ними рухи вниз. Швидкість руху рук показує швидкість зниження	Витягнути руки з ліхтарями (жезлами) в сторони під кутом 90˚ до тіла та виконувати ними рухи вниз. Швидкість руху рук показує швидкість зниження
4. Рухатися горизонтально ліворуч (відносно місця командира ПС)		Витягнути праву руку горизонтально під кутом 90˚ до тіла. Другою рукою виконувати махові рухи у тому самому напрямку	Витягнути праву руку з ліхтарем (жезлом) горизонтально під кутом 90˚ до тіла. Другою рукою з ліхтарем (жезлом) виконувати махові рухи у тому самому напрямку
5. Рухатися горизонтально праворуч (відносно місця командира ПС)		Витягнути ліву руку горизонтально під кутом 90˚ до тіла. Другою рукою виконувати махові рухи у тому самому напрямку	Витягнути ліву руку з ліхтарем (жезлом) горизонтально під кутом 90˚ до тіла. Другою рукою з ліхтарем (жезлом) виконувати махові рухи у тому самому напрямку

Продовження додатка 7

Команда		Сигнали	
		вдень	вночі
6. Приземлитися		Схрестити опущені руки попереду	Схрестити опущені руки з ліхтарями (жезлами) попереду

Примітки:

1. Сигнал “Зустрічаючий (загальний сигнал)” подається особою, яка знаходиться біля кінця крила повітряного судна та показує командиру повітряного судна на можливість безперешкодного руху на місце стоянки чи з місця стоянки.
2. При подачі сигналу “Запуск двигуна (двигунів)” кількість розігнутих пальців лівої руки, яка піднята над головою, відповідає номеру двигуна, який запускається.
3. Сигнал “Відкрити/закрити трап” призначений для повітряних суден, обладнаних вмонтованими трапами в передній частині.

Продовження додатка 7

Стандартні сигнали, які подаються руками у надзвичайних ситуаціях

<table>
<tr><td colspan="2">1. Команда “евакуація”</td></tr>
<tr><td> </td><td>Відповідно до зовнішньої обстановки рятувальниками рекомендується евакуація.
Зігнута в лікті рука витягнута вперед. Кисть тримається на рівні очей. Зігнутою рукою виконуються рухи назад. Друга рука витягнута вздовж тіла.
Вночі: те саме з жезлами.</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Команда “стоп ”</td></tr>
<tr><td> </td><td>Рекомендується припинити евакуацію. Припинити рух ПС або заходи, які виконуються.
Руки підняті вгору і перед головою схрещені на зап’ястках.
Вночі: те саме з жезлами.</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. Надзвичайна ситуація локалізована</td></tr>
<tr><td> </td><td>Відсутні зовнішні ознаки небезпечних умов або “відбій”.
Руки витягнуті в сторони та опущені під кутом 45^0. Руки одночасно зводяться до перехрещення на зап’ястках нижче пояса, потім розводяться в сторони у початкове положення.
Вночі: те саме з жезлами.</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Пожежа</td></tr>
<tr><td> </td><td>Правою рукою виконувати кругові рухи від плеча до коліна, одночасно вказуючи лівою рукою на місце пожежі.
Вночі: те саме з жезлами.</td></tr>
</table>

Примітка.

Сигнали використовуються з метою надання мінімально необхідних команд для взаємодії між керівником (членами) аварійно-рятувальної команди (далі – рятувальники) та льотним екіпажем ПС, з яким сталася подія.

Для взаємодії з льотним екіпажем у випадку надзвичайної ситуації сигнали руками повинні подаватися рятувальниками з лівого переднього боку повітряного судна. Для більш ефективної взаємодії з льотним екіпажем при виникненні надзвичайної ситуації сигнали руками можуть подаватися з

інших місць.

Додаток 8
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 5 глави 1 розділу IX)

Лист контролю готовності до перельоту

Дата_____

Тип повітряного судна _____

Бортовий номер повітряного судна _____

Авіаційна частина _____

Командир екіпажу_____

Помічник командира екіпажу (другий льотчик) _____

Штурман _____

Радист _____

Бортовий технік _____

Маршрут польоту _____
_____
_____

Перевірений:

№ з/п	Посадові особи	Готовність екіпажу та повітряного судна	Дата перевірки, звання, підпис, прізвище	Примітка
1	Штурман			
2	Начальник зв'язку			
3	Заступник командира з інженерно-авіаційної служби (старший інженер польотів)			
4	Лікар			

Черговий авіадиспетчер _____
(звання, підпис, ініціали, прізвище)

Примітка. Лист контролю видається екіпажу черговим авіадиспетчером під час здачі льотної документації та повертається при отриманні дозволу на переліт і зберігається протягом місяця в авіаційно-диспечерській службі.

Додаток 9
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 4 глави 2 розділу IX)

Метеорологічні умови, при яких дозволяється виконувати обліт повітряного судна

Тип літака (вертольота)	Висота нижньої межі хмар, м	Польотна видимість, км
Винищувачі, штурмовики, бомбардувальники, розвідники, навчально-бойові літаки	400	4
Військово-транспортні літаки	400	5
Турбогвинтові військово-транспортні літаки, гідролітаки	400	4
Вертольоти	200	2
Навчальні турбореактивні літаки	300	4
Легкі гвинтові літаки	Прості метеорологічні умови	

Примітка. При обльоті вертольота входити у хмари забороняється.

Додаток 10
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 3 глави 7 розділу IX)

Сигнали (команди), які подаються еволюціями повітряного судна під час управління групою

Значення сигналу (команди)	Сигнал
Увага	Дрібні похитування з крила на крило
Передаю командування групою заступнику	Сигнал “Увага”, потім енергійний вихід із строю вниз (угору) зі зміною висоти на 50–100 м з дрібними похитуваннями з крила на крило з подальшим відворотом убік і зайняттям місця у строю веденим
Перешикуватися з клину в пеленг, змінити пеленг	Сигнал “Увага”, потім крен у бік бажаного пеленга
Групі зібратися або зімкнути стрій	Сигнал “Увага”, потім глибокі похитування з крила на крило
Розімкнутися	Сигнал “Увага”, потім змійка у горизонтальній площині
Противник у напрямку	Сигнал “Увага” та розворот у напрямку противника (якщо дозволяють обставини)
Атакуємо одночасно	Сигнал “Увага” та приклад командира
Розпуск групи на посадку по одному	Сигнал “Увага” з одночасним енергійним відворотом від строю в бік кола польотів

Додаток 11
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 28 розділу XI)

Сигнали взаємодії групи керівництва польотами з екіпажем повітряного судна

1. Сигнали групи керівництва польотами:

Світло (направлене в бік відповідного повітряного судна):	Командно-диспетчерський пункт для:	
	повітряного судна в польоті	повітряного судна на землі
постійне зелене	Посадка дозволена	Зліт дозволено
постійне червоне	Звільніть шлях іншому повітряному судну та продовжуйте політ по колу	Зупиніться
серія зелених спалахів	Повертайтесь для посадки, дозвіл на посадку буде дано в потрібний час	Руління дозволено, дозвіл на руління буде дано в потрібний час
серія червоних спалахів	Аеродром не придатний, посадка заборонена	Рулюйте поза межами робочої зони приземлення
серія білих спалахів	Виконуйте посадку на цьому аеродромі та прямуйте до місця стоянки (перону)	Повертайтесь до місця стоянки
Ракета:		
червона	Незалежно від будь-яких попередніх вказівок посадка у даний час заборонена	
зелена	Посадка дозволена	

2. Сигнали підтвердження екіпажем повітряного судна прийняття сигналів від групи керівництва польотами:

	У польоті	На землі
Вдень	Похитуванням з крила на крило (сигнал не подається на ділянці між третім та четвертим розворотами та на посадковій прямій)	Рухом елеронів або руля напрямку
Вночі	Дворазовим блиманням посадкових фар або, якщо вони не встановлені, дворазовим увімкненням та вимкненням аеронавігаційних вогнів	Дворазовим блиманням посадкових фар або, якщо вони не встановлені, дворазовим увімкненням та вимкненням аеронавігаційних вогнів

Продовження додатка 11

Дублювальні сигнали та знаки для керування рухом повітряного судна на землі і в повітрі:

Значення команди (сигналу)	Сигнал (знак)	
	вдень	вночі
Дозвольте зліт	Вмикання та вимикання руліжної фари, підняття руки вгору	Часте мигання аеронавігаційних вогнів, вмикання та вимикання руліжної фари
Зліт дозволяю	Вмикання зеленого світлофора. Підняття білого прапорця вертикально вгору і опускання до горизонтального положення в напрямку зльоту	Вмикання зеленого світлофора. Піднімання білого ліхтаря вертикально вгору і опускання до рівня плечей у напрямку зльоту
Зліт забороняю	Вмикання червоного світлофора. Підняття червоного прапорця вертикально вгору	Вмикання червоного світлофора. Підняття червоного ліхтаря вертикально вгору
Дозвольте посадку	Політ літака по колу з похитуванням з крила на крило	Політ літака по колу і мигання аеронавігаційних вогнів (фарою) або пуск білої ракети з борту повітряного судна
Виконую негайно вимушену посадку	Пуск кількох ракет з борту повітряного судна (при відсутності сигнальних ракет – вмикання і вимикання посадкової фари на посадковому курсі до проходу дальнього привідного радіомаяка з інтервалом 2–4 с)	Пуск кількох ракет з борту повітряного судна (при відсутності сигнальних ракет – вмикання і вимикання посадкової фари на посадковому курсі до проходу дальнього привідного радіомаяка з інтервалом 2–4 с)
Посадку дозволяю	Знак “Т” на аеродромі	Мигання, а потім вмикання лінії вогнів основної ЗПС
Посадку забороняю (відхід на друге коло)	Пуск однієї або кількох червоних ракет або хрест із полотнищ посадкового знака “Т”	Переведення вогнів злітно-посадкової смуги в мигаючий режим з пуском однієї або кількох червоних ракет
Посадку виконувати на запасну злітно-посадкову смугу	Викладення посадкового знака “Т” на основній злітно-посадковій смузі	Вимкнення лінії вогнів основної злітно-посадковій смузі
Вимога загальної посадки	Серія димових шашок або викладання паралельно поперечному полотнищу посадкового знака ”Т” додаткового полотнища на відстані 5 м від нього	Пуск серії зелених ракет
Шасі не випущено	Полотнища посадкового знака ”Т” роз’єднані на 5 м	
Посадку виконуйте на запасному аеродромі	На місці посадкового знака “Т” викладена з полотнищ стріла у напрямку запасного аеродрому	Вмикання світлової стріли у напрямку запасного аеродрому на місці посадкового знака “Т”

Додаток 12
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 3 глави 1 розділу XVI)

Журнал керівника польотів на аеродромі

Дата польотів _____ Запасні аеродроми _____
Час доби _____ _____
Погода _____ Готовність підтвердили _____
Варіант польотів _____ Пошуково-рятувальні сили і засоби _____
ЗПС, РД, МС перевірені, до польотів _____ Засоби зв'язку та РТЗ перевірені з ПК _____
Запасна ЗПС _____ Працюють _____
Щільність ґрунту _____ Засоби ОК перевірені _____
Початок польотів _____ Кінець польотів _____

Зауваження КрП	Причини і винуватці	Вказівки командира авіаційної частини	Доповідь про виконання вказівок командира, підпис виконавця, дата

Оцінка роботи підрозділів забезпечення:
АТЗ _____
Зв'язку та РТЗ _____
РЛЗ _____
Метеопідрозділу _____

Результати перевірок (стажувань) осіб ГКрП:
_____
_____
_____

Керівник польотів на аеродромі _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Командир авіаційної частини _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 12

Примітки:

1. Дані про дату польотів, час доби, погоду, варіант польотів, про стан засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення (РТЗ), об'єктивного контролю (ОК), злітно-посадкової смуги (ЗПС), руліжних доріжок (РД), місць стоянки (МС) повітряних суден, запасні аеродроми і пошуково-рятувальні сили записуються керівником польотів на аеродромі до початку польотів.

2. До графи "Зауваження керівника польотів" під час польотів і попереднього розбору заносяться всі порушення правил польотів, помилки льотного складу, відмови повітряних суден, недоліки в забезпеченні польотів.

3. Графа "Причини і винуватці" заповнюється особами, які здійснювали розслідування обставин і причин зафіксованих інцидентів, порушень та відмов.

4. У графі "Вказівки командира авіаційної частини" командир вказує підлеглим командирам і начальникам, що і в який термін необхідно виконати.

5. У графі "Доповідь про виконання вказівок командира" виконавці вказують, що конкретно зроблено з метою усунення кожного недоліку, відзначеного командиром.

6. Оцінки роботи підрозділів забезпечення записуються згідно з рішенням командира авіаційної частини на попередньому розборі польотів.

7. Командир авіаційної частини ставить свій підпис у журналі після усунення недоліків, які записані, але не пізніше дня попередньої підготовки до наступних польотів.

Додаток 13
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 3 глави 2 розділу XVI)

Журнал
помічника керівника польотів на аеродромі

Дата польотів _____ Час доби (день, ніч) _____

Початок польотів _____ Кінець польотів _____

№ з/п	Позивний командира екіпажу	Прізвище командира екіпажу	Бортовий номер повітряного судна	Відхилення на зльоті, посадці (порушення)

Результати стажувань _____

Помічник керівника польотів _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Примітки:

1. Помічник керівника польотів на аеродромі записує в журнал відхилення командирів екіпажів на зльоті, посадці (інші порушення екіпажів).

2. Журнал подається заступнику командира авіаційної частини з льотної підготовки до попереднього розбору польотів, записані відхилення та порушення доводяться до командирів підрозділів.

Додаток 14
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 3 глави 7 розділу XVI)

Журнал
чергового штурмана

Дата польотів_____	Аеродром_____	Вітер за висотами			Запасні аеродроми	
Час доби_____	Курс посадки_____	висота	напрямок	швидкість	назва аеродрому	залишок палива для польоту на запасний аеродром
Світанок_____	Тиск_____					
Схід сонця_____	Температура_____					
Захід сонця_____	Висота переходу_____					
Настання темряви_____	Ешелон переходу_____					

Маршрути польоту:

1. _____
2. _____

№ з/п	Позивний командира екіпажу	Прізвище командира екіпажу	Час зльоту	Час прольоту контрольного орієнтиру (розрахунковий/фактичний), годин, хвилин						Примітка (зауваження)
				вихідний пункт маршруту	№ поворотного пункту маршруту				кінцевий пункт маршруту	
					1	2	3	4		

Черговий штурман_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Старший штурман авіаційної частини _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Примітки:

1. Журнал подається старшому штурману авіаційної частини до повного розбору польотів.
2. Записані параметри проходу контрольного орієнтиру доводяться до штурманів.

Додаток 15
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 2 глави 8 розділу XVI)

Журнал
чергового по прийому та випуску повітряних суден

Дата _____ Запасні аеродроми _____ Погода _____
Група керівництва польотами _____
Група забезпечення польотами _____
Злітно-посадкова смуга, руліжні доріжки, місце стоянки повітряних суден перевірені _____
Засоби зв'язку перевірені _____ Засоби забезпечення _____

№ з/п	Тип, номер повітряного судна	Позивний командира екіпажу	Прізвище командира екіпажу	Мінімум екіпажу для посадки або зльоту	Аеродром вильоту	Аеродром посадки	Час зльоту або посадки	Примітка

Зауваження та недоліки

_____

Черговий по прийому та випуску повітряних суден_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Заступник командира авіаційної частини _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Примітки:

1. Журнал ведеться у разі прийому (випуску) повітряних суден або в разі використання аеродрому як запасного.

2. Крім запису даних згідно з графами, в журнал записуються також зауваження і недоліки в забезпеченні екіпажів повітряних суден, які виконують переліт, роботі групи керівництва польотами та групи забезпечення, які доповідаються після чергування заступнику командира авіаційної частини.

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Додаток 16
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 4 глави 9 розділу XVI)

Журнал
керівника польотів на полігоні
(на тактичному полігоні)

Дата польотів _____ Час доби _____

Мішеневе обладнання для забезпечення польотів _____
(готове, неготове)

Група керівництва і оточення проінструктована _____

Метеоумови _____ Варіант польотів _____Початок польотів _____

Засоби зв'язку і РТЗ, ОК перевірені, до польотів _____
(готові, не готові)

_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Кінець польотів _____

Зауваження керівника польотів на полігоні	Причини і винуватці	Вказівки командира авіаційної частини	Доповідь про виконання вказівок командира та усунення недоліків, підпис, дата

Виконано: бомбометань усього – _____, ФБ _____.

Виконано: стрільб усього – _____, з гармат _____, кулеметів _____, ФС _____.

Виконано: пусків усього –_____, НАР _____, КР _____, ТПКР _____.

Результати перевірок (стажувань) _____

Оцінка роботи полігона _____ Керівник польотів на полігоні_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Командир авіаційної частини _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

(військове звання, підпис,ініціали, прізвище)

Продовження додатка 16

Примітки:

1. Дані про дату польотів, час доби, погоду, варіант польотів, початок польотів, про стан засобів зв’язку та радіотехнічного забезпечення (РТЗ) польотів, об’єктивний контроль (ОК), мішеневого поля, склад та готовність чергової зміни, обслуги командного пункту (КП), оточення записуються керівником польотів (КрП) (помічником керівника польотів (ПКрП)) на полігоні до початку польотів.

2. До графи “Зауваження керівника польотів на полігоні” під час польотів та на попередньому розборі заносяться всі порушення правил польотів, помилки льотного складу при виконанні бойового застосування і експлуатації повітряних суден, їх відмов, недоліки в забезпеченні польотів та інші недоліки.

3. У графу “Причини і винуватці” особи, які здійснювали розслідування, записують обставини і причини зафіксованих інцидентів, помилкових дій, порушень і відмов.

4. У графі “Вказівки командира” командир авіаційної частини після аналізу недоліків, виявлених на минулих польотах, надає вказівки підлеглим командирам (начальникам), що і в який термін необхідно виконати, щоб усунути відмічені на польотах недоліки і не допустити їх повторення.

5. У графі “Доповідь про виконання вказівок командира” виконавці вказують, що конкретно зроблено з метою усунення кожного недоліку, відміченого командиром.

6. Підсумки роботи і оцінка полігона записуються після закінчення польотів і доводяться до КрП на аеродромі.

7. За цією формою ведеться журнал КрП на рухомому полігоні.

8. Журнал зберігається протягом трьох років після дати останнього запису.

Додаток 17
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 3 глави 12 розділу XVI)

Журнал
керівника польотів у пілотажній зоні
(керівника польотів на майданчику цільового призначення (посадковому майданчику),
керівника десантування на майданчику приземлення)

Дата польотів _____
Час доби _____
Початок польотів _____
Кінець польотів _____

Метеоумови _____
Нижня межа хмар _____
Видимість _____
Вітер у зоні _____
Барометричний тиск _____

Засоби зв'язку перевірені, до роботи _____
Сили і засоби забезпечення _____
Майданчик _____

№ з/п	Позивний і прізвище командира екіпажу	Час входу в зону / Час виходу із зони	Зауваження керівника польотів у зоні (на майданчику)	Доповідь командира ескадрильї про вжиті заходи

Оцінка роботи сил і засобів забезпечення _____
Результати перевірок (стажувань) _____
Керівник польотів у пілотажній зоні (на майданчику) _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Заступник командира авіаційної частини
(старший штурман авіаційної частини) _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Додаток 18
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 2 глави 1 розділу XVII)

Журнал старшого інженера польотів

,,____" _____ 20 __ року		
Час:	План	Фактично
зльоту розвідника погоди		
початку польотів		
кінця польотів		
тривалість роботи інженерно-технічного складу		

_____ (номер зміни, вид робочого дня)
Умови _____ (день, ніч, прості метеоумови, складні метеоумови тощо)
Барометричний тиск _____мм рт. ст.
Температура повітря _____°С
Курс зльоту
Номер повітряного судна-розвідника погоди

1. Інструктаж наряду інженерно-технічного складу на льотну зміну

Наряд інженерно-технічного складу на льотну зміну	Особа, яку інструктують		Особа, яка інструктує	
	прізвище	підпис	прізвище	підпис
Старший інженер польотів				
Черговий аеродомно-технічного забезпечення польотів				
Старший команди технічної допомоги				
Старший технічної позиції підготовки повітряних суден				
Технічний пост огляду повітряних суден				
Технічний пост огляду зброї				
Технічний пост підбору парашутів				

2. Кількість повітряних суден та фахівців, яка виділена на польоти

Підрозділ	Тип і кількість повітряних суден	Кількість фахівців					
		літака, двигуна	авіаційного озброєння	авіаційного обладнання	радіоелектронного обладнання	авіаційного прицільно-навігаційного комплексу	загальна
Усього							

3. Кількість засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, яка виділена на польоти

Найменування засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден	Кількість		Найменування засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден	Кількість	
	план	фактично		план	фактично

4. Результати роботи за зміну

Показники	Тип повітряних суден			
	план	фактично	план	фактично
Наліт: усього/ на бойове застосування				
Вильотів: усього/ на бойове застосування				
Коефіцієнт використання повітряних суден				

Продовження додатка 18

5. Зауваження

Виявлені несправності повітряних суден, недоліки в роботі та забезпеченні польотів	Причини несправностей (недоліків), заходи щодо їх усунення	Наслідки	Відмітки про усунення, підпис, прізвище
1	2	3	4

6. Оцінка роботи інженерно-авіаційної служби за зміну _____

Старший інженер польотів _____
(військове звання, ініціали, прізвище)

Керівник польотів на аеродромі _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Заступник командира авіаційної частини з інженерно-авіаційної служби _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Примітки:

1. У графі 1 розділу 5 записуються:

несправності, які виявлені під час передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та у польоті, із зазначенням номера повітряного судна і характеру несправності;

номери повітряних суден, які відсторонені від польотів, та причини відсторонення;

недоліки, допущені особовим складом у роботі на повітряних суднах;

зауваження щодо роботи засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден.

2. У графі 2 розділу 5 керівний склад інженерно-авіаційної служби авіаційної частини записує заходи, які проведені для усунення виявлених недоліків, та у графі 4 цього розділу проставляє військове звання, підпис та прізвище.

3. При системі обслуговування повітряних суден комплексними розрахунками старший інженер польотів у розділі 2 замість спеціальностей проставляє номери технологічних маршрутів.

4. Під польотом на бойове застосування у розділі 4 мається на увазі політ, у якому заплановане застосування авіаційних засобів ураження (у тому числі навчальних та імітаторів), десантування вантажу і особового складу, а також використання авіаційних прицільно-навігаційних комплексів, бортових комплексів розвідки, бортових комплексів оборони (засобів радіоелектронної боротьби), комплексів дальнього радіолокаційного виявлення і цілевказання та інших.

5. Журнал подається на підпис заступнику командира авіаційної частини з інженерно-авіаційної служби після закінчення попереднього розбору польотів.

Додаток 19
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 2 глави 2 розділу XVII)

БЮЛЕТЕНЬ ПОГОДИ №___

Авіаційна частина _____

По маршруту (району) _____

Керівник польотів (командир екіпажу) _____

Бюлетень дійсний від____год. до____год. “_____” _____20____ року.

1. Тиск на рівні ЗПС в пункті вильоту_____мм.

Мінімальний тиск по маршруту, приведений до рівня _____мм.

2. Фактична погода в пункті вильоту, по маршруту і в пункті посадки:

Пункти	Час	Хмарність			Явища погоди	Видимість		Вітер біля землі		Температура	Вологість
		кількість	висота нижньої межі	висота верхньої межі		горизонтальна	польотна	напрям	швидкість		

3.Фактичний вітер за висотами (км/год):

Пункти	Висота	_____м		_____м		_____м		_____м	
	час	напрямок	швидкість	напрямок	швидкість	напрямок	швидкість	напрямок	швидкість

4. Прогноз погоди по маршруту (району)_____до_____год.

_____

_____

5. Орнітологічна обстановка по маршруту (району) польотів_____

_____

6. Прогноз погоди в пункті посадки від _____год. до_____год._____

_____

_____

7. Орнітологічна обстановка в пункті посадки _____

_____

8. Вертикальний розріз очікуваного стану атмосфери по маршруту (району):

15000	_____	15000
12000	_____	12000
10000	_____	10000
8000	_____	8000
6000	_____	6000
4000	_____	4000
3000	_____	3000
2000	_____	2000
1000	_____	1000
500	_____	500
200	_____	200
0 м	_____	0 м
Пункти	_____	Пункти

_____год.____хв. ”____” _____20____ р. Інженер-метеоролог (синоптик) _____

Метеорологічну обстановку вивчив, бюлетень отримав: (військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

_____год.____хв._____

(посада, авіаційна частина) (військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 19

9. Фактичний стан погоди за даними екіпажів і наземних спостережень:

Місце (ділянка маршруту, пункти)	Час	польотуВисота	Умови польоту	Хмарність				Явища погоди	Видимість		Температура
				шари	кількість	висота нижньої межі	верхньої межівисота		горизонтальна	польотна	
10.Фактична погода при посадці екіпажів, що здійснюють переліт											

Керівник польотів (льотчик або штурман) _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Фактичну погоду підтверджую:
Інженер-метеоролог (синоптик) _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

М.Ш.

11. Висновок командира про метеорологічні умови _____

_____

Командир авіаційної частини _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Примітка. Висновок посадових осіб про погоду без штампа метеорологічної служби недійсний.

Додаток 20
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 2 глави 2 розділу XVII)

Авіаційна частина_____

ШТОРМОВЕ ПОПЕРЕДЖЕННЯ № _____

1. У період з _____ год. до _____ год. “____”_____20___р.

2. По району (маршруту) _____

3. Очікується _____

_____

4. Час складання _____ год. _____ хв. Посадова особа, яка склала штормове попередження _____
(підпис, ініціали, прізвище)

5. Час вручення _____ год. _____ хв. Посадова особа, якій вручено штормове попередження _____
(підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 20

6. ШТОРМОВЕ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ПЕРЕДАНО:

Адреса	Час передачі	Спосіб передачі	Хто передав (прізвище)	Хто прийняв (прізвище)

7. ФАКТИЧНИЙ СТАН ПОГОДИ: _____

_____

_____

_____

_____

8. ОЦІНКА:

_____ Особа, яка оцінила штормове попередження _____

(виправдалось або не виправдалось) (підпис, ініціали, прізвище)

Додаток 21
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 5 глави 2 розділу XVII)

Стартовий журнал
інженера-метеоролога (синоптика)

“____”_____20___р. Час проведення розвідки погоди: радіолокаційної _____
повітряної _____

Керівник польотів _____ Час початку польотів _____
Інженер-метеоролог (синоптик)_____ Час закінчення польотів _____

Зміст інформації про погоду, що доповідалась (передавалась, отримувалась)	Від кого надійшла і час отримання	Кому доповідалась (передана) і час доповіді (передачі)

Продовження додатка 21

Граничні мінімуми, які встановлені на польоти: за висотою хмар від _____ м до _____ м
за видимістю від _____ м до _____ м

Вітер за висотами (км/год)

№ з/п	Час	Висота Пункт	_____ м		_____ м		_____ м		_____ м		_____ м		_____ м		_____ м		_____ м	

Відомості про фактичну погоду

№ з/п	Терміни Пункти	___год. ___хв.		___год. ___хв.		___год. ___хв.		___год. ___хв.		___год. ___хв.		___год. ___хв.	
1													
	Тиск (QFE)												
	Тиск (QNH)												
	Тиск (QNHmin)												
	T												
	Td												
	R %												
	Висота нижньої границі хмар над ближнім привідним радіомаяком												
	Висота нижньої границі хмар над ближнім привідним радіомаяком												
	Видимість												
2													
3													
	Кому надана доповідь і час доповіді												

Оцінка виправданості: прогнозу погоди на польоти _____
штормових попереджень _____

Оцінка метеорологічного забезпечення _____

Керівник польотів на аеродромі _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Додаток 22
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 2 глави 3 розділу XVII)

Журнал чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів

Дата і час доби	Тривалість льотної зміни	Кількість повітряних суден	Кількість виділеної техніки аеродромно-технічного забезпечення польотів	Час виходу з парку	Час повернення в парк	Наліт за зміну	Напрацьований моторесурс	Витрати мотогодин на 1 годину нальоту	Зауваження щодо аеродромно-технічного забезпечення польотів, інциденти	Вказівки відповідального за аеродромно-технічне забезпечення польотів	Доповідь про виконання

Черговий з аеродромно-технічного забезпечення польотів _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Старший інженер польотів

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

_____

Оцінка за аеродромно-технічне забезпеченя польотів _____Керівник польотів на аеродромі _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Відповідальний за аеродромно-технічне забезпечення польотів _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Додаток 23
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 3 глави 4 розділу XVII)

Журнал
обліку якості забезпечення польотів (перельотів)
(відповідального чергового (чергового) зі зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів)
(відповідального з радіолокаційного забезпечення польотів)

Дата,	Факт	Сили і засоби	Передпольотна підготовка	Від	Оці нка	Нед	Вка	Від

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

запланований час початку і кінця польотів	магнітний курс посадкитичний час доби, метеоумови,	тип засобів	начальник (старший чергової зміни)	час його початкувид технічного обслуговування,	передпольотна перевірка, строк та зауваження	мітка про готовність до забезпечення польотів	якості забезпечення польотів	оліки (причина, винуватці, класифікація)	зівки командира (начальника) радіотехнічного забезпечення польотів	мітки про усунення недоліків, вжиті заходи

Відповідальний черговий (черговий) зі зв’язку та радіотехнічного забезпечення польотів _____

(Відповідальний з радіолокаційного забезпечення польотів)

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

_____

Загальна оцінка за забезпечення польотів _____ Керівник польотів на аеродромі _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Командир частини (підрозділу) радіотехнічного забезпечення (радіотехнічних військ) _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Примітка. При забезпеченні перельотів повітряних суден журнал заповнює черговий зі зв’язку та радіотехнічного забезпечення польотів.

Додаток 24
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 2 глави 7 розділу XVII)

Журнал хронометражу польотів

Дата польотів _____ Захід сонця _____

№ з/п	Тип повітряного судна	Бортовий номер повітряного судна	Позивний командира екіпажу	Прізвище командира екіпажу	Зліт	Посадка	Наліт	Примітка

Підсумки: виконано польотів _____
Наліт _____
Вдень (польотів/наліт) _____
Вночі (польотів/наліт) _____

Хронометражист _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

М.П. Начальник штабу авіаційної частини _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Примітки:

1. При проведенні польотів ведення чернеток журналу забороняється.
2. При виконанні змішаних польотів записи польотів, які виконано вдень та вночі, розділяються.
3. Підсумки льотної зміни підписуються хронометражистом і скріплюються печаткою авіаційної частини та підписом начальника штабу авіаційної частини.

Додаток 25
до Правил виконання польотів державної авіації України
(пункт 1 глави 3 розділу XX)

Журнал
обліку стану та готовності аеродрому
(польотної палуби надводного корабля, який має злітно-посадкову смугу)
до проведення польотів

Об’єкт № _____

Дата й час огляду	Час для передпольот-ної підготовки аеродрому	Час для контролю за станом покриттів під час польотів та між льотними змінами	Характеристика стану та підготовки штучних покриттів злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, ґрунтової злітно-посадкової смуги, авіаційної аварійної гальмівної установки до проведення польотів	Підпис коменданта аеродрому	Висновок керівника польотів на аеродромі про готовність аеродрому до проведення польотів	Підпис керівника польотів на аеродромі
1	2	3	4	5	6	7

Перелік умовних скорочень

АГ – авіаційна група

ААГУ – авіаційна аварійна гальмівна установка

АДС – авіаційна диспетчерська служба

АЗУ – авіаційні засоби ураження

АНВ – аеронавігаційні вогні

АНД – аеронавігаційні дані

АНІ – аеронавігаційна інформація

АПС – амфібійне повітряне судно

АРК – аварійно-рятувальна команда

АРП – автоматичний радіопеленгатор

АСУ – автоматизована система управління

АТ – авіаційна техніка

АТЗ – аеродромно-технічне забезпечення

АТЗК – авіаційно-технічні засоби корабля

АТЧ – авіаційно-технічна частина

БАТЗ – батальйон аеродромно-технічного забезпечення

БзП – безпека польотів

БПРМ – ближній привідний радіомаркерний маяк

БПУА – береговий пункт управління авіації

БЧ – бойова частина корабля

ВНЗ – вищий навчальний заклад, а також центр (курси) підготовки (перепідготовки) авіаційного персоналу тощо.

ВМП – встановлений мінімум погоди

ВМРК – висотний морський рятувальний комплект

ВМС – Військово-Морські Сили

ГБУ – група бойового управління

ГЗБД – група забезпечення безпеки десантування

ГЗП – група забезпечення польотів

ГКрП – група керівництва польотами

ДА – державна авіація

ДСНСУ – Державна служба України з надзвичайних ситуацій

ДНВЦ – Державний науково-випробувальний центр

ДПСУ – Державна прикордонна служба України

ДПРМ – дальній привідний радіомаркерний маяк

ДРЛ – диспетчерський радіолокатор

ЗАС – зарядна акумуляторна станція

ЗАТЗ – засоби аеродромно-технічного забезпечення

ЗАТО – засоби аеродромно-технічного обслуговування

Збірник АНД – Збірник аеронавігаційних даних аеродромів України

ЗНЗП – засоби наземного забезпечення польотів

ЗОК – засоби об'єктивного контролю

ЗПС – злітно-посадкова смуга

ЗСУ – Збройні Сили України

ІАерС – інженерно-аеродромна служба

ІАЗ – інженерно-авіаційне забезпечення

ІАС – інженерно-авіаційна служба

ІВП – Інструкція з виконання польотів (використання повітряного простору)

ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації

ІКО – індикатор кругового огляду

ІПО – індикатор повітряної обстановки

ІТС – інженерно-технічний склад

ІШР – інженерно-штурманський розрахунок

Каталог П(В)М – Каталог посадкових (вертолітних) майданчиків державної авіації України

КБП – курс бойової підготовки, а також курс льотної підготовки, програма підготовки льотного складу, курс навчально-льотної підготовки тощо

КДП – командно-диспетчерський пункт

КЛЕ – керівництво з льотної експлуатації, а також інструкція екіпажу ПС

КП – командний пункт

КПУА – корабельний пункт управління авіацією

КрБЗ – керівник ближньої зони

КрДЗ – керівник дальньої зони

КрЗП – керівник зони посадки

КрП – керівник польотів

КТА – контрольна точка аеродрому

КШП – корабельний штабний пост

ЛЛК – лікарсько-льотна комісія, а також лікарсько-льотна експертна комісія

МВС – Міністерство внутрішніх справ України

МОК – матеріали об’єктивного контролю

МПА – медичний пост аеродрому

МПЗ – морально-психологічне забезпечення

МРЛ – метеорологічний радіолокатор

МС – місце стоянки

МТЗ – матеріально-технічне забезпечення

НАЗ – носимий аварійний запас

НВУ – науково-випробувальна установа

НКзЗПП – надводний корабель, який має злітно-посадкову палубу

НПРГ – наземна пошуково-рятувальна група

НЯП – небезпечні явища погоди (небезпечні метеорологічні явища)

ОБУ – офіцер бойового управління

ОГКрП – об’єднана група керівництва польотами

ОК – об’єктивний контроль

ОПР – обслуговування повітряного руху

ОУ	– орган управління
ОУА	– орган управління авіації
ОУА ЗСУ	– орган управління авіації Збройних Сил України
ОУА ЦОВВ	– орган управління авіації центрального органу виконавчої влади
ОЧ	– оперативний черговий
ПАН	– передовий авіаційний наводчик
ПВП	– правила візуальних польотів
ПВТП	– повітряно-вогнева та тактична підготовка
ПКрП	– помічник керівника польотів
ПММ	– пально-мастильні матеріали
ПМУ	– прості метеорологічні умови
ПНА	– пункт наведення авіації
ППМ	– поворотний пункт маршруту
ППП	– правила польотів за приладами
ПУ	– пункт управління
ПУА	– пункт управління авіаціїї
ПНА	– пункт наведення авіації
ПНС	– прицільно-навігаційна система
ПРЗ	– пошуково-рятувальне забезпечення
ПР і ПДС	– пошуково-рятувальна і парашутно-десантна служба
ПРЛ	– посадковий радіолокатор
ПРМГ	– посадкова радіомаячна група
ПРП	– повітряна розвідка погоди
ПРР	– пошуково-рятувальні роботи
ПРС	– привідна радіостанція
ПС	– державне повітряне судно (державні повітряні судна)
РАО	– ракетно-артилерійське озброєння
РД	– руліжна доріжка
РЕБ	– радіоелектронна боротьба

РЛЗ – радіолокаційне забезпечення

РЛС – радіолокаційна станція

РНК – радіонавігаційна карта повітряного простору України

РПДГ – рятувальна парашутно-десантна група

РРП – радіолокаційна розвідка погоди

РСБН – радіотехнічна система ближньої навігації

РСП – радіолокаційна система посадки

РТВ – радіотехнічні війська

РТЗ – радіотехнічне забезпечення

САД – суб’єкт (-и) авіаційної діяльності

СБП – служба безпеки польотів

СІВ – система імітації видимості

СДА – суб’єкт (-и) державної авіації

СКП – стартовий командний пункт

СМУ – складні метеорологічні умови

СНС – супутникові навігаційні системи

СЦБП АФ – Спеціалізований центр бойовий підготовки авіаційних фахівців

ТЕЧ – техніко-експлуатаційна частина

ТПП ПС – технічна позиція підготовки повітряних суден

УПР – управління повітряним рухом

ЦА – цивільна авіація

ЦОВВ – центральний орган виконавчої влади

ЦСЕЗ та ЗЛА – централізована система електрозабезпечення та заправки літальних апаратів

ЧШ – черговий штурман

ШН – штурман наведення

ШПП – штурманський план польотів

Зміст

I	Загальні положення	1
II	Екіпаж повітряного судна	14
	1.Склад екіпажу повітряного судна	14
	2. Допуски осіб льотного екіпажу до польотів	18
	3. Перевірки льотних екіпажі	22
	4. Допустимі перерви у польотах та порядок відновлення втрачених навичок особами льотного екіпажу	24
	5. Норми нальоту і відпочинку осіб льотних екіпажів	28
III	Група керівництва польотами	31
	1. Склад групи керівництва польотами	31
	2. Допуск осіб групи керівництва польотами до керівництва польотами	39
	3. Перевірки осіб групи керівництва польотами	41
	4. Допустимі перерви і порядок відновлення навичок осіб групи керівництва польотами в керівництві польотами	43
IV	Організація польотів	43
	1. Зміст організації польотів	43
	2. Прийняття рішення та постановка завдань на на польоти	48
	3. Планування польотів	50
	4. Підготовка до польотів авіаційного персоналу	52
V	Розвідка погоди	57
	1. Радіолокаційна розвідка погоди	57
	2. Повітряна розвідка погоди	57
VI	Передпольотна підготовка до польотів	63
VII	Загальний порядок проведення польотів	66
VIII	Розбір польотів	77
	1. Види розбіру польотів	77
	2. Міжпольотний розбір польотів	78
	3. Попередній розбір польотів	78
	4. Повний розбір польотів	80
IX	Особливості виконання окремих видів польотів	84
	1. Особливості виконання повітряних перевезень, перельотів і перегонки	84
	2. Особливості виконання обльотів повітряних суден	89
	3. Особливості виконання польотів над водною поверхнею	90
	4. Особливості виконання польотів з надводного корабля, який має злітно-посадкову палубу	91
	5. Особливості виконання польотів амфібійних повітряних суден	94
	6. Особливості виконання польотів умовах високих температур (жаркого клімату)	98
	7. Особливості виконання польотів в умовах обмеженого використання засобів зв’язку та радіотехнічного забезпечення польотів	99
	8. Особливості виконання демонстраційних польотів	100

	9. Особливості виконання параду військ за участю авіації та повітряного показу повітряних суден	101
	10. Особливості виконання пошуково-рятувальних робіт і спеціальних завдань	103
	11. Особливості виконання спеціальних завдань під час участі в міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки	107
	12. Особливості виконання польотів у хмарах та з використанням шторки (системи імітації видимості)	110
	13. Особливості виконання польотів вночі	111
	14. Особливості виконання групових польотів	112
	15. Особливості виконання польотів на малих і гранично малих висотах	120
	16. Особливості виконання польотів на великих висотах і в стратосфері	120
	17. Особливості виконання польотів на надзвукових швидкостях	123
	18. Особливості виконання польотів в небезпечних явищах погоди	123
X	Особливості виконання польотів при виникненні особливих випадків (ситуацій) в польоті	126
	1. Втрата просторового орієнтування	126
	2. Вимушена посадка повітряного судна за межами аеродрому	126
	3. Вимушене покидання повітряного судна	129
XI	Керівництво польотам	131
XII	Особливості організації керівництва польотами	140
	1. Особливості організації керівництва перельотами (перегонкою)	140
	2. Особливості організації керівництва польотами вертольотів	142
	3. Особливості організації керівництва польотами з надводного корабля, який має злітно-посадкову палубу	144
	4. Особливості керівництва польотами амфібійних повітряних суден	147
XIII	Забезпечення польотів	148
	1. Види забезпечення польотів	148
	2. Аеродромно-технічне забезпечення польотів	149
	3. Забезпечення аеронавігаційною інформацією	151
	4. Зв’язок та радіотехнічне забезпечення польотів	151
	5. Інженерно-авіаційне забезпечення польотів	152
	6. Медичне забезпечення польотів	153
	7. Метеорологічне забезпечення польотів	153
	8. Морально-психологічне забезпечення польотів	155
	9. Об’єктивний контроль польотів	155
	10. Орнітологічне забезпечення польотів	155
	11. Пошуково-рятувальне забезпечення польотів	157

	12. Радіолокаційне забезпечення польотів	158
	13. Штурманське забезпечення польотів	159
XIV	Група забезпечення польотів	160
	1. Слад групи забезпечення польотів	160
	2. Сили (команди, групи, наряди) забезпечення польотів	163
XV	Права та обов'язки членів екіпажу повітряного судна	166
	1. Члени екіпажу повітряного судна	166
	2. Командир екіпажу повітряного судна	169
XVI	Права та обов'язки осіб групи керівництва польотами	172
	1. Керівник польотів на аеродромі	172
	2. Помічник керівника польотів на аеродромі	179
	3. Керівник ближньої зони	181
	4. Керівник зони посадки	183
	5. Керівник дальньої зони	185
	6. Офіцер бойового управління	188
	7. Черговий штурман	189
	8. Черговий по прийому і випуску повітряних суден	191
	9. Керівник польотів на полігоні	193
	10. Помічник керівника польотів на полігоні	197
	11. Передовий авіаційний навідник	198
	12. Керівник польотів у пілотажній зоні	200
	13. Керівник польотів на майданчику цільового призначення	201
	14. Керівник десантування на майданчику приземлення	203
	15. Керівник польотів на надводному кораблі, який має злітно-посадкову палубу	207
XVII	Функціональні обов'язки осіб групи забезпечення польотів	215
	1. Старший інженер польотів	215
	2. Інженер-метеоролог (синоптик)	217
	3. Черговий з аеродромно-технічного забезпечення польотів	222
	4. Відповідальний черговий зі зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів	224
	5. Відповідальний з радіолокаційного забезпечення польотів	226
	6. Черговий лікар (фельдшер)	228
	7. Хронометражист	229
	8. Черговий планшетист командного пункту	230
	9. Спостерігач за повітряними суднами, які заходять на посадку	230
	10. Начальник аварійно-рятувальної команди	231
	11. Начальник наземної пошуково-рятувальної групи	232
	12. Авіаційний диспетчер аеродрому	235
XVIII	Функціональні обов'язки посадових осіб управління авіаційної частини при виконанні польотів	237
	1. Старший авіаційний начальник аеродрому	237

	2. Старший льотної зм	240
	3. Командир авіаційної частини	242
	4. Заступник командира авіаційної частини	245
	5. Начальник штабу авіаційної частини	247
	6. Заступник командира авіаційної частини з льотної підготовки	249
	7. Заступник командира авіаційної частини з інженерно-авіаційної служби	251
	8. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за аеродромно-технічне забезпечення польотів	254
	9. Заступник командира авіаційної частини з виховної роботи (по роботі з особовим складом)	257
	10. Начальник служби безпеки польотів авіаційної частини	259
	11. Старший штурман авіаційної частини	262
	12. Штурман (заступник старшого штурмана, старший штурман-інспектор) авіаційної частини	266
	13. Штурман-програміст авіаційної частини	266
	14. Начальник повітряно-вогневої і тактичної підготовки авіаційної частини	268
	15. Начальник зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів авіаційної частини	269
	16. Начальник командного пункту авіаційної частини	271
	17. Начальник розвідки авіаційної частини	275
	18. Начальник радіоелектронної боротьби авіаційної частини	277
	19. Начальник пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби авіаційної частини	279
	20. Начальник метеорологічної служби (групи) авіаційної частини	281
	21. Начальник медичної служби авіаційної частини	283
XIX	Функціональні обов'язки посадових осіб авіаційного підрозділу (ескадрильї)	285
	1. Командир авіаційного підрозділу (ескадрильї)	285
	2. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї)	288
	3. Начальник штабу авіаційного підрозділу (ескадрильї)	290
	4. Заступник командира авіаційного підрозділу з інженерно-авіаційної служби	291
	5. Заступник командира авіаційного підрозділу (ескадрильї) з виховної роботи (по роботі з особовим складом)	293
	6. Старший штурман авіаційного підрозділу (ескадрильї), штурман авіаційного підрозділу (ескадрильї)	295
	7. Командир авіаційної ланки (загону)	298
	8. Штурман авіаційної ланки (загону)	300
XX	Функціональні обов'язки командирів підрозділів	

забезпечення 302
1. Командир батальйону аеродромно-технічного забезпечення авіаційної частини 302
2. Командир авіаційної комендатури 305
3. Комендант аеродрому 308
4. Командир частини (підрозділу) зв'язку та радіотехнічного забезпечення 310
5. Командир частини (підрозділу) радіотехнічних військ 312
Додатки 315
1. Планова таблиця польотів 315
2. Польотний лист 317
3. План польотів 319
4. Максимальні значення параметрів метеорологічних елементів, польоти при яких визнаються виконаними в складних метеорологічних умовах 321
5. Максимальні перерви в тренувальних польотах в різних метеорологічних умовах для льотчиків і штурманів 322
6. Умовні знаки для складання планових таблиць польотів 323
7. Сигнали регулювання дій екіпажу повітряного судна на землі 329
8. Лист контролю готовності до перельоту 346
9. Метеорологічні умови, при яких дозволяється виконувати обліт повітряного судна 347
10. Сигнали (команди), які подаються еволюціями повітряного судна під час управління групою 348
11. Сигнали взаємодії групи керівництва польотами з екіпажем повітряного судна 349
12. Журнал керівника польотів на аеродромі 351
13. Журнал помічника керівника польотів на аеродромі 353
14. Журнал чергового штурмана 354
15. Журнал чергового по прийому та випуску повітряних суден 355
16. Журнал керівника польотів на полігоні (на тактичному полігоні) 356
17. Журнал керівника польотів у пілотажній зоні (керівника польотів на майданчику цільового призначення (посадковому майданчику), керівника десантування на майданчику приземлення) 358
18. Журнал старшого інженера польотів 359
19. Бюлетень погоди 362
20. Штормове попередження 365
21. Стартовий журнал інженера-метеоролога (синоптика) 367
22. Журнал чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів 369
23. Журнал обліку якості забезпечення польотів перельотів) (відповідального чергового (чергового) зі зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів)

6
(відповідального з радіолокаційного забезпечення польотів) 370
24. Журнал хронометражу польотів 371
25. Журнал обліку стану та готовності аеродрому (польотної палуби надводного корабля, який має злітно-посадкову смугу) до проведення польотів 372
Перелік умовних скорочень 373