

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

Ташкентский государственный авиационный институт

Кафедра: « Управление воздушным движением»

Арипджанов М.К., Сведомцев А.А.

Конспект лекции

по курсу «Руководящие и нормативные документы»

ТАШКЕНТ- 2006

Арипджанов М.К., Сведомцев А.А.
«Руководящие и нормативные документы»
Ташкент, ТГАИ, 2006 год.

Конспект лекции включает в себя основные сведения о руководящих и нормативных документах: 1. Воздушный кодекс Республики Узбекистан (ВК). –Т.: «Адолат». 2000. 2. Правила Полетов в Гражданской и Экспериментальной Авиации РУз (ППГЭА – 2000). –Т.:2000. 3. Положение об использовании воздушного пространства РУз. –Т.:2000. 4. Руководство по обслуживанию воздушного движения в гражданской авиации Республики Узбекистан (РОВД ГА – 96) . –Т.: 1996. Описываются содержания воздушного кодекса Республики Узбекистан, общие положения и основные требования использования воздушного пространства, структуры воздушного пространства и управления воздушным движением . Рассмотрены вопросы авиации РУз, воздушных перевозках и авиационных работах, обеспечения полетов воздушных судов, поисковые и аварийно – спасательные работы, расследования авиационных происшествий и инцидентов, охраны труда летного и обслуживающего персонала.

Конспект лекций обсужден и одобрен на заседании кафедры УВД «11» октября 2005 г. протокол № 4 и рекомендован к размножению

Утвержден на заседании метод совет ФГА

«25» октября 2005 г. Протокол № 3

Лекция № 1. Ознакомление с содержанием «Воздушного Кодекса» (ВК)

План

- 1. Постановление Верховного Совета Республики Узбекистан от 07 мая 1993 года**
- 2. Содержание**
- 3. Общие положения**

1. Постановление Верховного Совета Республики Узбекистан от 07 мая 1993 года.

Верховный Совет Республики Узбекистан постановляет:

Вести в действие Воздушный кодекс Республики Узбекистан.

Функции Авиационной администрации, изложенные в Воздушном кодексе Республики Узбекистан, возложить на Государственную инспекцию Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов. Уточнить и утвердить перечень функций, делегируемых межгосударственному авиационному комитету в соответствии с межправительственным соглашением «О гражданской авиации» и с учетом Воздушного кодекса Республики Узбекистан.

В течение 1993-94г.г. разработать и ввести в действие указанные в Воздушном кодексе Республики Узбекистан нормативные документы.

2. Содержание

Воздушный кодекс Республики Узбекистан состоит из 4 разделов

Раздел I. Общие положения

Раздел II. Использование воздушного пространства.

Раздел III. Авиация Республики Узбекистан

Раздел IV. Воздушные перевозки и авиационные работы.

3. Общие положения

Раздел I. Общие положения

Статья 1. Суверенитет над воздушным пространством

Республике Узбекистан принадлежит полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством, расположенным над сухопутной и водной территорией республики.

Воздушное пространство Республики Узбекистан является частью ее государственной территории.

Статья 2. Законодательство, регулирующее использование воздушного пространства и деятельность авиации

Отношения, связанные с использованием воздушного пространства Республики Узбекистан и деятельностью всех его пользователей, в том числе авиации, на территории республики регулируются настоящим Кодексом, другими законодательными актами республики, Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан, утверждаемым Кабинетом Министров Республики Узбекистан, а также Правилами полетов гражданской и экспериментальной авиации и Правилами полетов государственной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан, утверждаемыми соответственно Авиационной администрацией и Министерством обороны.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 мая 2000 г.).

Если международным договором Республики Узбекистан установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены в настоящем Кодексе или иных законодательных актах республики, то применяются правила международного договора.

Статья 3. Сфера действия Воздушного кодекса Республики Узбекистан

Воздушный кодекс Республики Узбекистан определяет порядок деятельности авиации, другой деятельности по использованию воздушного пространства в целях охраны интересов государства, обеспечения безопасности полетов воздушных судов и удовлетворения потребностей народного хозяйства Республики Узбекистан и граждан; распространяется на всю авиацию Республики Узбекистан, кроме статей 24, 25, 33, 38, 43-46, 50, 53, 54, 56, 94-135, распространяющихся только на гражданскую авиацию.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 мая 2000 г.).

Статья 4. Государственное управление и контроль в области использования воздушного пространства и деятельности авиации

Государственное управление и контроль в области использования воздушного пространства возлагается на Министерство обороны Республики Узбекистан в соответствии с Положением об использовании воздушного пространства.

Управление и контроль в области деятельности гражданской и экспериментальной авиации осуществляет Авиационная администрация Республики Узбекистан.

Управление и контроль в области деятельности государственной авиации в пределах своей компетенции осуществляет Министерство обороны, Служба национальной безопасности, Министерство внутренних дел, а также в соответствии с решением Кабинета Министров Республики Узбекистан другие органы государственного управления.

Статья 5. Участие негосударственных организаций и граждан в разработке и осуществлении мероприятий по регулированию использования воздушного пространства и деятельности авиации

Коммерческие, общественные и иные негосударственные организации и граждане имеют право принимать участие в разработке и осуществлении мероприятий по рациональному, эффективному и безопасному использованию воздушного пространства и деятельности авиации.

Государственные органы учитывает предложения коммерческих, общественных и иных негосударственных организаций и граждан при разработке и осуществлении указанных мероприятий.

Контрольные вопросы:

1. Когда введен в действие Воздушный кодекс Республики Узбекистан?
2. Расскажите о статье 1 Воздушного кодекса Республики Узбекистан.
3. Расскажите о статье 5 Воздушного кодекса Республики Узбекистан.
4. Из каких статей состоит Воздушный кодекс Республики Узбекистан?
5. Сфера действия Воздушного кодекса Республики Узбекистан

Лекция № 2. Ознакомление ППЭГА – 2000 (Правила Полетов в Гражданской и Экспериментальной Авиации РУз)

План

- 1. Содержание**
- 2. Приложения**
- 3. Общие положения. Основные требования**

1. Содержание

Глава 1. Определения. Сокращение слов и сочетаний, применяемых в Правилах полетов в ГЭА РУз.

Глава 2. Общие положения.

Глава 3. Организация летной работы.

Глава 4. Обеспечение полетов воздушных судов.

Глава 5. Полеты воздушных судов.

Глава 6. Поиск и спасение.

Глава 7. Расследование авиационных происшествий и инцидентов.

Глава 8. Охрана труда летного и обслуживающего персонала при выполнении полетов.

Глава 9. Ответственность за применение Правил полетов в ГЭА РУз.

2. Приложения

Приложения:

1. Инструкция по производству полетов в районе аэродрома.
2. Инструкция по производству полетов в районе аэроузла.
3. Расчет безопасных высот полетов.
4. Правила полетов в зоне ожидания.
5. Перечень сигналов бедствия и срочности.
6. Перехват гражданских воздушных судов.
7. Сигналы аэродромного движения ВС.
8. Перечень документации, которая дополнительно к судовым документам должна находиться при выполнении полета на борту ВС ГА РУз.
9. Правила определения потребного количества топлива на полет.

3. Общие положения. Основные требования

Глава 2. Общие положения.

2.1. Основные требования.

2.1.1. Правила полетов (ПП ГЭА-2000) разработаны в соответствии с Воздушным Кодексом Республики Узбекистан, Межгосударственным соглашением стран СНГ о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (1991 г.), Положением об использовании воздушного пространства республики Узбекистан (1997 г.), Правилами полетов в гражданской авиации стран СНГ, принятых Межгосударственным авиационным комитетом (1994 г.), и Международными стандартами на Правила полетов (Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.).

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

2.1.3. Правила полетов являются основным нормативным актом в деятельности гражданской авиации Республики Узбекистан, регламентирующим правила, организацию, обеспечение и выполнение коммерческих полетов и полетов авиации общего назначения, а также управление воздушным движением. Все другие нормативные акты по перечисленным вопросам разрабатываются и издаются в соответствии с требованиями настоящих Правил полетов.

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

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

2.1.5. Требования Правил полетов едины для гражданской коммерческой авиации и гражданской авиации общего назначения и являются обязательным для всего авиационного персонала.

2.1.6. Авиационный персонал обязан знать требования Правил полетов в части, его касающейся, и выполнить их.

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

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

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

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

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

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

Контрольные вопросы:

1. Из каких глав состоит Правила Полетов в Гражданской и Экспериментальной Авиации РУз.
2. Расскажите об инструкции по производству полетов в районе аэродрома и аэроузла.
3. Расскажите о правиле определения потребного количества топлива на полет.
4. Основные требования. Правила Полетов.

Лекция № 3. Общее положение и основные требования использования воздушного пространства (Положение об использовании воздушного пространства РУз)

План

1. Общее положение

2. Основные требования

1. Общее положение

Настоящее Положение в соответствии с «Воздушным кодексом» Республики Узбекистан регулирует отношения, возникающие в связи с использованием воздушного пространства, а также устанавливает порядок рационального использования воздушного пространства в целях обеспечения; постоянной боевой готовности Вооруженных Сил Р.Узб. охраны гос. границы, выполнения народнохозяйственных и других задач в интересах республики.

К деятельности, связанной с использованием воздушного пространства Республики Узбекистан относятся полеты воздушных судов и других летательных аппаратов, все виды стрельб и пусков ракет, взрывные работы и иная деятельность, связанная с перемещением в воздушном пространстве материальных объектов.

Для использования воздушного пространства заинтересованные ведомства разрабатывают в установленном порядке предложения по структуре воздушного пространства (расположение районов УИВП, районов аэродромов, полигонов, специальных зон, воздушных трасс и т.п.). Структура воздушного пространства утверждается соответствующими органами Министерства обороны.

Полеты воздушных судов, независимо от их ведомственной принадлежности, выполняются в соответствии с Воздушным Кодексом Республики Узбекистан, настоящим Положением, правилами полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан, а также Кабинетом Министров Республики Узбекистан, иными нормативными актами.

Правила полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан для государственной авиации разрабатываются Министерством обороны, согласовывается с **Государственной инспекцией Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов (Госавианадзор)** и утверждаются командующим **Войсками ПВО и ВВС** – заместителем Министра обороны.

Правила полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан для гражданской и экспериментальной авиации разрабатываются Госавианадзором, согласовывается с Министерством обороны и утверждаются **начальником Госавианадзора**.

Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Республики Узбекистан осуществляются в соответствии с требованиями Воздушного Кодекса Республики Узбекистан.

Использование воздушного пространства для полетов иностранных воздушных судов вне международных трасс запрещается, за исключением случаев, предусмотренных международными договорами Республики Узбекистан.

В случае стихийного бедствия, катастрофы, аварии, аварийной ситуации и в других случаях, угрожающих жизни людей, иностранные воздушные суда могут осуществлять взлет в Республику Узбекистан и вылет за ее пределы, выполнять полеты вне международных воздушных трасс и производить посадки в аэропортах (на аэродромах), не открытых для международных полетов, под контролем Центров ЕС УИВП.

2. Основные требования

Государственное управление и контроль в области использования воздушного пространства осуществляет Министерство обороны Республики Узбекистан, на которое возлагаются:

- совершенствование структуры воздушного пространства Республики Узбекистан;

- планирование и координирование использования воздушного пространства;
- организация управления использованием воздушного пространства;
- установление по согласованию с заинтересованными ведомствами границ районов аэродромов и аэроузлов авиации всех ведомств;
- рассмотрение и утверждение инструкций по производству полетов в районах – аэродромов, аэроузлов и посадочных площадок, разрабатываемых учреждениями, предприятиями и организациями (для аэродромов, на которых базируется авиация);
- рассмотрение подлежащих согласованию инструкций по осуществлению деятельности, связанной с ИВП, или деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов, разрабатываемых учреждениями, предприятиями и организациями;
- рассмотрение подлежащих согласованию документов, поступающих от учреждений, предприятий, на строительство объектов, которые могут представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов;
- рассмотрение и утверждение **воздушных трасс, местных воздушных линий и маршрутов;**
- установление согласованных с заинтересованными ведомствами единых требований к самолетным и наземным средствам на территории республики для использования их авиацией всех ведомств;
- распределение радиоданных для авиации всех ведомств в сетях связи «борт-земля», данных наземных радиотехнических средств обеспечения полетов и доведение их до заинтересованных министерств, ведомств и организаций.

В интересах противовоздушной обороны на командующего Войсками **ПВО и ВВС** возлагаются:

- контроль за соблюдением порядка использования воздушного пространства Узбекистан по данным средств ПВО и других ведомств;
- радиолокационный контроль дежурными средствами ПВО за полетами воздушных судов, указанных в п.109 настоящего Положения;
- радиолокационный контроль за перелетом воздушными судами государственной границы;
- использование радиолокационных средств других ведомств для выяснения обстановки в случаях возникновения опасности нарушения государственной границы;
- принятия необходимых мер к предотвращению нарушения воздушными судами государственной границы и воспреещение угона воздушных судов, находящихся в воздухе;
- временное прекращение полетов воздушных судов для выяснения воздушной обстановки путем подачи соответствующих сигналов;
- принятие через органы УИВП мер к прекращению нарушения порядка использования воздушного пространства;
- принуждение к посадке воздушных судов - нарушителей дежурными истребителями, истребителями - бомбардировщиками и вертолетами.

Решение на использование воздушного пространства Республики Узбекистан принимает командующий **Войсками ПВО и ВВС**. Принимаемые решения **Главный штаб Войск ПВО и ВВС** доводит до военных органов УИВП письменно в форме приказов, распоряжений и директив, а также оперативно через **КП Войск ПВО и ВВС**.

Планирование и координирование использования воздушного пространства центры ЕС УИВП осуществляют через:

- военные секторы центров ЕС УИВП совместно **Войск ПВО и ВВС** – вне ВТ и МВД;
- гражданские секторы центров ЕС УИВП – на ВТ, МВЛ и в районах авиационных работ.

Деятельностью военных секторов центров ЕС УИВП руководит начальник **Главного штаба Войск ПВО и ВВС**, а деятельностью гражданских секторов центров ЕС УИВП – Центр «Узаэронавигация», который наделен правами заключать договоры на использование ВП, разрабатывать тарифы и распоряжаться финансами.

Контрольные вопросы:

1. Кем утверждается структура воздушного пространства утверждается ?
2. Кем разрабатываются и кем согласовывается Правила полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан для гражданской и экспериментальной авиации ?
3. Что возлагаются на командующего Войсками **ПВО и ВВС** в интересах противовоздушной обороны?

Лекция № 4. Структура воздушного пространства Республики Узбекистан и управление воздушным движением (Положение об использовании воздушного пространства РУз)

План

1. Структура воздушного пространства Республики Узбекистан
2. Управление воздушным движением
3. Разрешение на использование воздушного пространства

1. Структура воздушного пространства Республики Узбекистан

Воздушное пространства Республики Узбекистан делится на районы УИВП. Перечень с указанием их границ утверждается командующим **Войсками ПВО и ВВС**.

Для полетов воздушных судов, независимо от их ведомственной принадлежности, устанавливаются воздушные трассы (ВТ), местные воздушные линии (МВЛ) и маршруты.

Воздушные трассы и порядок их использования разрабатываются национальной авиакомпанией и утверждаются командующим **Войсками ПВО и ВВС**.

Ширина воздушной трассы устанавливается 10 км (по 5 км в обе стороны от оси воздушной трассы).

Местные воздушные линии и порядок их использования разрабатываются национальной авиакомпанией, **согласовываются с Госавианадзором** и утверждаются командующим **Войсками ПВО и ВВС**.

Местные воздушные линии устанавливаются двух категорий:

- первой категории – для полетов на эшелонах, как правило, в нижнем воздушном пространстве (до высоты 6100) – шириной до 10 км (по 5 км в обе стороны от оси МВЛ);
- второй категории – для полетов на высотах ниже нижнего эшелона по правилам визуальных полетов – шириной до 4 км (до 2 км в обе стороны от оси МВЛ).

В воздушном пространства Республики Узбекистан или в отдельных его районах могут устанавливаться запретные зоны и зоны ограничения, использование воздушного пространства в которых полностью запрещено или ограничено.

Запретные зоны устанавливаются **Генеральным штабом Вооруженных Сил Республики Узбекистан** по представлению заинтересованных ведомств. Перечень запретных зон

разрабатывается и рассылается **Генеральным** штабом Вооруженных Сил Республики Узбекистан.

2. Управление воздушным движением

Управление воздушным движением осуществляется в соответствии с требованиями . Воздушного кодекса Республики Узбекистан, настоящего Положения об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан. Положения о центрах ЕС УИВП, Правил полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан, а также инструкций по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлов).

Управление воздушным движением осуществляют центры ЕС УИВП и ведомственные органы управления воздушным движением (командные, диспетчерские и другие пункты) в пределах установленных для них районов и зон.

Управление воздушным движением включает:

- 1) планирование и координирование воздушного движения;
- 2) непосредственное управление полетами (воздушным движением);
- 3) контроль за соблюдением воздушными судами порядка ИВП и режима полетов.

Планирование и координирование воздушного движения в воздушном пространстве Республики Узбекистан производится центрами ЕС УИВП совместно **Войск ПВО и ВВС и ВВС** Вооруженных Сил Республики Узбекистан.

Порядок задачи заявок на полеты определяется приложением № 3 к настоящему Положению.

Планирование воздушного движения по срокам подразделяется на следующие виды:

- предварительное – за двое и более суток до дня выполнения полетов в целях согласования вопросов, связанных со специальной организацией ИВП;
- суточное – накануне дня выполнения полетов с целью распределения воздушного пространства по месту, высоте и времени на предстоящие сутки;
- текущие – в процессе выполнения полетов с целью уточнения плана ИВП и корректировки условий полетов воздушных судов.

3. Разрешение на использование воздушного пространства

Орган УВД аэродрома государственной авиации осуществляет запрос у военного сектора РЦ ЕС УИВП на использование воздушного пространства для выполнения аэродромных, маршрутных и маршрутно-трассовых полетов на основании решения командира воздушного судна, если вылет планируется с трассового аэродрома.

Орган УВД гражданского аэродрома осуществляет запрос через гражданский сектор соответствующего центра ЕС УИВП.

Запрос на ИВП осуществляется органом УВД аэродрома вылета не позднее чем за 2 часа до запланированного времени вылета.

Если в указанный срок запрос на ИВП в центр ЕС УИВП не поступил, делается уведомление о переносе времени вылета данного воздушного судна.

Под запланированным временем вылета воздушного судна понимается время, указанное в заявке на полет или при необходимости скорректированное центром ЕС УИВП по согласованию с органом УВД аэродрома.

Непосредственное управление полетами (воздушным движением) осуществляется при устойчивой двусторонней радиосвязи экипажа воздушного судна с органом УВД (УИВП) и, как правило, при непрерывном радиолокационном контроле. В случаях, когда не обеспечивается непрерывный радиолокационный контроль, полеты воздушных судов допускаются только при обязательной устойчивой двусторонней радиосвязи с органом УВД

(УИВП), осуществляющим непосредственное управление полетами (воздушным движением).

Управление считается принятым, когда орган УВД (УИВП), которому передается управление, установил двустороннюю радиосвязь с экипажем воздушного судна, как правило, радиолокационный контроль, за его полетом и подтвердил экипажу прием его на управление, а орган УВД (УИВП), передавший управление, получил сообщение об этом от органа УВД (УИВП), принявшего управление, по наземным (радио-) каналам связи или через экипаж воздушного судна.

Контрольные вопросы:

1. Сколько категорий устанавливаются на местные воздушные линии?
2. Кем разрабатываются местные воздушные линии и порядок их использования?
3. Разрешение на использование воздушного пространства.

Лекция № 5 АВИАЦИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН. Общее положение. (ВК)

План

1. Общее положение
2. Аэродромы, аэропорты
3. Воздушные суда
4. Эксплуатанты воздушных судов
5. Авиационный персонал

1. Общее положение

Статья 23. Состав авиация Республики Узбекистан

Авиация Республики Узбекистан подразделяется на экспериментальную, государственную и гражданскую.

Авиация, предназначенная для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ и испытаний в области авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

К государственной авиации относится авиация, находящаяся в ведении Министерства обороны, Министерства внутренних дел, Службы национальной безопасности, а также по решению Кабинета Министров Республики Узбекистан – других органов государственного управления. Авиация, не входящая в состав экспериментальной и государственной авиации, относится к гражданской авиации. (В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

Статья 24. Гражданская авиация

Гражданская авиация используется в целях:

- а) перевозки пассажиров, багажа, груза и почты (воздушные перевозки);
- б) выполнения авиационных работ;
- в) проведения учебных, спортивных, культурно-просветительных мероприятий, развития технического творчества, удовлетворения личных потребностей граждан;
- г) доставки в районы чрезвычайных ситуаций сил и средств для проведения аварийно-спасательных работ, а также грузов для оказания помощи пострадавшим.

(Дополнено Законом Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

Гражданская авиация используемая в указанных целях за плату или по найму, признается коммерческой авиацией.

Гражданская авиация используемая в указанных целях за плату или по найму, признается авиацией общего назначения.

2. Аэродромы, аэропорты

Статья 26. Классификация аэродромов

Аэродромом признается специально оборудованный участок земной или водной поверхности, включая боковые и концевые зоны обеспечения безопасности полетов, с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Аэродромы в зависимости от своего назначения подразделяются на базовые, временные и запасные.

Аэродромы в зависимости от принадлежности к видам авиации подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации, аэродромы экспериментальной авиации и аэродромы совместного использования (базирования). (В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

Аэропорт – это комплекс сооружений, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал, другие сооружения, а также необходимое оборудование.

Статья 29. Эксплуатант аэродрома

Эксплуатантом аэродрома признается юридическое лицо или гражданин Республики Узбекистан, а также другого государства в соответствии с международными договорами Республики Узбекистан, которому данный аэродром принадлежит на праве собственности (владелец аэродрома), по договору аренды или на иных основаниях, предусмотренных законодательством Республики Узбекистан и имеющие сертификат годности аэродрома к эксплуатации. (В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 мая 2000 г.).

Статья 31. Регистрация аэродрома

Гражданские аэродромы и аэродромы государственной авиации подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских аэродромов Республики Узбекистан.

Государственные аэродромы подлежат регистрации в Министерстве обороны Республики Узбекистан.

По занесении аэродрома в реестр эксплуатанту выдается свидетельство о регистрации аэродрома.

Порядок регистрации аэродромов и выдачи о регистрации аэродромов устанавливается: для гражданских аэродромов и аэродромов экспериментальной авиации – Авиационной администрацией Республики Узбекистан;

для государственных аэродромов - Министерством обороны Республики Узбекистан.

Статья 32. Аэродром совместного использования (базирования)

Аэродромом совместного использования признается аэродромом государственной авиации, на котором выполняются полеты воздушных судов гражданской или экспериментальной авиации без права базирования на данном аэродроме.

Аэродромом совместного базирования признается аэродромом гражданской, государственной или экспериментальной авиации, на котором базируются воздушные суда, находящиеся в ведении различных ведомств.

Совместное использование (базирование) аэродромов различными пользователями воздушного пространства осуществляется в порядке, определяемом Кабинетом Министров Республики Узбекистан.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

3. Воздушные суда

Статья 35. Классификация воздушных судов

Воздушные суда в зависимости от принадлежности к видам авиации подразделяются на гражданские, государственные и экспериментальные.

Статья 36. Сертификация производства воздушных судов

Предприятия или другие организации (в том числе авиаклубы), осуществляющие серийное производство сертификационных типов воздушных судов и иных летательных аппаратов, действуют в соответствии с установленными требованиями и на основании сертификата на выполнение такой деятельности.

Разработка требований к производству воздушных судов и иных летательных аппаратов и его сертификация производится с учетом международных стандартов и рекомендаций в порядке, определяемом Кабинетом Министров Республики Узбекистан.

4. Эксплуатанты воздушных судов

Статья 44. Выдача свидетельства эксплуатанта.

Эксплуатантом воздушного суда признается гражданин или юридическое лицо, владеющее воздушным судном на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании, право и способность которого осуществлять эксплуатацию этого воздушного судна подтверждены свидетельством эксплуатанта.

Свидетельством эксплуатанта выдается Авиационной администрацией Кабинетом Министров Республики Узбекистан. При этом обязательным условием для получения такого свидетельства является наличие собственных или арендованных воздушных судов, структур летных и технических служб.

Отказ в выдаче свидетельства эксплуатанта по мотивам нецелесообразности запрещается. Отказ в выдаче свидетельства может быть обжалован в соответствующий суд по месту нахождения хозяйствующего субъекта, обратившегося за свидетельством.

Свидетельством эксплуатанта остается в силе до тех пор пока не закончится срок его действия или в установленном порядке оно не будет приостановлено или изъято.

Свидетельство не подлежит передаче другому лицу.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

5. Авиационный персонал

Статья 47. Классификация авиационного персонала

К авиационному персоналу относятся лица, деятельность которых связана с организацией, выполнением и обеспечением полетов, а также с обслуживанием воздушного движения.

Авиационный персонал в зависимости от принадлежности к видам авиации подразделяется на авиационный персонал гражданской, государственной и экспериментальной авиации соответственно.

Статья 48. Состав авиационного персонала

В состав авиационного персонала входят:

- а) лица летного состава;
- б) лица, осуществляющие организацию и обслуживание воздушного движения;
- в) лица, осуществляющие организацию полетов воздушных судов;
- г) лица, осуществляющие техническое обслуживание воздушных судов;
- д) лица, осуществляющие обеспечение полетов воздушных судов;
- е) (исключен Законом Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

ж) (исключен Законом Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

Перечни должностей для лиц, относящихся к авиационному персоналу гражданской, государственной и экспериментальной авиации, устанавливаются Кабинетом Министров Республики Узбекистан.

Статья 51. Экипаж воздушного судна

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

Состав экипажей гражданских и государственных воздушных судов в зависимости от типа и назначения воздушных судов, целей и условий их эксплуатации определяется разработчиком и заказчиком и указывается в документах по летной эксплуатации воздушного судна каждого типа. В состав экипажей этих воздушных судов, кроме того, может включаться другой авиационный персонал, связанный с эксплуатацией данного воздушного судна, в порядке, определяемом соответственно Авиационной администрацией или Министерством обороны Республики Узбекистан.

Состав экипажа воздушного судна экспериментальной авиации в зависимости от целей и задач опытно-конструкторских, экспериментальных или научно-исследовательских работ определяется изготовителем и разработчиком воздушного судна по согласованию с Авиационной администрацией Республики Узбекистан.

(Дополнено Законом Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

Контрольные вопросы:

1. В целях используется Гражданская авиация ?
2. Состав авиация Республики Узбекистан
3. Классификация аэродромов
4. Эксплуатанты воздушных судов. Выдача свидетельства эксплуатанта
5. Классификация авиационного персонала
6. Экипаж воздушного судна

Лекция № 6. Воздушное движение, полеты воздушных судов в РУз. (ВК)

План

1. Воздушное движение
2. Полеты воздушных судов
3. Международные полеты

1. Воздушное движение

Статья 54. Классификация воздушного пространства

Воздушное пространство Республики Узбекистан подразделяется на контролируемое и неконтролируемое в соответствии с требованиями международных стандартов и в порядке, определяемом Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

При этом под контролируемым воздушным пространством понимается пространство, в котором обеспечивается непосредственное управление полетом органами обслуживания воздушного движения, а под неконтролируемым воздушным пространством понимается пространство, выделенное для выполнения полетов авиации общего назначения с использованием полетно-информационного обслуживания.

Статья 55. Обслуживание воздушного движения

Обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве Республики Узбекистан организуется в соответствии с международными стандартами и Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан и зависит от классификация воздушного пространства, в котором осуществляется обслуживание.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., №3, ст. 38).

Статья 61. Аэронавигационные и аэропортовые сборы

Обслуживание воздушного движения и обслуживание воздушных судов на аэродромах осуществляется за плату, взимаемую в виде аэронавигационных и аэропортовых сборов соответственно.

Порядок взимания и распределения аэронавигационных и аэропортовых сборов устанавливается Кабинетом Министров Республики Узбекистан.

2. Полеты воздушных судов

Статья 62. Правила выполнения полетов

Под полетом в Кодексе понимается перемещение воздушного судна по земной (водной) поверхности и в воздушном пространстве от начала разбега при взлете (отрыва от земной или водной поверхности при вертикальном взлете) до окончания пробега (освобождения взлетно-посадочной полосы без остановки) или касания земной (водной) поверхности при вертикальной посадке.

Полеты воздушных судов на территории Республики Узбекистан выполняются в соответствии с Правилами полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан.

Статья 72. Оказание помощи людям, находящимся в опасности

Командир воздушного судна, получивший любую информацию о людях, находящихся в опасности, обязан сообщить об этом органу обслуживания воздушного движения или иному компетентному органу и, если это не представляет угрозы безопасности полета данного судна, пассажиров и экипажа, оказать возможную помощь.

Статья 73. Действия органа обслуживания воздушного движения в случае бедствия

Орган обслуживания воздушного движения при получении информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, а также любую иную информацию от командира воздушного судна о людях, находящихся в опасности, обязан принять все возможные меры к оказанию необходимой помощи в порядке, определяемом Правилами полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан.

3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ

Статья 74. Международные полеты воздушных судов Республики Узбекистан

В настоящем Кодексе под международным полетом понимается полет воздушного судна, при котором воздушное судно пересекает границу иностранного государства.

Международные полеты воздушных судов Республики Узбекистан осуществляются на основании:

- а) международных договоров Республики Узбекистан;
- в) специальных разрешений на выполнение разовых полетов, выдаваемых компетентными органами соответствующих иностранных государств.

Воздушные суда Республики Узбекистан могут выполнять разовые международные полеты по разрешению министерства, государственного комитета, ведомства, организации или гражданина, в ведении или собственности которых находятся эти суда. Запрос на получение специального разрешения на полет гражданского воздушного судна Республики

Узбекистан в воздушном пространстве иностранного государства осуществляет Авиационная администрация, а государственного и экспериментального – Министерство иностранных дел Республики Узбекистан. Такой запрос производится, если соблюдены все требования, касающиеся судовых документов, свидетельств на членов экипажа, а также другие требования и правила, действующие на территории Республики Узбекистан и иностранного государства, на или через территорию которых планируется выполнение полета.

Правила, устанавливающие порядок запроса и получения разрешения на указанные полеты, утверждаются совместно Авиационной администрацией, Министерством обороны и Министерством иностранных дел Республики Узбекистан.

Статья 75. Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Республики Узбекистан

Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Республики Узбекистан осуществляется на основании и соответствии с условиями:

- а) международных договоров Республики Узбекистан;
- б) специальных разрешений на выполнение полетов.

Такие разрешения выдаются:

на разовые полеты, гражданских воздушных судов – Авиационной администрацией;
на разовые полеты, воздушных судов, не относящихся к гражданским воздушным судам, - Министерством иностранных дел Республики Узбекистан.

До начала международных полетов на территорию Республики Узбекистан владельцы (эксплуатанты) иностранных воздушных судов должны сообщить органу государственного управления, которому предоставлено право выдавать разрешение на выполнение таких полетов, опознавательные знаки воздушных судов.

Порядок выдачи разрешения на совершение разовых полетов определяется Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

Статья 76. Правила выполнения международных полетов на территорию Республики Узбекистан

При выполнении международных полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан национальных и иностранных воздушных судов действуют общие положения, регулирующие выполнение полетов и эксплуатацию воздушных судов в соответствии с настоящим Кодексом.

Вылет национальных и иностранных воздушных судов с территории Республики Узбекистан, а также их посадка после влета на территорию Республики Узбекистан производится на аэродромах, открытых для международных полетов. Международные полеты в воздушном пространстве осуществляется по установленным воздушным трассам. Пересечение государственной границы Республики Узбекистан выполняются воздушными судами в местах пересечения ее международными трассами или по воздушным коридорам, специально выделенным для этих целей, в порядке, определяемом Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

Исключение из указанных правил допускается в случаях:

а) стихийного бедствия, катастрофы, аварии, аварийной ситуации и в других случаях угрожающих жизни людей, в соответствии с Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

б) предусмотренных международными договорами Республики Узбекистан;

в) получения специального разрешения, выдаваемого в порядке, определяемом Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

Статья 77. Аэропорты, аэродромы и воздушные трассы для международных полетов воздушных судов

Аэропортами, аэродромами для международных полетов воздушных судов признаются аэропорты, аэродромы предназначенные для международных воздушных перевозок, в которых обеспечивается таможенный, пограничный и санитарно - карантинный контроль.

Решение об открытии аэропортов, аэродромов для международных полетов воздушных судов принимается Кабинетом Министров Республики Узбекистан.

Решение об открытии международных воздушных трасс принимается Авиационной администрацией по согласованию с Министерством обороны и Службой национальной безопасности Республики Узбекистан.

Порядок открытия аэропортов, аэродромов и воздушных трасс международных полетов воздушных судов определяется Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 мая 2000 г.).

Контрольные вопросы:

1. Классификация воздушного пространства. Обслуживание воздушного движения
2. Расскажите о правилах выполнения полетов?
3. Правила выполнения международных полетов на территорию Республики Узбекистан

Лекции №7 и 8. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. (ВК)

План

1. Общие положения
2. Воздушные перевозки
2. Авиационные работы

1. Общие положения

Статья 94. Определения

Под воздушной перевозкой понимается комплекс мероприятий и операций, выполняемых аэропортами воздушными перевозчиками, связанных с непосредственным выполнением доставки пассажиров, багажа и груза к месту назначения.

Под внутренней воздушной перевозкой понимается воздушная перевозка, при выполнении которой пункт отправления, пункт назначения и все предусмотренные пункты остановок расположены на территории Республики Узбекистан.

Под международной перевозкой понимается воздушная перевозка, при выполнении которой пункт отправления и пункт назначения независимо от того, имелись ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены:

- а) на территории двух государств;
- б) на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) остановки на территории другого государства.

Перевозчиком признается эксплуатант воздушного судна, имеющий лицензию на выполнение авиационной перевозки.

Пассажиром признается лицо, которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне в соответствии с договором воздушной перевозки.

Багаж – личные вещи пассажира, перевозимые на воздушном судне по соглашению с перевозчиком.

Груз – любое имущество, перевозимое или принятое к перевозке на воздушном судне (кроме почты или другого имущества, перевозимого по условиям международных почтовых соглашений, багажа или имущества перевозчика), а также багаж, перевозимый по накладной.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., № 3, ст. 38).

Под авиационными работами понимаются специализированные операции, выполняемые на коммерческой основе средствами авиации в целях обеспечения технологических или транспортных производственных процессов предприятий, учреждений, организаций и граждан (заказчика), в том числе для проведения экспериментальных и научно – исследовательских работ, санитарных и природоохранных мероприятий, оказания медицинской помощи населению, ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф. Перечень услуг, относящихся к авиационным работам, устанавливается Авиационной администрацией Республики Узбекистан.

Статья 95. Правила выполнения воздушных перевозок и авиационных работ

Эксплуатант воздушного судна, изъявивший желание выполнить воздушные перевозки или авиационные работы, должен получить лицензию на осуществление соответствующей деятельности.

Воздушные перевозки и авиационные работы выполняются на основании договоров между эксплуатантами воздушных судов и заказчиками либо разовых заявок предприятий, учреждений, организаций и граждан. Эксплуатанты воздушных судов и заказчики обладают равными правами в выборе партнера.

Местные органы власти имеют право устанавливать условия и ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологией территории или особым режимом нахождения на территории транспортных средств и людей. Согласование таких условий и ограничений возлагается на заказчика.

Эксплуатанты воздушных судов обязаны соблюдать правила выполнения воздушных перевозок или авиационных работ, которые устанавливаются Авиационной администрацией. Порядок перевозки почты при этом должен согласовываться с Узбекским агентством почты и телекоммуникаций. (В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., № 3, ст. 38).

Перевозчики и эксплуатанты воздушных судов, выполняющие авиационные работы, вправе устанавливать свои правила осуществления соответствующей деятельности, которые не могут быть ниже по уровню требований, чем установленные согласно части четвертой настоящей статьи.

2. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 98. Договор воздушной перевозки

По договору воздушной перевозки пассажиров и багажа перевозчик обязуется перевезти и его багаж в пункт назначения, предоставив ему место на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром багажа – также доставить багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Пассажир обязуется уплатить за перевозку по установленному тарифу, а при наличии багажа сверх установленной перевозчиком нормы – и за провоз багажа.

По договору воздушной перевозки перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их уполномоченному на получение груза или почты лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза или почты по установленному тарифу.

Статья 102. Услуги и льготы, предоставляемые пассажиру

Перевозчик обязан организовать обслуживание пассажиров в порядке, устанавливаемом правилами перевозок. В соответствии с этим пассажиру предоставляется право провозить бесплатно в пределах установленной нормы багаж и ручную кладь, провозить с собой бесплатно или на льготных условиях (в зависимости от возраста) детей, пользоваться в

аэропортах специально выделенными помещениями, а также быть обеспеченным местом в гостинице при задержках или перерывах в перевозках, происшедших по вине перевозчика, или при других вынужденных задержках в перевозке.

Статья 103. Прекращение договора воздушной перевозки по инициативе перевозчика

Перевозчик может прекратить договор воздушной перевозки любого пассажира, когда, исходя из разумной необходимости, перевозчик решает, что такое действие необходимо:

- а) в целях обеспечения безопасности;
- б) в целях предотвращения нарушений применяемых к данной перевозке законов, правил, постановлений любой страны – вылета, назначения или пролета.

Статья 104. Прекращение договора воздушной перевозки по инициативе пассажира

Пассажир имеет право отказаться от полета в любое время и в зависимости от того, был отказ произведен до или после вылета воздушного судна, получить свою уплаченную сумму или ее часть в порядке, определяемом правилами применения тарифов авиакомпании.

Статья 110. Страхование

Перевозчик должен страховать свою ответственность по возмещению ущерба, причиненного пассажирам, багажу и грузам, принятым к перевозке, а также по возмещению ущерба третьим лицам.

Страховая сумма, позволяющая возместить ущерб, не должна быть ниже установленных пределов ответственности перевозчика.

Пассажиры подлежат обязательному страхованию в порядке, определяемом законодательством Республики Узбекистан.

Статья 113. Ответственность перевозчика за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира

Перевозчик несет имущественную ответственность за вред, возникший вследствие причинения смерти или повреждения здоровья пассажира при воздушной перевозке если не докажет, что перевозчиком были приняты все необходимые меры, чтобы избежать вреда, или что также меры невозможно было принять.

В случае, когда смерть или повреждение здоровья причинены пассажиру в результате действия непреодолимой силы, перевозчик несет установленную ответственность, если не докажет, что возникновению или увеличению вреда содействовала грубая неосторожность самого потерпевшего.

В других случаях, когда перевозчик докажет, что грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, размер возмещения вреда в соответствии с общими нормами гражданского законодательства может быть уменьшен либо в возмещении вреда может быть отказано.

Воздушная перевозка пассажира охватывает период с момента входа пассажира на перрон аэропорта для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир покинул перрон под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика.

При международных перевозках ответственность перевозчика определяется международными договорами, участниками которых являются Республика Узбекистан и соответствующее иностранное государство. (Дополнено Законом Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., № 3, ст. 38).

Статья 116. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза и багажа, а также вещей, находившихся при пассажире

За утрату, недостачу и повреждение груза, багажа или находившихся при пассажире вещей перевозках несет ответственность в следующих размерах:

а) за утрату или недостачу груза или багажа, принятых к перевозке с объявленной ценностью, - в размере объявленной ценности, а в случае, если перевозчик докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость, - в размере действительной стоимости;

б) за утрату, повреждение или недостачу груза или багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью, а также вещей, находившихся при пассажире, - в размере действительной стоимости, но не свыше предела, устанавливаемого Авиационной администрацией по согласованию с Министерством финансов Республики Узбекистан на уровне пределов ответственности, установленных международными договорами об ответственности при воздушных перевозках, участником которых является Республика Узбекистан.

Пределы ответственности не применяются, если будет доказано, что вред возник вследствие умысла или грубой неосторожности перевозчика или уполномоченных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей.

Перевозчик не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение при перевозке незарегистрированного багажа и другого имущества, находящегося при пассажире.

Перевозчик не несет ответственности за смерть или повреждение здоровья лица, сопровождающего перевозимых на воздушном судне животных, если они были вызваны поведением этих животных.

Перевозчик не несет ответственности за смерть или ранение животного, если это вызвано естественными причинами или действиями сопровождающего его лица.

Статья 122. Порядок предъявления претензий

До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки пассажира, багажа, груза или почты, обязательно предъявление к нему претензии, за исключением случаев, связанных с наступлением смерти пассажира или повреждением здоровья, возникших в результате авиационного происшествия.

(В редакции Закона Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 года – Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., № 3, ст. 38).

Претензии предъявляются перевозчику в аэропорту отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии или через представителя перевозчика.

Претензии, вытекающие из перевозки в прямом смешанном сообщении, предъявляются:

- а) к авиационному предприятию, если конечным пунктом перевозки является аэропорт;
- б) к соответствующей транспортной организации, если конечным пунктом перевозки являются железнодорожная или автомобильная станция, пристань или порт.

3. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Статья 128. Договор на авиационные работы

По договору на авиационные работы одна сторона (эксплуатант) обязуется выполнить для другой стороны (заказчика) авиационные работы одним или несколькими воздушными судами в сроки, объемах и на условиях, предусмотренных договором.

Статья 130. Выполнение авиационных работ иностранных эксплуатантами и совместными предприятиями

Авиационные работы на территории Республики Узбекистан могут выполняться иностранными эксплуатантами, а также совместными предприятиями на основе лицензий, выдаваемых Авиационной администрацией.

При этом такие эксплуатанты могут использовать как свои собственные воздушные суда, в том числе зарегистрированные в соответствующем иностранном государстве, так и арендованные воздушные суда Республики Узбекистан, полностью распространяются соответствующие положения настоящего Кодекса.

Статья 131. Выполнение авиационных работ эксплуатантами Республики Узбекистан на территории иностранного государства

Авиационные работы на территории иностранного государства могут осуществляться эксплуатантами Республики Узбекистан, получившими соответствующую лицензию на производство конкретных видов авиационных работ.

Статья 132. Страхование при авиационных работах

Заказчик обязан страховать своих работников и лиц, связанных с обеспечением технологического процесса при авиационных работах или перевозимых по его заявке без приобретения билета.

Эксплуатант обязан страховать свою ответственность по возмещению ущерба, который может быть причинен в связи с выполнением авиационных работ.

Статья 135. Исковая давность и подсудность

Иски, связанные с выполнением авиационных работ, предъявляются не позднее двух лет со дня обнаружения события, послужившего основанием для предъявления иска по выбору истца: в суде по месту нахождения или месту жительства ответчика, по месту нахождения агентства, посредством которого заключен договор на выполнение авиационных работ, в соответствующем суде по месту выполнения работ.

Контрольные вопросы:

1. Как понимается под воздушной перевозкой ?
2. Правила выполнения воздушных перевозок и авиационных работ
3. Договор воздушной перевозки
4. Договор на авиационные работы
5. Страхование при авиационных работах

Лекции №9 и 10. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (ППГЭА – 2000)

План

1. Общие положения
2. Метеорологическое обеспечение полетов
3. Штурманское обеспечение полетов
4. Аэронавигационное обеспечение полетов
5. Инженерно- авиационное обеспечение полетов

1. Общие положения

Раздел V. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Метеорологическое обеспечение полетов, штурманское обеспечение полетов, аэронавигационное обеспечение полетов, инженерно авиационное обеспечение полетов.

Виды обеспечения полетов:

Обеспечение полетов воздушных судов включает:

- обслуживание воздушного движения
- метеорологическое обеспечение
- штурманское обеспечение
- аэронавигационное обеспечение

- инженерно авиационное обеспечение
- аэродромное обеспечение
- электросветотехническое обеспечение
- радиотехническое обеспечение
- обеспечение службами, осуществляющими организацию воздушных перевозок
- орнитологические обеспечение
- медицинское обеспечение
- обеспечение авиационной безопасности
- поисковое и аварийно-спасательное обеспечение
- обеспечение производственно-диспетчерской службой.

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

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

2. Метеорологическое обеспечение полетов

4.1.2.1. Метеорологическое обеспечение полетов гражданской авиации Республики Узбекистан организует Главгидромет РУз в соответствии с требованиями Приложения 3 к Конвенции о международной гражданской авиации (1944 г.), технического регламента ВМО. Руководства по метеорологическому обеспечению полетов гражданской авиации (РМО ГА), норм годности к эксплуатации аэродромов (НГАЭ) и инструкции по метеообеспечению полетов, разработанной для каждого конкретного аэродрома.

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

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

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

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

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

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

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

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

- регулярные и выборочные специальные сводки прогнозов погоды по аэродромам вылета, назначения и запасным;

- предупреждения по аэродрому вылета, маршрутам и регионам полетов, информации SIGMET;
- донесения с борта воздушных судов;
- текущие и прогностические карты с данными о ветре, температуре воздуха на высотах, высоте тропопаузы, струйном течении;
- информацию МРЛ;
- фотографии с метеорологических спутников земли.

Устная метеорологическая консультация проводится по требованию экипажа.

4.1.2.9. При наличии в аэропорту службы «Диспатч» метеорологическое обеспечение экипажей воздушных судов в период предполетной подготовки производится через диспетчера этой службы. Диспетчер получает от метеоинформацию, предусмотренную в п.4.1.2.8. настоящих Правил необходимую для выполнения полетов, о чем расписывается в специальном журнале.

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

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

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

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

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

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

4.1.2.15. Эксплуатант заблаговременно (за 8 суток) уведомляет метеорологическую службу о необходимости изменения характеристика метеорологического обеспечения полетов в случаях.

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

3. Штурманское обеспечение полетов

4.1.3.1. Штурманское обеспечение полетов предусматривает:

- разработку нормативных и методических документов, регулирующих подготовку и выполнение полетов в штурманском отношении;
- в штурманскую подготовку летного состава и должностных лиц, связанных с обеспечением (обслуживанием) движения воздушных судов;

- организацию своевременного доведения до экипажей аэронавигационной информации, необходимой для выполнения полетов;
- разработку метеорологических минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов;
- разработку схем маневрирования воздушных судов в районе аэродрома (аэроузла);

Штурманское обеспечение полетов организуется и проводится в соответствии с требованиями Руководства по штурманскому обеспечению полетов в ГА (РШОП ГА).

4. Аэронавигационное обеспечение полетов

4.1.4.1. Аэронавигационное обеспечение полетов заключается в обеспечении аэронавигационной информацией (АНИ) экипажей, выполняющих полеты и авиационного персонала, связанного с обеспечением полетов, организуется и проводится в соответствии с требованиями Руководства по аэронавигационной информации в ГА.

4.1.4.2. Обеспечение экипажей ВС эксплуатанта аэронавигационной информацией (сборниками, полетными/радионавигационными картами, извещениями и НОТАМ об изменениях в аэронавигационной обстановке, предварительным навигационным расчетам) по аэродромам вылета, назначения, промежуточной посадки, запасным, по маршруту или району выполнения полетов осуществляет непосредственно служба аэронавигационной информации (служба аэронавигационного обеспечения полетов, бюро аэронавигационной информации, штурманская служба) эксплуатанта или на договорной основе аналогичная служба (исполнитель) другого эксплуатанта.

4.1.4.3. Служба аэронавигационной информации должна своевременно извещать потребителей АНИ об изменениях в аэронавигационной обстановке, данные о которых поступают авиапредприятий и аэропортов, путем издания и рассылки поправок и извещений (НОТАМ).

5. Инженерно- авиационное обеспечение полетов

4.1.5.1. Инженерно- авиационное обеспечение включает:

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

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

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

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

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

4.1.5.5. Передачи воздушного судна, бортового имущества, документации и остатков ГСМ и АТБ экипажу для выполнения полета, экипажем – АТБ на техническое обслуживание, а также от одного экипажа к другому оформляется записью в бортовом журнале воздушного судна или в эквивалентную ему бортовую документацию. Ответственность за сохранность воздушного судна несет то лицо, подпись которого в бортовом журнале за прием воздушного судна является последней.

Ответственность возлагается:

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

Контрольные вопросы:

1. Виды обеспечения полетов
2. Что включает метеорологическое обеспечение полетов?
3. Что включает штурманское обеспечение полетов?
4. Что включает аэронавигационное обеспечение полетов?
5. Что включает инженерно - авиационное обеспечение полетов?

Лекции №11 и 12. Полеты воздушных судов, основные требования выполнения полетов, буксировка, запуск, руления, взлет, набор вылеты, полет по маршруту, подход к аэродрому и посадки (ППГЭА – 2000)

План

1. Выполнение полетов. Основные требования
2. Буксировка, запуск, руление
3. Взлет
4. Набор высоты
5. Полет по маршруту
6. Подход к аэродрому и посадка

1. Выполнение полетов. Основные требования

5.2. Выполнение полетов

5.2.1. Основные требования

5.2.1.1. При выполнении полета члены экипажа обязаны руководствоваться настоящими Правилами, РЛЭ. Инструкцией по взаимодействию и технологии работы экипажа, а также другими нормативными документами регулирующими выполнение полетов.

Каждый полет воздушного судна производится в соответствии с планом полета, утвержденным в установленном порядке.

Документом, дающим право команду ВС на выполнение полета, является задание на полет.

Полет воздушного судна производится только при наличии полученного от соответствующего органа ОВД разрешения на полет.

Принятие решения на вылет, взлет и посадка воздушного судна производится по наивысшему из установленных минимумов:

- командира воздушного судна
- аэродрома
- воздушного судна.

Командиру воздушного судна запрещается производить посадку при метеоусловиях ниже установленного минимума за исключением случаев вынужденной посадки (потеря радиосвязи, недостаток топлива, отказ авиационной техники и др., не позволяющие продолжить полет до другого аэродрома).

5.2.1.9. Экипаж обязан немедленно сообщить диспетчеру службы движения об усложнении условий полета или руления, наблюдаемых опасных метеоявлениях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами.

2. Буксировка, запуск, руление

5.2.2.1. После занятия рабочих мест в кабине экипаж под руководством командира воздушного судна проводит предстартовую подготовку, которая завершается докладом членов экипажа о готовности к полету.

5.2.2.2. Передвижение (буксировка, руление) воздушного судна по аэродрому производится с разрешения диспетчера органа УВД. Передвижение осуществляется по маркировочной разметке, в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой движения и при наличии непрерывной двусторонней связи с диспетчером УВД.

5.2.2.3. Буксировка воздушного судна осуществляется в соответствии с правилами., установленными НТЭРАТ ГА, с обязательной двусторонней связью экипажа с ответственным за буксировку лицом ИАС по СПУ или радио.

Ответственность за безопасность буксировки несет лицо инженерно-авиационной службы(ИАС),руководящее буксировкой.

5.2.2.4. Запуск двигателей производится с разрешения диспетчера органа УВД на стоянках, участках РД ли специально оборудованных площадках, определенных инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

5.2.2.5. До начала выруливания ВС на предварительный старт экипаж должен получить и подтвердить диспетчерское разрешение, которое как правило должно содержать:

- разрешенный аэродром назначения
- наименование воздушной трассы или маршрут выхода из района аэродрома
- наименование назначенной схемы выхода из района аэродрома (SID), а если схема выхода не имеет наименования или изменена – информацию по выполнению маневра выхода на трассу(заданный маршрут),
- первую разрешенную высоту или эшелон полета:
- режим работы и код ответчика;

- первую частоту радиосвязи после взлета;
- другую важную оперативную информацию, связанную с особенностями начального этапа полета в том числе с ограничениями и запретами.

5.2.2.6. Экипажу выруливать(рулить)запрещается, если:

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

5.2.2.7. Выруливание с места стоянки выполняется по сигналам ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск воздушного судна.

Заруливание на место стоянки производится по сигналам дежурного по сопровождению(перрону) или встречающего лица ИАС.

Указанные лица при соблюдении Правил руления экипажем несут ответственность за безопасное выруливание (заруливание) воздушного судна.

Если воздушное судно установлено на стоянку не по маркировочным знакам, командир воздушного судна обязан немедленно информировать об этом диспетчера органа УВД.

5.2.2.8. при видимости менее 400 м автомашины сопровождения, оборудованные светосигнальными устройствами и радиостанцией, лидируют воздушные суда при рулении.

В других случаях автомашины сопровождения лидируют воздушные суда по требованию экипажа.

Ответственность за безопасность руления воздушного судна при лидировании автомашиной сопровождения (при соблюдении правил руления экипажем) несет дежурный по сопровождению.

5.2.2.11. Скорость руления выбирается командиром воздушного судна в зависимости состояния РД (ВПП, грунта), наличия препятствий и условий видимости. При выборе режима работы двигателя(двигателей)при страгивании с места и на руление командир ВС обязан учитывать воздействие газовой струи на другие воздушные суда и объекты ,не допуская их повреждения.

5.2.2.12. Аэронавигационные огни (АНО)на воздушном судне должны быть включены ночью при буксировке, на рулении и в полете, а также днем при буксировке и на рулении при плохой видимости (менее 2000 м).Рулежные фары должны быть включены на рулении ночью, а также днем при плохой видимости(менее 2000 м).Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от начала запуска двигателей перед выруливанием, до их остановки после заруливания воздушного судна , в соответствии с РЛЭ.

5.2.2.13. Пересекать (занимать) ВПП и РД при рулении (буксировке) без разрешения диспетчера органа УВД запрещается .

3. Взлет

5.2.3.1. Взлет производится после доклада о готовности экипажа воздушного судна и получения разрешения органа УВД. На аэродроме (посадочной площадке), где нет диспетчера органа УВД, взлет производится по решению командира воздушного судна.

Разрешение диспетчера органа УВД на выполнение взлета означает, что: -поверхность ВПП соответствует нормативным требованиям

-безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен:

-отсутствуют летные препятствия на летной полосе.

-диспетчер сообщил, а экипаж принял информацию о явлениях угрожающих безопасности полетов;

-экипажу разрешено занимать высоту в соответствии с диспетчерским разрешением на вылет, если после этого не поступало других указаний диспетчера.

5.2.3.2. Взлет выполняет командир воздушного судна или второй пилот если это предусмотрено заданием на полет.

5.2.2.3. Экипаж может взлетать (взлет запрещается), если:

-имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета; в условиях сильных ливневых осадков, когда метеорологическая видимость составляет менее 600 м (значение видимости по ОВИ не учитывается):

-фактическая видимость и высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) ниже установленного для данной категории ВС минимума;

-скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления не соответствует установленным РЛЭ данного типа ВС ограничениям;

-поверхность ВС покрыта льдом, инеем или мокрым снегом;

-взлетная масса и (или) центровка превышают допустимые пределы для фактических условий взлета;

-другое ВС уходит на второй круг;

-впереди на летной полосе имеются препятствия.

5.2.3.4. Взлет ВС производится, как правило, от начала ВПП. Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП при условии, если:

это предусмотрено Инструкцией по производству полетов на данном аэродроме;

-располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега соответствует потребностям для фактической взлетной массы ВС и условий взлета.

5.2.3.5. Взлет воздушного судна при попутном ветре может быть разрешен, если это предусмотрено Инструкцией по производству полетов на данном аэродроме и РЛЭ данного типа ВС.

5.2.3.6. Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления и продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Отрыв ВС на скорости, менее расчетной, запрещается.

5.2.3.7. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения, взлет немедленно должен быть прекращен.

Предупреждение:

Ни одно должностное лицо не вправе оспаривать обоснованность решения командира ВСО прекращения взлета до достижения скорости принятия решения.

5.2.3.8. Взлет воздушного судна ночью производится, как правило, с включенными фарами. Если при включении фар создается световой экран, ухудшающий видимость, взлет по решению командира воздушного судна может производиться с выключенными фарами.

5.2.3.9. С момента начала разбега ВС и до набора высоты 200 м экипажу и диспетчеру органа УВД не следует вступать в радиосвязь, за исключением случаев, когда возникает угроза безопасности полетов.

4.Набор высоты

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

- 50 м – на воздушных судах при выполнении авиационных работ. Если по данному виду работ установлена рабочая высота 50 м и менее;
- 100 м – на воздушных судах со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее;
- 200 м – на воздушных судах со скоростью полета по кругу более 300 км/ч.

Примечание: При наличии на аэродроме и на воздушном судне дальномерного оборудования разрешается, если это указано в Инструкции по производству полетов, выполнять первый разворот на установленном удалении и на минимально допустимой высоте в соответствии с РЛЭ.

5.2.4.2. По достижении высоты 200 м или заданной высоты полета экипаж воздушного судна докладывает о выполнении взлета.

5.2.4.3. При пересечении высоты перехода экипаж обязан перевести шкалы давления барометрических высотомеров на отсчет 760 мм. рт. ст. (1013,2 м бар) и сличить показания высотомеров.

5.2.4.4. Набор заданного эшелона (высоты) полета производится по указанию диспетчера органа УВД в соответствии с установленной схемой выхода, заданной траекторией полета при векторении, по маршруту полета (ВТ. МВЛ).

5.2.4.5. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному диспетчером органа УВД рубежу экипаж обязан своевременно информировать об этом диспетчера УВД.

5.2.4.6. По окончании набора заданного эшелона экипаж должен доложить диспетчеру органа УВД о его занятии и сверить показания высотомеров.

5. Полет по маршруту

5.2.5.1. Экипаж обязан выполнять полет в пределах установленной ширины воздушной трассы (района работ), выдерживать заданный эшелон (высоту) полета и постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

5.2.5.2. Изменение маршрута, эшелона (высоты) и времени пролета контрольных ориентиров производится с разрешения диспетчера органа УВД, под непосредственным управлением которого осуществляется полет.

5.2.5.3. Отклонение от заданного маршрута и изменение эшелона (высоты) полета разрешаются только в случаях обхода зон опасных метеоявлений, посадки на запасном аэродроме, отказа авиационной техники или вынужденной посадки по согласованию с диспетчером органа УВД, под управлением которого выполняется полет.

5.2.5.4. При полете по маршруту, в случаях невозможности обхода зоны опасных метеоявлений, командир ВС обязан немедленно вывести ВС из опасного для полета района, возвратиться в пункт вылета или произвести посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме с информацией о принятом решении диспетчера органа УВД.

5.2.5.5. Своевременный возврат на аэродром вылета или посадки на запасном аэродроме по причинам, не позволяющим продолжить полет до аэродрома назначения, должны расцениваться как правильное решение КВС.

5.2.5.6. Если посадка на аэродроме назначения оказалась невозможной из-за ухудшения метеоусловий или по другим причинам, командиру ВС разрешается следовать на другой аэродром, где фактическая погода не ниже минимума, при наличии фактического остатка топлива к моменту прибытия на этот аэродром не менее, чем на 30 мин, полета на высоте круга.

6. Подход к аэродрому и посадка

5.2.6.1. Перед началом снижения с эшелона (высоты) полета или до входа воздушного судна в район аэродрома посадки (при полетах ниже нижнего эшелона) экипаж под руководством командира воздушного судна проводит предпосадочную подготовку, объем которой определяется командиром, исходя из конкретных условий предстоящей посадки. При продолжительности полета менее 1 часа часть предпосадочной подготовки по решению командира воздушного судна может быть проведена перед вылетом.

5.2.6.2. При смене ВПП (курса посадки) или возникновении условий, требующих изменения (уточнения) ранее принятых решений, экипажем должна быть проведена дополнительная подготовка и повторная проверка выполнения операций по карте контрольной карты.

5.2.6.3. Снижение воздушного судна с заданного эшелона (высоты) полета выполняется по запросу экипажа и разрешению диспетчера органа УВД с докладом экипажа о начале снижения.

5.2.6.4. При входе в район аэродрома командир воздушного судна обязан сообщить диспетчеру органа УВД свое местонахождение, высоту полета и получить от него условия снижения для входа в зону взлета и посадки.

5.2.6.5. Воздушному судну, нуждающемуся в немедленной посадке, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

5.2.6.6. При одновременном визуальном заходе на посадку двух однотипных воздушных судов преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже. Экипаж более легкого воздушного судна обязан предоставить возможность более тяжелому воздушному судну совершить посадку первым.

5.2.6.7. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан:

- проанализировать метеообстановку на аэродроме посадки и сообщить диспетчеру органа УВД свое решение и выбранную систему захода;
- установить на эшелоне перехода шкалы давлений барометрических высотомеров на значение давления аэродрома (на горных аэродромах доложить диспетчеру органа УВД текущую высоту);
- установить на высоте круга сигнализатор радиовысотомера согласно РЛЭ.

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

- выполнить контрольный заход в целях осмотра площадки и определения с воздуха ее состояния и пригодности;
- передать на частоте связи диспетчерского пункта, в районе которого он находится, место и магнитный курс посадки.

5.2.6.9. Экипажу воздушного судна снижение с эшелона перехода и заход на посадку по точным системам с некатегоризованными минимумами и по неточным системам разрешается, если на аэродроме посадки:

- скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления на ВПП соответствуют установленным РЛЭ дануого типа ВС требованиям;
- видимость на ВПП (видимость) не менее минимума;
- высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) не ниже минимума.

Контрольные вопросы:

1. Основные требования выполнения полетов
2. Расскажите о буксировке, запуска и руление
3. Расскажите о взлете
4. Расскажите о наборе высоты
5. Расскажите о полете по маршруту
6. Расскажите о подходе к аэродрому и посадке

ЛЕКЦИЯ № 13 Полеты в особых условиях (ППГЭА –2000)

План

- 1. Основные требования**
- 2. Полеты в зоне обледенения и в зоне сильной болтанки**
- 3. Полеты в условиях сдвига ветра**

1. Основные требования

5.12.1. Основные требования

5.12.1.1. К полетам в особых условиях относятся:

- полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури;

- полеты в горной и малоориентирной местности, пустынях и над водной поверхностью;

- полеты в сложной орнитологической обстановке.

5.12.1.3. Изменение маршрута или эшелона (высоты) полета для обхода зоны опасных метеорологических явлений производится только по согласованию с органом УВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет, за исключением случаев возникновения угрозы безопасности полета на заданном эшелоне, при которых командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом диспетчеру органа УВД.

В этом случае командир обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30 градусов от оси маршрута и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

Заняв новый эшелон, командир по согласованию с органом УВД выводит воздушное судно на воздушную трассу.

2. Полеты в зоне обледенения и в зоне сильной болтанки

5.12.2. Полеты в зоне обледенения

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

5.12.2.2. Полеты в условиях обледенения на воздушных судах, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, запрещаются.

5.12.4. Полеты в зоне сильной болтанки.

5.12.4.1. Перед входом в зону возможной болтанки и при внезапном попадании в нее пассажиры должны быть пристегнуты к креслам привязными ремнями (по команде командира ВС по СГУ или включения табло “Пристегнуть ремни”).

5.8.4.2. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м и попадании воздушного судна в зону сильной болтанки командир с разрешения диспетчера органа УВД должен вывести из этой зоны воздушное судно с набором высоты, возвратиться на аэродром вылета или следовать на запасной.

5.12.4.3. Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруженные визуально, экипаж обязан обходить стороной не менее 10 км от их видимых боковых границ.

Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками и обнаруженные визуально, экипаж обязан обходить стороной на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

5.12.4.4. Заход на посадку и посадка при сильной болтанке не допускается.

3. Полеты в условиях сдвига ветра

5.12.6. Полеты в условиях сдвига ветра.

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

- увеличить расчетные скорости в соответствии с рекомендациями РЛЭ;
- осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;

- при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и

(или) после пролета ДПРМ вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной.

5.12.6.2. Взлет и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра не допускается.

Контрольные вопросы:

1. Перечислите основные требования к полетам в особых условиях
2. Какие требования предъявляются к полетам в зоне обледенения и в зоне сильной болтанки
3. Что необходимо учитывать при взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра?

ЛЕКЦИЯ №14

План

1. Полеты в горной местности
2. Полеты над водной поверхностью
3. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

1. Полеты в горной местности

5.12.8. Полеты в горной местности

5.12.8.1. При подготовке к полету в горной местности экипаж дополнительно обязан:

- изучить рельеф местности в полосе маршрута не менее, чем по 50 км в обе стороны от трассы, нанести на карту командные высоты, ограничительные пеленги и наметить обходные маршруты на случай встречи с опасными метеоявлениями;
- изучить и отметить на карте места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки;
- вычертить на полетной карте профиль местности по командным высотам и отметить их;
- проанализировать метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки;
- знать высоты аэродромов, расположенных в горах, особенность взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при взлете и посадке на горных аэродромах, а также расчет максимальной взлетной (посадочной) массы воздушного судна.

5.12.8.2. Набор эшелона (высоты) полета в горной местности разрешается по маршруту следования только при условии обеспечения набора безопасного эшелона до установленного рубежа. В остальных случаях набор высоты производится по установленной схеме.

5.12.8.3. При пересечении горного хребта по ПВП командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателей (двигателя) до номинального, горный хребет на истинной высоте менее 900 м над рельефом местности пересекать **запрещается**.

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

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

5.12.8.5. На горных аэродромах полеты по траекториям, задаваемым диспетчером органа УВД запрещаются.

5.12.8.6. Переходить от полетов по ППП в горной местности и на горных аэродромах на полеты по ПВП запрещается.

2. Полеты над водной поверхностью

5.12.10. Полеты над водной поверхностью

5.12.10.1. Полеты над водной поверхностью разрешается выполнять:

- на воздушных судах, имеющих два двигателя и более, и на всех воздушных судах, приспособленных для посадки на воду;
- на сухопутных воздушных судах, имеющих один двигатель, при удалении от береговой черты не более дальности снижения с отказавшим двигателем.

5.12.10.2. При полетах над водной поверхностью, когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры должны быть обеспечены спасательными жилетами. Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 мин., на воздушных судах (независимо от типа), кроме индивидуальных средств спасания должны быть и групповые плавсредства (надувные спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту, со средствами жизнеобеспечения в соответствии с РЛЭ, а также специальное снаряжение, предусмотренное п.5.12.1.4 настоящих Правил.

5.12.10.3. При подготовке к полету над водной поверхностью экипаж дополнительно обязан:

- подробно изучить береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности на случай вынужденной посадки;
- проверить наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, запаса продуктов питания и питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;
- изучить правила вынужденной посадки на воду и пользования плавсредствами;
- проинструктировать пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами и поведения при аварийной посадке.

5.12.10.4. Полеты по ПВП вблизи береговой линии выполняются на безопасных высотах с учетом максимальных превышений рельефа местности в полосе по 5 км в обе стороны от оси маршрута.

5.12.10.5. Командир ВС, перед взлетом в сторону моря или больших водных поверхностей, обязан провести предстартовую подготовку со всеми членами экипажа ВС, включая обслуживающий персонал, по действиям в случае приводнения ВС.

3. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

5.12.5. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы.

5.12.5.1. Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

- шумы и треск в наушниках;
- беспорядочные колебания стрелок радиоконпасов;

- искрение на остеклении кабины экипажа и свечение концов крыла в темное время суток.

5.12.5.2. Командир воздушного судна при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу УВД и выполняет рекомендации диспетчера о выходе из опасной зоны, при этом необходимо выключить одну УКВ радиостанцию, а ночью включить освещение кабины экипажа.

5.12.5.3. Изменение высоты полета в зонах повышенной электризации необходимо выполнять с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростями полета в соответствии с рекомендациями РЛЭ. После выхода из слоя облаков (до входа в другой слой) следует сделать горизонтальную площадку продолжительностью не менее 5 сек.

5.12.5.4. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу необходимо:

- доложить диспетчеру органа УВД о факте поражения, метеоусловиях, месте и высоте полета;
- проконтролировать параметры работы двигателей;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
- осмотреть воздушное судно (через окна, насколько это возможно) в целях обнаружения повреждений;
- при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Контрольные вопросы:

1. Чем экипаж дополнительно обязан при подготовке к полету в горной местности?
2. Каких воздушных судах разрешается выполнение полетов над водной поверхностью?
3. Перечислите признаки сильной электризации воздушного судна.
4. Что необходимо делать экипажу, в случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества?

ЛЕКЦИЯ №15 ПОИСК И СПАСАНИЕ

План

- 1. Общие положения**
- 2. Организация и выполнение поисково-спасательных работ**
- 3. Организация и проведение АСР на территории и в районе аэродрома**

1. Общие положения

ГЛАВА 6. ПОИСК И СПАСАНИЕ

6.1. Общие положения

6.1.1. Поисковые и аварийно-спасательные работы являются частью поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов и включают:

- организацию вылета (выхода) дежурных поисково-спасательных сил и средств;
- управление поисково-спасательными силами и средствами, организацию их взаимодействия и усиления;
- поиск воздушных судов, потерпевших бедствие;
- тушение пожара на воздушных судах;
- извлечение из ВС пострадавших и оказание им первой медпомощи;
- эвакуацию людей с места бедствия, в том числе в лечебные учреждения.

6.1.2. К поисковым и аварийно-спасательным работам могут привлекаться силы и средства других министерств и ведомств:

- скорая медицинская помощь территориальных органов здравоохранения;
- пожарные и другие подразделения МВД;
- личный состав воинских частей;

- территориальные подразделения МЧС.

Взаимодействие на местах организуют руководители авиапредприятий в соответствии с разработанными планами.

6.1.3. Общее руководство организацией и проведением поиска и спасания пассажиров и экипажа воздушных судов, терпящих бедствие в районе ответственности аэропорта, возлагается на руководителя аэропорта с привлечением сил и средств подразделений и организаций, базирующихся на аэродроме, независимо от ведомственной принадлежности.

2. Организация и выполнение поисково-спасательных работ

6.2. Организация и выполнение поисково-спасательных работ

6.2.1. ПСР выполняются в случаях:

- получения сигнала бедствия с борта ВС;
- если в течение 10 мин после расчетного времени прилета ВС не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;
- если экипаж ВС получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекращена;
- если в установленное время экипаж ВС не вышел на связь;
- если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние ВС, или остаток топлива не гарантирует безопасного окончания полета;
- если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем ВС и его местонахождение в течение 20 мин установить не удалось;
- получения указания руководителя аэропорта или вышестоящего начальника.

6.2.2. Для обеспечения своевременного поиска и спасания потерпевшего бедствие ВС организуется дежурство:

- поисково-спасательных экипажей ВС;
- аварийно-спасательной команды (АСК) аэропорта и наземной поисково-спасательной группы;
- самолетов и вертолетов, а также наземного транспорта высокой проходимости;
- органов управления воздушным движением.

6.2.3. Сведения о выделении на дежурство экипажей, воздушных судов и аварийно-спасательных средств включаются в суточный план полетов и доводятся до ЦПДСА и других заинтересованных служб и ведомств.

6.2.4. Выделяемые на дежурство поисковые ВС должны быть оборудованы поисковой аппаратурой и иметь на борту комплекты спасательного оборудования и имущества.

Вертолеты, кроме этого, должны быть оборудованы поисковыми фарами и грузоподъемными лебедками, обеспечивающими одновременный подъем спасаемого и спасателя.

6.2.5. В аэропортах определяются места стоянки дежурных ВС и местопребывание их экипажей, обеспечивающие установленную готовность к вылету.

6.2.6. Сроки вылета выделенных на дежурство поисковых ВС с момента получения сигнала тревоги не должны превышать 30 мин летом и 45 мин зимой.

При вылете на поиск на борту ВС должна находиться группа спасателей (наблюдателей) в составе двух-трех человек, в том числе медицинский работник.

6.2.7. Для проведения поисково-спасательных работ, кроме специально выделенных, могут использоваться ВС, не имеющие поисково-спасательного оборудования, для выполнения визуального поиска и эвакуационных работ, а также резервные, санитарные, патрульные и находящиеся в воздухе воздушные суда, которые могут быть направлены в район поиска.

6.2.8. Командир ВС, принявший сигнал бедствия от другого ВС, или морского судна, или обнаруживший его терпящим или потерпевшим бедствие, либо находящихся в опасности людей, обязан оказать им помощь постольку, поскольку он может это сделать без опасности для вверенного ему ВС, пассажиров и экипажа, отметить на карте место бедствия и сообщить о бедствии органу УВД.

6.2.9. Диспетчер органа УВД, получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедствии ВС, обязан немедленно сообщить об этом руководителю полетов (старшему диспетчеру), объявить тревогу воздушным и наземным поисково-спасательным расчетам, определить местонахождение ВС, терпящего бедствие и оказать экипажу ВС помощь в соответствии со сложившейся обстановкой. Дать указание всем экипажам ВС, находящимся в предполагаемом районе бедствия, на одной из двух УКВ радиостанций, прослушивать аварийную частоту 121,5 мГц.

6.2.10. На период проведения поисково-спасательных работ из лиц командно-летного состава назначается руководитель поисково-спасательных работ.

3. Организация и проведение АСР на территории и в районе аэродрома

6.4. Организация и проведение АСР на территории и в районе аэродрома

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

- получения сообщения о предстоящей посадке ВС, терпящего бедствие;
- авиационного происшествия;
- инцидента, если требуется эвакуация ВС;
- оказания помощи населению при стихийных бедствиях;
- по указанию руководителя авиапредприятия.

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

6.4.3. В зависимости от обстановки расчетам АСК подаются следующие сигналы оповещения:

- “тревога” - когда авиационное происшествие произошло внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме ВС, терпящего бедствие, остается менее 30 минут;
- “готовность” - когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме ВС, терпящего бедствие, остается 30 мин и более.

6.4.4. Непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ возлагается на начальника смены - руководителя аварийно-спасательных

работ (сменного заместителя руководителя аэропорта или другое лицо, назначенное приказом руководителя аэропорта).

В аэропортах, где нет сменного заместителя руководителя аэропорта, до прибытия руководства, поисковые и аварийно-спасательные работы организует руководитель полетов (старший диспетчер).

Контрольные вопросы:

1. Что включают поисковые и аварийно-спасательные работы ?
2. Какие силы и средства могут привлекаться к поисковым и аварийно-спасательным работам ?
3. В каких случаях выполняются поисково-спасательные работы ?

ЛЕКЦИЯ №16. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

План

- 1. Общие положения**
- 2. Первоначальные действия должностных лиц после авиационного происшествия, инцидента**

1. Общие положения

ГЛАВА 7. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

7.1. Общие положения

7.1.1. Расследование авиационных происшествий и инцидентов проводится в соответствии с "Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан" (ПРАПИ).

7.1.2. Целью расследования авиационного происшествия или инцидента, в соответствии с ПРАПИ, является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. Расследование включает в себя сбор и анализ фактической информации, проведение необходимых исследований, установление причин события и разработку рекомендаций по профилактике.

Установление чьей-либо вины или ответственности в задачи расследования не входит.

7.1.3. Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, должно проводиться отдельно от расследования, выполняемого в соответствии с ПРАПИ.

7.1.4. С момента авиационного происшествия ответственность за проведение первоначальных действий на месте авиационного происшествия возлагается на руководителя организации ГА, в районе или на территории которой произошло авиационное происшествие, а до его прибытия, на командира воздушного судна.

7.1.5. В каждой организации ГА должна быть разработана специальная инструкция, определяющая, с учетом настоящих Правил, порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте, согласованная с Госавианадзором.

2. Первоначальные действия должностных лиц после авиационного происшествия, инцидента

7.2. Первоначальные действия должностных лиц после авиационного происшествия, инцидента

7.2.1. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находившихся на борту этого воздушного судна, либо вовлеченных в авиационное происшествие извне.

7.2.2. В случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома, командир воздушного судна совместно с членами экипажа выполняет действия, предусмотренные при этом РЛЭ ВС, эвакуирует пассажиров и принимает меры по тушению

пожара. Убедившись, что воздушное судно не горит, командир воздушного судна до прибытия ответственного представителя, на территории которого произошло событие, обязан:

- немедленно полностью обесточить воздушное судно (если это не препятствует проведению эвакуации) и убедиться, что бортовые самописцы выключены;
- обеспечить неприкосновенность пультов управления в кабине экипажа и бортовых самописцев;
- обеспечить неприкосновенность коммерческой загрузки и других предметов, находящихся на борту воздушного судна, запретить слив топлива, масла, жидкостей;
- закрыть и по возможности опломбировать двери, люки, капоты;
- организовать охрану воздушного судна и места происшествия;
- принять все возможные меры, чтобы, как можно быстрее, известить о случившемся событии ближайший авиационный орган или местные органы власти.

7.2.3. В случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья не может выполнять свои обязанности, то второй пилот и/или другие члены экипажа должны действовать в соответствии с данными требованиями и сложившимися обстоятельствами.

7.2.4. После прибытия на место происшествия руководителя организации ГА, или руководителя аварийно-спасательных работ, ответственность за дальнейшую сохранность воздушного судна, его содержимого и находящихся на месте происшествия вещественных доказательств, возлагается на прибывшего руководителя.

7.2.5. Руководитель организации ГА, в районе или на территории которой произошло авиационное происшествие, по получении сообщения о случившемся и до прибытия комиссии по расследованию, во взаимодействии с МЧС Республики Узбекистан, соответствующими органами исполнительной власти Республики Узбекистан и органами местного самоуправления:

- организует в установленном порядке проведение поисковых и аварийно-спасательных работ, при необходимости с привлечением взаимодействующих ведомств;
- прибывает на место происшествия с целью определения необходимости принятия дополнительных мер по спасению пассажиров и членов экипажа, тушению пожара (или его предупреждению), сохранению вещественных доказательств;
- организует совместно с органами внутренних дел, а при необходимости, и с дислоцированными в этом районе воинскими частями, охрану места происшествия, обеспечив неприкосновенность воздушного судна и его содержимого (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших), принимает меры по исключению доступа к месту авиационного происшествия посторонних лиц;
- при необходимости дает указания об уборке останков после фотографирования и составления схемы их расположения относительно основных частей воздушного судна. При этом следует по возможности избегать разборки и повреждения обломков воздушного судна;
- организует проведение медицинского контроля состояния здоровья экипажа и, при необходимости, диспетчеров органа УВД и других лиц авиационного персонала в объеме, предусмотренном специальными документами;
- получает объяснительные записки от членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;
- принимает необходимые меры по сохранению бортовой документации и бортовых самописцев, оказавшихся на месте происшествия. Если бортовые самописцы находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их

необходимо немедленно изъять оттуда и, приняв меры к сохранению информации, составить акт об их изъятии и внешнем состоянии. В других случаях изъятие самописцев запрещается. Изъятие бортовых самописцев должно производиться, как правило, совместно с представителями правоохранительных органов;

- организует, в случае необходимости, поиск обломков воздушного судна на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранение на месте обнаружения;

- обеспечивает выявление свидетелей авиационного происшествия, а также лиц, осуществляющих аварийно-спасательные работы, составление их списков для представления комиссии по расследованию и правоохранительным органам;

- организует изъятие и обеспечивает сохранность летной, технической и диспетчерской документации;

- организует документальное фиксирование (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложения льда, копоти на поверхности воздушного судна, характерных следов от движения воздушного судна по земле, ВПП и т.п.);

- составляет предварительные кроки места авиационного происшествия;

- организует внеочередное контрольное наблюдение за погодой, а если авиационное происшествие произошло вне аэродрома, обеспечивает сбор метеоданных с ближайших АМСГ и метеостанций;

- координирует, при необходимости, проведение радиологического, химического и бактериологического контроля места авиационного происшествия;

- дает указание о прекращении заправки и опечатывании емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;

- обеспечивает сохранность спецоборудования, имевшего гриф секретности, и полетной документации, находящихся на борту воздушного судна;

- организует изъятие и опечатывание записей (магнитных лент) диспетчерских магнитофонов, фотопленок фоторегистраторов с индикаторов посадочного радиолокатора, графиков движения воздушных судов, аппаратного журнала радиообмена и учета времени работы радиотехнических средств; летных книжек, летных дел и медицинских книжек всех членов экипажа; формуляров воздушного судна, двигателей и агрегатов, дефектных ведомостей и карт-нарядов на техническое обслуживание; инструментов и контрольной аппаратуры, которая использовалась при подготовке воздушного судна к полету или при устранении неисправностей перед полетом; документов, характеризующих состояние летного поля, количества и качества заправленных ГСМ; метеодокументов, характеризующих метеополовие в районе места события, аэродрома и по маршруту полета;

- фиксирует бортовые номера воздушных судов, выполнявших полеты в районе места авиационного происшествия в период времени, близкого к моменту происшествия, и принимает меры по сохранению информации бортовых самописцев контроля этих воздушных судов для последующего использования в процессе расследования;

- перемещает, при необходимости, по согласованию с правоохранительными органами поврежденное воздушное судно. Перемещение его до прибытия комиссии по расследованию допускается только в том случае,

если воздушное судно упало на железнодорожную, шоссейную, водную магистраль или на аэродром и препятствует движению транспорта или полетам. При перемещении принимаются меры по сохранению воздушного судна (его обломков) в том состоянии, в котором оно находилось на месте происшествия. В этих случаях состояние и расположение воздушного судна или его обломков до перемещения фиксируется способом ориентирующей и детальной

фотосъемки или видеозаписи с нескольких положений с земли, а при необходимости и с воздуха, составляется акт осмотра места происшествия, в котором отражается положение и общее состояние воздушного судна или его обломков, угол столкновения с землей (с наземными препятствиями), в кабине экипажа фотографируются или фиксируются с помощью видеозаписи показания приборов, положение переключателей, выключателей, рукояток управления, составляется акт осмотра кабины;

- принимает меры по отстранению, при необходимости, от выполнения своих обязанностей экипажа воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществляющих подготовку воздушных судов к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением;

Примечание: Указанные лица допускаются к выполнению своих обязанностей решением соответствующего руководителя по согласованию с председателем комиссии;

- информирует службу ОВД аэродрома последнего вылета воздушного судна, органы ОВД по маршруту его полета, владельца (эксплуатанта) воздушного судна о факте авиационного происшествия с целью обеспечения сохранности информации и соответствующих документов по выполнению и обеспечению полета воздушного судна перед авиационным происшествием;

- формирует совместно с органами исполнительной власти Республики Узбекистан группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам и группу обеспечения работы комиссии по расследованию авиационного происшествия.

7.2.6. Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационном происшествии, должны передаваться в комиссию по расследованию авиационного происшествия.

7.2.7. Вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых самописцев до прибытия комиссии запрещается и может быть произведена только по решению председателя комиссии.

7.2.8. Руководители организаций разработчика, изготовителя, владельца (эксплуатанта), а также организаций, выполнявших ремонт, управление воздушного движения, техническое и аэродромное обслуживание воздушного судна, потерпевшего бедствие, обязаны по получении информации об авиационном происшествии принять меры по обеспечению сохранности документации, относящейся соответственно к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна, обеспечению его полета.

Контрольные вопросы:

1. В соответствии с какими правилами проводится расследование авиационных происшествий и инцидентов ?
2. Какие действия выполняет командир воздушного судна совместно с членами экипажа , в случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома ?
- 3.Расскажите о первоначальных действиях должностных лиц после авиационного происшествия, инцидента.

ЛЕКЦИИ № 17-18. ОХРАНА ТРУДА ЛЕТНОГО И ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА

План

- 1. Общие требования**
- 2.Требования безопасности при обеспечении и выполнении полетов**
- 3. Требования безопасности к летному и обслуживающему персоналу**
- 4.Ответственность за нарушение правил техники безопасности и требований охраны труда при обеспечении и выполнении полетов**

1. Общие требования

ГЛАВА 8. ОХРАНА ТРУДА ЛЕТНОГО И ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА

8.1. Общие требования

8.1.1. Охрана труда представляет собой действующую на основании принятых в Республике Узбекистан законодательных и иных нормативных актов систему социально-экономических, организационных, технических, санитарно-гигиенических и лечебно-профилактических мероприятий и средств, направленных на обеспечение безопасности, сохранение здоровья и работоспособности человека в процессе труда.

8.1.2. Работа по охране труда летного и обслуживающего персонала при выполнении полетов проводится в соответствии с Положением об организации работы по охране труда в гражданской авиации.

8.1.3. Ответственность за общее состояние охраны труда летного и обслуживающего персонала при выполнении полетов несут руководители авиапредприятий, летных подразделений и организаций гражданской авиации. Эти руководители в своей деятельности по охране труда руководствуются Трудовым кодексом РУз, законом РУз “Об охране труда”, стандартами безопасности труда, нормативными документами (нормами, правилами, техническими рекомендациями) по безопасности труда.

8.1.4. Летный и обслуживающий персонал экипажа обязан соблюдать установленные правила (требования) по охране труда и технике безопасности, технологическую и производственную дисциплину.

8.1.5. Повседневный надзор за соблюдением трудового законодательства, выполнением требований Положения о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации, требований производственной санитарии и правил техники безопасности осуществляют и несут за это ответственность командиры летных подразделений, руководители организаций гражданской авиации.

8.2. Требования безопасности при обеспечении и выполнении полетов

8.2.1. При выполнении членами экипажа и обслуживающего персонала своих функциональных обязанностей на них могут оказывать неблагоприятные воздействия следующие основные опасные и вредные производственные факторы:

- движущиеся воздушные суда, спецавтотранспорт и самоходные механизмы;
 - вращающиеся воздушные и несущие винты самолетов и вертолетов;
 - струя отработанных газов авиадвигателя (авиадвигателей) и предметы, попавшие в нее (камни, песок и т.п.);
 - повышенное скольжение (вследствие увлажнения и замасливания поверхности самолета, места стоянки, бортового трапа и покрытий аэродрома);
 - выступающие части воздушного судна и его оборудования (воздушные винты, острые кромки антенн, незакрытые створки люков и лючков и т.д.);
 - предметы, находящиеся на поверхности аэродромного покрытия (шланги, кабели, тросы заземления и швартовочные приспособления);
 - разбирающиеся (складывающиеся) конструкции (бортовой трап, стремянка, загрузочные механизмы);
 - повышенная запыленность и загазованность воздуха (особенно при загрузке сыпучих и жидких ядохимикатов);
-
- пролитые ГСМ и ядовитые жидкости;
 - повышенный уровень шума и вибрации;
 - физические и психоэмоциональные перегрузки;
 - опасные факторы пожара и взрыва.

3. Требования безопасности к летному и обслуживающему персоналу

8.2.2. Требования безопасности к летному и обслуживающему персоналу

8.2.2.1. Члены экипажа воздушного судна и обслуживающий персонал независимо от опыта и стажа работы должны своевременно и в полном объеме проходить все виды инструктажа по охране труда с оформлением в специальном журнале. Лица не прошедшие инструктаж к работе не допускаются.

8.2.2.2. Летный и обслуживающий персонал проходит следующие инструктажи по охране труда:

- вводный - при поступлении на работу (проводит служба охраны труда);
- первичный - на рабочем месте;
- повторный - проводится не реже одного раза в три месяца;
- внеплановый - проводится индивидуально специалисту или полностью с экипажем

воздушного судна и обслуживающим персоналом в случае нарушения требований по охране труда в рейсе (полете), при выполнении авиационных работ, при перерывах в работе более 30 календарных дней, а также при очередной проверке на допуск к видам авиационных работ.

8.2.2.3. Первичный на рабочем месте, повторный, внеплановые инструктажи проводит соответствующий инструктор по специальности, командир авиаэскадрильи, старший инженер летного отряда (службы). Все лица, проводящие инструктаж сами должны проходить в авиапредприятии ежегодную проверку знаний по охране труда.

8.2.2.4. Авиационный персонал пользуется спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты от воздействия вредных и опасных производственных факторов в соответствии с действующими нормами.

8.2.2.5. Члены экипажа должны уметь оказывать первую (доврачебную) медицинскую помощь, пользоваться бортовой медицинской аптечкой.

4. Ответственность за нарушение правил техники безопасности и требований охраны труда при обеспечении и выполнении полетов

8.3. Ответственность за нарушение правил техники безопасности и требований охраны труда при обеспечении и выполнении полетов

8.3.1. По каждому нарушению правил техники безопасности должно быть проведено расследование с выявлением причин и виновных лиц, допустивших эти нарушения.

8.3.2. Авиационный персонал и специалисты заказчика, допустившие нарушение настоящих требований по охране труда, привлекаются к ответственности в соответствии с действующим законодательством РУз.

8.3.3. Если нарушения правил охраны труда связаны с причинением имущественного ущерба предприятию, эти лица несут и материальную ответственность в установленном законом порядке.

8.3.4. Порядок расследования и учета несчастных случаев при выполнении авиационных работ устанавливается в соответствии с действующим Положением о расследовании и учете несчастных случаев и иных повреждений здоровья работников на производстве.

Контрольные вопросы:

1. Кто несет ответственность за общее состояние охраны труда летного и обслуживающего персонала при выполнении полетов ?
2. Расскажите о требованиях [безопасности при обеспечении и выполнении полетов.
3. Что проходит летный и обслуживающий персонал по охране труда ?
4. Что должно быть проведено по каждому нарушению правил техники безопасности ?

Список использованной литературы

1. Воздушный кодекс Республики Узбекистан (ВК).). –Т.: «Адолат». 2000.
2. Правила Полетов в Гражданской и Экспериментальной Авиации РУз (ППГЭА – 2000). – Т.:2000.
3. Положение об использовании воздушного пространства РУз. –Т.:2000.
4. Руководство по обслуживанию воздушного движения в гражданской авиации Республики Узбекистан (РОВД ГА – 96) . –Т.: 1996.

ЛЕКЦИЯ №19

ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Руководство по обслуживанию воздушного движения Республики Узбекистан разработано на основе Воздушного кодекса Республики, Положения об использовании воздушного пространства РУ, ПП ГЭА-2000, а также с учетом требований действующих нормативных актов по УВД.

2.2. При разработке Руководства по ОВД учтены отдельные требования стандартов и рекомендаций ИКАО, изложенные в Приложении 11, Док.4444, 9426, 9432.

2.3. Руководство по ОВД является нормативным документом и его требования обязательны к выполнению руководящим, диспетчерским составом службы движения ГА, а также летным составом и специалистами других служб, обеспечивающих полеты, в части их касающейся.

2.4. Все изменения и дополнения к Руководству по ОВД вносятся на основании дополнений и изменений к нормативным актам, утвержденных авиационной администрацией Республики Узбекистан. Исключительное право толкований и разъяснений положений настоящего Руководства принадлежат авиационной администрации РУ.

ГЛАВА 3. СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

3.1. Общие положения.

Служба движения гражданской авиации является одной из ведущих служб, предназначенных для обслуживания и координации воздушного движения, УВД и контроля за соблюдением экипажами воздушных судов (ВС) порядка использования воздушного пространства.

ГЛАВА 4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ГА

4.1. Общие положения

4.1.1. Работа службы движения ГА организуется начальниками ТО, Центров, диспетчерских пунктов и объектов УВД на основе разрабатываемых Центром "Узаэронавигация" принципов организации и функционирования системы ОВД.

4.1.2. Планирование работы службы движения в территориальных отделениях и других структурных подразделениях производится на год и месяц.

В годовые, а на их основе в месячные планы работы включаются следующие вопросы:

- контроль за выполнением методических рекомендаций и указаний вышестоящих органов,

- разборы, совещания, конференции и инструктивно-методические занятия с руководящим и диспетчерским составом в целях обобщения опыта работы, профилактики нарушения безопасности полетов при ОВД, внедрения новых технических средств и нормативных документов по ОВД,

- планирование и организация профессиональной подготовки специалистов ОВД, повышение их квалификации,

- совершенствование организации ОВД, повышения уровня обеспечения безопасности, регулярности и экономичности полетов,

- осуществление организационно-методических мероприятий по освоению новых технических средств, поступающих в ТО,

- подготовка службы ОВД к осенне-зимнему (весенне-летнему) периоду, разработка методических и учебных пособий, оборудование и обеспечение работы методических кабинетов (классов),

- анализ деятельности службы движения за определенный период и разработка мероприятий по их совершенствованию,

- деятельность методической секции (Совета) УВД.

4.1.3. В зависимости от решаемых службой движения задач, структуры воздушного пространства и интенсивности воздушного движения создаются органы ОВД, которые оснащаются необходимыми радиотехническими средствами ОВД и комплектуются личным составом.

4.1.4. Количество специалистов службы движения для различных диспетчерских пунктов определяется утвержденными Центром "Узаэронавигация" нормативами численности работников территориальных отделений с учетом 20% резерва диспетчерского состава.

На наиболее загруженных направлениях РЦ и ДПП организуется одновременная работа за одним пультом двух и более диспетчеров, а при необходимости и оператора.

4.1.5. Режим одновременной работы двух диспетчеров и оператора на рабочих местах в РЦ и ДПП вводится в случаях, когда интенсивность воздушного движения или количество одновременно находящихся на управлении воздушных судов периодически превышает предельно допустимые значения нормативов пропускной способности секторов УВД, а также при наличии усложняющих процесс УВД факторов (наличие ведомственных аэродромов, пересечение и схождение ВТ, маршрутов полетов ведомственных ВС, ограничений по режиму полетов, горный рельеф и т.д.).

ГЛАВА 6. ОРГАНИЗАЦИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1. Общие положения.

6.1.1. Организация ОВД имеет целью формирование высоко эффективной и безопасной системы управления воздушным движением, обладающей:

- достаточной пропускной способностью и гибкостью, способностью выдерживать пиковые нагрузки воздушного движения;

- возможностью совершенствования для обеспечения прогнозируемого увеличения объема воздушного движения;

- возможностью обучения персонала службы движения в процессе эксплуатации;

- способностью контроля работы специалистов УВД и стандартизации методов эксплуатации;

- возможностью контроля за использованием воздушного пространства.

6.1.2. Организация обслуживания воздушным движением включает:

- анализ интенсивности воздушного движения (фактической и/или прогнозируемой);
- разработку структуры воздушного пространства (установление системы воздушных трасс, маршрутов и схем движения воздушных судов, зон ожидания, районов, зон и секторов УВД и т.д.);
- разработку структуры органов ОВД (диспетчерских пунктов) и формирование службы движения;
- разработку системы планирования и координирования воздушного движения;
- разработку системы обеспечения ОВД (метеорологического, радиотехнического и т.д.);
- планирование и организацию потоков воздушного движения;
- обмен информацией с диспетчерами смежных диспетчерских пунктов, специалистов служб, обеспечивающих полеты, а также информацией о движении ВС;
- создание системы контроля за использованием воздушного пространства;
- разработку документации, регламентирующей выполнение полетов и управление воздушным движением.

6.1.3. Организация ОВД осуществляется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Узбекистан, Правил полетов в гражданской авиации РУ, Положения об использовании воздушного пространства и документов, разработанных на их основе.

ГЛАВА 7. ПЛАНИРОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ

7.1. Общее положение

7.1.1. Планирование воздушного движения подразделяется на следующие виды:

- предварительные (перспективные);
- суточные;
- текущие.

7.1.2. Предварительное планирование воздушного движения производится в период составления расписаний движений воздушных судов и их корректировок органами планирования движения воздушных судов НАК.

7.1.3. Суточное планирование воздушного движения производится накануне дня полетов и заключается в составлении суточного плана с учетом загрузки элементов воздушного пространства, секторов УВД, аэропортов.

7.1.4. Текущее планирование воздушного движения производится органами ОВД в процессе выполнения плана полетов в целях корректировки программ воздушных судов в районах (зонах) УВД.

7.1.5. Порядок подачи заявок на полеты определяется Положением об использовании воздушного пространства РУ, Табелем сообщений.

ГЛАВА 8. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

8.1. Общие положения.

8.1.1. Обслуживание воздушного движения состоит из трех видов:

- диспетчерского обслуживания;
- полетно - информационного обслуживания;
- службы аварийного оповещения.

8.1.2. Диспетчерское обслуживание воздушного движения (управление воздушным движением) предназначено для решения следующих задач:

- предотвращение столкновений между ВС;

- предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования с препятствиями на этой площади;

- ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения.

8.1.3. Полетно-информационное обслуживание воздушного движения предназначено для предоставления информации (консультаций), необходимой для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов.

8.1.4. Служба аварийного оповещения предназначена для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказании таким организациям необходимого содействия.

8.1.5. Для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения создаются пункты управления воздушным движением (для управления в границах районов УВД, районов аэродромов (аэроузлов) и зонах взлета и посадки).

8.1.6. Для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах района полетной информации создаются центры полетной информации, если ответственность за обслуживание в таких районах не возложена на органы ОВД.

8.1.7. Решение о возложении функций полетно-информационного обслуживания ВД и аварийного оповещения на органы ОВД принимает директор Центра "Узаэронавигация".

8.1.8. Порядок управления воздушным движением в зонах взлета и посадки, районах аэродромов (аэроузлов) и районов УВД устанавливаются Инструкциями по производству полетов, Технологией работы, разрабатываемыми для каждого пункта и каждого направления с учетом местных особенностей.

8.1.9. Полеты согласно суточному плану могут быть начаты или возобновлены во всех случаях только после получения руководителем полетов (диспетчером АДП) разрешения от соответствующего районного центра ЕС УИВП.

8.1.10. Лицам руководящего и инспекторского состава запрещается отвлекать диспетчера в процессе управления воздушным движением.

8.1.11. Управление воздушным движением за пределами своей зоны (района) ответственности запрещается.

8.1.12. Непосредственное управление воздушным движением должно осуществляться при надежной двусторонней радиосвязи экипажа воздушного судна с диспетчерским пунктом службы движения и, как правило при радиолокационном контроле.

8.1.13. Указания диспетчера службы движения являются обязательными для экипажей воздушных судов, выполняющих полеты, за исключением случаев, когда при явной угрозе безопасности полетов командир воздушного судна может отступить от плана полета и указаний диспетчера, с немедленным докладом о своих действиях.

Примечание:

1. Как только воздушное судно прекращает соблюдать диспетчерское разрешение в связи с выполнением им рекомендаций (RA) по разрешению угрозы столкновения, диспетчер снимает с себя ответственность за обеспечение эшелонирования между воздушным судном и другими воздушными судами, непосредственно затрагиваемыми маневрированием, начатым в соответствии с рекомендацией по разрешению угрозы столкновения.
2. При получении от экипажа информации о срабатывании системы БСПС и предпринимаемых экипажем ВС мерах в соответствии с выданными рекомендациями (RA), диспетчер пункта УВД обязан незамедлительно проинформировать экипажи других ВС, находящиеся в его зоне ответственности об этом.
3. Диспетчер вновь берет на себя ответственность за обеспечение эшелонирования всех затрагиваемых воздушных судов, когда:

- диспетчер подтверждает получение от летного экипажа донесения о том, что его воздушное судно вновь выполняет полет в соответствии с текущим диспетчерским разрешением; или
- диспетчер подтверждает получение от летного экипажа донесения о том, что его воздушное судно возобновляет выполнение текущего диспетчерского разрешения, и выдает альтернативное диспетчерское разрешение, которое подтверждается летным экипажем.

ГЛАВА 9. ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

9.2. Полетно-информационным обслуживанием обеспечиваются все воздушные суда соответствующими пунктами УВД.

9.3. В случае, когда пункт УВД обеспечивает одновременно полетно-информационное и диспетчерское обслуживание воздушного движения, предоставление диспетчерского обслуживания осуществляется на первоочередной основе по отношению к полетно-информационному.

9.4. Полетно-информационное обслуживание включает предоставление соответствующей информации:

а) SIGMET - специальные донесения с бортов ВС или передаваемая метеослужбой информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полета ВС,

б) об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств,

в) об изменении состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродрома, когда они покрыты снегом, льдом или значительным слоем воды,

г) о беспилотных неуправляемых аэростатах,

д) фактических или прогнозируемых погодных условиях на аэродромах вылета, назначения и запасных,

е) для обеспечения безопасности воздушного движения над водной поверхностью,

ж) воздушным судам, выполняющим полет по ПВП относительно движения и погодных условий по маршруту полета, в которых полет по ПВП может оказаться не выполняемым.

9.5. Информация на борт воздушных судов может передаваться одним из следующих способов:

- направленная передача по УКВ-каналу радиосвязи по запросу экипажа или по инициативе соответствующего органа УВД с обязательным подтверждением приема,

- радиовещательная передача по ВЧ, ОВЧ каналам (OFIS),

- по каналам автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS).

9.6. Вид обслуживания воздушного движения (диспетчерское, полетно-информационное) определяется с учетом следующего:

- типов воздушных судов, выполняющих полеты в данном районе, зоне,

- плотности воздушного движения,

- метеорологических условий,

- рельефа местности,

- оснащенности трасс и маршрутов полетов средствами

радионавигационного обеспечения.

9.7. Решение об установлении определенного вида обслуживания воздушного движения принимает авиационная администрация РУ.

9.8. Перед принятием решения о выделении районов для полетно -информационного обслуживания необходимо:

- определить границы районов полетно - информационного обслуживания,
- опубликовать границы в сборниках аэронавигационной информации,
- разработать технологии работы диспетчеров и фразеологию радиообмена для пунктов УВД, которые будут обслуживать эти районы,
- при необходимости создать центры полетно - информационного обслуживания,
- разделить функциональные обязанности и ответственность между экипажами ВС и диспетчерами службы движения (операторами центров полетной информации).

9.9. При разработке технологий работы и перераспределении обязанностей между КВС и диспетчерами СД (операторами ЦПИ) необходимо руководствоваться следующим:

- КВС на основе получаемой от различных источников информации самостоятельно принимают решения, неся ответственность за их последствия.

9.10. Пилоты, перед вылетом представляют в органы, обслуживающие полеты, план полета, а в процессе полета сообщают вход в район, изменения к плану полета, выход из района, а также информацию о местонахождении (при пересечении трасс), условия полета (при встрече со сложными условиями) и о выполнении плана.

9.11. Командиры ВС на соответствующей частоте ведут прослушивание эфира и по мере необходимости выходят на 2-х стороннюю связь с диспетчером (оператором).

9.12. Органы, обслуживающие полеты, используя информацию, получаемую от экипажей, метеослужбы а/п, службы аэронавигационной информации, осуществляют обслуживание воздушного движения по запросам экипажей.

9.13. Ответственность

9.13.1. Командир ВС несет ответственность:

- выдерживание установленных схем снижения и набора высоты, а также маршрутов, указанных в плане полета,
- достоверность и своевременность передачи информации органу, обслуживающему полет,
- выполнение требований нормативных документов,
- обеспечение безопасности полетов.

9.13.2. Диспетчеры службы движения несут ответственность за:

- своевременность передаваемой экипажам информации о воздушной и метеорологической обстановке, состоянии аэронавигационных средств,
- своевременность передачи изменений о состоянии аэродрома назначения и запасных, а также сведений, которые могут повлиять на безопасность полета,
- выполнение нормативных документов, регламентирующих процесс полетно - информационного обслуживания.

ГЛАВА 10. СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

10.1. Служба аварийного оповещения организуется для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб и оказанию таким организациям необходимого содействия.

10.2. Поисковое и аварийно-спасательное обслуживание полетов включает:

- организацию вылетов (выход) дежурных поисково-спасательных сил и средств,
- управление поисково-спасательными силами и средствами, организацию их взаимодействия,
- поиск воздушных судов, потерпевших бедствие,
- тушение пожаров на воздушном судне,
- извлечение из воздушного судна пострадавших и оказание им первой медицинской помощи,
- эвакуацию людей с места бедствия, в том числе и в лечебные учреждения.

10.3. К поисково - и аварийно-спасательным работам могут привлекаться силы и средства других министерств и ведомств на местах:

- скорая медицинская помощь территориальных органов здравоохранения,
- пожарные и другие подразделения МВД,
- местные органы СНБ,
- местная водолазная служба,
- дежурные подразделения морских и речных пароходств,
- личный состав воинских частей и гражданской обороны.

10.4. Взаимодействие на местах организуют старшие авиационные начальники аэропортов.

10.5. Поисково-спасательные работы организуются в случаях:

- получения сигнала бедствия с борта ВС,
- если в течение 10 минут после расчетного времени ВС не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует,
- если в установленное время экипаж ВС не вышел на связь,
- если экипаж ВС получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась,
- если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние ВС или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета,
- получения сообщения о предполагаемой посадке космического корабля в районе ответственности,
- если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем ВС, и его местонахождение в течение 20 мин установить не удалось,
- указания директора аэропорта или вышестоящего начальника.

10.6. Диспетчер пункта УВД, получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедствии ВС, обязан:

- немедленно сообщить об этом руководителю полетов (старшему диспетчеру), объявить тревогу воздушным и наземным аварийно-спасательным расчетам, определить по имеющимся у него средствам местонахождение ВС, передать информацию или соответствующие указания всем экипажам ВС, находящимся в предполагаемом районе бедствия, и оказать экипажу ВС помощь в соответствии со сложившейся обстановкой,

Вести непрерывное прослушивание эфира на аварийной частоте 121.5,

10.7. Во всех аварийных случаях угрожающих безопасности полетов, экипаж воздушного судна обязан передать сигнал бедствия в соответствии с требованиями ППГЭА-2000.

10.8. Сигналы бедствия передаются на рабочей частоте канала УВД, находящегося в использовании во время бедствия, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц в радиотелефонном режиме.

10.9. Сигнал бедствия устанавливается единый для всей авиации и передается по радиотелеграфу буквами ."SOS", по радиотелефону открытым текстом "Терплю бедствие" (при международных полетах - словом "Мэйдей").

10.10. Информация, передаваемая службой УВД, лицам, организующим поисково-спасательные работы, должна содержать сведения:

- стадия аварийного бедствия (неопределенности, тревога или бедствия),
- адресат, кому предназначено сообщение,
- характер аварийного положения,
- существующая информация из плана полета,
- пункт УВД с которым было ВС на связи в последний раз, время и использованная частота,
- последнее донесение о местоположении,
- окраска и отличительная маркировка ВС,
- действия, предпринятые пунктом УВД, передающим уведомления,
- другие относящиеся к делу сведения.

Отсутствие части необходимых сведений не является причиной не передачи информации.

10.12. Аварийно-спасательные работы организуются и проводятся в случаях:

- получения сообщения о предстоящей посадке воздушного судна, терпящего бедствие,
- авиационных происшествий (если требуется эвакуация воздушного судна и эвакуация людей),
- оказание помощи населению при стихийных бедствиях,
- по требованию других организаций и ведомств в соответствии с планом взаимодействия,
- по указанию руководителя аэропорта или других вышестоящих начальников.

Непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома проводят начальник смены, руководитель аварийно-спасательных работ, сменный заместитель руководителя аэропорта или другое лицо, назначенное приказом руководителя аэропорта.

В аэропорту, где нет сменного заместителя руководителя аэропорта, до прибытия руководителя аварийно-спасательных работ спасательные работы организует РП.

ЛЕКЦИЯ №20