

ИНСТРУКЦИЯ
по производству полетов на посадочной площадке
«Кухтичи»

УТВЕРЖДЕНО
Приказ директор ООО «ЮВР»
от __.06.2020 № _____

ИНСТРУКЦИЯ
по производству полетов
на посадочной площадке
«Кухтичи»

ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Инструкция по производству полетов на посадочной площадке «Кухтичи» разработана в соответствии с:

Воздушным кодексом Республики Беларусь от 16.05.2006 г. № 117-3;

Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 ноября 2006 г. № 1471;

Авиационными правилами организации и выполнения полетов гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19 сентября 2006 г. № 37;

Инструкцией по использованию воздушного пространства Минского района полетной информации, утвержденной постановлением Министерства обороны Республики Беларусь от 13 ноября 2017 г. № 21;

Авиационными правилами составления формализованных заявок на использование воздушного пространства Республики Беларусь, составления и представления сообщений об использовании воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Министерства обороны Республики Беларусь и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 03.03.2014 г. № 5/4.

2. В настоящей инструкции используются термины и их определения в соответствии с:

Воздушным Кодексом Республики Беларусь от 16.05.2006 № 117-3;

Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь от 4.11.2006 № 1471;

Инструкцией по использованию воздушного пространства Минского района полетной информации, утвержденной постановлением Министерства обороны Республики Беларусь от 13.11.2017 № 21.

Авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь, утвержденными совместным постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 1.06.2004 № 7/30;

авиационными правилами, регулирующими деятельность экспериментальной авиации Республики Беларусь.

В настоящей инструкции используются следующие сокращения:

А – азимут;
АНИ – аэронавигационная информация;
БЛА – беспилотный летательный аппарат;
ВС – воздушное судно;
ГРП – группа руководства полетами;
ИВП – использование воздушного пространства Республики Беларусь;
ИПУ – истинный путевой угол;
ЛА – летательный аппарат;
ЛЗП – линия заданного пути;
ЛИС – лётно-испытательная станция;
МПУ – магнитный путевой угол;
НСУ – наземная станция управления;
ООО – общество с ограниченной ответственностью;
ПВП – правила визуальных полетов;
ППП – правила полетов по приборам;
РЛС – радиолокационная станция;
РЛЭ – руководство по лётной эксплуатации;
РП – руководитель полетами;
РУП – руководство и управление полетами.

3. Принадлежность посадочной площадки.

Посадочная площадка «Кухтичи» принадлежит Обществу с ограниченной ответственностью «ЮВР» (далее – ООО «ЮВР») на правах собственности (свидетельство о государственной регистрации № 623/1074-12232 от 03.09.2019).

Использование посадочной площадки «Кухтичи» другими юридическими и физическими лицами может осуществляться только с разрешения начальника ЛИС ООО «ЮВР» (лица, исполняющего его обязанности). При запросе разрешения указываются дата и время (период времени) использования посадочной площадки «Кухтичи» для взлета или посадки. Разрешение действует только в согласованный период времени.

Получение разрешения проводится до подачи заявки на ИВП перед вылетом ВС, но не позднее, чем за 5 часов до планируемого времени взлета (расчетного времени посадки).

Получение разрешения и согласование даты и времени проводится по телефону:

+375 (29) 176-20-64 (основной);
+375 (17) 186-58-39 (резервный);
+375 (29) 312-41-17 (резервный).

При подаче в ЦЕС ОрВД заявки на использование воздушного пространства, предусматривающей взлет с посадочной площадки «Кухтичи» или посадку на нее, заявка направляется также в ООО «ЮВР» на адрес УМММЗДХК авиационной фиксированной сети электросвязи (AFTN).

4. Виды работ, при которых используется посадочная площадка.

Площадка используется для выполнения полетов в ходе:
лётной подготовки операторов БЛА;

испытаний экспериментальных БЛА, разрабатываемых ООО «ЮВР»; исследований с применением экспериментальных БЛА, иных ВС или авиамodelей;

показа возможностей экспериментальных БЛА;
облетов (контрольных полетов) ВС.

Кроме того, по согласованию с директором ООО «ЮВР», посадочная площадка «Кухтичи» может использоваться:

для полетов по выполнению авиационных работ, включая:

авиационно-химические работы;

воздушные съемки;

десантирование парашютистов;

лесоавиационные работы;

наблюдение и патрулирование (аэровизуальные);

обзорные полеты;

оказание медицинской помощи населению;

экспериментальные и научно-исследовательские работы;

строительно-монтажные работы;

транспортно-связные работы;

для полетов авиамodelей;

для подъемов аэростатов;

для проведения спортивных мероприятий (в том числе тренировок и соревнований) по авиационным видам спорта;

для выполнения иных полетов.

ГЛАВА 2 ОПИСАНИЕ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ

5. Расположение посадочной площадки относительно ближайшего населенного пункта, географические координаты центра посадочной площадки (с указанием системы координат), абсолютная высота посадочной площадки, магнитное склонение, форма, размеры, грунт и покров летного поля, пригодность его к эксплуатации при выпадении осадков.

5.1. Посадочная площадка «Кухтичи» расположена 450 м северо-восточнее н.п. КУХТИЧИ, 4 км северо-западнее н.п. УЗДА (схема и фотосхема расположения посадочной площадки – согласно приложению 1).

5.2. Географические координаты центра посадочной площадки:

в системе координат WGS-84– 53°28'30,5"СШ; 27°08'41,2"ВД;

в системе координат СК-42 – 53°28'31,2"СШ; 27°08'48,1"ВД.

5.3. Абсолютная высота посадочной площадки – 180 м (измеренная по данным топографической карты, система высот Балтийская 1977 г.).

5.4. Магнитное склонение +7°.

5.5. Летное поле занимает всю посадочную площадку, имеет форму прямоугольника размером 430×38 м. Направление длинной оси площадки (летного поля):

истинное – $164^{\circ}/344^{\circ}$;

магнитное – $157^{\circ}/337^{\circ}$.

5.6. Грунт летного поля – суглинистый.

5.7. Покров летного поля:

центральной части (размером 420×28 м) – искусственный;

остальной части (боковые полосы размером 420×5 м и концевые полосы размером 38×5 м) – грунт.

При выпадении осадков центральная часть летного поля с искусственным покрытием пригодна к эксплуатации.

6. Тип покрытия, размеры (длина, ширина, толщина), уклон, максимально допустимая приведенная нагрузка на условную одноколесную опору, магнитные курсы взлета и посадки (для площадок, обеспечивающих взлет и посадку по-самолетному), разрешенные секторы заходов для вертолетов, расположение и размеры загрузочной площадки и площадки подцепки и отцепки грузов для вертолетов.

6.1. Тип покрытия посадочной площадки:

центральной части (размером 420×28 м) – асфальт толщиной 5 см;

остальной части (боковые полосы размером 420×5 м и концевые полосы размером 38×5 м) – без покрытия.

Схема покрытия посадочной площадки – согласно приложению 2.

6.2. Уклон площадки отсутствует.

6.3. Максимально допустимая приведенная нагрузка на условную одноколесную опору – 4000 кг.

6.4. Взлет с посадочной площадки по-самолетному для БЛА самолетного типа разрешен с:

ИПУ_{взлета} – 164° ;

МПУ_{взлета} – 157° .

Посадка на посадочную площадку по-самолетному для БЛА самолетного типа разрешена с:

ИПУ_{посадки} – 344° ;

МПУ_{посадки} – 337° .

6.5. Разрешенные секторы захода вертолетов.

Посадку и взлет по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки» разрешается выполнять в центр посадочной площадки «Кухтичи». Разрешенные секторы захода:

для пилотируемых вертолетов:

с азимутов $070-010^{\circ}$ (с ИПУ_{захода} – $250-190^{\circ}$, МПУ_{захода} – $243-183^{\circ}$);

для беспилотных вертолетов:

с азимутов $070-175^{\circ}$ (с ИПУ_{захода} – $250-355^{\circ}$, МПУ_{захода} – $243-348^{\circ}$);

с азимутов $285-010^{\circ}$ (с ИПУ_{захода} – $105-190^{\circ}$, МПУ_{захода} – $098-183^{\circ}$).

При заходе на посадку (взлете) запас высоты над препятствиями должен быть:

для пилотируемых вертолетов – не менее 10 м;

для беспилотных вертолетов – не менее 15 м.

Из-за наличия деревьев высотой до 15 м вблизи северного и южного торцов посадочной площадки имеются существенные ограничения для посадки по-самолетному и по по-вертолетному с использованием влияния «воздушной подушки». Такие посадки для вертолетов Ка-26 и иных ВС с аналогичными требованиями к воздушным подходам – возможны с ИПУ_{посадки} 164° и 334° лишь на различные ограниченные части посадочной площадки с использованием двух односторонних подходов.

Схемы разрешенных секторов захода для вертолетов – согласно приложению 3.

Кроме ограничений, указанных в приложении 3, при заходе (взлете) необходимо учитывать ограничения и методики взлета, захода на посадку и ухода на второй круг, установленные РЛЭ ВС (в том числе временными РЛЭ).

6.6. Загрузка, подцепка и отцепка грузов для вертолетов (в том числе беспилотных) производится, при необходимости, в границах центральной части посадочной площадки, имеющей искусственное покрытие.

7. Типы и максимальная взлетная масса ВС, использующих посадочную площадку.

Посадочная площадка используется для не имеющих, как правило, сертификата типа и/или сертификата экземпляра экспериментальных ВС, разрабатываемых или модифицируемых ООО «ЮВР».

Кроме того, посадочная площадка может использоваться для взлета и посадки иных ВС (имеющих сертификат типа или сертификат экземпляра) с максимальной взлетной массой не более 3500 кг.

8. Краткая характеристика рельефа местности, естественные и искусственные препятствия на подходах к посадочной площадке, их маркировка и высоты относительно посадочной площадки, их расположение относительно центра посадочной площадки (азимут, удаление).

8.1. Местность в радиусе 50 км от посадочной площадки пересеченная, на значительной части – заболоченная, с большим количеством рек, мелиоративных каналов, лесных массивов (включая крупные) с высотой деревьев до 30 м.

Восточнее посадочной площадки на удалении 4 км от нее находится город УЗДА (районный центр). В районе посадочной площадки расположено множество населенных пунктов сельского типа, развитая сеть автомобильных дорог, линий электропередач (включая высоковольтные).

Местность в радиусе 25 км от посадочной площадки равнинная. Наименьшая абсолютная высота рельефа – 146 м (урез воды в р. НЕМАН возле н.п. СТОЛБЦЫ), наибольшая – 219 м (отметка высоты северо-восточнее площадки вблизи н.п. ОЗЕРО).

8.2. Наивысшие отметки рельефа местности в радиусе 50 км от посадочной площадки (в скобках указаны превышения относительно посадочной площадки «Кухтичи») и их азимут/дальность от центра посадочной площадки:

отм. 345 (165 м) – 353°/42 км;
 отм. 340 (160 м) – 340°/38 км;
 отм. 333 (153 м) – 011°/41 км;
 отм. 276 (96 м) – 018°/38,5 км;
 отм. 255 (75 м) – 345°/29,5 км;
 отм. 243 (63 м) – 193°/34 км;
 отм. 239 (59 м) – 031°/33 км;
 отм. 236 (56 м) – 089°/36,5 км;
 отм. 229 (49 м) – 229°/41,5 км;
 отм. 229 (49 м) – 320°/36 км;
 отм. 219 (39 м) – 052°/26 км;
 отм. 215 (35 м) – 268°/38,5 км;
 отм. 211 (31 м) – 144°/35 км;
 отм. 211 (31 м) – 121°/46 км;
 отм. 203 (23 м) – 300°/32,5 км.

Вблизи северного и южного торцов посадочной площадки (на расстоянии до 50 м от площадки) имеются участки молодого леса с высотой деревьев до 15 м.

Перечень и данные высотных сооружений на подходах к посадочной площадке в радиусе 10 км от центра посадочной площадки, их и высоты относительно посадочной площадки, расположение относительно центра посадочной площадки (азимут, удаление), а также схема расположения – согласно приложению 4.

Вышки мобильной связи и трубы имеют, как правило, маркировку и светоограждение.

9. Подходы к посадочной площадке и характерные ориентиры.

9.1. Схема подходов к посадочной площадке – согласно приложению 5.

На подходах к посадочной площадке на удалении от нее 5 км и менее имеются естественные и искусственные объекты, ограничивающие подход и/или глиссаду снижения:

лесной массив северо-западнее, севернее, северо-восточнее, восточнее и юго-восточнее посадочной площадки с высотой деревьев до 25 м;

радиолокационный запросчик;

здание командно-диспетчерского пункта;

вышки сотовой связи;

сооружения башенного типа.

Расположение и характеристики указанных объектов – согласно приложению 4.

9.2. Характерные ориентиры в районе посадочной площадки:

площадные:

населенные пункты: МИНСК, ПЕСОЧНОЕ, ФАНИПОЛЬ, ДЗЕРЖИНСК, НЕГОРЕЛОЕ, КОЛОСОВО, СТОЛБЦЫ, МИР, ГОРОДЕЯ, НЕСВИЖ, КОПЫЛЬ, РУДЕНСК, НЕМАН, ПЕСОЧНОЕ (ближайшие к площадке: КУХТИЧИ, СОКОЛЬЩИНА, КАМЕНКА, УЗДА, БЕРВИЩИ);

лесные массивы: урочища Кавалеровский (Калеровский) лес, лес Окинчицы, урочище Книжки (ближайшее, примыкающее к посадочной площадке на севере и востоке);

озеро Сергеевское и окружающие его затопленные торфоразработки, водохранилища: Лоша, Добринево, Старина;

линейные:

реки: Неман, Сула, Усса, Лоша, Перетуть, Уздянка;

участки железных дорог МИНСК-БРЕСТ, МИНСК-ГОМЕЛЬ, БАРАНОВИЧИ-СЛУЦК;

автомобильные дороги: МИНСК-БАРАНОВИЧИ, МИНСК-СЛУЦК (вблизи посадочной площадки: УЗДА-НЕМАН, УЗДА-НЕГОРЕЛОЕ, УЗДА-ЛОША.

Схема расположения характерных ориентиров – согласно приложению 6.

ГЛАВА 3 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ

10. Маршрут перелета с базового аэродрома на посадочную площадку и обратно.

Маршруты перелета с базового аэродрома на посадочную площадку и обратно не установлены ввиду отсутствия базового аэродрома для ВС ООО «ЮВР». Перевозка воздушных судов ООО «ЮВР» на посадочную площадку «Кухтичи» и обратно осуществляется наземным транспортом.

Иные постоянные элементы структуры воздушного пространства для посадочной площадки «Кухтичи» не установлены.

11. Описание расположения запасных аэродромов и посадочных площадок с указанием магнитных путевых углов (для аэродромов и посадочных площадок, обеспечивающих взлет и посадку по-самолетному) и расстояний до них, размеров, магнитных курсов посадки, а также типов ВС, для которых они могут быть использованы.

Запасные аэродромы, пригодные для пилотируемых ВС: БРЕСТ, ГОМЕЛЬ, ГРОДНО, МИНСК-2. Схема расположения запасных аэродромов с указанием МПУ и расстояний до них, размеров ВПП, магнитных курсов посадки – согласно приложению 7.

Типы воздушных судов, принимаемых запасными аэродромами – в соответствии с данными аэродромов, указанными в документах АНИ.

12. Полеты БЛА на площадке с целью летной подготовки операторов БЛА выполняются по полетным заданиям специальных программ летной подготовки операторов БЛА, утвержденных директором ООО «ЮВР», в соответствии с методическими схемами их выполнения, утвержденными начальником ЛИС ООО «ЮВР».

13. Специальные полеты БЛА на площадке (в том числе испытательные, исследовательские и другие) выполняются по полетным заданиям программ летных испытаний (исследований) и других специальных программ, утвержденных директором ООО «ЮВР», в соответствии с методиками

выполнения полетных заданий, утвержденными начальником ЛИС ООО «ЮВР».

14. Порядок использования площадки для иных полетов, включая полеты для выполнения авиационных работ, полеты в частных целях, согласовывается с директором ООО «ЮВР».

15. Одновременные полеты пилотируемых и беспилотных ВС на посадочной площадке «Кухтичи» не выполняются.

16. При выполнении полетов на посадочной площадке оператор БЛА: анализирует метеорологическую, орнитологическую и воздушную обстановку перед полетом и во время полета, докладывает об опасных явлениях погоды РП;

принимает окончательное решение о взлете и посадке;

непосредственно управляет БЛА в соответствии с полетным заданием;

соблюдает требования безопасности полетов и принимает необходимые меры по обеспечению безопасности полета БЛА с учетом особенностей полетного задания, метеорологических условий и орнитологической обстановки в районе полета БЛА;

выполняет команды, поступающие от РП;

соблюдает установленные правила ведения радиообмена;

контролирует местоположение БЛА и его положение в пространстве;

контролирует фактический остаток топлива (заряда аккумуляторных батарей) на борту БЛА, их расход и время полета (время, прошедшее от взлета и резерв летного времени);

не допускает опасного сближения с другими ВС, воздушными и наземными объектами;

изменяет маршрут и режим полета или принимает решение о прекращении полета и посадке БЛА на запасном аэродроме (посадочной площадке) или вынужденной посадке вне аэродрома (посадочной площадки) в случаях, определенных в Правилах использования воздушного пространства Республики Беларусь и в Авиационных правилах полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь;

немедленно докладывает РП: о возникновении угрозы безопасности полета; о каждом вынужденном изменении полетного задания (включая изменения маршрута, профиля, режима полета); о выходе БЛА за пределы выделенного на полет воздушного пространства, об отклонении БЛА (при полете по маршруту) от линии заданного пути на расстояние, превышающее максимально допустимое отклонение;

в случае обнаружения ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, либо находящихся в опасности людей сообщает об этом РП.

Оператор БЛА должен быть готов по запросу РП (старшего летной смены) немедленно доложить ему место (азимут и дальность от посадочной площадки), высоту и направление полета БЛА

17. При выполнении полетов на посадочной площадке ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

выполнять взлет в сторону людей, зданий, сооружений, деревьев, находящихся в направлении взлета на расстоянии меньше 300 метров или ближе 150 м от ЛЗП БЛА;

пролет БЛА над населенными пунктами и ближе 200 м к ним;

выход на площадку и заход на посадку с нарушением ограничений, установленных в приложениях 3 и 5.

18. Экипажи пилотируемых ВС:

взлет с посадочной площадки «Кухтичи» и посадку на нее выполняют только днем в ВМУ;

заход и посадку на посадочную площадку «Кухтичи» выполняют по правилам захода и посадки на посадочную площадку, выбранную (подобранную) с воздуха.

ГЛАВА 4 УПРАВЛЕНИЕ ПОЛЕТАМИ

19. Органы ОВД (управления полетами) на площадке (при их наличии), их зоны ответственности и порядок взаимодействия, особенности управления при отсутствии связи с базовым аэродромом.

19.1. Постоянные органы ОВД (управления полетами) на посадочной площадке «Кухтичи» отсутствуют.

19.2. Посадочная площадка «Кухтичи» находится:

во внутрассовом воздушном пространстве, ОВД (управление полетами) в котором осуществляет 570 ЦОрВД (частоты: основная – 129,0 МГц, резервная – 128,5 МГц, позывной – «Журавка-контроль»);

в секторе ПИО «ЦЕНТР», в котором ПИО и аварийное оповещение осуществляет МДП Минск (частота – 123,050 МГц, позывной – «Минск-район»). МДП осуществляет ОВД при полетах ниже нижнего эшелона по МВЛ, в районах авиационных работ, а также по согласованию с 570 ЦОрВД – во внутрассовом воздушном пространстве;

при полетах на аэродроме Мачулищи – в зоне ответственности ГРП аэродрома Мачулищи (частота – 124,0 МГц, позывной – «Горностаи-старт»).

19.3. Для организации полетов, осуществления взаимодействия (по вопросам ИВП, выполнения и обеспечения полетов ВС ООО «ЮВР» с посадочной площадки «Кухтичи») на каждую летную смену назначается старший летной смены. Старший летной смены назначается из числа должностных лиц ЛИС ООО «ЮВР».

19.4. Для руководства (управления) полетами БЛА на площадке «Кухтичи» может назначаться орган РУП – ГРП на посадочной площадке «Кухтичи».

Состав ГРП определяется решением начальника ЛИС. В зависимости от задач полетов в состав ГРП включаются:

РП (руководитель ГРП);

дежурный штурман (при необходимости);

другие должностные лица (при необходимости).

ГРП на посадочной площадке «Кухтичи» осуществляет управление только полетами БЛА.

Управление полетами БЛА осуществляется через операторов БЛА.

19.5. Пункт управления ГРП на площадке «Кухтичи», по возможности, должен находиться вблизи НСУ для обеспечения возможности подачи команд операторам БЛА голосом и непосредственного наблюдения за положением БЛА на экране НСУ.

19.6. Зона ответственности ГРП на посадочной площадке при руководстве (управлении) полетами БЛА – воздушное пространство, выделенное установленным порядком для выполнения полетов БЛА с посадочной площадки «Кухтичи».

19.7. Управление полетами пилотируемых ВС при полетах с/на посадочную площадку «Кухтичи» осуществляют:

МДП Минск по согласованию с 570 ЦОрВД (во внутрассовом воздушном пространстве);

570 ЦОрВД (как правило, на высотах 900 м и выше).

19.8. В период, когда с площадки «Кухтичи» выполняются полеты БЛА, для обеспечения взлета с нее или посадки на нее пилотируемого ВС 570-м ЦОрВД вводятся кратковременные ограничения для полетов БЛА. Информация об ограничениях (отмене ограничений) доводится старшему летной смены по телефону, указанному в заявке на ИВП.

Старший летной смены информацию об ограничениях (снятии ограничений) немедленно доводит:

если ГРП на посадочной площадке назначена – до РП (голосом или по установленным на постановке задачи средствам связи);

если ГРП на посадочной площадке не назначена – непосредственно до операторов БЛА (голосом или по установленным на постановке задачи средствам связи).

РП на посадочной площадке, получив информацию о введенных ограничениях (снятии ограничений):

немедленно доводит информацию о введенных ограничениях (снятии ограничений) до операторов БЛА по установленным на постановке задачи средствам связи или голосом;

обеспечивает в своей зоне ответственности эшелонирование БЛА между собой и относительно других ВС;

контролирует выдерживание установленных ограничений и эшелонирования (по докладам операторов БЛА или непосредственно по НСУ).

Оператор БЛА, получив информацию о введенных ограничениях (снятии ограничений):

выдерживает установленные ограничения;

выполняет указания РП на посадочной площадке «Кухтичи» (при его назначении).

20. Порядок подачи заявок на ИВП и сообщений о начале и окончании полетов.

20.1. Заявки на ИВП и сообщения в ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО о деятельности по ИВП подают пользователи воздушного пространства.

20.1.1. Заявки на ИВП и сообщения в ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО о деятельности по ИВП передаются с использованием технических средств, обеспечивающих их документирование и автоматизированную обработку.

20.1.2. В заявках на ИВП и сообщениях об ИВП указывается всемирное скоординированное время (T_{UTC}). Пересчет местного времени в Республике Беларусь ($T_{местное}$) во всемирное скоординированное время осуществляется по формуле:

$$T_{UTC} = T_{местное} - 3 \text{ (часа)}.$$

20.1.3. Заявки на ИВП составляются согласно Авиационным правилам составления формализованных заявок на ИВП Республики Беларусь, составления и представления сообщений об использовании воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденного совместным постановлением Министерства обороны Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 03.03.2014 № 5/4.

20.1.4. Схема подачи заявок на ИВП – согласно приложению 8.

20.1.5. Заявки на ИВП для полетов ВС ООО «ЮВР» подаются заместителем начальника ЛИС по летной подготовке (исполняющим обязанности авиационного диспетчера).

20.1.6. Заявки подаются в ЦЕС ОрВД в сроки, обеспечивающие их поступление:

в военный сектор:

не позднее чем к 11.00 (UTC) накануне дня начала деятельности – на осуществление деятельности, представляющей угрозу безопасности полетов;
не позднее чем за 2 часа до планируемого времени начала деятельности:
 на выполнение полетов во внутрассовом воздушном пространстве;
 на подъемы аэростатов вне районов гражданских аэродромов;
не позднее чем за 30 минут до планируемого времени вылета – на выполнение полета по срочному заданию;

в гражданский сектор:

не позднее, чем за 3 часа до планируемого времени вылета – на выполнение разового международного полета по маршрутам ОВД;
не позднее, чем за 2 часа до планируемого времени начала деятельности – на выполнение авиационных работ;

В исключительных случаях, с целью выполнения внезапно возникающих задач, по согласованию с должностными лицами военного сектора ЦЕС ОрВД допускается отступление от указанных сроков подачи заявок.

20.1.7. Заявки не подаются на:

выполнение срочных полетов;

осуществление деятельности по ИВП в установленных для этого районах временных режимов ИВП;

выполнение полетов для проверки боевой готовности сил и средств, выполняющих задачи боевого дежурства по ПВО, дежурства по ПАСО и боевой готовности воинских частей.

20.1.8. В результате анализа информации, указанной в заявке, специалисты ЦЕС ОрВД принимают решение о предварительном согласовании деятельности по ИВП или отказе в обеспечении заявки, о чем информируют ее подателя.

В зависимости от установленных временных режимов ИВП и кратковременных ограничений, прогнозируемой воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки должностные лица ЦЕС ОрВД (по согласованию с подателями заявок) могут вносить изменения в заявленные условия ИВП по месту (маршруту), времени, эшелону (высоте) и порядку управления, которые доводятся до заинтересованных пользователей, должностных лиц органов ОВД (управления полетами), ВВС и войск ПВО в части, их касающейся, накануне, но не позднее чем за один час до начала запланированной деятельности по ИВП.

Если изменения в заявленные условия ИВП по месту (маршруту) и времени, внесенные в процессе разрешения конфликтных ситуаций, являются значительными или для управления экипажами ВС привлекаются ВПУ, не указанные в заявке, должностные лица ЦЕС ОрВД имеют право потребовать от подателя заявки представление дополнительной заявки с учетом внесенных изменений и дополнений.

Изменения в заявленные условия ИВП пользователь подтверждает посредством представления установленного формализованного сообщения, определенного в Авиационных правилах составления формализованных заявок на использование воздушного пространства Республики Беларусь, составления и представления сообщений об использовании воздушного пространства Республики Беларусь.

20.1.9. При осуществлении деятельности по ИВП во внутрассовом воздушном пространстве пользователь обязан не позднее, чем за 1 час 30 минут (при осуществлении деятельности по ИВП с выходом за пределы воздушного пространства Республики Беларусь – за два часа) запросить в военном секторе ЦЕС ОрВД разрешение на ИВП и условия ИВП. Разрешение на ИВП и условия ИВП запрашиваются в группе текущего планирования военного сектора ЦЕС ОрВД по телефонам: +375 17 219-25-14 или +375 17 219-25-13.

Для выполнения полетов в летную смену на посадочной площадке «Кухтичи» разрешение на ИВП и условия ИВП запрашивает старший летной смены.

Полученное разрешение на ИВП и условия ИВП старший летной смены доводит:

до заместителя начальника ЛИС по летной подготовке (исполняющего обязанности авиационного диспетчера) – немедленно после их получения;

до командиров ВС, операторов БЛА и лиц ГРП – на предполетных указаниях.

Командиру ВС, оператору БЛА без получения разрешения на ИВП и условий ИВП выполнять взлет (запуск БЛА) ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

При вылете с посадочной площадки «Кухтичи» в период, когда летная смена на ней не проводится, разрешение и условия ИВП запрашивает командир ВС.

Командир ВС (при отсутствии у него технической возможности получить условия ИВП по указанным телефонам), используя имеющиеся на борту ВС средства радиосвязи, запрашивает и получает условия ИВП через орган ОВД (управления полетами), который будет осуществлять управление после взлета ВС. Должностные лица органа ОВД (управления полетами) сообщают в органы ВВС и войск ПВО регистрационный знак ВС или радиотелефонный позывной командира ВС, посадочную площадку и время вылета.

Условия ИВП и разрешение на ИВП должностные лица военного сектора ЦЕС ОрВД выдают пользователю не менее чем за 1 час до запланированного времени начала деятельности по ИВП.

Условия ИВП выдают должностные лица ЦЕС ОрВД по запросу пользователя в соответствии с полетным заданием (заявкой).

В условиях ИВП, которые выдают должностные лица военного сектора ЦЕС ОрВД на выполнение полета во внутрассовом воздушном пространстве, указываются:

планируемое время вылета (входа в воздушное пространство Республики Беларусь);

количество ВС, позывные экипажей ВС, полетный (боевой) порядок;

аэродромы (площадки) вылета, посадки, запасные аэродромы;

маршрут полета;

профиль полета;

органы управления полетами, их позывные, РПУ и частоты управления.

20.2. С целью обеспечения контроля за соблюдением порядка ИВП пользователи передают в ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО сообщения о деятельности по ИВП.

20.2.1. В период проведения летной смены на посадочной площадке «Кухтичи»

В случае необходимости (несоответствие метеоусловий, неисправность авиационной техники и т.п.) решением старшего летной смены начало полетов в летную смену может быть перенесено. В случае переноса начала полетов на 30 минут и более старший летной смены сообщает об этом:

командирам ВС, операторам БЛА и лицам ГРП (если она назначена);

заместителю начальника ЛИС по летной подготовке (выполняющему функции авиационного диспетчера);

в группу текущего планирования военного сектора ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО, с указанием времени, на которое перенесено начало деятельности по ИВП.

Старший летной смены сообщает установленным порядком в группу

текущего планирования военного сектора ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО не позднее чем:

за 30 минут до запланированного времени:

о переносе и вновь назначенном времени начала аэродромных полетов на посадочной площадке «Кухтичи» (летной смены)

Примечание:

Если в течение 30 минут от назначенного времени пользователь не начал деятельность по ИВП и не сообщил о переносе времени ее начала на более поздний срок, по решению начальника смены военного сектора или руководителя полетов гражданского сектора ЦЕС ОрВД действие разрешения на ИВП может быть прекращено;

о замене ВС (изменении типа ВС, регистрационного знака ВС и других изменениях).

через 5 минут:

о начале аэродромных полетов на посадочной площадке «Кухтичи» (полетов в летную смену);

о фактическом времени вылета ВС, за исключением ВС, выполняющих аэродромные полеты;

об отмене аэродромных полетов на посадочной площадке «Кухтичи» (полетов в летную смену);

через 10 минут:

о задержке вылета ВС;

о посадке ВС, за исключением ВС, выполняющих аэродромные полеты;

о перерывах в аэродромных полетах на посадочной площадке «Кухтичи» более чем на один час;

об окончании аэродромных полетов на посадочной площадке «Кухтичи» (полетов в летную смену).

20.2.2. В период, когда летная смена на посадочной площадке «Кухтичи» не проводится.

В случае необходимости (несоответствие метеоусловий, неисправность авиационной техники и т.п.) вылет может быть перенесен:

в отношении ВС ООО «ЮВР» – решением командира ВС (оператора БЛА), начальника ЛИС или директора ООО «ЮВР» с немедленным уведомлением заместителя начальника ЛИС по летной подготовке (выполняющего функции авиационного диспетчера);

в отношении иных ВС – решением командира ВС (или иного уполномоченного лица пользователя воздушного пространства) по согласованию с директором ООО «ЮВР» с немедленным уведомлением должностного лица пользователя, ответственного за передачу сообщений об ИВП.

О переносе (с указанием времени, на которое перенесено начало деятельности по ИВП) в ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО сообщает:

в отношении ВС ООО «ЮВР» – заместитель начальника ЛИС по летной подготовке (выполняющий функции авиационного диспетчера);

в отношении иных ВС – уполномоченное лицо пользователя воздушного

пространства.

Сообщения в ЦЕС ОрВД предоставляются не позднее чем:
за 30 минут до запланированного времени:

о переносе и вновь назначенном времени вылета ВС, подъема аэростата;
о замене ВС (изменении типа ВС и других изменениях);

через 5 минут:

о фактическом времени вылета ВС, подъема аэростата;
о начале полетов на выполнение авиационных работ;
об отмене вылета ВС, подъема аэростата;

через 10 минут:

об окончании, полетов на выполнение авиационных работ;
о посадке ВС;
о задержке вылета ВС, подъема аэростата.

20.3. Сообщения об ИВП передаются в группу текущего планирования военного сектора ЦЕС ОрВД и в органы ВВС и войск ПВО по телефонам согласно приложению 9.

Сообщения в органы ВВС и войск ПВО старшим летной смены передаются по телефону согласно таблице 1.

Таблица 1

ПЕРЕЧЕНЬ

органов ВВС и войск ПВО, должностные лица которых подлежат информированию о деятельности по ИВП

Органы ВВС и войск ПВО (номера войсковых частей)	Место дислокации	Номера телефонов
29969	Барановичи	(0163) 45 40 36
25886	Барановичи	(0163) 45 34 44
07147	Минск	(017) 280 04 53
39872	Минск	(017) 504 74 94
25887	Минск	(017) 225 76 78

Примечание: Информировуются должностные лица одного из указанных в перечне органов ВВС и войск ПВО.

20.4. В случае необходимости вылет ВС ранее планируемого времени может быть осуществлен по разрешению на ИВП. Принятое решение о переносе времени вылета должностные лица ЦЕС ОрВД передают в органы ВВС и войск ПВО не позднее чем за 30 минут до нового планируемого времени вылета.

20.5. Если ВС ООО «ЮВР» не прибыло в место назначения в расчетное время и информация о его местонахождении отсутствует, старший летной смены (в период проведения летной смены на посадочной площадке «Кухтичи») или заместитель начальника ЛИС по летной подготовке, выполняющий функции авиационного диспетчера (в период, когда летная смена на площадке «Кухтичи» не проводится) немедленно информируют

об этом начальника смены военного сектора ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО. Телефоны для информирования – согласно приложению 9.

Если ВС иного пользователя, взлетевшее с посадочной площадки «Кухтичи» или планировавшееся к посадке на нее, не прибыло в место назначения в расчетное время и информация о его местонахождении отсутствует, в ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО сообщает орган, осуществлявший ОВД (управление полетом) данного ВС или уполномоченное лицо пользователя воздушного пространства.

20.6. РП на посадочной площадке «Кухтичи» (если РП не назначен – старший летной смены) при появлении у него соответствующей информации, обязан незамедлительно информировать начальника смены военного сектора и (через него) руководителя полетов гражданского сектора ЦЕС ОрВД:

об угрозе нарушения или нарушении ВС ООО «ЮВР» Государственной границы Республики Беларусь;

о появлении неопознанных воздушных целей;

о ВС, подающих сигнал «Бедствие»;

о ВС, нарушающих порядок ИВП;

о неприбытии ВС к расчетному времени в пункт назначения, если его местонахождение неизвестно;

о случаях незаконного вмешательства в действия членов экипажа ВС или попытках угона ВС;

о потере связи с оператором БЛА;

о потере управления БЛА его оператором;

о потере радиосвязи с экипажем ВС;

о возникновении опасности непреднамеренного входа ВС в воздушное пространство запретных зон;

о случаях вынужденных посадок ВС.

Информирование осуществляется по телефонам указанным в приложении 9.

ГЛАВА 5

ДЕЙСТВИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ ОРГАНОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ) ПРИ ПОЛЕТАХ В ОПАСНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ, ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ В ПОЛЕТЕ, ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СИГНАЛОВ «КОВЕР», «СТРЕЛА», «РЕЖИМ»

21. Оператор БЛА имеет право:

принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке БЛА, сливе в полете топлива, сбросе грузов, об отступлении от плана полета и изменении режима полета, о прекращении полета и посадке БЛА на запасном аэродроме, посадочной площадке или вынужденной посадке вне аэродрома, посадочной площадки, об обеспечении безопасности полета БЛА;

изменять маршрут полета, выполнять посадку БЛА на аэродроме, посадочной площадке, не предусмотренных заданием на полет, в случаях, определенных Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь;

отступать от требований авиационных правил в экстремальной ситуации, грозящей гибелью граждан, для спасания их жизни;

контролировать качество работы авиационного персонала, обслуживающего БЛА.

22. Если БЛА, находящемуся в полете, грозит опасность, оператор БЛА обязан принять все возможные меры к БЛА при условии обеспечения безопасности других ВС и граждан.

23. Оператор БЛА в случае обнаружения ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, зоны чрезвычайной ситуации либо находящихся в опасности граждан обязан сообщить об этом органу ОВД (управления полетами).

24. Разрешается вынужденная посадка пилотируемых ВС или БЛА вертолетного типа на подобранную с воздуха посадочную площадку. Вынужденная посадка выполняется при встрече с опасными явлениями погоды, потере ориентировки экипажем или управления БЛА оператором, когда ни одним из способов восстановить ее не удалось, а остаток топлива и заряда аккумуляторных батарей на борту ВС ограничены.

Действия при полетах в опасных метеорологических условиях

25. Полеты БЛА на площадке разрешается выполнять в метеоусловиях: при облачности менее 7 баллов – при любой высоте нижней границы облаков;

при облачности 7 баллов и более – при нижнем крае облачности 100 м или выше;

видимость – не менее 1 км;

допустимая скорость ветра на взлете и посадке – согласно РЛЭ (временного РЛЭ) БЛА.

26. При прогнозировании или выявлении опасных явлений погоды на удалении менее 50 км от него:

РП:

прекращает выпуск в полет БЛА;

дает команду операторам БЛА на прекращение полетных заданий и их возврат на посадочную площадку;

обеспечивает эшелонирование БЛА;

контролирует по докладам операторов БЛА возвращение БЛА на посадочную площадку;

оператор БЛА:

выполняет команды РП по прекращению полетного задания и возврату БЛА на посадочную площадку;

по запросу РП докладывает ему текущее место и высоту полета БЛА, расчетное время посадки.

27. В полете принижение БЛА относительно нижнего края облачности должно составлять не менее 50 м.

28. Для ВС, выполняющих взлет/посадку с/на посадочную площадку ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

преднамеренный вход в мощно-кучевую, кучево-дождевую облачность, в опасные явления погоды (туман, обледенение, гроза, турбулентность воздуха, электризация, смерч). Полет в условиях обледенения разрешается выполнять только на ВС, оборудованных противообледенительной системой.

для БЛА дополнительно запрещается преднамеренный вход в зоны выпадения осадков.

29. При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе авиационной техники и т.п. в целях обеспечения безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командиру пилотируемого ВС предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полета с немедленным докладом об этом 570 ЦОрВД (ПАО «ЦЕНТР»).

В этом случае командир пилотируемого ВС обязан, не изменяя высоты (эшелона) полета, отвернуть ВС, как правило, вправо на 30 градусов от маршрута полета, сообщить об этом 570 ЦОрВД (ПАО «ЦЕНТР») и, пройдя 30 км от маршрута полета, вывести его на прежний курс с изменением высоты (эшелона) полета до избранного.

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

Возврат на маршрут полета осуществляется только с разрешения 570 ЦОрВД (ПАО «ЦЕНТР»).

30. Полет в условиях обледенения.

30.1. Полеты в условиях обледенения разрешается выполнять на ВС, оборудованных противообледенительной системой. Полеты в условиях обледенения с неисправной или невключенной противообледенительной системой ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Полеты пилотируемых аэростатов в условиях обледенения ЗАПРЕЩАЮТСЯ. При появлении признаков обледенения экипаж пилотируемого аэростата обязан выполнить посадку с подбором площадки.

30.2. При обнаружении обледенения в полете:

командир ВС обязан доложить соответствующему органу ОВД (управления полетами) об интенсивности обледенения, принятых мерах и высоте (эшелоне) полета;

оператор БЛА обязан доложить РП на площадке «Кухтичи» об обледенении, принятых мерах и высоте (эшелоне) полета.

В случаях, когда обледенение угрожает безопасности полета:

командир ВС обязан принять все возможные меры для немедленного выхода из опасной зоны с докладом соответствующему органу ОВД (управления полетами), который обязан с учетом воздушной обстановки обеспечить экипажу ВС необходимые условия полета;

оператор БЛА обязан принять все возможные меры для немедленного выхода из опасной зоны с докладом РП на площадке «Кухтичи», который обязан с учетом воздушной обстановки обеспечить необходимые условия полета БЛА.

Для БЛА вертолетного типа при невозможности безопасного продолжения полета разрешается выполнить вынужденную посадку на подобранную с воздуха посадочную площадку. При этом подбор с воздуха посадочной площадки (обеспечивающей безопасность посадки), выполняется оператором БЛА с использованием видовой информации, получаемой с БЛА в режиме реального времени или близкого к нему.

30.3. РП на посадочной площадке «Кухтичи» обеспечивает выход ВС из зоны обледенения.

31. Полет в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков.

31.1. ВС ЗАПРЕЩАЕТСЯ преднамеренно входить в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки, за исключением полетов по специальным заданиям.

Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях грозовой деятельности и ливневых осадков ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

31.2. При подходе ВС к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков:

командир ВС обязан оценить возможность продолжения полета и принять решение на обход зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, согласовав свои действия с органом ОВД (управления полетами);

оператор БЛА обязан, согласовав свои действия с РП на посадочной площадке «Кухтичи», оценить возможность продолжения полета и принять решение на обход зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков.

Обход кучево-дождевых, грозовых и мощно-кучевых облаков на заданном эшелоне (высоте) допускается по согласованию с органом ОВД (управления полетами). Обход при полетах по ПВП допускается визуально на удалении от одиночного облака не менее 10 км, пролет между двумя облаками допускается, если расстояние между ними не менее 30 км.

Полеты над кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками могут выполняться на высоте (эшелоне) полета, обеспечивающей пролет ВС над верхней границей облаков с превышением не менее 500 м.

Полеты под кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками при крайней необходимости могут выполняться только днем по ПВП без входа в зону ливневых осадков. При этом высота (эшелон) полета ВС должна быть не менее безопасной высоты полета, а вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков – не менее 200 м.

31.3. При невозможности обойти кучево-дождевую (грозовую) и мощно-кучевую облачность:

командир ВС по согласованию с органом ОВД (управления полетами) обязан прекратить выполнение полетного задания и следовать на запасной аэродром;

оператор БЛА по согласованию с РП на площадке «Кухтичи» обязан прекратить выполнение полетного задания и следовать на посадочную площадку «Кухтичи». Для БЛА вертолетного типа при невозможности безопасного продолжения полета разрешается выполнить вынужденную посадку на подобранную с воздуха посадочную площадку. При этом подбор с воздуха посадочной площадки (обеспечивающей безопасность посадки), выполняется оператором БЛА с использованием видовой информации, получаемой с БЛА в режиме реального времени или близкого к нему.

31.4. В случае непреднамеренного попадания ВС в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки командир ВС (оператор БЛА) обязан принять меры к немедленному выходу из них.

31.5. РП на посадочной площадке «Кухтичи» обеспечивает выход ВС из зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков.

32. Полет в условиях турбулентности воздуха (болтанки).

32.1. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях повышенной турбулентности воздуха (болтанки) ЗАПРЕЩАЮТСЯ. При возникновении болтанки экипажи пилотируемых аэростатов, СЛА обязаны произвести посадку на ближайшую пригодную для этого площадку или аэродром.

32.2. В случае попадания в сильную болтанку:

командир ВС обязан доложить об этом соответствующему органу ОВД (управления полетами), принять меры по выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности сделать это – произвести посадку на запасном аэродроме. При попадании ВС в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, КВС имеет право изменить высоту (эшелон) полета, с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного ВС;

оператор БЛА обязан доложить об этом РП на посадочной площадке «Кухтичи», принять меры по выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности сделать это – произвести посадку на площадку «Кухтичи». Для БЛА вертолетного типа при невозможности безопасного продолжения полета разрешается выполнить вынужденную посадку на подобранную с воздуха посадочную площадку. При этом подбор с воздуха посадочной площадки (обеспечивающей безопасность посадки), выполняется оператором БЛА с использованием видовой информации, получаемой с БЛА в режиме реального времени или близкого к нему.

32.3. РП на посадочной площадке «Кухтичи» обеспечивает выход ВС из зоны сильной болтанки.

33. Полет в условиях повышенной электрической активности атмосферы.

33.1. При появлении признаков повышенной электрической активности атмосферы командир ВС действует в соответствии с правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, РЛЭ (инструкцией экипажу) ВС данного типа с докладом об этом органу ОВД (управления полетами).

Оператор БЛА при появлении признаков повышенной электрической активности атмосферы (ухудшения или нарушения связи БЛА с НСУ, сбой в работе силовой установки, пилотажно-навигационного оборудования или целевой нагрузки, обнаруживаемые по данным телеметрии, самопроизвольное отклонение БЛА от заданной программы полета) прекращает выполнение полетного задания с докладом РП, принимает меры к возврату БЛА на посадочную площадку на согласованной с РП высоте по согласованному с РП маршруту.

33.2. При возникновении угрозы безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командир ВС имеет право изменить высоту (эшелон) полета, с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного ВС.

33.3. РП обеспечивает возврат БЛА на посадочную площадку.

34. Полет в условиях вихреобразования.

Вертикальные вихри (смерчи), обнаруживаемые визуально, необходимо обходить на безопасном удалении, исключая попадание ВС в них.

Проходить над вертикальными вихрями (смерчами) ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Действия при возникновении особых случаев в полете

35. При отказе систем и оборудования экспериментального ВС, при пожаре на ВС:

Экипаж обязан действовать согласно РЛЭ данного типа ВС.

Орган ОВД (управления полетами), получив сообщение об отказе систем, оборудования экспериментального ВС или пожаре на ВС, обязан:

определить местонахождение ВС;

контролируя полет, оказать экипажу ВС помощь в соответствии с обстановкой, характером отказа и требованиями РЛЭ;

известить орган ОВД (управления полетами) аэродрома посадки о необходимости приведения в соответствующую степень готовности аварийно-спасательных сил и средств.

36. Правила полетов ВС при возникновении угрозы безопасности полета.

Экипаж ВС, терпящего бедствие, имеет право пользоваться любыми имеющимися в его распоряжении средствами для привлечения внимания, извещения о своем местоположении и получения помощи. Командир ВС передает сигнал и сообщение о бедствии согласно приложению 6 Авиационных правил полетов воздушном пространстве Республики Беларусь.

В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасность экипажа и пассажиров, командир ВС имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки, а также на покидание ВС, если экипаж и пассажиры обеспечены индивидуальными средствами спасения.

Командир оставляет ВС последним, если иной порядок не определен руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) ВС данного типа.

В воздушном пространстве Республики Беларусь все ВС обеспечиваются аварийным оповещением.

Экипаж ВС при акте незаконного вмешательства на его борту обязан любыми способами попытаться уведомить орган ОВД (управления полетами) об этом, а также о любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами. Если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации – включить сигнал «Бедствие» и/или установить на ответчике вторичной радиолокации режим «А» и код 7500.

При получении от экипажа ВС сигнала «Бедствие» и/или сигнала системы сообщения об опасности все органы ОВД (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие.

37. Попадание в метеоусловия, к полетам в которых экипаж ВС не подготовлен.

При попадании в метеоусловия, к полетам в которых экипаж не подготовлен, командир ВС обязан доложить об этом органу ОВД (управления полетами), принять все возможные меры по выходу из них и в зависимости от обстановки продолжить или прекратить выполнение задания.

Если ВС, выполняя полет по ППП по маршруту ниже нижнего эшелона, планируя посадку на посадочную площадку «Кухтичи» снизилось до безопасной высоты, но из ПМУ не вышло, командир ВС обязан прекратить снижение, перевести в набор высоты, доложить органу ОВД (управления полетами) и выполнить уход на запасной аэродром.

Окончательное решение на выполнение захода на посадку в метеоусловиях ниже минимума командира ВС (минимума аэродрома) или на вынужденное покидание экипажем ВС принимает командир ВС.

38. Потеря ориентировки

38.1. Ориентировка считается потерянной, если экипаж ВС (оператор БЛА) не знает место ВС с точностью, необходимой для дальнейшего выполнения полетного задания.

38.2. При потере ориентировки командир ВС обязан:

включить сигнал «Бедствие», а если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то установить на ответчике режим «А» и код 7700;

передать по радио сигнал «Полюс»;

доложить органу ОВД (управления полетами) об остатке топлива и условиях полета;

с разрешения органа ОВД (управления полетами) занять наивыгоднейшую высоту для обнаружения ВС наземными радиотехническими средствами и экономичного расхода топлива;

согласуя свои действия с органом ОВД (управления полетами) применить наиболее эффективный в данных условиях (рекомендованный для данного района полетов) способ восстановления ориентировки.

Рекомендуемый способ для района посадочной площадки «Кухтичи»:

усилить осмотрительность и радиоосмотрительность;

оценить положение (азимут) Солнца с учетом фактического времени, сопоставить его с показаниями курсовых приборов, оценить правильность работы курсовых приборов;

выдерживая согласованную с органом ОВД (управления полетами) высоту, стать в левую коробочку с курсами полета 360-270-180-90-360° и полетом по прямолинейным участкам в течение 1 минуты;

оценить направление своего полета от последнего надежно опознанного ориентира (пункта маршрута) с учетом курсового угла Солнца;

оценить на полетной карте свое примерное местонахождение по курсу, скорости и времени полета от последнего надежно опознанного ориентира (пункта маршрута), учесть снос ветром;

оценить работоспособность навигационного оборудования и свое место по его показаниям;

запросив у органа ОВД (управления полетами) свое место по данным радиопеленгации и радиолокационного контроля, уточнить на карте свое местоположение;

по карте в районе своего местоположения определить характерный ориентир (ориентиры);

обнаружить данный ориентир (ориентиры) на местности и опознать его (их) не менее чем по трем признакам;

определить свое фактическое место относительно характерного ориентира (ориентиров) и потребный курс для продолжения полета по заданию;

доложить органу ОВД (управления полетами) о восстановлении ориентировки, и потребном курсе и высоте для дальнейшего выполнения полетного задания.

38.3. В случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива и до наступления темноты, осуществить посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

38.4. При потере ориентировки снижение ниже безопасной высоты (эшелона) полета запрещается.

38.5. При потере ориентировки вблизи Государственной границы Республики Беларусь командир ВС должен немедленно взять курс от Государственной границы вглубь территории Республики Беларусь.

Вблизи Государственной границы Республики Беларусь выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается.

38.6. Орган ОВД (управления полетами), получивший доклад от командира ВС о потере ориентировки или установивший факт потери ориентировки экипажем ВС по другим данным, обязан:

прекратить выпуск других ВС до окончания полета экипажа ВС, потерявшего ориентировку;

подать команду экипажу ВС на включение сигнала «Бедствие» и передачу по радио сигнала «Полюс», на занятие эшелона (высоты) полета, необходимой для надежного обнаружения ВС наземными РТС, и установление скорости максимальной продолжительности полета;

дать команду лицам, входящим в состав органа ОВД (управления полетами), опознать ВС и установить его местонахождение;

доложить о потере ориентировки экипажем ВС в ЦЕС ОрВД и должностному лицу, организующему полеты, указав при этом тип ВС, позывной командира ВС, эшелон (высоту) полета, остаток топлива и предполагаемый район местонахождения ВС, время взлета и потери ориентировки;

после обнаружения ВС подачей команд по радио и с помощью РТС убедиться в наличии связи с экипажем и возможности управления ВС, оценить запас топлива на борту ВС, оказать помощь экипажу ВС в восстановлении ориентировки и выходе на заданный маршрут полета, аэродром взлета или ближайший к ВС аэродром;

при нахождении ВС вблизи Государственной границы Республики Беларусь дать экипажу курс полета в глубь территории Республики Беларусь;

при невозможности вывода ВС на аэродром взлета или другой аэродром, а также выполнения вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку вывести ВС в безопасный для покидания район и подать экипажу ВС команду на покидание ВС.

Для вывода ВС на аэродром взлета или другой аэродром может быть использовано ВС-лидер с летно-техническими характеристиками, соответствующими ВС.

39. Вынужденная посадка вне аэродрома и действия экипажа при отказе систем воздушного судна

39.1. В случае крайней необходимости при невозможности продолжения полета командир ВС имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Приняв такое решение, командир ВС обязан по возможности сообщить органу ОВД (управления полетами) о предполагаемом месте и времени посадки.

О предстоящей вынужденной посадке вне аэродрома командир ВС предупреждает всех членов экипажа и информирует пассажиров.

В случае вынужденной посадки командир ВС руководит действиями лиц, находящихся на борту ВС, до передачи своих полномочий представителям службы поиска и спасения.

Вылет с места вынужденной посадки после устранения неисправностей на ВС осуществляется с разрешения соответствующего органа ОВД (управления полетами), а при отсутствии с ним связи и в случаях, не терпящих отлагательства по причинам безопасности, – по решению командира ВС.

39.2. При отказе систем (агрегатов) ВС, вызывающем необходимость изменения плана полета, в том числе приводящем к вынужденной посадке, командир ВС обязан:

при полете по ПВП осуществить посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;

при полете по ППП по возможности перейти на полет по ПВП, а когда нет уверенности в безопасности такого перехода, но имеется техническая возможность продолжения полета, необходимо следовать в район, где

возможен переход на полет по ПВП, или следовать указаниям органа ОВД (управления полетами).

39.3. Оператор БЛА при необходимости выполнения вынужденной посадки:

информирует об этом РП на посадочной площадке «Кухтичи»;

выбирает площадку и оценивает ее с воздуха (с использованием видовой информации, передаваемой с БЛА на НСУ в режиме реального или близком к реальному времени), определяет пригодность для безопасного захода и посадки;

с учетом фактической дальности связи БЛА с НСУ принимает решение о режиме посадки (автоматическом, полуавтоматическом, ручном или смешанном);

выбирает точку приземления, направление захода и способ посадки (с применением парашюта, по-самолетному, по-вертолетному с использованием влияния воздушной подушки, или по-вертолетному без использования влияния воздушной подушки);

выполняет посадку БЛА;

информирует орган ОВД (управления полетами) о выполнении посадки и месте приземления.

39.4. РП на посадочной площадке «Кухтичи»:

обеспечивает эшелонирование ВС в выделенном воздушном пространстве, обеспечивая выполнение вынужденной посадки;

направляет к месту вынужденной посадки НПЭК;

информирует ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО о выполнении вынужденной посадки вне посадочной площадки «Кухтичи»;

при необходимости информирует координационный центр поиска и спасания Государственного авиационного аварийно-спасательного учреждения «Авиация» МЧС Республики Беларусь. Номера телефонов – согласно приложению 9.

39.5. При отказе системы управления полетом на БЛА должна автоматически включаться система прекращения полета.

40. Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи.

40.1. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж или орган ОВД (управления полетами) не отвечает.

40.2. При потере радиосвязи командир ВС обязан:

включить сигнал «Бедствие» и/или установить на ответчике вторичной радиолокации режим «А» и код 7600 (если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации);

используя все имеющиеся средства, принять меры по восстановлению связи с органом ОВД (управления полетами) непосредственно или через другие ВС, в том числе и на аварийной частоте 121,5 мегагерца. При наличии технической возможности в этих же целях может использоваться частота 243,0 МГц и 406,025 МГц;

продолжать передачу блингом установленных докладов о своем местоположении, действиях, условиях полета, используя для приема команд все имеющиеся на ВС радиосредств;

для приема команд использовать автоматический радиоконпас, другие средства радиосвязи;

если радиосвязь была потеряна на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, полет выполнять на установленной ранее органом ОВД (управления полетами) высоте;

если радиосвязь потеряна при полете по ПВП под облаками – по возможности не входить в облака;

при пилотировании по ППП или в случае, когда переход на ПВП не представляется возможным – сохранять в течение 7 минут последний назначенный эшелон или высоту безопасную, занять эшелон и установить скорость полета в соответствии с планом полета (заявкой) и следовать по маршруту, указанному в плане полета (заявке), на аэродром назначения или ближайший запасной аэродром;

при потере радиосвязи на этапе снижения – занять установленный ранее органом ОВД (управления полетами) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме;

снижение и заход на посадку на основном или запасном аэродроме – в соответствии с данными, указанными в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной осмотрительности. При отсутствии таких данных в документах аэронавигационной информации для запасного аэродрома снижение для захода на посадку разрешается выполнять от траверза приводной радиостанции запасного аэродрома.

40.3. При потере радиосвязи командир ВС имеет право:

40.3.1. если восстановить радиосвязь не удалось – прекратить выполнение задания и осуществить посадку на аэродроме вылета, аэродроме назначения или на запасном аэродроме;

40.3.2. если аэродром вылета не является аэродромом посадки (назначения):

следовать на аэродром назначения в соответствии с планом полета (заявкой) и/или условиями, выданными органом ОВД (управления полетами);

следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД (управления полетами), или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

40.3.3. при невозможности осуществить посадку на аэродроме назначения – принять решение о следовании на запасной аэродром на наивыгоднейшем эшелоне (высоте) полета. В этом случае органы ОВД (управления полетами) обязаны освободить по согласованию с Минским районным центром для полета данного ВС нижний эшелон района ОВД (2450

м, а при атмосферном давлении менее 733 мм рт. ст. – 2750 м) и в зависимости от типа ВС эшелоны 4250, 4550 м или 7300, 7600 м, а в случае занятия экипажем ВС другого эшелона полета – обеспечить освобождение этого эшелона;

40.3.4. выполнить схему внеочередного захода на посадку;

40.3.5. если к моменту прибытия ВС, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума – осуществить посадку в этих условиях.

40.4. Для пилотируемых экспериментальных ВС, выполнивших взлет с посадочной площадки «Кухтичи»:

40.4.1. При потере радиосвязи непосредственно после взлета с посадочной площадки «Кухтичи» или на этапе набора высоты после взлета командир ВС имеет право выполнить заход и посадку на посадочную площадку «Кухтичи».

Если после взлета с посадочной площадки «Кухтичи» из-за отказа радиосвязи принято решение о возврате на площадку, то возвращение необходимо, как правило, выполнять по тому же маршруту, по которому выполнялся полет до потери радиосвязи.

В случаях, когда осуществить посадку на посадочной площадке «Кухтичи» после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса ВС превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир ВС должен:

при выходе на аэродром (площадку, полигон) посадки занять высоту или эшелон (установленные и доведенные на предполетных указаниях) для полета ВС с отказавшей радиосвязью;

строго выдерживать установленные высоты (эшелоны), режимы и профиль полета;

при полете под облаками, если позволяет высота, в облака не входить;

выполнять полет с таким расчетом, чтобы прибыть на аэродром (площадку, полигон) посадки в предусмотренное планом полета время или в расчетное время, о котором командир экипажа ВС сообщал органу РУП (до момента потери радиосвязи), но по возможности не позднее 30 минут после расчетного времени;

выход с маршрута на аэродром (площадку, полигон) посадки выполнять по установленной для данного аэродрома (площадки, полигона) схеме;

полет в районе аэродрома (площадки, полигона) и заход на посадку выполнять с точным соблюдением плана полета (перелета), требований ИПП на аэродроме (площадки, полигона) и документов аэронавигационной информации, уделяя особое внимание ведению осмотрительности.

40.4.2. В случае потери радиосвязи между РП и оператором БЛА:

оператор БЛА обязан:

проверить включение и настройку радиостанции;

по возможности доложить РП о потере радиосвязи по резервным каналам связи (при их наличии) или голосом;

РП обязан:

проверить включение и настройку радиостанции;
перейти на управление операторами БЛА по резервным средствам связи (при их наличии) или голосом;

доложить о потере должностному лицу, организующему полеты;

если связь не восстановлена, доложить о потере в ЦЕС ОрВД. В докладе указывается тип БЛА, регистрационный знак БЛА, высота полета, остаток топлива (заряда батареи), предполагаемый район местонахождения ВС, время взлета и потери радиосвязи;

продолжать передавать команды оператору БЛА, убедившись в их выполнении, руководить и управлять полетом ВС;

освободить заданную БЛА высоту (эшелон) и ближайшие (нижнюю и верхнюю) высоты (эшелоны) для обратного полета, обеспечить безопасный вход в круг полетов ВС без радиосвязи;

оценивать воздушную обстановку, информировать других операторов БЛА или подавать им команды для обеспечения полета ВС без радиосвязи.

40.4.3. В случае потери управления БЛА его оператором:

оператор БЛА:

немедленно докладывает РП о потере управления, месте, высоте, направлении и скорости полета БЛА в момент, когда стало известно о потере управления, прогнозируемый характер полета БЛА, резерв летного времени БЛА;

при наличии телеметрии непрерывно контролирует положение и состояние БЛА;

по запросу РП немедленно сообщает ему место, высоту, направление и скорость полета БЛА;

принимает меры к восстановлению управления БЛА;

РП:

немедленно докладывает в 570 ЦОрВД о потере управления БЛА, месте, высоте, направлении и скорости полета БЛА в момент, когда стало известно о потере управления, прогнозируемый характер полета БЛА, резерв летного времени БЛА;

прекращает выпуск в полет других ВС с площадки «Кухтичи»;

при наличии телеметрии о полете БЛА, информирует 570 ЦОрВД о месте, высоте, направлении и скорости полета БЛА, дает указания операторам других БЛА по обеспечению установленного эшелонирования;

при возникновении опасности выхода БЛА за пределы выделенного воздушного пространства (в том числе опасности непреднамеренного входа БЛА в воздушное пространство запретных зон) немедленно докладывает в 570 ЦОрВД.

41. Отказ радиолокационных средств в районе обслуживания воздушного движения.

При получении сообщения от органа ОВД (управления полетами) об отказе радиолокационных средств в районе ОВД командир ВС, выполняющий полет в данном районе, обязан:

при полете по ППП – продолжать полет, соблюдая заданные высоту (эшелон) и скорость;

при полете по ПВП – усилить осмотрительность;

следить за воздушной обстановкой по радиообмену ВС и органа ОВД (управления полетами).

42. Внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров).

В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа или пассажира командир ВС обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении выполнения задания.

Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию командира ВС выполняет другой член экипажа.

При внезапном ухудшении состояния здоровья командира ВС, а также в случае невозможности им исполнения своих должностных обязанностей в полете выполнение задания прекращается, а в случаях, исключающих возможность выполнения посадки, экипаж должен покинуть ВС, доложив об этом (по возможности) органу РУП, под управлением которого он находится. При резком ухудшении здоровья командира ВС с двойным управлением его обязанности выполняет помощник командира ВС.

РП на посадочной площадке «Кухтичи», получив информацию о внезапном ухудшении состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров).

Орган РУП, получив доклад о прекращении полетного задания в связи с внезапным ухудшением состояния здоровья экипажа или пассажиров ВС, обязан обеспечить выход ВС на ближайший аэродром и его внеочередную посадку, организовать оказание медицинской помощи после посадки.

43. Особенности действий на посадочной площадке «Кухтичи».

43.1. При возникновении особого случая в полете на пилотируемом ВС: командир ВС:

докладывает по радио МДП сектора ПИО «ЦЕНТР» (570 ЦОрВД) о возникновении особого случая в полете и принятом решении;

действует в соответствии с РЛЭ, Авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь, Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь.

В случае, если ВС с отказом будет вынужденно войти в воздушное пространство, выделенное для полетов ООО «ЮВР» с площадки «Кухтичи» (в т.ч. для вынужденной посадки на нее):

570 ЦОрВД по телефону, указанному в заявке на ИВП информирует об этом (в т.ч. о вводимых ограничениях) РП (старшего летной смены) на площадке «Кухтичи».

РП на посадочной площадке «Кухтичи»:

информирует старшего летной смены;

прекращает выпуск в полет БЛА;

дает указания операторам БЛА, находящихся в воздухе, на прекращение

полетного задания и выполнение посадки или разэшелонирует все БЛА и ВС с отказом;

при необходимости выполнения вынужденной посадки ВС с отказом на посадочную площадку «Кухтичи» дает указания об освобождении посадочной площадки и приводит силы и средства НПЭК в готовность к немедленному применению;

после выполнения посадки пилотируемого ВС на площадке «Кухтичи» информирует 570 ЦОрВД о времени посадки ВС с отказом;

операторы БЛА выполняют указания РП.

43.2. При возникновении особого случая в полете на БЛА:

оператор БЛА с отказом:

прекращает выполнение полетного задания;

докладывает РП о возникновении особого случая в полете и принятом решении;

действует в соответствии с РЛЭ, Авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь, Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь и настоящей инструкцией;

при необходимости вынужденного отклонения от заданного маршрута и профиля полета, необходимости выполнения вынужденной посадки докладывает РП;

РП на посадочной площадке «Кухтичи»:

прекращает выпуск в полет других БЛА;

дает указания операторам БЛА для обеспечения установленного эшелонирования всех БЛА относительно БЛА с отказом;

операторы других БЛА выполняют указания РП.

43.3. В случае невозможности безопасного продолжения полета БЛА:

оператор БЛА:

докладывает РП о невозможности безопасного выполнения полета БЛА и принятом решении о вынужденной посадке (принудительном вводе в действие парашюта БЛА);

безопасно выполняет вынужденную посадку (приземление БЛА на парашюте);

докладывает РП о месте (районе) приземления;

РП:

направляет НПЭК к месту вынужденной посадки БЛА (приземления БЛА на парашюте);

сообщает о вынужденной посадке в 570 ЦОрВД (с указанием: типа БЛА, причины, времени и места вынужденной посадки или приземления с использованием парашюта).

43.4. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья оператора БЛА РП на посадочной площадке «Кухтичи»:

организует оказание ему возможной медицинской помощи;

при наличии на площадке свободного оператора БЛА, допущенного к управлению БЛА данного типа, дает ему команду взять управление БЛА, прекратить выполнение полетного задания и выполнить посадку на площадку

«Кухтичи»;

дает указания другим операторам БЛА по обеспечению безопасного эшелонирования.

44. Порядок действий экипажей ВС, операторов БЛА и органов ОВД (управления полетами) при возникновении особых случаев в полете, не указанных в настоящей Инструкции.

Порядок действий экипажей ВС, операторов БЛА и органов ОВД (управления полетами) при возникновении особых случаев в полете, не указанных в настоящей Инструкции, определяется:

руководством по летной эксплуатации (инструкциями экипажу, оператору БЛА) ВС данного типа;

соответствующими правовыми актами специально уполномоченных органов в области экспериментальной, гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

Действия при получении сигналов «Режим», «Ковер», «Стрела»

45. Сигнал «Режим» объявляется при выявлении в воздушном пространстве Республики Беларусь ВС-нарушителя.

Право объявления сигнала «Режим» предоставляется ОД ЦКП ВВС и войск ПВО.

При объявлении сигнала «Режим» ОД ЦКП ВВС и войск ПВО доводит его до начальника смены военного сектора с указанием места, времени, характера нарушения порядка ИВП и, по возможности, данных о ВС нарушителе (тип ВС, направление, высота полета, код ответчика вторичной радиолокации).

При выполнении полета ВС-нарушителя во внутрассовом воздушном пространстве начальник смены военного сектора ЦЕС ОрВД принимает решение о запрещении или продолжении его дальнейшего полета, информирует о принятом решении руководителя полетов гражданского сектора ЦЕС ОрВД, ОД ЦКП ВВС и войск ПВО и организует его доведение до должностных лиц органа управления полетами, осуществляющих управление экипажем ВС-нарушителя.

РП на посадочной площадке «Кухтичи», получив сигнал «Режим» в отношении БЛА, находящегося под его управлением:

выполняет полученные начальником смены 570 ЦОрВД указания о запрещении или продолжении его дальнейшего полета;

принимает необходимые меры по прекращению нарушения порядка ИВП.

Оператор БЛА, который управляет БЛА, ставшим ВС-нарушителем, обязан неукоснительно выполнять команды РП, направленные на прекращение нарушения порядка ИВП.

В случае отсутствия у оператора БЛА, ставшего ВС-нарушителем, данных указанного ему аэродрома посадки РП на посадочной площадке «Кухтичи» выдают ему всю необходимую информацию по аэродрому для

осуществления посадки.

При невыполнении со стороны ВС-нарушителя команд, которые подают должностные лица органов ОВД (управления полетами), по решению ОД ЦКП ВВС и войск ПВО применяются ВС из состава дежурных сил по ПВО с целью принуждения ВС-нарушителя к посадке, при этом аэродром выбирается в зависимости от его готовности к приему ВС и типа ВС-нарушителя.

В случае если экипаж ВС-нарушителя произвел посадку, разрешение на дальнейшее выполнение полета выдает начальник управления по ИВП после выяснения причин нарушения порядка ИВП.

46. Сигнал «Ковер» объявляется в исключительных случаях для выяснения воздушной обстановки при появлении в воздушном пространстве Республики Беларусь неопознанных целей.

Право объявления сигнала «Ковер» предоставляется командующему ВВС и войсками ПВО, начальнику Главного штаба – первому заместителю командующего ВВС и войсками ПВО.

Сигнал «Ковер» означает требование немедленного вывода из указываемого района воздушного пространства Республики Беларусь всех ВС или их немедленной посадки, за исключением ВС, привлекаемых для перехватов неопознанных целей и выполняющих поисково-спасательные работы.

При объявлении сигнала «Ковер» ОД ЦКП ВВС и войск ПВО организует его доведение в органы управления полетами ВВС и войск ПВО в части их касающейся, доводит объявленный сигнал до начальника смены военного сектора ЦЕС ОрВД и указывает:

время начала действия сигнала;

границы района;

диапазон высот;

количество, типы, позывные и аэродромы вылета ВС-перехватчиков.

Начальник смены военного сектора ЦЕС ОрВД организует доведение объявленного сигнала и условий его выполнения до руководителя полетов гражданского сектора ЦЕС ОрВД и должностных лиц органов ОВД (управления полетами) в части их касающейся.

С получением сигнала «Ковер» РП на посадочной площадке «Кухтичи»:

прекращает выпуск БЛА в полет;

обеспечивает вывод ВС из указанного района или на аэродромы посадки.

При этом радиообмен должен быть сведен к минимуму.

47. Сигнал «Стрела» объявляется для выяснения воздушной обстановки в районах проведения учений, проверок боевой готовности войск.

Право объявления сигнала «Стрела» предоставляется руководителям учений (проверок), по планам которых выполняются полеты контрольных целей.

По сигналу «Стрела» командиры всех ВС, выполняющих полеты в качестве контрольных целей, немедленно включают действующий код системы опознавания и докладывают об этом должностным лицам органов управления полетами (ОВД), под управлением которых они находятся.

При получении сигнала «Стрела» ОД ЦКП ВВС и войск ПВО доводит объявленный сигнал до начальника смены военного сектора ЦЕС ОрВД.

Начальник смены военного сектора, получив сигнал «Стрела», организует его доведение до должностных лиц органов управления полетами (ОВД), осуществляющих управление экипажами ВС, выполняющих полеты в качестве контрольных целей, информирует ОД ЦКП ВВС и войск ПВО о выполнении сигнала экипажами ВС.

Должностные лица органов управления полетами (ОВД) доводят сигнал «Стрела» до экипажей ВС, выполняющих полеты в качестве контрольных целей, находящихся под их управлением и, получив от экипажа доклад о включении действующего кода системы опознавания, докладывают об этом тем должностным лицам, от которых был получен сигнал.

ОД ЦКП ВВС и войск ПВО докладывает руководителю учений (проверки) об экипажах контрольных целей, включивших действующий код системы опознавания.

ГЛАВА 6 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

48. Организация метеорологического и орнитологического обеспечения, краткие климатическая и орнитологическая характеристики посадочной площадки по временам года, порядок информирования членов экипажей ВС о фактической погоде.

48.1. Организация метеорологического обеспечения.

Метеорологическое обеспечение полетов БЛА ООО «ЮВР» организуется заместителем начальника ЛИС по летной подготовке. Он собирает метеорологическую информацию, необходимую для организации и выполнения полетов БЛА, анализирует и оценивает ее в части возможности безопасного выполнения полетных заданий. Собранную метеорологическую информацию и результаты ее оценки заместитель начальника ЛИС по летной подготовке предоставляет начальнику ЛИС или лицу, исполняющему его обязанности:

перед постановкой задачи на полеты;

перед предполетными указаниями;

в ходе проведения полетов: с установленной периодичностью, а при приближении (возникновении) опасных явлений погоды, или иных изменений погоды, способных оказать влияние на выполнение полетных заданий – немедленно.

РП на посадочной площадке «Кухтичи» обязан:

на постановке задачи уяснить прогнозируемую метеобстановку;

на предполетных указаниях уяснить фактическую и прогнозируемую метеобстановку;

перед началом полетов и в ходе полетов самостоятельно оценивать фактическую метеобстановку на посадочной площадке «Кухтичи»;

постоянно знать метеорологическую обстановку в районе выполнения полетов;

перед взлетом и посадкой БЛА информировать операторов БЛА о скорости и направлении ветра на посадочной площадке «Кухтичи»;

информировать операторов БЛА о метеорологической обстановке, о приближении (возникновении) опасных явлений погоды и других существенных изменениях погоды, способных оказать влияние на выполнение полетных заданий;

при наличии опасных явлений погоды принимать своевременные меры по оказанию помощи операторам БЛА.

Оператор БЛА обязан:

на постановке задачи уяснить прогнозируемую метеобстановку;

на предполетных указаниях уяснить фактическую и прогнозируемую метеобстановку;

при принятии решения на выполнение полета БЛА и в ходе полета самостоятельно оценивать метеорологическую обстановку;

в ходе полета БЛА при обнаружении метеоусловий, способных оказать влияние на выполнение полетного задания (в т.ч. опасных явлений погоды), доложить РП на посадочной площадке «Кухтичи», принять решение на продолжение или прекращение выполнения полетного задания.

Командиры пилотируемых гражданских ВС необходимую метеорологическую информацию получают у диспетчера МДП Минск или у синоптика АМСГ Минск в соответствии с заключенными договорами.

Фактическую погоду на посадочной площадке «Кухтичи» командиры ВС оценивают самостоятельно.

Авиационные работы гражданских ВС обеспечиваются прогнозами погоды, выпускаемыми полномочным метеорологическим органом базового аэродрома.

Метеорологическая информация, необходимая для экипажей ВС, вылетающих для выполнения поисково-спасательных работ, предоставляется полномочным метеорологическим органом в кратчайший срок по запросу руководителя поисково-спасательных работ или другого должностного лица, руководящего поисково-спасательными работами.

48.2. Организация орнитологического обеспечения.

Орнитологическое обеспечение полетов БЛА ООО «ЮВР» организуется заместителем начальника ЛИС по летной подготовке. Орнитологическая информация, необходимая для организации и выполнения полетов БЛА, им собирается, анализируется, оценивается (в части возможности выполнения полетных заданий) и с результатами оценки предоставляется начальнику ЛИС или лицу, исполняющему его обязанности:

перед постановкой задачи на полеты;

перед предполетными указаниями.

РП на посадочной площадке «Кухтичи» обязан:

на постановке задачи уяснить прогнозируемую орнитологическую обстановку;

на предполетных указаниях уяснить фактическую и прогнозируемую орнитологическую обстановку;

перед началом полетов и в ходе полетов самостоятельно оценивать фактическую орнитологическую обстановку на посадочной площадке «Кухтичи»;

информировать операторов БЛА об ухудшении орнитологической обстановки, способной оказать влияние на выполнение полетных заданий.

Оператор БЛА обязан:

на постановке задачи уяснить прогнозируемую орнитологическую обстановку;

на предполетных указаниях уяснить фактическую и прогнозируемую орнитологическую обстановку;

при принятии решения на выполнение полета БЛА и в ходе полета самостоятельно оценивать орнитологическую обстановку.

Командиры пилотируемых гражданских ВС необходимую орнитологическую информацию получают у синоптика АМСГ Минск или у диспетчера МДП Минск. Номера телефонов – согласно приложению 9.

Фактическую орнитологическую обстановку на посадочной площадке «Кухтичи» и в районе полета командиры ВС оценивают самостоятельно.

48.3. Краткая климатическая характеристика района посадочной площадки «Кухтичи» по временам года.

Климат в районе посадочной площадки переходный от морского к континентальному. Решающая роль в формировании погодных условий принадлежит воздушным массам с Атлантического океана. Перенос воздушных масс осуществляется системой циклонов. Атмосферные фронты ярче выражены в холодное время года. Весной и осенью вторжение арктического воздуха вызывает заморозки.

При северо-западных потоках воздушных происходит вынос влажного морского умеренного воздуха, способствующего образованию низкой облачности, туманов, зарядов осадков, резко ухудшающих видимость.

Частое чередование разных воздушных масс создает неустойчивый характер погоды в течение всего года. Наиболее сложные погодные условия отмечаются в осенне-зимний период. Благоприятные погодные условия отмечаются весной и летом.

Район имеет значительную разницу светлого и темного времени летом и зимой. Продолжительность дня в июне составляет 17,5 часов, продолжительность ночи в декабре – 17 часов.

Среднегодовая температура +5°C.

Количество ясных дней в году – около 30, пасмурных – около 160. Наибольшее число ясных дней – в мае, наименьшее – в декабре.

Основной период гроз – с апреля по сентябрь, отдельные грозы наблюдаются в холодный период.

Характерно образование туманов. Радиационные образуются с рассвета в низинах и рассеиваются с прогревом поверхности земли солнцем. Адвективные туманы держатся сутками, ослабевая в 14-16 часов.

Средняя скорость ветра у земли – 4 м/с, максимальная – до 30 м/с. Преобладающее направление ветра:

летом – северо-западное;

зимой – юго-западное.

Зима умеренно мягкая, пасмурная, с частыми оттепелями. Преобладающая температура воздуха – 6... –12°C, морозы до – 30°C редки и непродолжительны. Грунты промерзают до 0,6 м. Осадки выпадают в виде снега и дождя. Снежный покров, как правило, до 30 см. Дней с туманами – 5-6 в месяц. Влажность до 85%.

Весна затяжная с прохладной переменной погодой. Снег сходит, как правило, в середине апреля. Ночные заморозки продолжаются до начала мая. Осадки выпадают большей частью в виде морозящих дождей, в начале сезона иногда идет снег. В мае становится тепло, днем 5...15°C, иногда до 30°C.

Лето умеренно теплое. Периоды ясной и сухой погоды чередуются с дождливыми. Дневные температуры 17...20°C, иногда до 34°C, ночные 8-11°C. В летнее время наибольшее число ясных дней. Влажность до 64%.

Осень в первой половине теплая, во второй прохладная. Преобладает пасмурная, дождливая, иногда снежная, погода. В первых числах октября начинаются ночные заморозки. Дней с туманом – до 10 в месяц.

48.4. Краткая орнитологическая характеристика района аэродрома по временам года.

В районе полетов обитают местные и перелетные виды птиц. Основные птицы в районе:

местные: вороны, галки, голуби, различные виды воробьиных;

перелетные: утки, гуси, чайки, журавли, аисты, грачи, жаворонки, скворцы.

Наибольшая суточная активность птиц наблюдается утром и вечером на высотах до 200 м. Летом в течение всего дня на этих же высотах отмечаются многочисленные полеты ласточек, скворцов, жаворонков, высоты полетов отдельных парителей (аисты, ястребы, коршуны) достигают 600 м.

Наиболее сложная орнитологическая обстановка наблюдается в период сезонной миграции (март-апрель, сентябрь-ноябрь), а также в период вылета молодняка из гнезд (июнь-июль).

Места концентрации птиц: поймы рек, водохранилища, затопленные места старых торфоразработок, объекты сельского хозяйства (фермы, зерносушильные комплексы, свежие пашни и свежееубранные поля зернобобовых культур и кукурузы), места свалок бытовых отходов вблизи крупных населенных пунктов.

48.5. Порядок информирования членов экипажей ВС о фактической погоде.

Информация о фактической погоде до операторов БЛА доводится:

перед началом полетов – на предполетных указаниях старшим летной смены;

перед взлетом и посадкой БЛА – РП на посадочной площадке о скорости и направлении ветра у земли.

в ходе полетов – РП на посадочной площадке «Кухтичи». Информация

доводится при угрозе возникновения (возникновении) опасных явлений погоды и иных изменений погоды, способных оказать влияние на безопасное выполнение полетных заданий.

Экипажи пилотируемых ВС ООО «ЮВР» информацию о фактической погоде получают от заместителя начальника ЛИС по летной подготовке.

Экипажи иных пилотируемых ВС информацию о фактической погоде получают в порядке, определенном эксплуатантами данных ВС.

При вылете с посадочной площадки «Кухтичи» операторы БЛА и командиры ВС дополнительно лично определяют и оценивают фактические:

горизонтальную видимость;

скорость и направление ветра.

Для определения видимости на площадке используются ориентиры видимости согласно приложению 10.

Для определения скорости и направления ветра используется вращающийся на 360° ветроуказатель («конус»), устанавливаемый на удалении 50-200 м от посадочной площадки «Кухтичи». Место установки выбирается исходя из фактического направления ветра и должно:

максимально исключать затенение ветроуказателя лесом и зданиями;

обеспечивать наблюдение за ним с пункта управления РП на посадочной площадке и с места расположения НСУ.

49. Организация обеспечения средствами связи с базовым аэродромом.

Ввиду отсутствия базового аэродрома связь с ним с посадочной площадки «Кухтичи» не организуется. Для связи должностных лиц, находящихся на посадочной площадке «Кухтичи», с базовым пунктом размещения ЛИС ООО «ЮВР» используются номера телефонов согласно приложению 9.

Хранение, зарядка, выдача и прием на хранение средств объективного контроля, радиостанций, используемых для радиосвязи между РП, операторами БЛА и НПЭК осуществляется ответственным за СС (назначаемым приказом директора ООО «ЮВР»).

Получение диктофона на полеты осуществляется старшим летной смены.

Получение радиостанций на полеты, подготовку их к работе (включение, настройку) и сдачу по окончании полетов осуществляются: РП, операторами БЛА и старшим НПЭК.

Хранение, обеспечение исправности, выдачу приемо-передающего оборудования НСУ на полеты и прием их по окончании полетов осуществляется должностным лицом, за которым закреплено указанное приемо-передающее оборудование.

Получение, разворачивание, подготовка к использованию, использование для управления БЛА, сворачивание и сдачу после окончания летной смены осуществляются оператором БЛА.

50. Порядок организации и проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

50.1. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение экспериментальных полетов ВС ООО «ЮВР» на посадочной площадке «Кухтичи» организует заместитель начальника ЛИС по ИАО.

Порядок организации поисковых и аварийно-эвакуационных работ с посадочной площадки «Кухтичи»:

до начала полетов:

перед постановкой задачи на полеты ВС ООО «ЮВР» заместитель начальника ЛИС по ИАО в зависимости от задач предстоящих полетов разрабатывает предложения начальнику ЛИС (лицу, исполняющему его обязанности) по составу НПЭК, ее размещению на посадочной площадке «Кухтичи» и порядку ее использования;

на постановке задачи на полеты ВС ООО «ЮВР» начальник ЛИС (лицо, исполняющее его обязанности) в зависимости от задач полетов определяет состав, размещение и порядок использования НПЭК (вызова, целеуказания, перемещения, поиска, эвакуации, связи и т.д.)

в ходе предварительной подготовки заместитель начальника ЛИС по ИАО организует подготовку сил и средств, назначенных в состав НПЭК;

в ходе полетов:

оператор БЛА, при возникновении особых случаев в полете, попадании в опасные явления погоды, необходимости выполнения вынужденной посадки немедленно информирует о возникшей ситуации старшего летной смены или РП на посадочной площадке «Кухтичи» (при его назначении). При информировании указывает место (район) вынужденной посадки (падения) БЛА или место пропадания связи с БЛА и предполагаемый характер его дальнейшего полета;

старший летной смены:

при возникновении ситуации в полете, которая может привести к вынужденной посадке БЛА или его падению ставит задачу старшему НПЭК на приведение НПЭК в готовность к немедленному выезду, дает предварительное целеуказание (определяет возможный район вынужденной посадки или падения БЛА);

при поступлении информации о вынужденной посадке или падении БЛА:

ставит задачу старшему НПЭК на поиск и эвакуацию БЛА с указанием района вынужденной посадки или падения (в том числе вероятного падения) БЛА;

информирует начальника ЛИС о вынужденной посадке или падении БЛА и принятых мерах по его поиску и эвакуации;

информирует начальника смены 570 ЦОрВД о вынужденной посадке (падении) БЛА;

контролирует выдвижение НПЭК в заданный район, поиск и эвакуацию БЛА;

при возникновении на месте падения БЛА пожара или нанесения ущерба третьим лицам немедленно информирует об этом:

координационный центр поиска и спасания Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь по тел. +375 17 270-16-64; необходимые дежурные силы и средства (пожарных – по тел. 101, милицию – по тел. 102, скорую медицинскую помощь – по тел. 103, аварийную службу газа – по тел. 104);

РП на посадочной площадке «Кухтичи» (при его назначении):

немедленно информирует о возникшей ситуации старшего летной смены; действует в порядке, определенном в главе 6 настоящей инструкции;

старший НПЭК:

по указанию старшего летной смены немедленно приводит НПЭК в готовность к выезду, определяет маршрут выдвижения в предполагаемый район;

получив от старшего летной смены задачу на поиск и эвакуацию БЛА выдвигается в заданный район, проводит поиск и эвакуацию БЛА;

при возникновении на месте падения БЛА пожара или нанесения ущерба третьим лицам немедленно информирует об этом старшего летной смены.

50.2. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов гражданских ВС с использованием посадочной площадки «Кухтичи» организуют эксплуатанты данных ВС.

ВС, зарегистрированные в Государственном реестре гражданских ВС Республики Беларусь, должны быть оснащены аварийными радиомаяками (АРМ, ELT), работающими одновременно на частотах 121,5 МГц (243 МГц) и 406 МГц, зарегистрированные и запрограммированные с кодом страны – 206 (Республика Беларусь).

Полет ВС считается обеспеченным в поисково-спасательном отношении, если ВС оснащено АРМ (ELT) и аварийно-спасательными средствами, а его экипаж обучен их использованию.

Экипаж ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, должен подавать, при возможности, соответствующие сигналы бедствия, срочности или предупреждения об опасности с использованием средств радиосвязи на аварийной радиочастоте 121,5 МГц. При наличии технической возможности в этих же целях может использоваться частота 243,0 МГц и 406,025 МГц. Передача сигнала и сообщения о бедствии осуществляется в порядке, установленном приложением 14 Авиационных правил организации и выполнения полетов гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19 сентября 2006 г. № 37.

Орган ОВД (управления полетами), получив от экипажа ВС сигнал бедствия (или иное сообщение о возникновении аварийной обстановки на борту ВС, а так же если органом ОВД иным образом определено аварийное положение ВС, нуждающихся помощи поисково-спасательных служб) немедленно осуществляет аварийное оповещение. Оно включает:

сбор органами ОВД информации, относящейся к аварийной обстановке; определение аварийной стадии;

передачу информации в координационный центр поиска и спасания гражданской авиации и в координационный центр поиска и спасания Министерства по чрезвычайным ситуациям;

оповещение взаимодействующих органов ОВД, органов, участвующих в организации поиска и спасания, о ВС, находящихся в аварийном положении;

оказание всесторонней помощи экипажам ВС, находящимся в аварийном положении.

Если ВС не прибыло в место назначения в расчетное время и информация о его местонахождении отсутствует, лицо, назначенное ответственным за передачу сообщений об ИВП, сообщает об этом в ЦЕС ОрВД и органы ВВС и войск ПВО.

Сообщения об ИВП доводятся голосом по телефонам, указанным в приложении 9.

Организацию и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляет государственная авиационная поисково-спасательная организация ГААСУ «Авиация».

Местные исполнительные и распорядительные органы в пределах их компетенции, организации и граждане, на земельном участке которых ВС потерпело бедствие, обязаны до прибытия представителей государственной авиационной поисково-спасательной организации принять неотложные меры по спасанию граждан, оказанию им медицинской и иной помощи, охране ВС и находящихся на его борту документации, оборудования и имущества, а также по сохранению состояния места авиационного события.

Начальник ЛИС

В.С.Чайко

Заместитель начальника ЛИС
по летно-методической работе

С.Д.Горошко

Заместитель начальника ЛИС
по летной подготовке

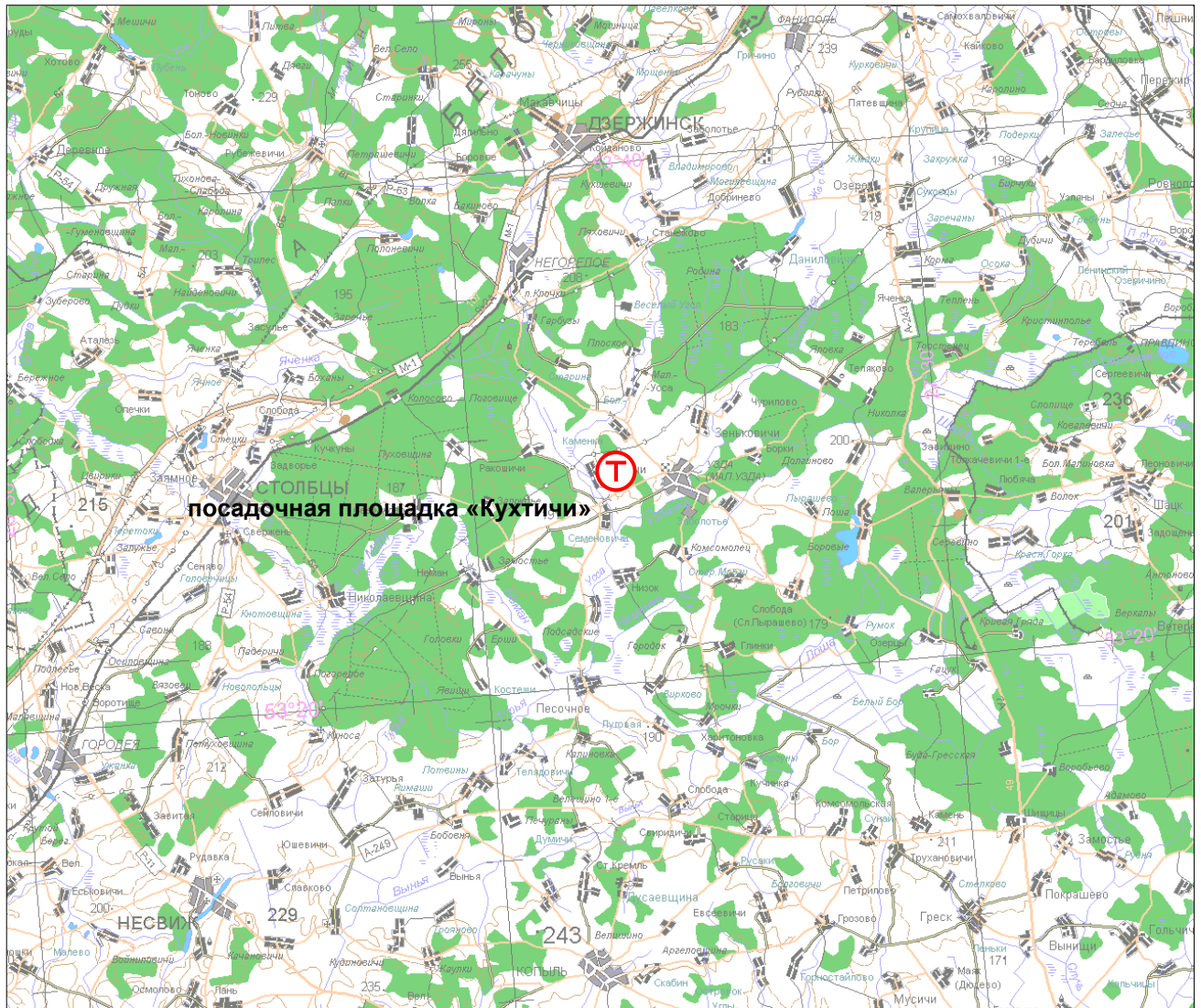
Н.В.Овсянников

Заместитель начальника ЛИС
по инженерно-авиационному
обеспечению

К.О.Кононенко

Приложение 1
к Инструкции по производству
полетов на посадочной площадке
«Кухтичи»

СХЕМА
РАСПОЛОЖЕНИЯ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ «КУХТИЧИ»



ФОТОСХЕМА
РАСПОЛОЖЕНИЯ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ «КУХТИЧИ»

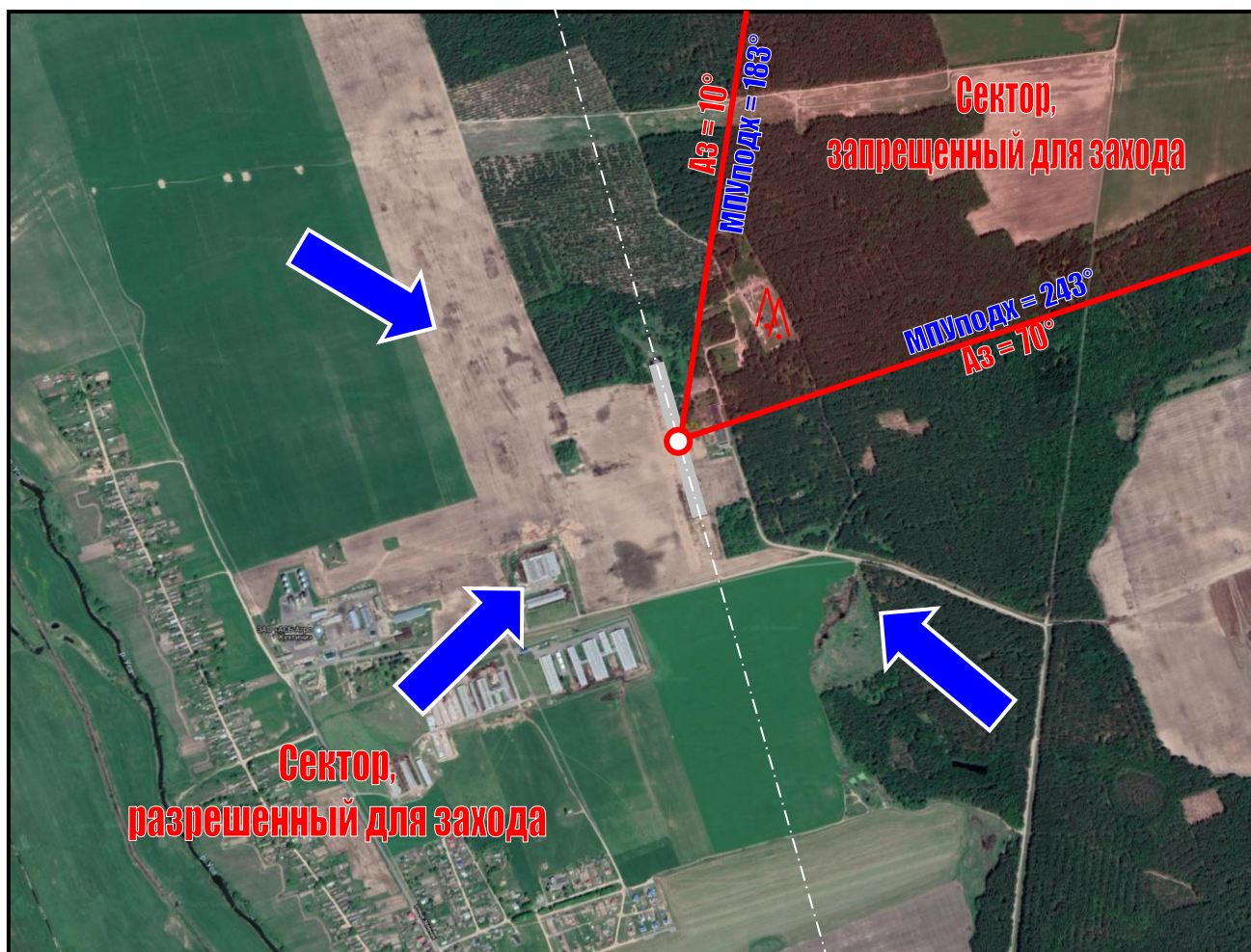


СХЕМА ПОКРЫТИЯ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ «КУХТИЧИ»



СХЕМА
РАЗРЕШЕННЫХ СЕКТОРОВ ЗАХОДА
ДЛЯ ПИЛОТИРУЕМЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

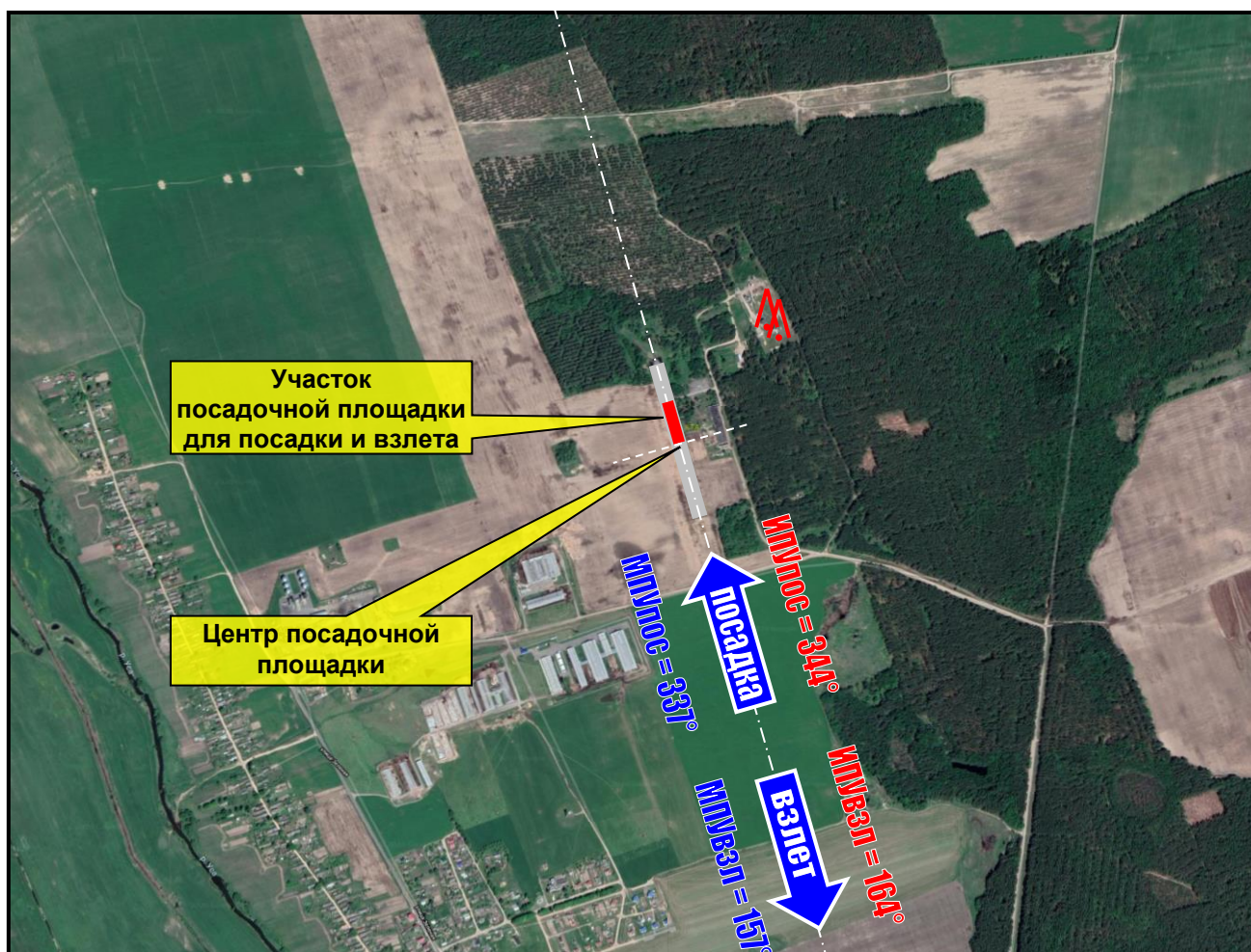
Посадка
по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки»



Примечания:

1. Посадка выполняется в центр посадочной площадки «Кухтичи».
2. При заходе на посадку (взлете и наборе высоты) запас высоты над препятствиями должен быть не менее 10 м.

Посадка
по-самолетному (с пробегом) или
по-вертолетному с использованием влияния «воздушной подушки»
с ИПУ_{посадки} = 344° и ИПУ_{взлета} = 164°



Примечания:

1. Посадку выполнять на северную часть посадочной площадки «Кухтичи» (длина участка – 100 м, начиная от центра посадочной площадки). На схеме участок обозначен красной полосой. Расстояние от северного края указанного участка до ближайшего препятствия (деревьев у северной границы посадочной площадки) – 50 м.

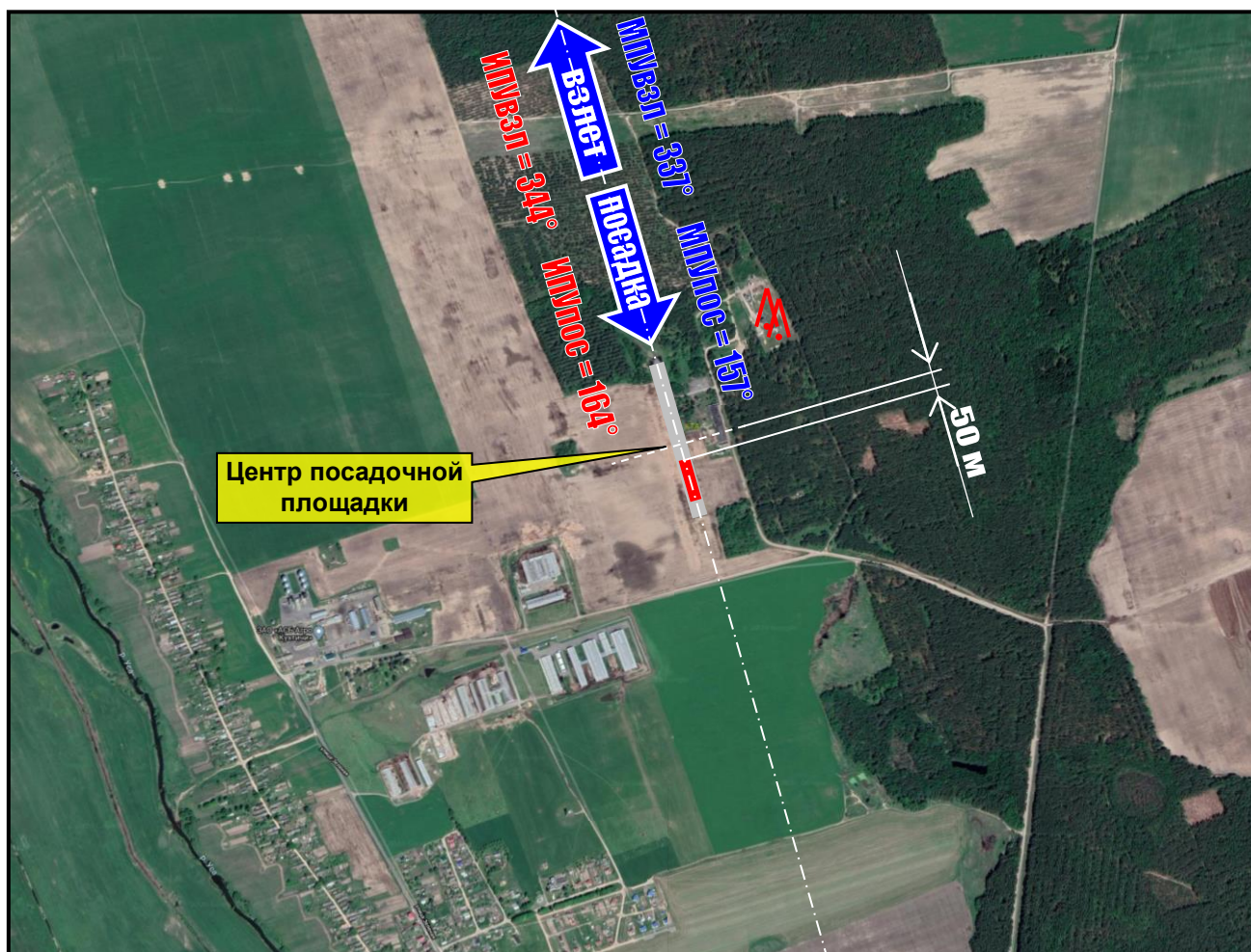
2. Расчетная точка приземления – начало участка (центр посадочной площадки «Кухтичи»).

3. При заходе на посадку (взлете и наборе высоты) запас высоты над препятствиями должен быть не менее 10 м.

4. Взлет выполнять с указанной части посадочной площадки «Кухтичи» в направлении, обратном посадочному, расчетная точка отрыва – в пределах участка, указанного в пункте 1.

3. При взлете запас высоты над препятствиями должен быть не менее 10 м.

Посадка
по-самолетному (с пробегом) или
по-вертолетному с использованием влияния «воздушной подушки»
с ИПУ_{посадки} = 164° и с ИПУ_{взлета} = 344°

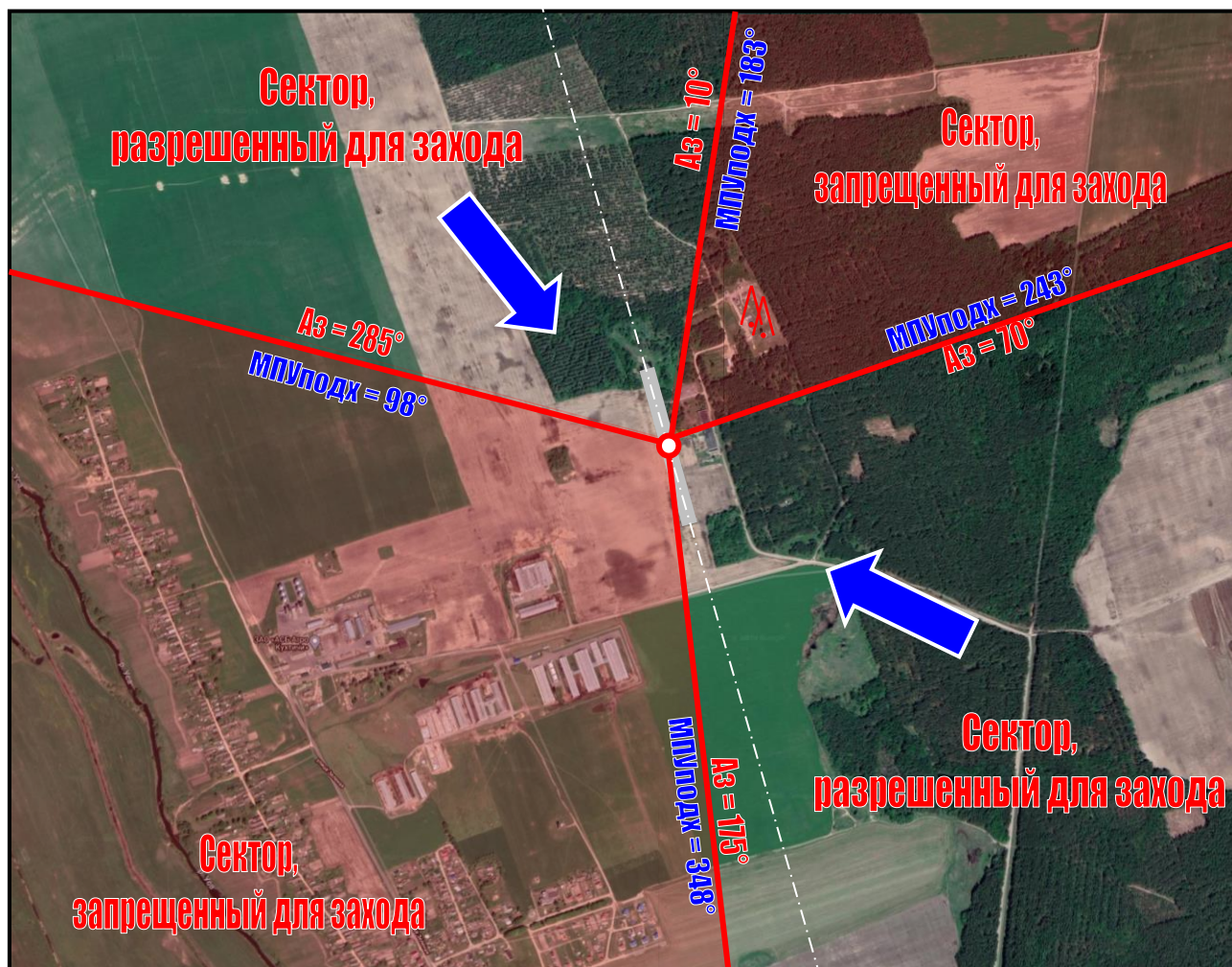


Примечания:

1. Посадку выполнять на южную часть посадочной площадки «Кухтичи» (длина участка – 100 м, начало участка удалено от центра посадочной площадки на расстояние 50 м). На схеме участок обозначен красной полосой. Расстояние от южного края указанного участка до ближайшего препятствия (деревьев у южной границы посадочной площадки) – 70 м.
2. Расчетная точка приземления – начало участка (точка, удаленная от центра посадочной площадки «Кухтичи» вдоль ее длинной оси на 50 м).
3. При заходе на посадку (взлете и наборе высоты) запас высоты над препятствиями должен быть не менее 10 м.
4. Взлет выполнять с указанной части посадочной площадки «Кухтичи» в направлении, обратном посадочному, расчетная точка отрыва – в пределах участка, указанного в пункте 1.
3. При взлете запас высоты над препятствиями должен быть не менее 10 м.

СХЕМА
РАЗРЕШЕННЫХ СЕКТОРОВ ЗАХОДА
ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

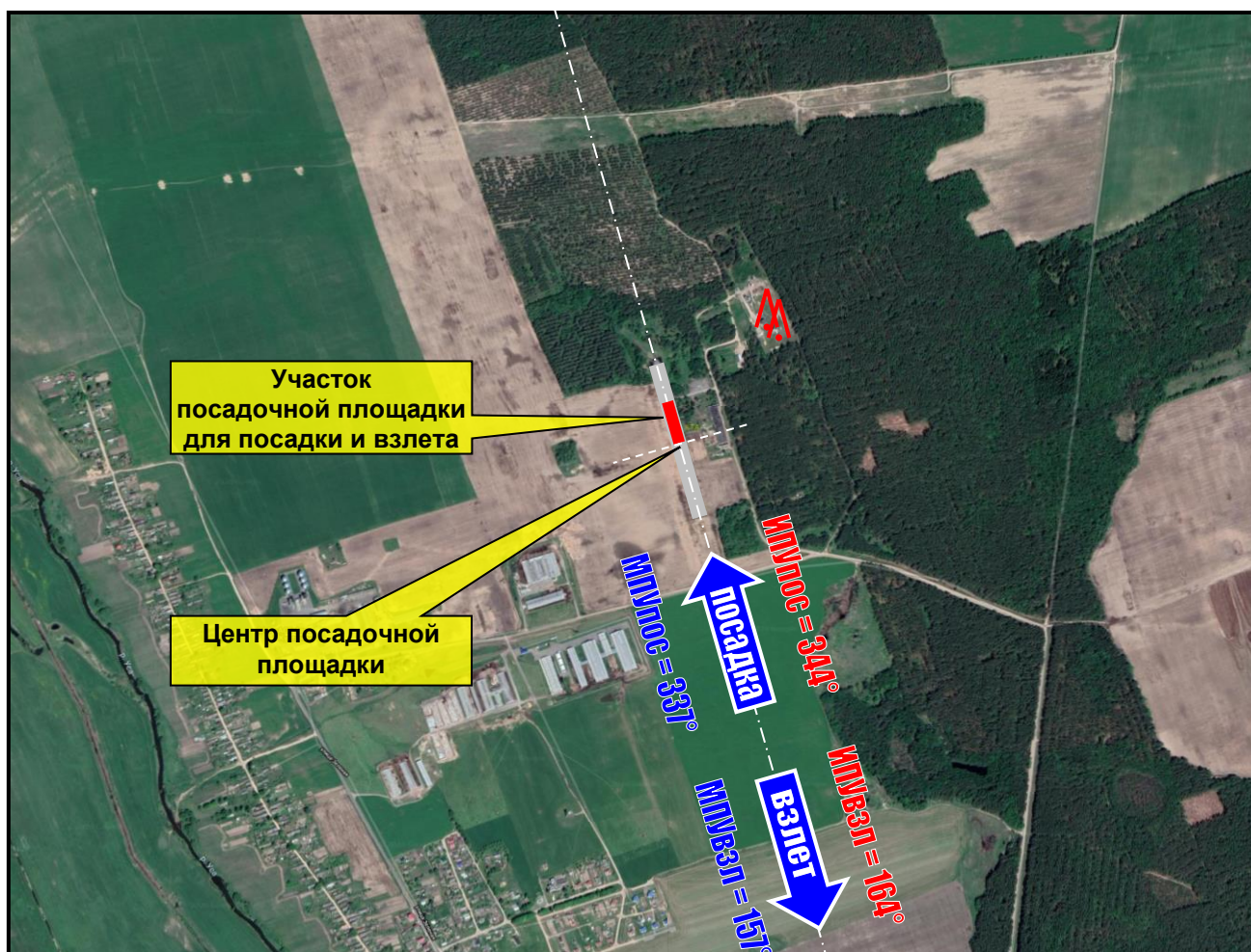
Посадка
по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки»



Примечания:

1. Посадка выполняется в центр посадочной площадки «Кухтичи».
2. При заходе на посадку (взлете) запас высоты над препятствиями должен быть не менее 20 м.

Посадка
по-самолетному (с пробегом) или
по-вертолетному с использованием влияния «воздушной подушки»
с ИПУ_{посадки} = 344° и ИПУ_{взлета} = 164°



Примечания:

1. Посадку выполнять на северную часть посадочной площадки «Кухтичи» (длина участка – 100 м, начиная от центра посадочной площадки). На схеме участок обозначен красной полосой. Расстояние от северного края указанного участка до ближайшего препятствия (деревьев у северной границы посадочной площадки) – 50 м.

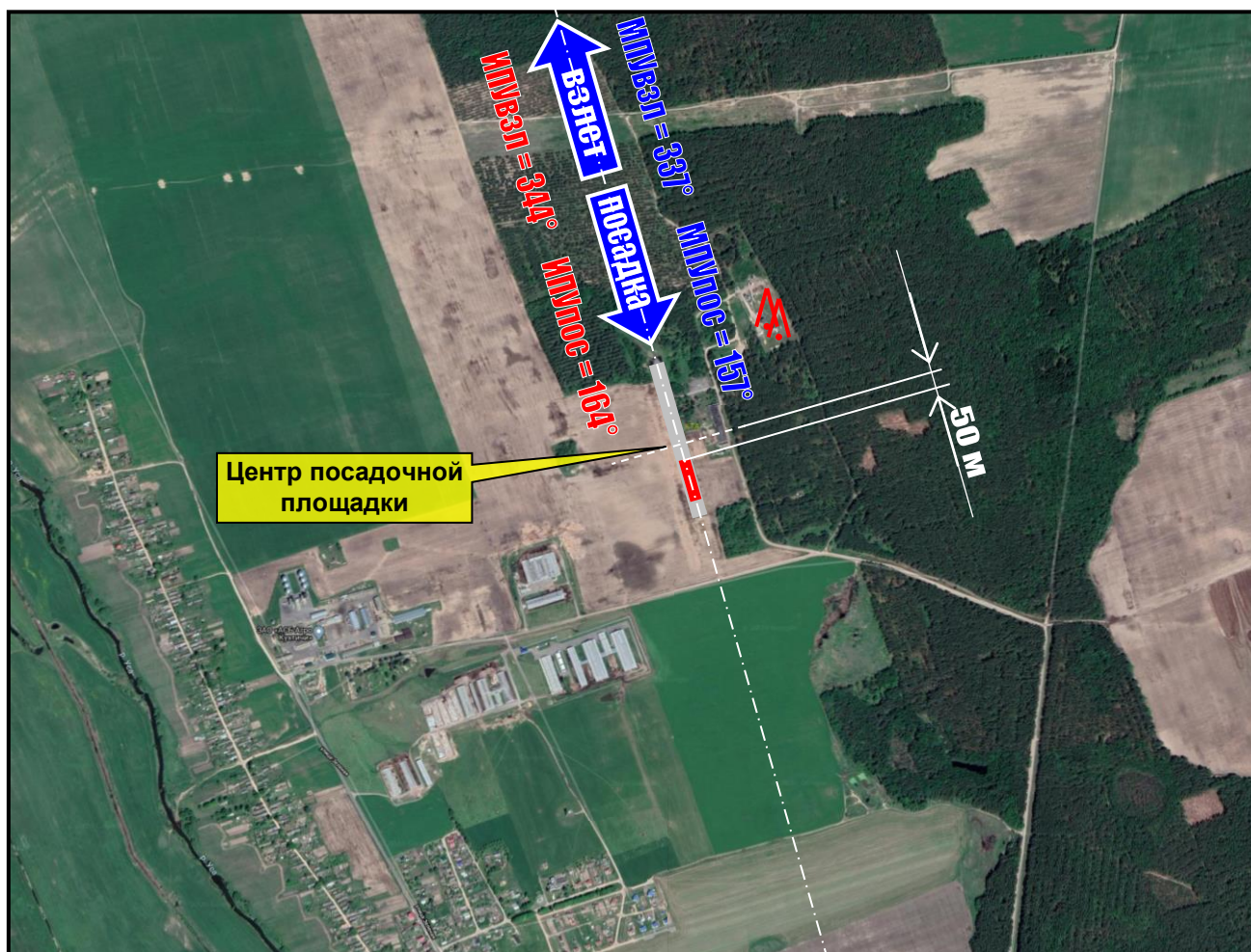
2. Расчетная точка приземления – начало участка (центр посадочной площадки «Кухтичи»).

3. При заходе на посадку (взлете и наборе высоты) запас высоты над препятствиями должен быть не менее 15 м.

4. Взлет выполнять с указанной части посадочной площадки «Кухтичи» в направлении, обратном посадочному, расчетная точка отрыва – в пределах участка, указанного в пункте 1.

3. При взлете запас высоты над препятствиями должен быть не менее 15 м.

Посадка
по-самолетному (с пробегом) или
по-вертолетному с использованием влияния «воздушной подушки»
с ИПУ_{посадки} = 164° и с ИПУ_{взлета} = 344°



Примечания:

1. Посадку выполнять на южную часть посадочной площадки «Кухтичи» (длина участка – 100 м, начало участка удалено от центра посадочной площадки на расстояние 50 м). На схеме участок обозначен красной полосой. Расстояние от южного края указанного участка до ближайшего препятствия (деревьев у южной границы посадочной площадки) – 70 м.
2. Расчетная точка приземления – начало участка (точка, удаленная от центра посадочной площадки «Кухтичи» вдоль ее длинной оси на 50 м).
3. При заходе на посадку (взлете и наборе высоты) запас высоты над препятствиями должен быть не менее 15 м.
4. Взлет выполнять с указанной части посадочной площадки «Кухтичи» в направлении, обратном посадочному, расчетная точка отрыва – в пределах участка, указанного в пункте 1.
3. При взлете запас высоты над препятствиями должен быть не менее 15 м.

Приложение 4
к Инструкции по производству
полетов на посадочной
площадке «Кухтичи»

ПЕРЕЧЕНЬ И ДАННЫЕ
РАСПОЛОЖЕНИЯ ВЫСОТНЫХ СООРУЖЕНИЙ
В РАДИУСЕ 10 КМ ОТ ЦЕНТРА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ «КУХТИЧИ»

№ п/п	Наименование препятствия (высотного сооружения)	Географические координаты (WGS-84)		Располож-е относительно центра посадочной площадки		Высота (м)				Наличие маркировки	
		В северная широта	L восточная долгота	азимут (°)	дальн. (м)	основания отн. средн. ур. моря	вершины отн. основания	вершины отн. средн. ур. моря	вершины отн. центра плоч.	дневн	ночн
1.	Вышка связи	53°29'32"	27°12'54"	68	5033	199	70	269	89	да	да
2.	Вышка сотовой связи	53°28'29"	27°11'14"	91	2800	180	70	250	70	да	да
3.	Вышка сотовой связи	53°28'07"	27°12'16"	100	4020	179	70	249	69	да	да
4.	Вышка сотовой связи	53°30'38"	27°08'36"	359	3940	172	55	227	47	да	да
5.	Вышка сотовой связи на здании	53°27'58"	27°12'59"	102	4850	173	50	223	43	да	нет
6.	Вышка сотовой связи на здании	53°26'00"	27°07'35"	195	4800	178	45	223	43	да	нет
7.	Вышка сотовой связи	53°25'52"	27°07'35"	194	5057	175	45	220	40	да	нет
8.	Участок ЛЭП (110 кВ)			126- 225	2790- 5000	170-190	30	220	40	нет	нет
9.	Радиолокационный запросчик	53°28'39"	27°08'55"	42	370	180	35	215	35	да	да
10.	Водонапорная башня	53°28'21"	27°12'26"	94	4140	180	35	215	35	нет	нет
11.	Радиомачта	53°28'10"	27°12'15"	99	3990	179	35	214	34	нет	нет
12.	Труба	53°28'18"	27°12'20"	96	4050	180	32	212	32	нет	нет
13.	Водонапорная башня	53°27'58"	27°08'26"	196	1040	180	32	212	32	нет	нет
14.	Водонапорная башня	53°29'54"	27°10'13"	33	3070	180	30	210	30	нет	нет

№ п/п	Наименование препятствия (высотного сооружения)	Географические координаты (WGS-84)		Располож-е относительно центра посадочной площадки		Высота (м)				Наличие маркировки	
		В северная широта	Л восточная долгота	азимут (°)	дальн. (м)	основания отн. средн. ур. моря	вершины отн. основания	вершины отн. средн. ур. моря	вершины отн. центра площ.	дневн	ночн
15.	Хранилище	53°28'18"	27°07'49"	248	1017	180	30	210	30	нет	нет
16.	Водонапорная башня	53°26'11"	27°07'43"	194	4450	177	32	209	29	нет	нет
17.	Вышка сотовой связи на здании	53°30'47"	27°08'34"	358	4220	173	35	208	28	да	нет
18.	Труба	53°28'06"	27°12'22"	100	4140	177	30	207	27		
19.	Участок ЛЭП (35 кВ)			23-101	3180- 5000	179-183	24	207	27	нет	нет
20.	Вышка наблюдательная	53°30'30"	27°08'08"	351	3740	171	35	206	26	нет	нет
21.	Водонапорная башня	53°30'51"	27°08'35"	358	4350	174	32	206	26	нет	нет
22.	Труба	53°27'14"	27°11'51"	124	4210	172	32	205	25	нет	нет
23.	Радиомачта	53°28'29"	27°11'11"	91	2760	181	20	201	21	нет	нет
24.	Здание пункта управления полетами	53°28'40"	27°08'53"	36	363	180	20	200	20	нет	нет
25.	Труба	53°28'05"	27°13'37"	98	5500	170	30	200	20	нет	нет
26.	Труба	53°26'33"	27°09'23"	168	3725	170	30	200	20	нет	нет
27.	Водонапорная башня	53°26'38"	27°09'32"	165	3600	171	28	199	19	нет	нет
28.	Труба котельной	53°30'50"	27°08'26"	356	4310	174	25	199	19	нет	нет
29.	Труба	53°27'48"	27°08'18"	198	1390	177	20	197	17	нет	нет
30.	Труба	53°27'40"	27°12'39"	110	4650	172	21	193	13	нет	нет
31.	Водонапорная башня	53°26'41"	27°07'58"	193	3490	173	20	193	13	нет	нет
32.	Мачта	53°30'24"	27°07'45"	344	3660	171	22	193	13	нет	нет
33.	Водонапорные башни (группа – 2 шт.)	53°27'47"	27°08'16"	199	1430	176	15	191	11	нет	нет
34.	Водонапорная башня	53°26'39"	27°09'22"	168	3520	170	20	190	10	нет	нет
35.	Водонапорная башня	53°30'37"	27°07'46"	345	4040	172	15	187	7	нет	нет
36.	Водонапорная башня	53°30'04"	27°06'33"	321	3730	171	15	186	6	нет	нет
37.	Водонапорная башня	53°29'36"	27°07'22"	324	2500	170	15	185	5	нет	нет

№ п/п	Наименование препятствия (высотного сооружения)	Географические координаты (WGS-84)		Располож-е относительно центра посадочной площадки		Высота (м)				Наличие маркировки	
		В северная широта	Л восточная долгота	азимут (°)	дальн. (м)	основания отн. средн. ур. моря	вершины отн. основания	вершины отн. средн. ур. моря	вершины отн. центра плещ.	дневн	ночн
38.	Трубы (группа – 3 шт.)	53°25'14"	27°12'58"	142	6700	170	20	190	10	нет	нет
39.	Водонапорная башня	53°25'02"	27°12'09"	149	7500	170	20	190	10	нет	нет
40.	Вышка сотовой связи на здании	53°26'30"	27°13'24"	126	6400	170	50	220	40	да	да
41.	Водонапорная башня	53°26'32"	27°13'27"	125	6400	170	25	195	15	нет	нет
42.	Труба	53°25'31"	27°03'14"	227	8200	171	25	196	16	нет	нет
43.	Ответвление ЛЭП (3 опоры)	53°25'55"	27°02'43"	234	8200	174	25	199	19	нет	нет
44.	Водонапорная башня	53°26'48"	27°14'14"	117	6900	170	20	190	10	нет	нет
45.	Водонапорная башня	53°26'45"	27°14'26"	117	7150	170	25	195	15	нет	нет
46.	Водонапорная башня	53°29'49"	27°16'03"	73	8500	172	20	190	10	нет	нет

Примечания:

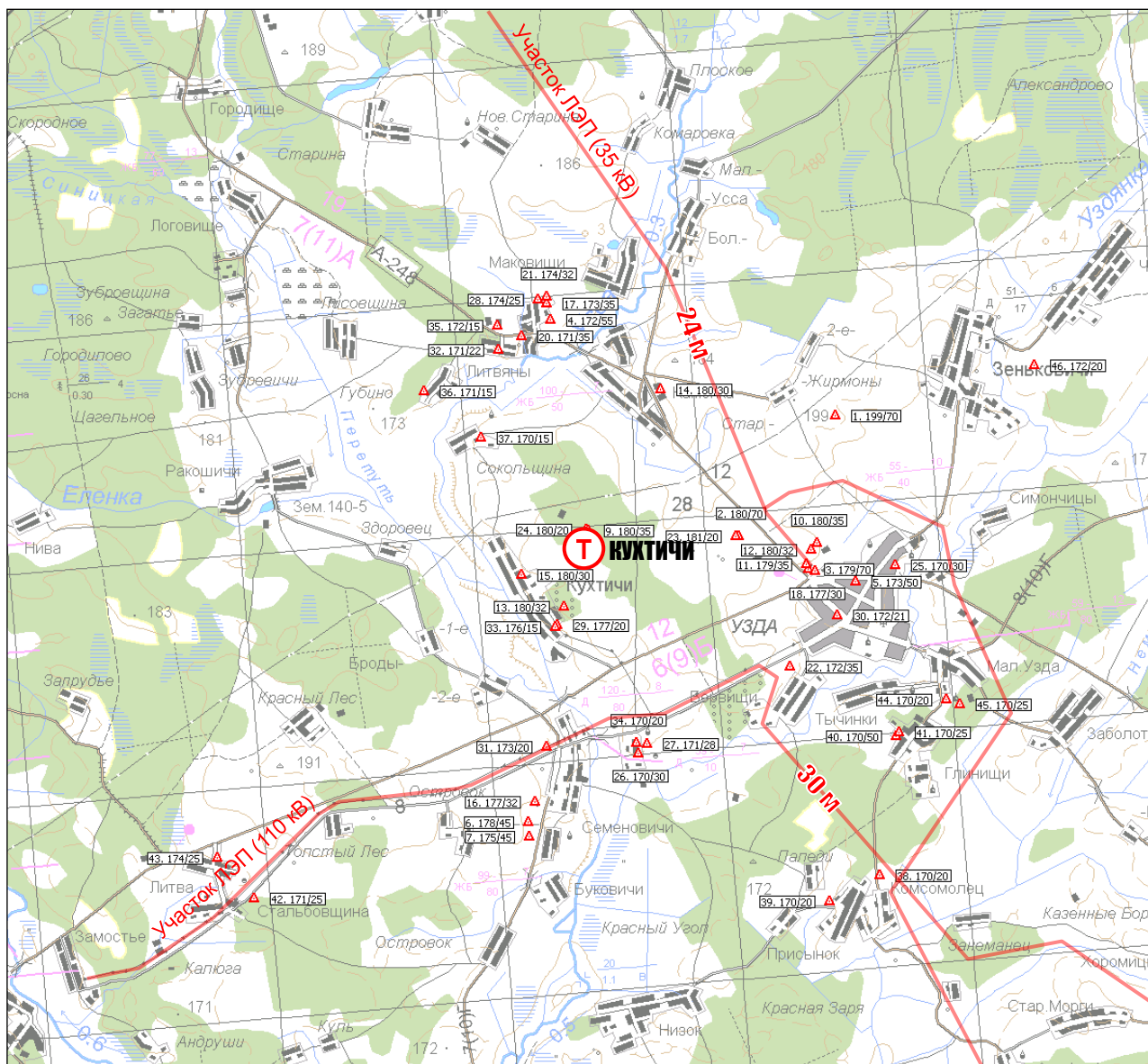
1. Система координат в таблице – WGS-84, система высот – Балтийская 1977 г.;

2. В таблице содержатся данные об искусственных объектах высотой 15 м и более (в том числе о всех высотных сооружениях высотой 50 м и более) на удалении до 10 км от центра посадочной площадки «Кухтичи»;

3. Объекты, расстояние между которыми менее 100 м, объединены в группы. Для групповых объектов указаны максимальные высоты объектов в группе;

4. Кроме объектов, указанных в таблице, необходимо учитывать наличие большого количества лесных массивов, лесополос и отдельных деревьев, имеющих высоты до 30 м.

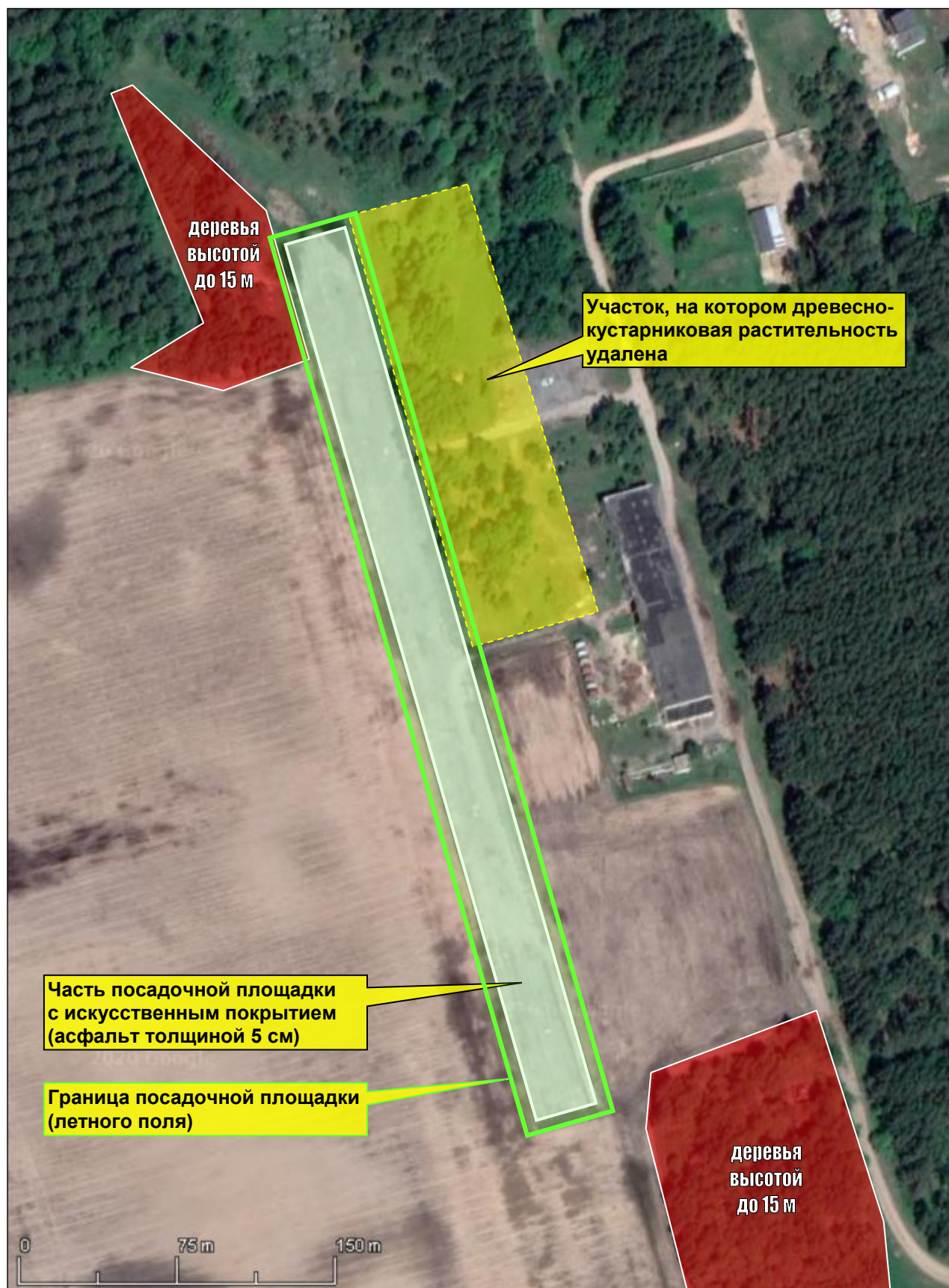
СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ВЫСОТНЫХ СООРУЖЕНИЙ В РАДИУСЕ 10 КМ ОТ ЦЕНТРА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ «КУХТИЧИ»



Примечания:

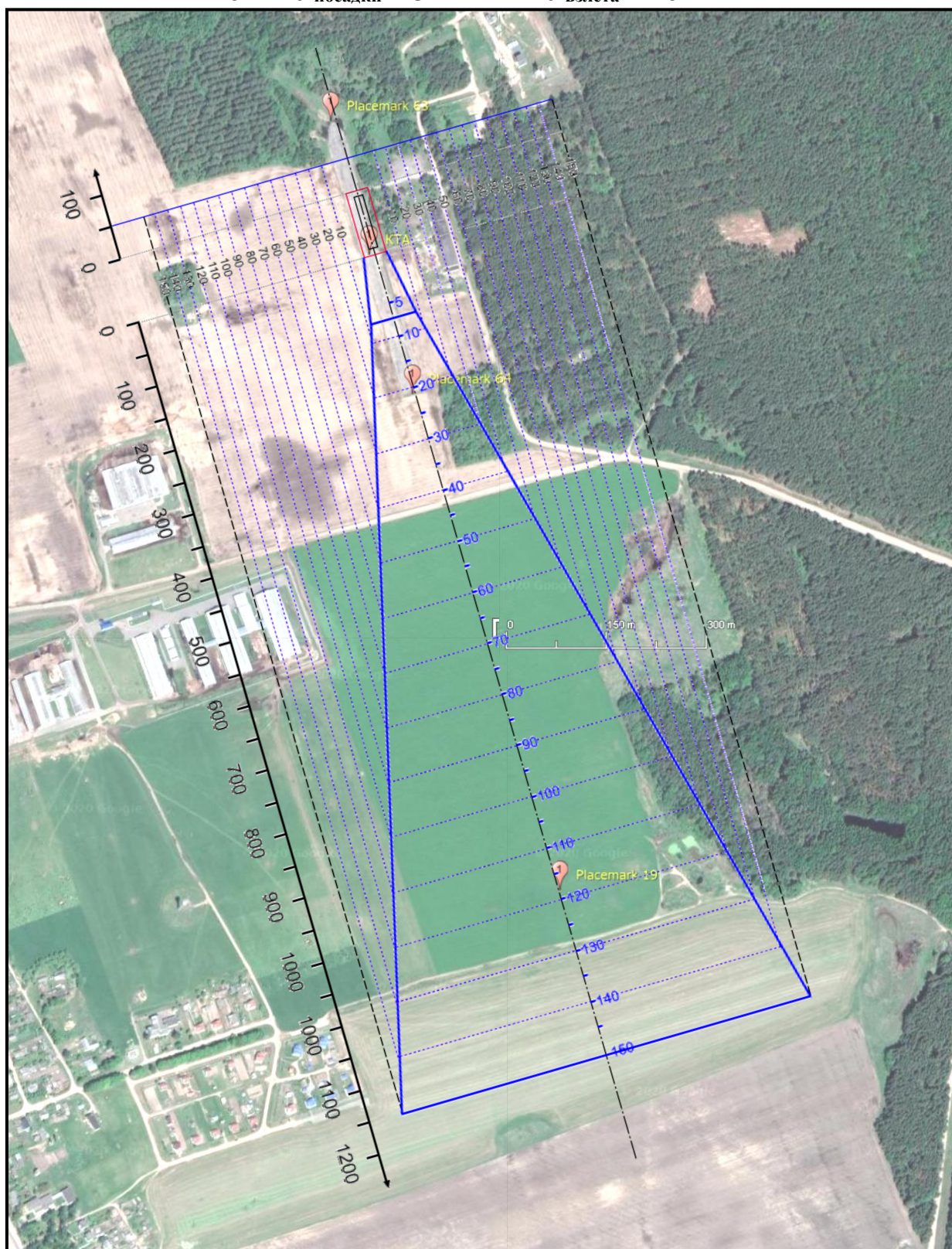
1. Линиями красного цвета показаны линии электропередач. Подписи на линиях (24 м, 30 м) – высота опор линий электропередач;
2. В подписи к каждому сооружению указаны:
слева от точки – номер строки таблицы;
справа от точки через дробь – высота основания сооружения относительно среднего уровня моря / высота вершины сооружения относительно основания (в метрах).

СХЕМА
УЧАСТКОВ ЛЕСА ВБЛИЗИ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ «КУХТИЧИ»



Приложение 5
к Инструкции по производству
полетов на посадочной
площадке «Кухтичи»

СХЕМА
ПОДХОДОВ К ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ «КУХТИЧИ»
с ИПУ_{посадки} = 344° и ИПУ_{взлета} = 164°



с ИПУ посадки = 164° и с ИПУ взлета = 344°



Примечание: красным цветом обозначены границы летной полосы, которая может использоваться для посадки и взлета по-самолетному (с пробегом) или с использованием влияния «воздушной подушки», синим цветом – участки воздушных подходов и линии равных высот поверхностей, ограничивающих высоты препятствий, черным – шкала удаления от границ летной полосы. Значения высот и удалений указаны в метрах.

Приложение 6
к Инструкции по производству
полетов на посадочной
площадке «Кухтичи»

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ХАРАКТЕРНЫХ ОРИЕНТИРОВ

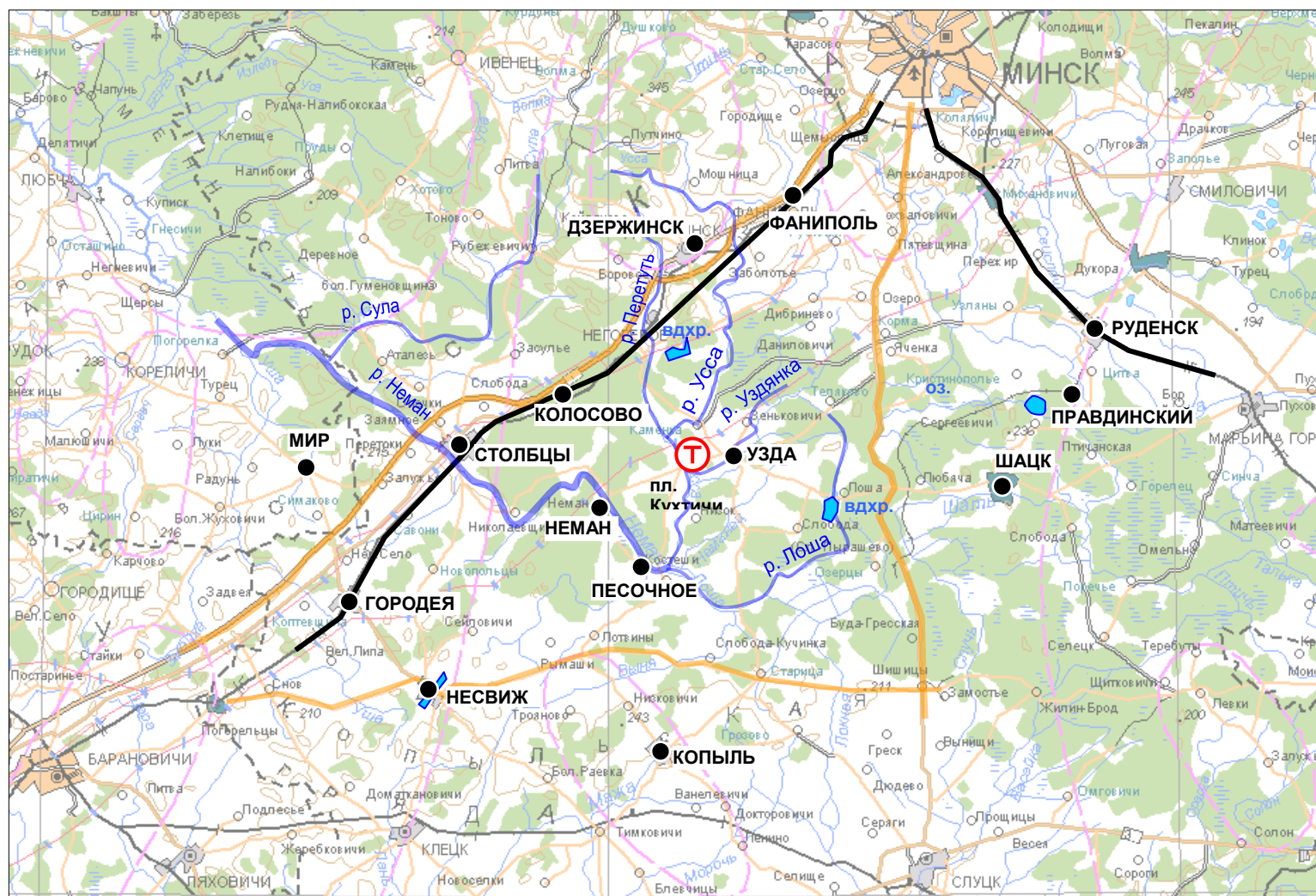


СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ И ДАННЫЕ ЗАПАСНЫХ АЭРОДРОМОВ

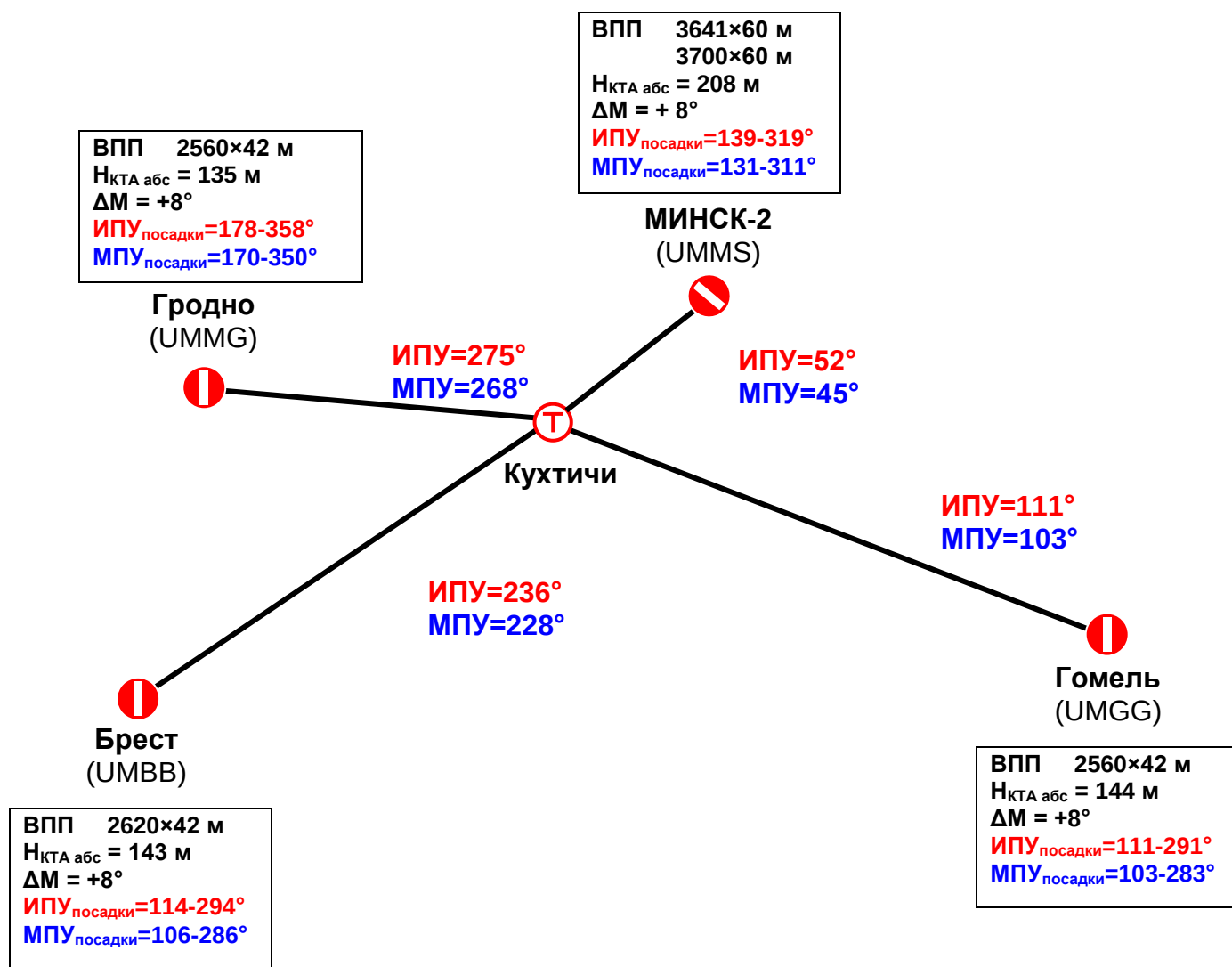
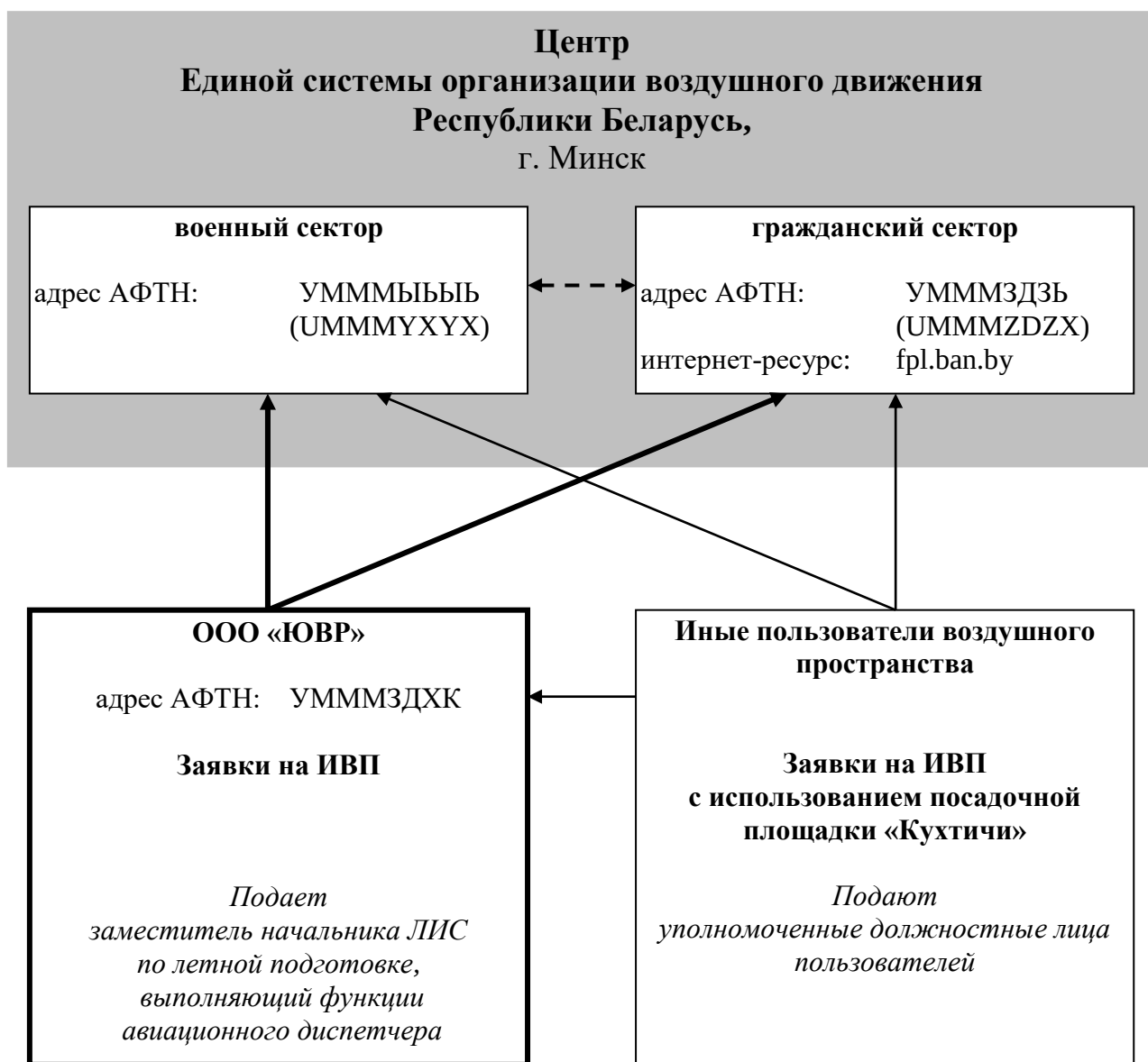
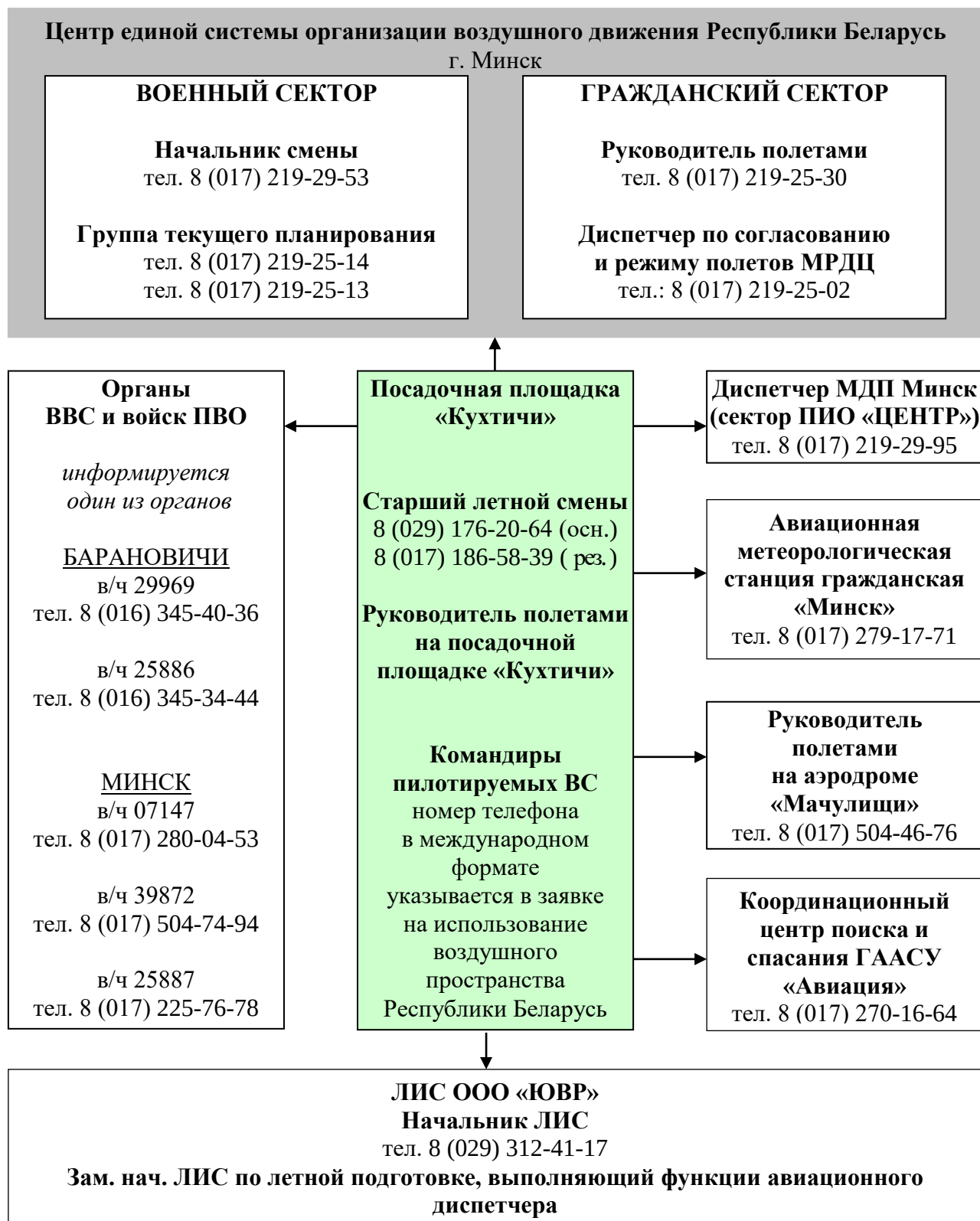


СХЕМА
ПОДАЧИ ЗАЯВОК НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО
ПРОСТРАНСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



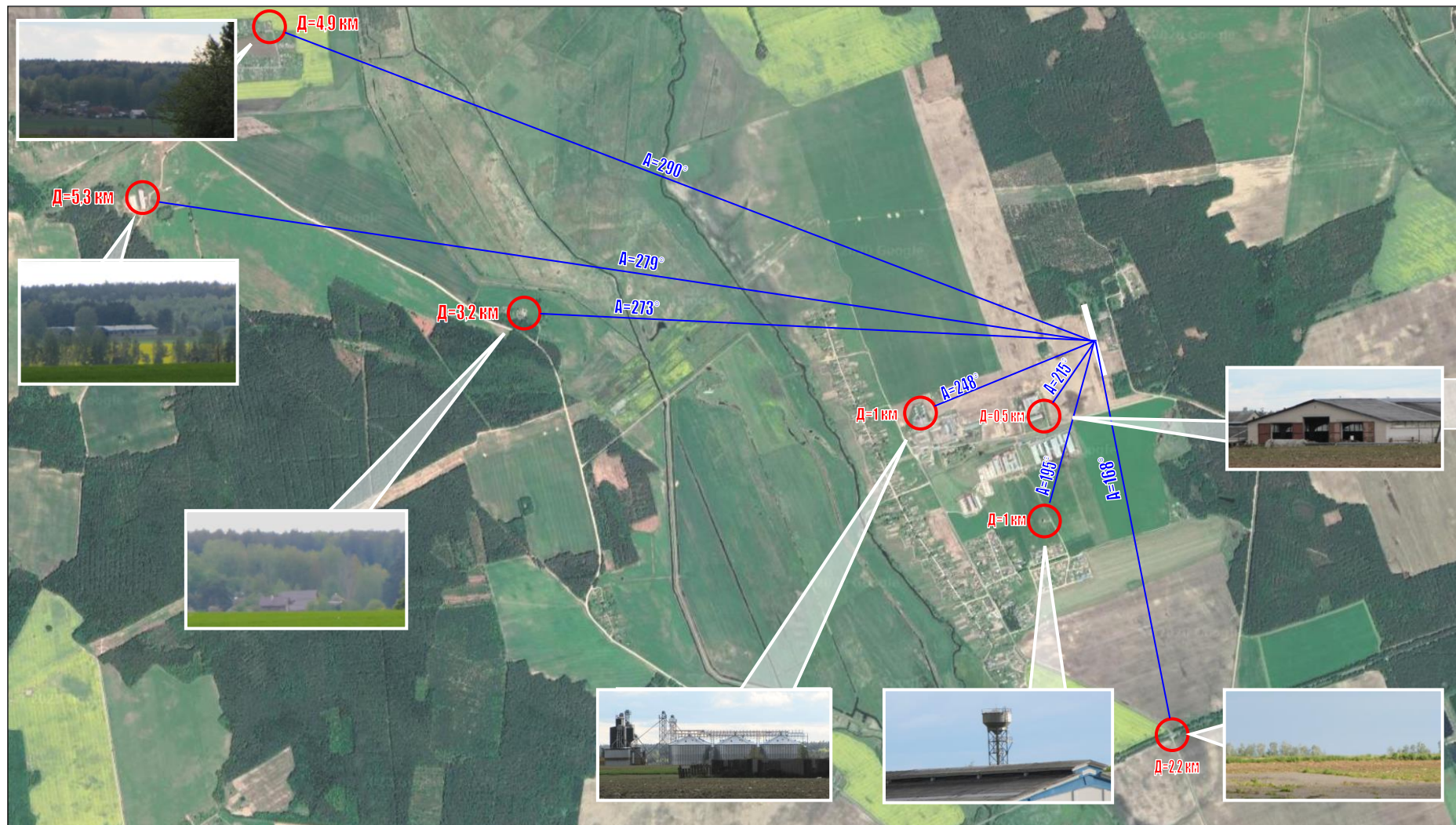
Приложение 9
к Инструкции по производству
полетов на посадочной
площадке «Кухтичи»

СХЕМА
СВЯЗИ С ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ «КУХТИЧИ»
С ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ СЛУЖБАМИ И ВЗАИМОДЕЙСТВУЮЩИМИ
ОРГАНАМИ



Приложение 10
к Инструкции по производству
полетов на посадочной площадке
«Кухтичи»

СХЕМА
РАСПОЛОЖЕНИЯ ОРИЕНТИРОВ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВИДИМОСТИ НА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ



РАСЧЕТ
безопасных высот полета

**Безопасная (минимальная безопасная) высота полета
в радиусе 10 км от центра посадочной площадки «Кухтичи»**

По ПВП для пилотируемых ВС гражданской авиации

Исходные данные:

$H_{ист} = 100$ м – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) при полетах по ПВП;

препятствие, имеющее максимальное значение превышения над низшим порогом посадочной площадки в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) – позиция 1 таблицы приложения 4 (вышка связи). Высота основания вышки – 199 м, высота вышки – 70 м;

среднегодовая температура воздуха на посадочной площадке 5°C.

Расчет:

1. Максимальное значение превышения препятствия (позиция 1 таблицы приложения 4) над нижним порогом посадочной площадки, округляемое до 10 м в сторону увеличения:

$$\Delta H_{преп} = 199 + 70 - 180 = 89 \approx 90 \text{ м};$$

2. Исправленная высота:

$$H_{испр} = H_{ист} + \Delta H_{преп} = 100 + 90 = 190 \text{ м};$$

3. Значение методической температурной поправки высотомера:

$$\Delta H_t = \frac{(t_0 - 15^\circ)}{300} H_{испр} = \frac{5 - 15}{300} 190 = -6,33 \approx -7 \text{ м}$$

4. Безопасная высота круга полетов над посадочной площадкой:

$$H_{Бкр} = H_{ист} + \Delta H_{преп} - \Delta H_t = 100 + 90 - (-7) = 197 \text{ м}.$$

По ППП для пилотируемых ВС гражданской авиации и БЛА

Исходные данные:

$H_{ист} = 200$ м – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) при полетах по ППП;

препятствие, имеющее максимальное значение превышения над низшим порогом посадочной площадки в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) – позиция 1 таблицы приложения 4 (вышка связи). Высота основания вышки – 199 м, высота вышки – 70 м;

среднегодовая температура воздуха на посадочной площадке 5°C .

Расчет:

1. Максимальное значение превышения препятствия (позиция 1 таблицы приложения 4) над нижним порогом посадочной площадки, округляемое до 10 м в сторону увеличения:

$$\Delta H_{\text{преп}} = 199 + 70 - 180 = 89 \approx 90 \text{ м};$$

2. Исправленная высота:

$$H_{\text{испр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{преп}} = 200 + 90 = 290 \text{ м};$$

3. Значение методической температурной поправки высотомера:

$$\Delta H_t = \frac{(t_0 - 15^{\circ})}{300} H_{\text{испр}} = \frac{5 - 15}{300} 290 = -9,667 \approx -10 \text{ м}$$

4. Безопасная высота круга полетов над посадочной площадкой:

$$H_{\text{Бкр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t = 200 + 90 - (-10) = 300 \text{ м}.$$

Примечание:

Рассчитанные безопасные (минимальные безопасные) высоты в обязательном порядке учитываются при определении безопасной (минимальной безопасной) высоты полета по кругу:

если маршрут полета по кругу находится внутри окружности радиусом 5 км с центром в центре посадочной площадки «Кухтичи», то рассчитанная в настоящем приложении высота является безопасной (минимальной безопасной) высотой полета по кругу;

если маршрут полета по кругу выходит за пределы окружности радиусом 5 км, то для расчета безопасной (минимальной безопасной) высоты полета по кругу дополнительно должны учитываться и высотные сооружения, находящиеся дальше 10 км от центра посадочной площадки «Кухтичи», но не дальше 5 км от маршрута полета по кругу. При этом безопасная (минимальная безопасная) высота должна быть не менее рассчитанной в настоящем приложении.