

УТВЕРЖДАЮ

Начальник Северо-Западного управления
Росаэронавигации

С.Е. Ковалев

« 08 » 2007 г.

СОГЛАСОВАНО

Руководитель Северо-Западного окружного управления воздушного транспорта Росавиации



В.К. Халиков

2007 г.

СОГЛАСОВАНО

Начальник штаба
в/ч 09436,
генерал-лейтенант



В.Н. Осташко

2007 г.

СОГЛАСОВАНО

ВРИО начальника-главного государственного инспектора госавианадзора Северо-Западного управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта



Г.В. Полюдов

« 01 » августа 2007г.

ИНСТРУКЦИЯ

по производству полетов в районе
посадочной площадки

ЗВАНЕЦ

Санкт-Петербург - 2007г.

Согласовано:

Начальник центра управления
авиацией в/ч 20032
полковник

« 26 » июля 2007 г.

А.С. Алешкин

Заместитель директора филиала «Аэронавигация
Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
по ОрВД – начальник гражданского сектора
Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД

« 27 » июля 2007 г.

А.Б. Кудрявцев

Главный штурман в/ч 09436
полковник

« 26 » 07 2007 г.

В.Н. Федорен

Начальник гражданского сектора
Вологодского РЦ ЕС ОрВД

« 25 » июля 2007 г.

Б.И. Хазановский

Начальник военного сектора
Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД
полковник

« 27 » июля 2007 г.

В.В. Кадиров

Начальник военного сектора
Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД
подполковник

« 24 » июля 2007 г.

Ю.Н. Ниценко

Начальник гражданского сектора
Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД

« 25 » июля 2007 г.

А.М. Минаков

Начальник САИ в/ч 09436
подполковник

« 26 » июля 2007 г.

О.А. Свищев

ОГЛАВЛЕНИЕ

Раздел 1 Общие положения	3
Раздел 2 Описание посадочной площадки	4
Раздел 3 Район посадочной площадки	6
Раздел 4 Выполнение полетов	8
Раздел 5 Управление воздушным движением	10
Раздел 6 Действия экипажа и органов управления полетами при:	
- попадании ВС в опасные метеоявления.....	13
- возникновении особых случаев в полете.....	14
- получении сигналов «Ковер», «Стрела», Режим».....	15
Раздел 7 Обеспечение полетов	16
Раздел 8 Рекомендации по уменьшению неблагоприятного воздействия воздушных судов на окружающую среду	21
Лист согласования	22
Расчет рассылки Инструкции и текущих поправок к ней	23
Лист регистрации изменений к ИПП	
Условные обозначения и сокращения	
Приложения	

РАЗДЕЛ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая Инструкция по производству полетов (ИПП) разработана в соответствии с требованиями Воздушного Кодекса РФ, Федеральных правил использования воздушного пространства РФ (ФП ИВП), Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве РФ (ФАПП), Инструкции по использованию воздушного пространства Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД РФ, НПП ГА-85, ТС-95 и рекомендаций Методики составления ИПП и аэродромных схем (МГА-85). Настоящая Инструкция определяет порядок организации и производства полетов в районе посадочной площадки Званец, порядок организации связи, управления и взаимодействия при производстве перелетов.

1.2. Посадочная площадка Званец является площадкой временного базирования и используется для прилета и вылета вертолетов R-44 «Robinson» 4-го класса (класса «А» ИКАО) и различных типов вертолетов массой до 7 тонн.

Земельный участок, на котором расположена площадка, находится в собственности и хозяйственном ведении физического лица – Любомудрова Константина Владимировича (паспорт серии 45 00 № 443482, выдан 17.02.2001 г. ОВД Щукино г.Москвы) на основании Свидетельства о государственной регистрации права, серия 35-СК № 062071 от 27 июня 2006г. (копия прилагается).

Летную деятельность на посадочной площадке осуществляет собственник земельного участка.

Юридический адрес посадочной площадки Званец: Вологодская область, Бабаевский район, деревня Званец, Дубровский сельсовет.

Юридические адреса владельца земельного участка Любомудрова Константина Владимировича: г.Москва, ул. Маршала Василевского, д. 9, корп. 5, кв. 51.

1.3. Старшим авиационным начальником посадочной площадки является Любомудров Константин Владимирович.

РАЗДЕЛ II. ОПИСАНИЕ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ

2.1. Расположение посадочной площадки.

2.1.1. Посадочная площадка Званец расположена в 25км южнее (Аи=168°) ж/д. станции в районном центре Бабаево Вологодской области, на восточной окраине н.п. Званец, на западном берегу реки

Чагодоша (Приложение №1).

2.1.2. Географические координаты КТА:

λ - 59° 09' 48" с.ш.

ϕ - 036° 02' 24" в.д.

2.1.3. Абсолютная высота посадочной площадки + 115м.

2.1.4. Номер часового пояса 2 (второй).

2.1.5. Магнитное склонение $\Delta M = +10^\circ$.

2.2. Летное поле посадочной площадки.

2.2.1. Летное поле посадочной площадки (далее ПП) грунтовое, супесчаное с травяным покровом, плотностью не менее 6 кг/см², уклоны отсутствуют, по форме квадрат размером 35мх35м, имеющий по периметру ограждение высотой 2м с охранной сигнализацией.

2.2.2. Рабочая площадь посадочной площадки, расположенной в центре летного поля и являющейся контрольной точкой (КТА), представляет собой квадрат размерами 15х15м. Покрытие – бетонное, классификационное число прочности покрытия PCN – не определено, уклоны отсутствуют. Имеет стандартную дневную маркировку: угловыми ограничителями, центр рабочей площади обозначен буквой «Н» белого цвета в кругу диаметром 7м. В зимний период рабочая площадь расчищается, а летное поле обозначается дополнительными знаками в виде конусов и щитов – ориентиров согласно п.3.4. РЭГА – 94. Допускается замена конусов и щитов – ориентиров ветками ёлок или флажками чёрного (красного) цвета при наличии снега и белые летом. Высота дополнительных знаков не более 0,5 м.

Масса принимаемой нагрузки до 7,0 тонн. Площадка обеспечивает вертикальный взлет и посадку вертолета без эффекта влияния земли («воздушной подушки НВ»).

2.2.3. Полосы воздушных подходов обеспечивают заход на посадку с УНГ не менее 4° и набор высоты с градиентом не менее 6,6%. Сектор ограничения направлений посадок и взлетов – $A_{MKTA} = 025^\circ - 055^\circ$. Приоритетными направлениями посадки и взлета являются $MK_{п} = 132^\circ$ и $MK_{п} = 312^\circ$.

2.2.4. Посадочная площадка одновременно является местом временной стоянки при обслуживании и подготовке вертолета к повторному вылету. Вблизи посадочной площадки расположен конусный ветроуказатель.

2.2.5. Опробование двигателя и систем вертолета производится на рабочей площади ПП (стоянке).

2.2.6. Готовность посадочной площадки к работе определяет КВС имеющий соответствующий уровень подготовки и допуск к выполнению самостоятельных посадок на площадки подобранные с воздуха.

2.3. Местные особенности:

2.3.1. Площадка расположена вблизи местной автомобильной дороги соединяющей н.п. Званец с районным центром Бабаево на западном берегу реки Чагодыща, также в $A_i=060^\circ$ на $D=2,4\text{км}$ и в $A_i=026^\circ$ на $D=6\text{км}$ имеются мачты относительной высотой (235)м и (230)м соответственно, которые могут использоваться в качестве линейных и точечных ориентиров.

2.3.2. Местность летного поля равнинная, в основном имеет низкоэтажную застройку. Воздушные подходы открытые.

2.4. Метеоминимум посадочной площадки.

2.4.1. Полеты на посадочной площадке ЗВАНЕЦ производятся только днем, по ПВП без входа в облака при метеоусловиях не хуже:

- высота нижней границы облаков (ВНГО) не менее (250)м;
- дальности горизонтальной видимости (ДГВ) не менее 3000 м;
- скорость ветра у земли - согласно РЛЭ данного типа вертолета.

2.4.2. Висение и перемещение над летным полем на высоте до (10)м разрешается при высоте облаков не ниже 50м и видимости не менее 500м независимо от минимума командира вертолета.

РАЗДЕЛ III. РАЙОН ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ

3.1. Описание района посадочной площадки Званец.

3.1.1. Посадочная площадка Званец расположена в границах района обслуживания воздушного движения Вологодского МДП Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД радиусом 3 км. Воздушные подходы в вертикальной плоскости ограничены от уровня земли до истинной высоты 300м включительно.

3.1.2. Рельеф местности в районе площадки равнинный, абсолютные высоты от +104м до +132м. Местность покрыта лесными массивами с высотой деревьев до (20)м, болотами, пересечена рекой Чагодыща, слабо заселенная, дорожная сеть не развитая.

3.2. Перечень искусственных и естественных препятствий в районе посадочной площадки нанесенных на схемы Приложений к ИПП:

п/п	Характеристика препятствия	АмКТА	ДКТА (км.)	ΔH (м)	Маркировка
	Высотное сооружение, мачта с растяжками	050°	2,4	(235)	Д / Н
	Высотное сооружение, мачта с растяжками	026°	6	(230)	Д / Н
	Лесной массив	160°	0,3	(20)	нет
	ограждение	периметр	35м	(2)	Д
	Деревья	и 190°-	0,1 –	(2)	нет

2.3.1. Площадка расположена вблизи местной автомобильной дороги соединяющей н.п. Званец с районным центром Бабаево на западном берегу реки Чагодоца, также в $A_i=060^\circ$ на $D=2,4\text{км}$ и в $A_i=026^\circ$ на $D=6\text{км}$ имеются мачты относительной высотой (235)м и (230)м соответственно, которые могут использоваться в качестве линейных и точечных ориентиров.

2.3.2. Местность летного поля равнинная, в основном имеет низкоэтажную застройку. Воздушные подходы открытые.

2.4. Метеоминимум посадочной площадки.

2.4.1. Полеты на посадочной площадке ЗВАНЕЦ производятся только днем, по ПВП без входа в облака при метеоусловиях не хуже:

- высота нижней границы облаков (ВНГО) не менее (250)м;
- дальности горизонтальной видимости (ДГВ) не менее 3000 м;
- скорость ветра у земли - согласно РЛЭ данного типа вертолета.

2.4.2. Висение и перемещение над летным полем на высоте до (10)м разрешается при высоте облаков не ниже 50м и видимости не менее 500м независимо от минимума командира вертолета.

РАЗДЕЛ III. РАЙОН ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ

3.1. Описание района посадочной площадки Званец.

3.1.1. Посадочная площадка Званец расположена в границах района обслуживания воздушного движения Вологодского МДП Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД. Воздушные подходы в вертикальной плоскости ограничены от уровня земли до истинной высоты 300м включительно.

3.1.2. Рельеф местности в районе площадки равнинный, абсолютные высоты от +104м до +132м. Местность покрыта лесными массивами с высотой деревьев до (20)м, болотами, пересечена рекой Чагодоца, слабо заселенная, дорожная сеть не развитая.

3.2. Перечень искусственных и естественных препятствий в районе посадочной площадки нанесенных на схемы Приложений к ИПП:

п/п	Характеристика препятствия	АмКТА	ДКТА (км.)	ΔH (м)	Маркировка
	Высотное сооружение, мачта с растяжками	050°	2,4	(235)	Д / Н
	Высотное сооружение, мачта с растяжками	026°	6	(230)	Д / Н
	Лесной массив	160°	0,3	(20)	нет
	ограждение	периметр	35м	(2)	Д
	Деревья	и 190°-	0,1 –	(2)	нет

	кустарники	240°	0,2		
--	------------	------	-----	--	--

Структура воздушного пространства района посадочной площадки.

3.3.1. Районы полетов ближайших аэродромов, МВЛ, влияющие на использование воздушного пространства в районе полетов ПП ЗВАНЕЦ:

- аэродром Череповец расположен в $A_m=074^\circ$ и удалении 113км, граница района полетов которого проходит в 65км от ПП ЗВАНЕЦ;
- 65км севернее проходит участок МВЛ КЛ20 САКНИ - КАБОС, шириною 2км, высоты полета (50)-(300)м;
- 83км севернее проходит участок МВЛ КЛ19 БУСИД - САКНИ, шириною 2км, высоты полета (50)-(300)м;
- 45км юго-восточнее проходит участок МВЛ КЛ84 и КЛ85 ЕЛКИН - КОДЕН, шириною 2км, высоты полета (50)-(300)м;
- 65км юго-восточнее проходит участок МВЛ КЛ4 ГРАДУ – ТИМАН - АГОСА, шириною 2км, высоты полета (50)-(300)м.

3.3.2. Маршруты подхода и выхода на МВЛ по ПВП:

- ТИМАН (КЛ4) с5839,0в03649,4 – МПУ= $312^\circ/132^\circ$ S=26км КО Соболево с5850,0в03632,0 (пересечение и вход, выход на МВЛ КЛ84, КЛ85) – МПУ= $312^\circ/132^\circ$ S=46км до площадки;
- КОДЕН (КЛ84, КЛ85) с5901,2в03707,9 – МПУ= $274^\circ/094^\circ$ S=65км до площадки.

3.3.3. Маршруты подхода и выхода на МВЛ находятся в зоне ответственности МДП ВОЛОГДА. Высота полета (300)м по давлению на уровне площадки или указанному МДП ВОЛОГДА. Рабочая частота МДП «Вологда-район» - f 132,3 МГц.

3.3.4. Запретные зоны, зоны ограничения полетов, опасные зоны, расположенные в районе ПП Звонец: 27км северо-восточнее расположен авиаполигон – на работу площадки влияния не оказывает.

3.4. Расположение запасных аэродромов, посадочных площадок.

3.6.1. Запасным аэродромом является:

- ЧЕРЕПОВЕЦ (УЛВЦ), КТА с5916.6в03801.7, ИВПП-03/21 размерами 2523х42м с МКп= $032^\circ/212^\circ$, КРС «ЧЕРЕПОВЕЦ-старт»-119,2 МГц, 405-ОВ/ФП, 825-О/Ф, Наэр=+115,0м, Нкр=(600)м, УМП днем 140х2.5 для вертолетов. Требуемый остаток топлива на маршрут следования: МПУ= 094° S=65км КОДЕН (КЛ84, КЛ85) с5901,2в03707,9 – МПУ= 045° S=40км СУХОБ с5913,5в03742,6 – МПУ= 063° S=19км до КТА, на суммарное расстояние 130км, включая схему снижения: Р-44 – 80л. Обеспечивает по регламенту работы.

РАЗДЕЛ IV. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ

4.1. Порядок выполнения полетов.

4.1.1. Полеты на площадке Званец выполняются только днем по правилам визуальных полетов (ПВП). Стандартный круг полетов на площадке отсутствует.

4.1.2. Полеты на площадке Званец выполняются до высоты (300)м включительно. Прием (выпуск) воздушных судов на площадке производится после предварительного согласования с МДП ВОЛОГДА.

4.1.2. Взлет и посадка на площадке выполняются по-вертолетному вне зоны влияния земли («воздушной подушки НВ») с учетом направления ветра (см. п. 2.2.3 настоящей ИПП).

4.1.4. Первый разворот при минимальном градиенте набора высоты 6,6% выполняется на высоте не менее (150м) на удалении 1500м от площадки. Развороты выполняются с радиусом 500м (крен 20°, скорость 150км/ч), схема круга спаренными разворотами 2х180°, первым и вторым, третьим и четвертым, ширина круга 1000м. Удаление точки выхода из четвертого разворота на посадочный курс – 1500м на высоте (150)м.

4.1.5. Уход на второй круг: набор (150)м по прямой на дистанции 1,5км от площадки, далее ПРАВЫМ разворотом 2х180° выполнить заход на посадку. Время полёта по кругу вертолета типа R-44 – 5 мин.

4.1.6. При непреднамеренном попадании в облака экипажу следует перейти на ППП и занять безопасную высоту полета в районе площадки.

Минимальная безопасная высота полета в районе площадки МБВ (600)м.

Высота перехода – (600)м.

Нижний безопасный эшелон (эшелон перехода) 1500м.

Пробивание облачности вниз при заходе на посадку на площадку запрещается.

4.2. Порядок подхода с МВЛ и входа в схему захода на посадку (Приложения №№ 1, 4).

4.2.1. Подход от КО Соболево с5850,0в03632,0 с МПУ=312° S=46км до КТА площадки. Во время прохода над площадкой КВС производит её осмотр. Заход на посадку производится: при МКп=312° ПРАВЫМ разворотом на МПУ=132°/ S=1,5км; при МКп=132° ЛЕВЫМ разворотом на МПУ=222°/S=0,5км и дальнейшим выполнением ПРАВОГО стандартного разворота на МКп.

4.2.2. Подход от КОДЕН с5901,2В03707,9 с МПУ=274° S=65км до КТА площадки. Во время прохода над площадкой КВС производит её осмотр. Заход на посадку производится: при МКп=312° ПРАВЫМ

стандартного разворота на МКп.

4.3. Порядок выхода на МВЛ (Приложения №№ 1, 3).

4.3.1. Порядок выхода на МВЛ согласуется КВС с МДП ВОЛОГДА (по тлф.: 8172-55-35-59).

4.3.2. После самостоятельного взлета КВС набирает высоту (150)м и далее под управлением МДП ВОЛОГДА-район – 132,3 МГц (радио – 4672 КГц) разворотом по кратчайшему направлению:

- на КО Соболево с5850,0в03632,0 МПУ=132° S=46км, далее МПУ=132° S=26км ТИМАН (КЛ4) с5839,0в03649,4;

- на КОДЕН (КЛ84, КЛ85) с5901,2в03707,9 МПУ=094° S=65км.

4.4. Порядок полетов в зоне ожидания.

4.4.1. Зона ожидания на посадочной площадке ЗВАНЕЦ отсутствует. При отсутствии условий для посадки на площадке, процедура ожидания может производиться по указанию МДП ВОЛОГДА над самой площадкой полетом по кругу.

РАЗДЕЛ V. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

5.1. Органы обслуживания воздушного движения.

Порядок взаимодействия.

5.1.1. Посадочная площадка Званец расположена в границах Вологодского РЦ ЕС ОрВД, Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД.

5.1.2. Органом обслуживания воздушного движения, осуществляющего управление полетом, является МДП ВОЛОГДА.

5.1.4. Взаимодействие между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) осуществляется по линии: КВС на площадке Званец - АДП аэродрома Вологда /тлф. (8172)-55-3556/ (или Череповец) – МДП ВОЛОГДА /тлф. (8172)-55-3559/ – Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД /тлф. (812)-704-6025/ (рез. 305-17-51) и органы ВВС и ПВО.

Взаимодействие осуществляется по вопросам:

а) на этапе планирования:

- подачи Заявок на использование воздушного пространства (ИВП) в районе посадочной площадки с выходом на МВЛ и подходом от МВЛ;
- извещения о начале и окончании деятельности связанной с ИВП;
- координирования и корректирования плана ИВП в процессе выполнения полетов.

б) на этапе непосредственного управления полетами:

- согласования с Санкт-Петербургским РЦ ЕС ОрВД (МДП

ВОЛОГДА), времени и условий входа (выхода) в соответствующие районы ОВД при вылете с площадки и возвращении на нее;

- обеспечения постоянной информацией КВС о метеорологической, орнитологической и воздушной обстановке на МВЛ;
- согласования условий полета вертолета при отправке его на запасной аэродром, а также при попадании экипажа в опасные метеоявления и возникновении в полете особых случаев;
- обеспечения поисково-спасательных работ;
- принятия необходимых мер по обеспечению безопасности полетов.

5.2. Порядок подачи заявок на полеты, извещений о начале и окончании полетов.

5.2.1. Формализованные Заявки на ИВП, осуществляемое в пределах Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД подаются до 14.00 местного времени, а за пределами этой зоны до 10.00 накануне дня летной деятельности. Заявки на ИВП подаются в соответствии с требованиями ТС-95 (3-е изд.) и приказа МО РФ и МТ РФ № 483/168 от 30.11.01г. командиром ВС через диспетчера АДП Вологда на договорной основе в адреса:

Санкт-Петербургский ЗЦ ЕС ОрВД (УЛЛЛЗДЗВ и УЛЛЛЗДЗЬ), тел. (812)-571-9588;

Орган ВВС и ПВО, тел. (812)-314-0776, «Каранит»(812) -749-3719, «Аргон»(812)-749-3717, (812)-316-9920

МДП ВОЛОГДА (УЛВВЗФЗЬ), тел. (8172)-55-3540

МДП, АДП и ВДПП, обслуживающие ВД при перелетах и в другие адреса в соответствии с требованиями приложения № 1 ФП ИВП РФ и ТС-95.

5.2.2. За 2 часа до вылета КВС через диспетчера АДП Вологда, запрашивает у Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД, разрешение на ИВП.

5.2.3. Разрешение на ИВП и условия перелета на аэродромы государственной и экспериментальной авиации КВС получает через диспетчера АДП Вологда от Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД не позднее, чем за 1 час до вылета.

5.2.4. Извещения о вылетах и посадках, КВС осуществляет через диспетчеров МДП Вологда и АДП Вологда в оперативные органы ЕС ОрВД, органы ВВС и ПВО и другие адреса согласно требований ТС-95.

5.2.5. Заявка аннулируется в следующих случаях:

- несвоевременная подача Заявки на ИВП;
- неправильное оформление Заявки на ИВП;

- если за 2 часа до заявленного времени начала деятельности связанной с ИВП не поступил запрос в оперативные органы ЕС ОрВД на ИВП.

5.3. Рубежи передачи управления воздушным движением.

Воздушные позывные органов ОВД (управления полетов), граничащих с районом обслуживания воздушного движения МДП Вологда по направлению полетов:

- МДП Новгород (УЛНН)– «Заветок-район» - 132.0 МГц (4696 КГц) на РПУ ЕЛКИН ;

- КДП Череповец-старт – 119.2 МГц (УЛВЦ) на РПУ КОДЕН;

- МДП Тверь (УУБН) – «Насосик-район» – 132.0 МГц (информационный пункт Молоково «Топология» - 132.0МГц) на РПУ ТИМАН.

5.4. Порядок управления воздушным движением при проведении поисково-спасательных работ.

5.4.1. Порядок управления ВС при ПСР в районе площадки определяется Инструкцией по организации ПСО полетов в Санкт-Петербургской зоне ЕС ОрВД.

5.4.2. При проведении ПСР в районе площадки ЗВАНЕЦ общую организацию ИВП осуществляет Санкт-Петербургский РЦ ЕС ОрВД. Управление авиационными поисково-спасательными работами осуществляется по общим каналам управления, специально выделенным для данной зоны ответственности:

- На рабочих каналах управления полетами в районе аэродромов на частоте 124,0МГц;

- На канале пеленгации для взаимодействия и фиксирования пеленга обнаруженных объектов поиска, а также наведения НПСК на частоте 130,0 МГц;

- На прием используется международная аварийная частота 121,5 (243,0)МГц.

5.4.3. Воздушные суда, привлекаемые к данным работам выполняют полеты под управлением МДП Вологда с использованием указанных частот, а также частот управления соответствующего МДП (КДП).

5.5. Порядок обслуживания (управления) воздушного движения.

5.5.1. Взлет КВС выполняет самостоятельно (п. 2.2.6 настоящей ИПП). После взлета выходит на связь с диспетчером МДП Вологда и получает разрешение и условия на выход от площадки на МВЛ.

5.5.2. Подход от пункта обязательного донесения или контрольного ориентира МВЛ выполняется с разрешения диспетчера МДП Вологда.

5.5.3. При подходе к ПП ЗВАНЕЦ КВС самостоятельно оценивает фактическую метеорологическую обстановку: ВНГО, видимость, явления погоды, скорость и направление ветра у земли.

5.5.4. Заход на посадку КВС выполняет самостоятельно после прохода над площадкой для её осмотра и оценки пригодности для посадки (п. 2.2.6 и п. 4.2. настоящей ИПП).

5.6. Порядок выполнения полета на запасной аэродром.

5.6.1. При невозможности выполнения посадки вертолета площадке Званец, КВС принимает решение о выполнении полета на запасной аэродром Череповец. Об этом он должен немедленно оповестить диспетчера МДП Вологда.

5.6.2. Для ухода на запасной аэродром экипаж должен иметь на борту технические средства контроля местоположения ВС и необходимый объем аэронавигационной информации.

5.6.3. Диспетчер МДП Вологда уточняет готовность запасного аэродрома и оповещает АДП Череповец о типе вертолета, высоте его полета, позывном КВС, минимуме и остатке топлива (располагаемом времени полета). Экипажу диспетчер МДП Вологда передает: данные запасного аэродрома, метеоусловия в районе посадки, магнитный путевой угол и удаление от посадочной площадки, высоту выхода.

5.6.4. После посадки на запасном аэродроме экипаж обязан явиться в АДП и подать план продолжения полета.

РАЗДЕЛ VI. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНОГО СУДНА И ОРГАНОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОСОБЫХ СЛУЧАЯХ В ПОЛЕТЕ, А ТАКЖЕ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СИГНАЛОВ «КОВЕР», «СТРЕЛА», «РЕЖИМ»

При возникновении особого случая в полете, командир ВС обязан немедленно доложить органу ОВД (управления полетов) о характере особого случая, действовать по его указаниям и в соответствии с требованиями НПП ГА-85, РЛЭ данного типа ВС и настоящей Инструкции.

При необходимости вынужденной посадки вне посадочной площадки экипаж ВС обязан включить сигнал бедствия (при наличии данной системы технических средств), доложить органу ОВД (управления полетов) о предполагаемом месте, времени и причинах посадки.

6.1. При встрече с опасными метеоявлениями экипаж ВС обязан:
оценить возможность продолжения полёта;
сообщить органу ОВД (управления полетов) о характере метеоявления;
получить от органа ОВД (управления полетов) информацию о метеорологической обстановке и его рекомендации;
принять решение на обход опасной зоны, а при невозможности

обхода по согласованию с органом ОВД (управления полетов) возвратиться на площадку вылета или следовать на запасной аэродром. При невозможности возвращения на площадку вылета командир вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха;

доложить органу ОВД (управления полетов) о принятом решении;
согласовать с органом ОВД (управления полетов) свои действия на изменение высоты или маршрута полёта для обхода опасных метеорологических явлений.

Визуально обнаружив в полёте мощно-кучевые и кучево-дождевые облака, содержащие грозовые очаги, командир ВС должен обойти их сбоку на удалении не менее 10км. Вход в эти облака и пролет под ними запрещается. При непреднамеренном попадании в мощно-кучевые и грозовые облака экипаж обязан принять все меры по немедленному выходу из них.

При попадании в зону обледенения командир ВС обязан немедленно доложить органу ОВД, под управлением которого он находится и выйти из зоны обледенения, а при невозможности этого подобрать площадку с воздуха и произвести на неё посадку.

6.2. При потере ориентировки экипаж ВС обязан:

усилить осмотрительность, доложить о потере ориентировки сигналом «ПОЛЮС» (при наличии данной системы технических средств) органу ОВД, под управлением которого он находится и с его помощью, действуя в соответствии с НШС ГА-86, принять все меры к восстановлению ориентировки.

установить режим максимальной продолжительности полета;
оценить остаток топлива, времени полета и работу средств навигации;

настроить АРК на ДПРМ аэродрома Череповец, с разрешения МДП Вологда перейти на связь с КДП этого аэродрома, запросить пеленг и следовать до пролета приводной радиостанции (пеленгатора). После пролета ДПРМ под управлением КДП аэродрома Череповец выполнить заход на посадку на этот аэродром;

полет с произвольными курсами запрещается, в особенности с северо-восточным направлением;

при невозможности восстановления ориентировки основным способом (с применением технических средств), в визуальных метеоусловиях (под облаками) КВС должен оценить остаток топлива, занять высоту 300м и предпринять попытку восстановления ориентировки полетом с магнитным курсом 090°-110° до пересечения линейных ориентиров железной дороги в направлении города Череповец или береговой черты Рыбинского водохранилища. Полетом вдоль них с западными значениями курсов, восстановить ориентировку

по характерным ориентирам и выполнить полет на аэродром Череповец.

При невозможности восстановления ориентировки для безопасного завершения полета экипаж вертолета должен произвести вынужденную посадку на ближайшем аэродроме или выбранной с воздуха площадке и немедленно доложить о посадке органу ОВД (управления полетов) по всем доступным средствам связи.

6.3. При потере радиосвязи экипаж обязан:

после взлета - прекратить полет и возвратиться на площадку вылета. При невозможности произвести посадку на площадке вылета КВС следует на запасной аэродром, продолжая ведение радиообмена в установленном порядке, или производит посадку на площадку, подобранную с воздуха;

при полете на площадку проверить положение органов управления радиостанцией и выполнить маневр по частотам: «Череповец-старт» - 119,2МГц; «Вологда-район» - 132,3МГц (124,0МГц);

при выполнении полета по МВЛ – следовать на посадочную площадку Званец на заданной диспетчером МДП ВОЛОГДА высоте по установленному маршруту. При невозможности выполнения посадки на посадочной площадке ЗВАНЕЦ произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

После выполнения посадки сообщить диспетчеру МДП ВОЛОГДА.

6.4. При отказе двигателя экипаж действует в соответствии с РЛЭ ВС. При наличии времени и возможности КВС докладывает об отказе органу ОВД, под управлением которого он находится, и принимает согласованное с ним решение о вынужденной посадке.

При вынужденной посадке вне заданной площадки КВС должен сообщить органу ОВД, под управлением которого он находится, о предполагаемом месте, времени и причинах посадки.

6.5. Действия экипажа и органов обслуживания воздушного движения при получении сигналов «КОВЕР», «СТРЕЛА», «РЕЖИМ».

6.5.1. При получении сигнала «КОВЕР» командир ВС обязан:

- прекратить выполнение задания;
- немедленно произвести посадку на посадочной площадке Жаворонки или на запасном аэродроме.

6.5.2. При получении сигнала «СТРЕЛА» командир ВС обязан:

- доложить органу ОВД, под управлением которого находится, об отсутствии системы РЛ опознавания и действовать по его указаниям.

6.5.3. При получении сигнала «РЕЖИМ» командир ВС обязан:

- уточнить свое местонахождение согласно полетному заданию;
- принять меры по устранению нарушения порядка ИВП и действовать по указанию органа ОВД, под управлением которого он находится.

РАЗДЕЛ VII. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

7.1. Обеспечение аэронавигационной информацией

7.1.1. Основным источником АНИ является ФГУП «АвиаКомИнфо». Объем и периодичность обновления АНИ должны обеспечивать надежное и безопасное использование воздушного пространства.

7.1.2. Объем поступающей АНИ обеспечивает выполнение полетов в районе посадочной площадки и по МВЛ в зоне ответственности Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД, а так же необходимый минимум информации о процедурах выполнения полетов на запланированных запасных аэродромах.

7.2. Метеорологическое и орнитологическое обеспечение

7.2.1. На этапе принятия решения на вылет КВС находясь на посадочной площадке, анализирует метеоусловия по данным метеослужбы аэродрома Вологда (или Череповец) запросом по телефону (8172)53-3613 или Интернету метеосводки по международным кодам «METAR» или «TAF» на договорной основе. Непосредственное метеорологическое обеспечение экипажа в ходе выполнения полета на площадку осуществляет диспетчер МДП Вологда на основании площадного прогноза и докладов других летающих экипажей.

7.2.2. Краткая климатическая метеорологическая и орнитологическая характеристика района посадочной площадки ЗВАНЕЦ по временам года:

Зима (начало ноября - конец марта) умеренно-холодная, с преобладанием пасмурной, облачной погоды. Средняя температура воздуха днем -9° - -11° С, ночью -12° - -17° С (возможны понижения температуры до -28° - -30° С), Морозы несколько раз за сезон прерываются кратковременными оттепелями, которые иногда сопровождаются мокрым снегом или дождем. Устойчивый снежный покров образуется в середине ноября - начале декабря (30 - 40 см). Ежемесячно могут наблюдаться 4-5 дней с метелью. Грунты к концу зимы промерзают на глубину 0,6 - 0,9 м.

Весна (конец марта - конец мая) прохладная, с неустойчивой погодой и частыми возвратами холодов. Температура воздуха днем обычно $+6^{\circ}$ + $+14^{\circ}$ С, ночью $+2^{\circ}$ + $+9^{\circ}$ С, возможны заморозки. Осадки - преимущественно в виде дождя, в первой половине весны наблюдаются зарядовые снегопады. Снежный покров полностью сходит к середине апреля.

Лето (начало июня - конец августа) умеренно-теплое. Обычные дневные температуры воздуха $+17^{\circ}$ + $+20^{\circ}$ С, (макс. $+25^{\circ}$ + $+28^{\circ}$ С), ночные температуры $+10^{\circ}$ + $+12^{\circ}$ С. Примерно половина срока сопровождается

кратковременными ежедневными ливневыми осадками и грозами, но бывают периоды (обычно в конце лета) с затяжными морозящими дождями.

Осень (конец августа — середина ноября) в сентябре обычно теплая, с преобладанием ясной малооблачной погоды, в октябре — прохладная, с преобладанием пасмурной, дождливой погоды. Температура воздуха днем обычно $+5^{\circ}+7^{\circ}\text{C}$, ночью $0^{\circ}+3^{\circ}\text{C}$. С конца сентября становятся регулярными ночные заморозки и утренние густые туманы. В ноябре наступает резкое похолодание. Осадки в основном — в виде затяжных морозящих дождей. С середины октября возможны снегопады. Ветры в течение всего года переменных направлений с небольшим преобладанием южных, юго-западных и западных ветров. Их скорость в пределах 2-5 м/с.

7.2.3. При синоптических процессах, неблагоприятных для выполнения полетов в районе посадочной площадки опасными явлениями погоды являются:

гроза, кучево-дождевая, мощно-кучевая облачность, шквал, град, ледяной дождь, гололед, смерч, интенсивное обледенение ВС;

облачность с высотой нижней границы менее 250 м;

туман, пыльная буря, осадки, метель, густая дымка и дым различного происхождения с видимостью менее 3000 м;

- ветер у земли по скорости превышающей 15 м/сек.

7.2.4. При резком изменении погодных условий, туман волнами, заряды осадков частой повторяемости — вылеты НЕ ВЫПОЛНЯТЬ.

7.2.5. Для района посадочной площадки ЗВАНЕЦ орнитологическая обстановка характеризуется как достаточно напряженная в виду наличия в близи реки и болот, свалок и прочего, что могло бы привлекать птиц, а также пролегания традиционных направлений весенней и осенней миграции птиц. В основном мигрируют утки, гуси, скворцы.

В направлении север — юг, вдоль реки Чагодоша, мелких водоемов и в районе непосредственно н.п. Званец, происходит суточная миграция водоплавающих, скворцов. Наиболее напряженный период в утренние часы с 6 до 9 часов и в вечерние с 16 до 19 часов.

В районах населенных пунктов, теплиц, свалок в особенности юго-западном направлении от площадки в н.п. Званец отмечается значительное скопление оседлых птиц — воробьи, галки, вороны, голуби.

Наиболее стабильным в орнитологическом отношении является зимний период с середины ноября по март. Самый сложный период — весенней и осенней миграции птиц в основном по лесным массивам западнее площадки на высоте до 200м. В районе площадки гнездятся скворцы, синицы, голуби, вороны, воробьи и грачи.

К середине июля птицы полностью локализуются. Перемещение их происходит в течении суток на высоте до 150м, а молодняк до 50м. Осенняя массовая миграция происходит в конце сентября – начало ноября, в течение суток и особенно с 7 до 11 часов и с 18 часов до наступления темноты.

7.3. Радиотехническое обеспечение на площадке не предусмотрено.

7.3.1. Технический домик посадочной площадки оборудован телефоном для оперативной связи с органами ОВД (управления полетов), органами ВВС и ПВО, аварийно-спасательными службами, а также магнитофоном записи телефонных переговоров КВС с органами ОВД, метеорологической информации АМСГ Вологды.

7.4. Штурманское обеспечение

7.4.1. Штурманское обеспечение полетов направлено на обеспечение безопасности полетов в штурманском отношении, а также на четкое и неукоснительное соблюдение установленных правил использования воздушного пространства.

7.4.2. Штурманское обеспечение полетов организует летный директор ООО «ВЕСТА-АЭРО» на основе требований руководящих документов гражданской авиации, наставлений и настоящей Инструкции.

7.5. Режимно - охрannое обеспечение направлено на исключение несанкционированного использования авиационной техники посторонними лицами, а также на обеспечение сохранности авиатехники и имущества, временно находящихся на площадке. Режимно-охранное обеспечение посадочной площадки в отсутствие воздушного судна производится на постоянной основе сотрудниками ЧОП.

7.5.1 Данная посадочная площадка находится внутри на территории собственника Любомудрова Константина Владимировича, которая имеет сплошное ограждение по периметру, доступ к ней животных и посторонних лиц отсутствует.

7.5.2 На период взлёта (посадки) с посадочной площадки (на посадочную площадку) обеспечения мер авиационной безопасности осуществляют сотрудники ЧОП, прошедшие обучение по авиационной безопасности в сертификационном учебном центре.

7.5.3 При временном базировании воздушного судна на посадочной площадке (1-3 часа) охрана осуществляется экипажем ВС.

7.5.4 Предполётный досмотр багажа и груза проводит КВС, или лицо назначенное им из числа членов экипажа.

7.6. Инженерно-авиационное обеспечение

7.6.1. Инженерно-авиационное обеспечение направлено на

исключение и предупреждение случаев отказов авиационной техники в воздухе и заключается в неукоснительном соблюдении правил эксплуатации, обслуживания, выполнения регламентных и ремонтных работ на авиационной технике в соответствии с руководящими документами гражданской авиации в сроки, установленные Руководствами по технической эксплуатации конкретного типа этой техники.

7.6.2. Проведение периодических и ремонтных работ производится сертифицированными сервисными центрами. К оперативному обслуживанию привлекаются только подготовленные специалисты, имеющие соответствующие допуски и сертификаты.

7.7. Аэродромное обеспечение

7.7.1. Аэродромно-техническое обеспечение направлено на поддержание в эксплуатационном состоянии рабочих поверхностей площадки в процессе проведения полетов, соблюдение правил движения по ней людей и наземной техники, исключение случаев несанкционированного проникновения на летное поле посторонних лиц и посторонней техники при проведении полетов, соблюдение мер противопожарной безопасности.

7.7.2. За 30 мин. до вылета КВС осматривает посадочную площадку и оборудование и убеждается в отсутствии посторонних предметов и препятствий на рабочей площади ПП, а при необходимости организует очистку, убеждается в соответствии прочности поверхности площадки установленным требованиям и в исправности аэродромного и аварийного оборудования, средств связи и сигнализации. В этот же период времени КВС инструктирует лиц, обеспечивающих оцепление летного поля, контролирует наличие и исправность противопожарного оборудования, а также инструктирует лиц, обеспечивающих противопожарную безопасность.

7.8. Медицинское обеспечение

7.8.1. Авиационный персонал, участвующий в подготовке и выполнении полетов, проходит периодическое медицинское освидетельствование согласно документов ГА в установленные сроки с получением соответствующих медицинских сертификатов. Технический домик и вертолет имеют в наличии аптечку первой самостоятельной доврачебной медицинской помощи. В случае необходимости вызывается местная служба скорой помощи.

7.8.2. Предполетный медицинский опрос членов экипажа осуществляется командиром вертолета в соответствии с НАМС и организационно-методическими указаниями гражданской авиации с записью в специальном журнале.

7.9. Поисково - спасательное обеспечение

7.9.1 Определяется Инструкцией по организации ПСО полетов

авиации в зоне ОВД Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД. Ближайший дежурный ПСЭ находится на аэродроме Череповец по регламенту работы аэродрома, время вылета: летом 30 минут, зимой 45 минут.

7.9.2. Дежурные силы и средства ПСО задействуются по запросу диспетчера МДП Вологда в аварийных случаях, когда связь с экипажем потеряна (экипаж не вышел на связь и не прибыл на площадку назначения более чем через 30 минут от расчетного времени) и место нахождения его достоверно не известно.

7.9.3. Порядок вызова дежурных ПСС.

При вызове дежурных ПСС диспетчер МДП Вологда сообщает в органы Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД:

- время получения информации о бедствии и ее источник;
- время, место и характер бедствия, тип ВС, терпящего бедствие;
- наличие на ВС аварийно-спасательных средств;
- состав экипажа, фамилию КВС, количество пассажиров на борту;
- меры, принятые по обеспечению поиска и оказанию помощи.

7.10 Аварийно – спасательное и противопожарное обеспечение

7.10.1 Посадочная площадка и место стоянки вертолѐта оснащены передвижными огнетушителями. Огнетушитель имеет запас ОТВ не менее 40 кг и возможность перемещения и приведения в действие одним человеком. Допускается замена одного огнетушителя несколькими, суммарный запас ОТВ в которых не менее 40 кг.

7.10.2 Вблизи посадочной площадки и места стоянки вертолѐта установлены пожарный щит, пожарное оборудование (в том числе пила для вскрытия фюзеляжа ВС), инвентарь, а также ёмкости (ящики) с песком.

РАЗДЕЛ VIII. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УМЕНЬШЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

8.1. Рекомендации по снижению воздействия на окружающую среду

авиационных шумов.

8.1.1. Мероприятия, обусловленные защитой окружающей среды, выполняются всеми лицами, участвующими в организации, выполнении и обслуживании полетов, но ни в коей мере за счет снижения уровня безопасности полетов.

8.1.2. Полеты ВС выполняются с соблюдением рекомендаций РЛЭ по уменьшению уровня авиационного шума и вредного воздействия на окружающую среду.

8.1.3. Выполнение специальных процедур по уменьшению уровня

вредного воздействия на окружающую среду не обязательно в случае отказа двигателя (двигателей) на ВС.

8.1.4. С целью уменьшения воздействия авиационных шумов на окружающую среду и близлежащие населенные пункты, при выполнении полетов следует избегать пролетов над населенными пунктами и районами жилой застройки в районе посадочной площадки. С этой целью следует воздерживаться от полетов ранее 06.00 и позднее 21.00 местного времени.

8.2. Рекомендации по исключению нанесения экологического ущерба

окружающей среде

8.2.1. Для исключения нанесения экологического ущерба окружающей среде на территории площадки, при подготовке к вылетам, обслуживании, сборке, проверке и ремонте авиатехники, не допускать попадания в почву и водоемы горюче-смазочных материалов, охлаждающих и противообледенительных жидкостей и других токсичных веществ, а также не допускать замусоривания отведенной под площадку территории.

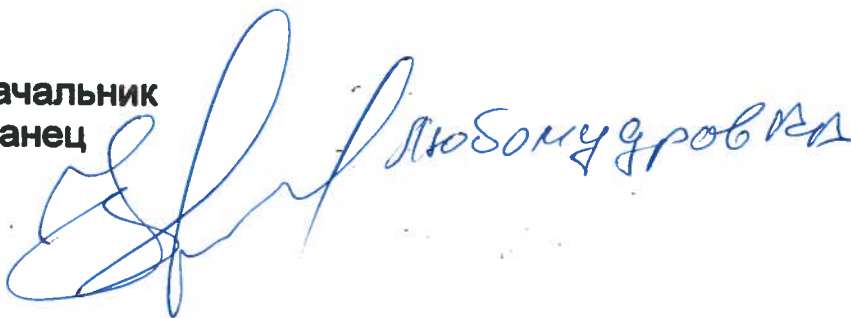
8.2.2. Владелец площадки, в интересах которого осуществляется авиационная деятельность, несет ответственность за своевременный вывоз технического и бытового мусора, отработанных ГСМ и токсичных жидкостей к местам их утилизации.

8.2.3. Для исключения пожаров на прилегающих территориях, жилых и лесных массивах, использование сигнальных пиротехнических средств в сухое время года при производстве полетов, разведение сигнальных костров запрещается.

8.2.4. В случае непреднамеренного возгорания травы, деревьев, авиационной и другой техники, любых объектов и сооружений вблизи вертолетной площадки, старший авиационный начальник, а в его отсутствие РП обязаны, в первую очередь, обеспечить безопасность людей, а затем организовать тушение пожара доступными средствами с одновременным вызовом противопожарных подразделений.

Старший авиационный начальник
посадочной площадки Званец

+7 9119106376



РАСЧЕТ

рассылки Инструкции и текущих поправок к ней

Организация – адресат	Количество экземпляров
ДИ посадочной площадки Званец	1 (контрольный) 1(копия)
ВС Санкт-Петербургский ЗЦ ЕС ОрВД	1(копия)
САИ в/ч 09436	1 (копия)
Северо-Западная Межрегиональная Федеральная аэронавигационная служба (Росаэронавигация)	1 (контрольный)
Санкт-Петербургское УГАН ФСНСТ	1(контрольный)
ГС Вологодского РЦ ЕС ОрВД	1(копия)

Примечание: 1. Необходимое количество дополнительных экземпляров настоящей Инструкции и поправок к ней, не являющихся контрольными, определяется и производится исполнителем.

2. Ответственность за своевременную рассылку адресатам необходимого количества экземпляров настоящей Инструкции и поправок к ней несет исполнитель.

Лист регистрации поправок,
внесенных в инструкцию по производству полетов

№ п/п	Дата	Номера страниц, подлежащих замене	Дата и подпись лица, внесшего поправку
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ДАННОЙ ИНСТРУКЦИИ

АНИ – Аэронавигационная информация;
АДЦ – Аэродромный диспетчерский центр;
АРК – Автоматический радио компас;
ВВС – Военно-воздушные силы;
ВС – Воздушное судно;
ВД – Воздушное движение;
ВПП – Взлетно-посадочная полоса;
ГРП – Группа руководства полетами;
ГСМ – Горюче смазочные материалы;
ЕС ОрВД – Единая система организации воздушного движения;
ИПП – Инструкция по производству полетов;
ИВП – Использование воздушного пространства;
ИК – Истинный курс;
КТА – Контрольная точка аэродрома;
КП – Командный пункт;
КВС – Командир воздушного судна;
КДП – Командно-диспетчерский пункт;
МВЛ – Местные воздушные линии;
МДП – Местный диспетчерский пункт;
МЗЦ – Московский зональный центр (ЕС ОрВД);
МК – Магнитный курс;
МО РФ – Министр обороны Российской Федерации;
МТ РФ – Министр транспорта Российской Федерации;
МЧС – Министерство по чрезвычайным ситуациям;
НПП ГА-85 – Наставление по производству полетов Гражданской авиации 1985г.
НГО – Нижняя граница облачности;
НПСК – Наземная поисково-спасательная команда;
НАМС – Наставление по авиационно-метеорологической службе;
НШС – Наставление по штурманской службе;
ОВД – Обслуживание воздушного движения;
ОПРС – Опорная приводная радио станция;
ПВП – Правила визуальных полетов;
ППП – Правила приборных полетов;
ПВО – Противовоздушная оборона;
ПОД – Пункт обязательного доклада;
ПСО – Поисково-спасательное обеспечение;
ПСС – Поисково-спасательная служба;

ПСР - Поисково-спасательный район (работы);
РЛЭ – Руководство по летной эксплуатации;
СКП – Стартовый командный пункт;
УКВ – Ультра коротко волновая (радиостанция);
УНГ – Угол наклона глиссады;
ФАПП РФ – Федеральные авиационные Правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации;
ФП ИВП РФ – Федеральные Правила использования воздушного пространства Российской Федерации;
AFTN (АФТН) – Aeronautical Fixed Telecommunications Network (аэронавигационная фиксированная телекоммуникационная всемирная сеть);
ATIS (АТИС) – Automatically Terminal Information Service (автоматическая аэродромная служба информации);
ICAO (ИКАО) – International Civil Aviation Organization (Международная Организация Гражданской Авиации);
METAR – Meteorological Aviation Routine weather report (кодированная авиационная маршрутная метеорологическая информация);
PCN – Pavement Classification Number (классификационное число покрытия);
TAF–Terminal Aerodrome Forecast (аэродромный прогноз погоды);

ПРИЛОЖЕНИЯ

Структура воздушного пространства района полетов

ЗВАНЕЦ посадочная площадка

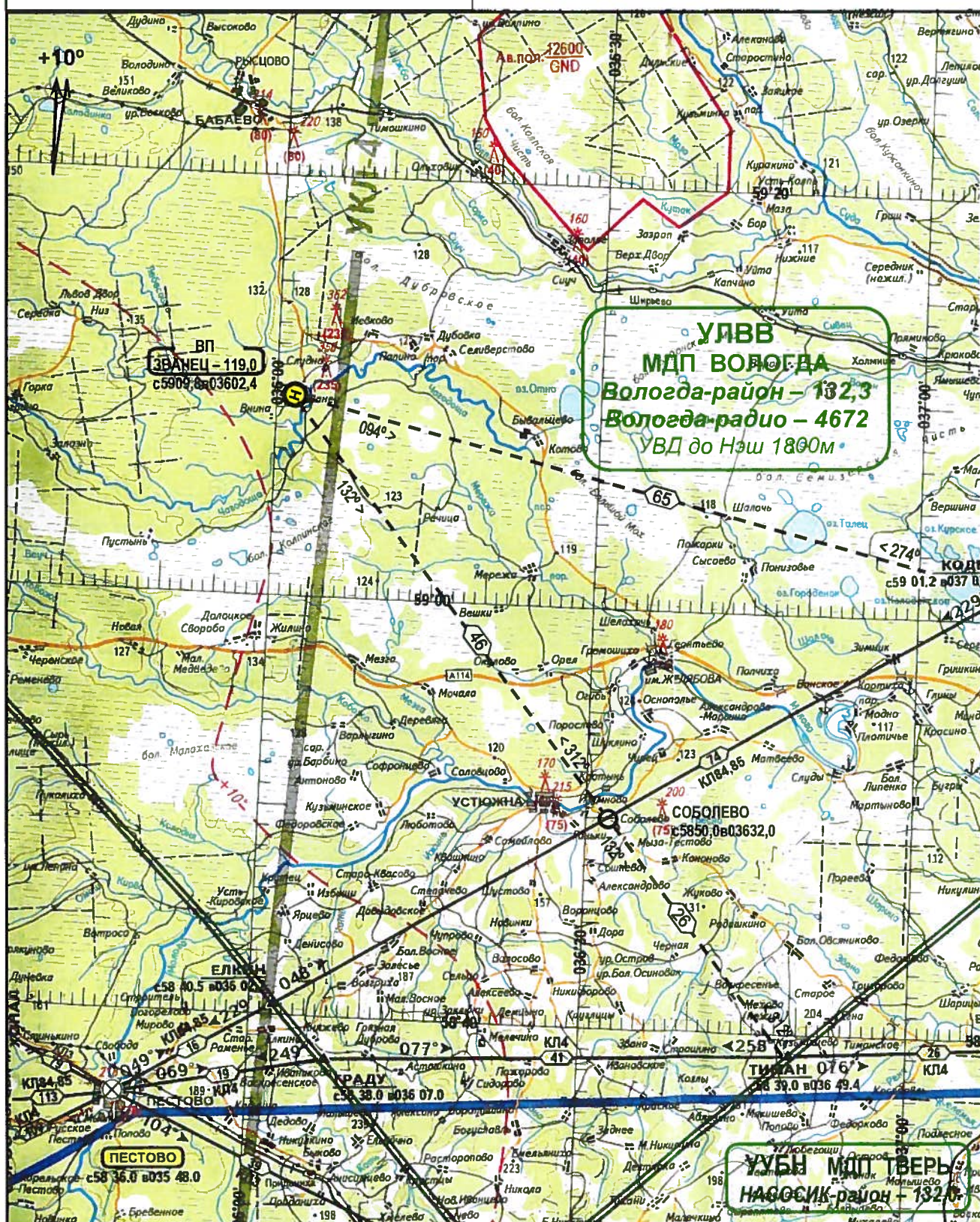
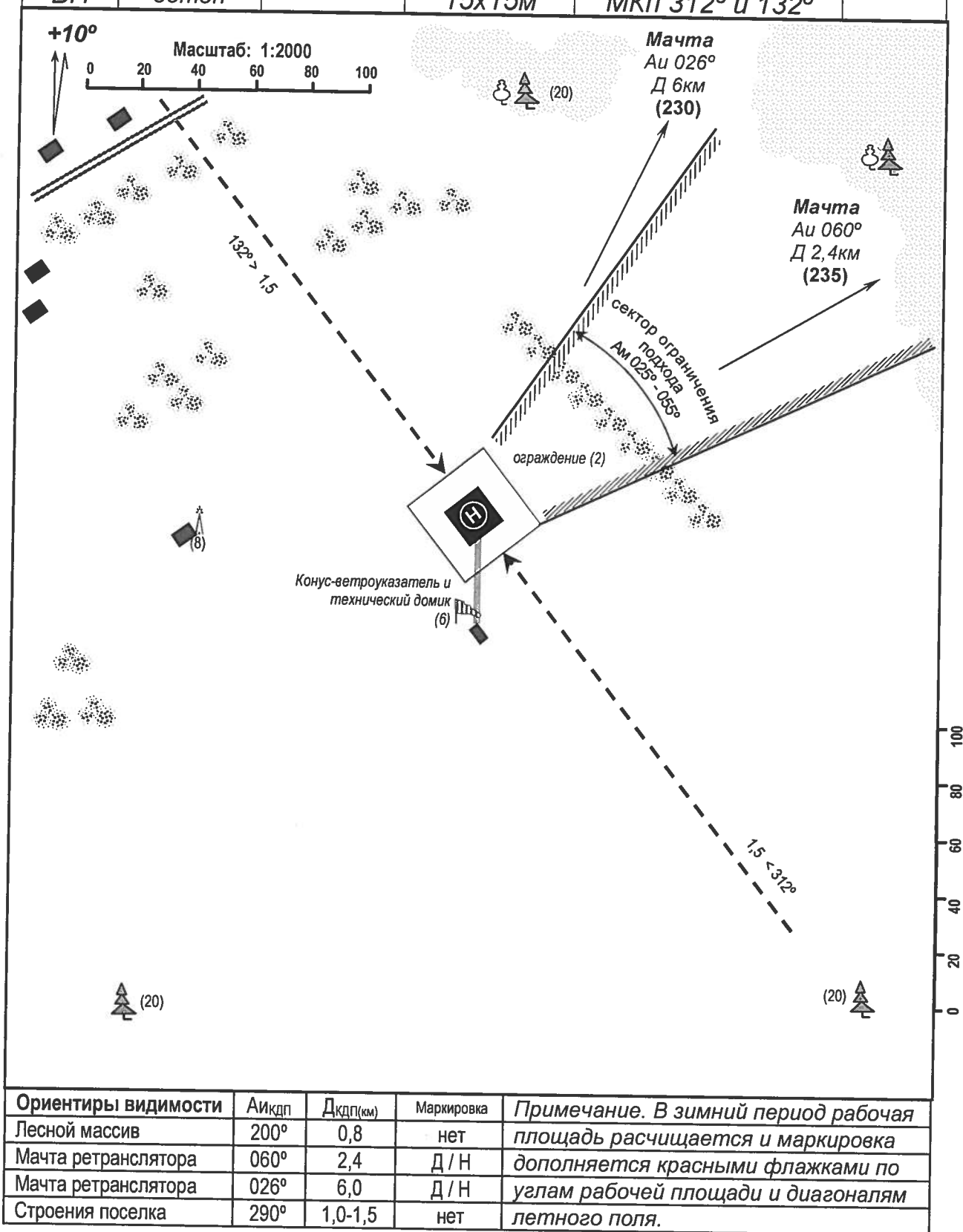


Схема-кроки
ЗВАНЕЦ

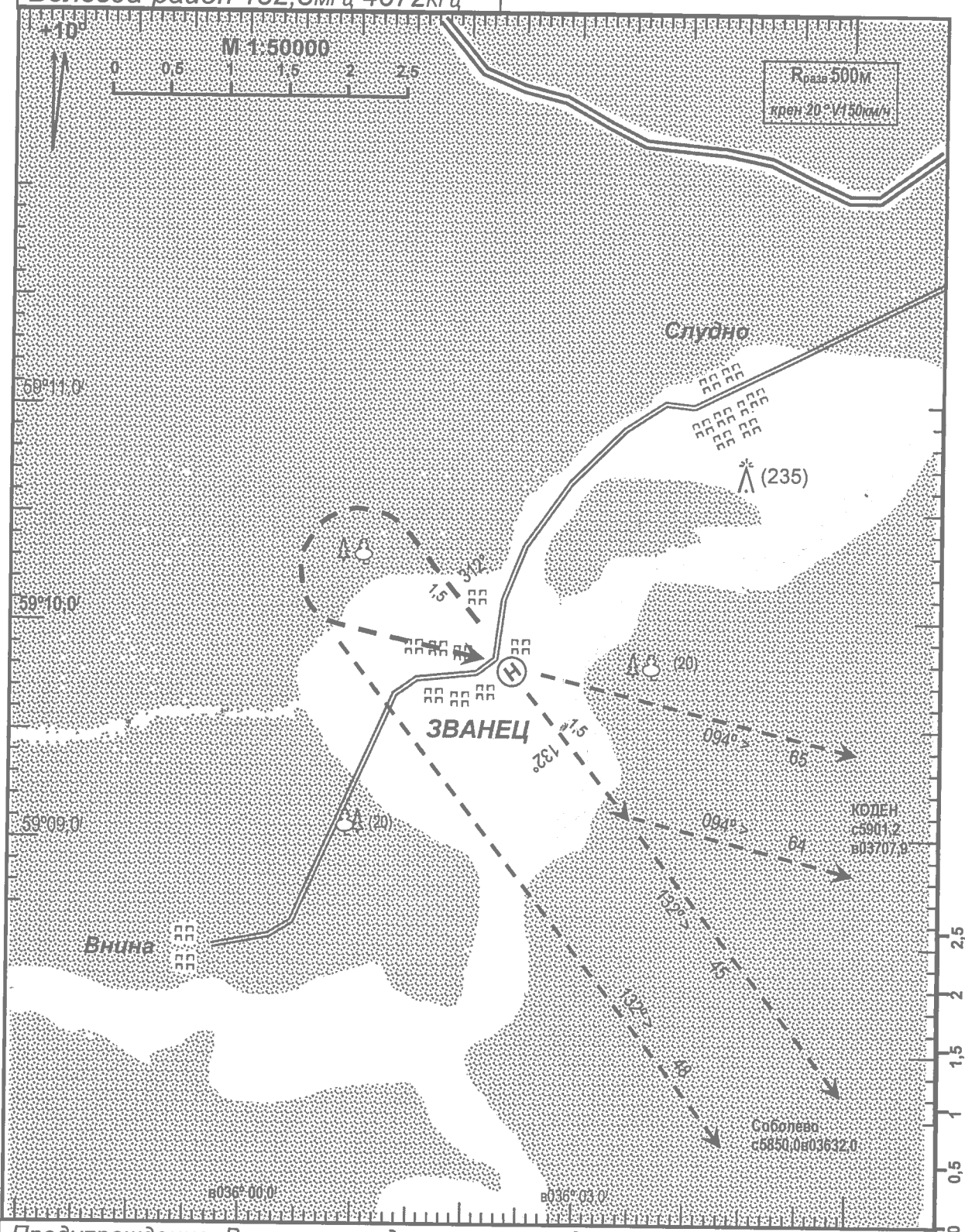
Посадочная площадка		Аи=168° Д=25км от ж/д. ст. Бабаево, вост. окр. н.п. Званец с59° 09' 48" в036° 02' 24"			
ПП	покрытие	т _{п.н.}	размеры	Сектор посадки и взлета	Н _{п.п.} , м
ЛП	грунт	3100кг	35х35м	Огр. Ам _{КТА} 025°-055°	+115
ВП	бетон		15х15м	МКп 312° и 132°	



Выход из района
посадочной площадки

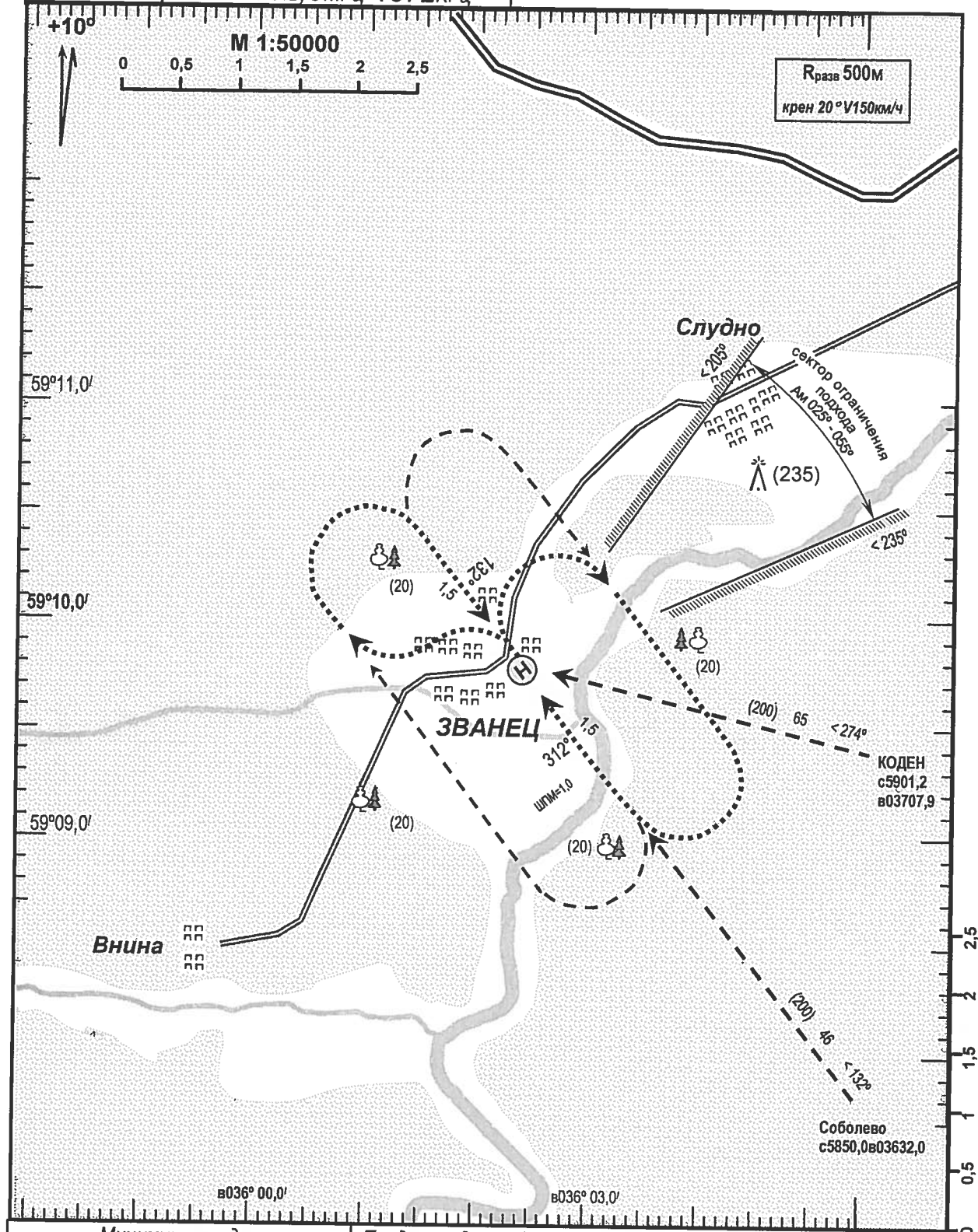
Званец
МКв=312° и 132°
Нпп=+115м

Вологда-район 132,3мгц 4672кгц




$$MKП=312^{\circ} \text{ и } 132^{\circ}$$
$$H_{pp} = +115M$$

Вологда-район 132,3МГц 4672КГц



Минимум посадки			Предупреждение. Уход на второй круг: набор (150)м по прямой на дистанции 1,5км от площадки, далее ПРАВЫМ разворотом 2 раза 180° выполнить заход на посадку по приведенной схеме. Высота подхода и входа в круг по указанию диспетчера МДП Вологда.
Тип ВС	ВНГО	ДГВ	
Р-44 и другие вертолеты массой до 5т.	(250)	3000	

УТВЕРЖДАЮ


Исполнительный директор НП
«Невский Аэроклуб»
(подпись)
Артикульный В.И.
(Ф.И.О.)
« 11 » _____ 2007г.

А К Т
обследования вертолетной площадки «ЗВАНЕЦ»
на соответствие требованиям НГЭА.

Комиссия, назначенная распоряжением руководителя НП «Невский Аэроклуб»
(руководитель организации)

в составе:

Председатель комиссии: Федоров О.Ю.
Члены комиссии: Ельфимов А.А.
Артикульный В.И.

в период с 04 по 08 июня 2007 года рассмотрела доказательную документацию, провела проверку вертолетной площадки «ЗВАНЕЦ» на соответствие требованиям НГЭА и установила:

1. Эксплуатируемые типы воздушных судов: вертолет R-44 «Robinson» и вертолеты массой до 7 т.

2. Класс (индекс) площадки: некатегорированная

3. Размеры ИВПШ: 35x35 м.(грунт), 15x15 (бетон)

4. ИВПШ подготовлена к эксплуатации воздушных судов: вертолет R-44 «Robinson» и вертолеты массой до 7 т.

5. На вертолетной площадке установлено радиосветотехническое оборудование:
Не установлено

6. Свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации (Сертификат): нет

8. Выводы о соответствии характеристик площадки и его оборудования требованиям НГЭА:

8.1. Геометрические размеры элементов аэродрома - соответствует

8.2. Располагаемые взлетные и посадочные дистанции - соответствует

8.3. Приаэродромная территория - соответствует

8.4. Несущая способность искусственных покрытий - соответствует

8.5. Поверхность искусственных покрытий - соответствует

8.6. Маркировка искусственных покрытий и высотных препятствий - соответствует

8.7. Состав радио- и светотехнических средств – не предусмотрены

8.8. Радиомаячная система посадки – не предусмотрена

8.9. Светосигнальное оборудование – не предусмотрено

8.10. Система посадки ОСП- не предусмотрена

8.11. Аэродромный автоматический радиопеленгатор – не предусмотрен

- 8.12. Посадочный радиолокатор – не предусмотрен
8.13. Аэродромный обзорный радиолокатор – не предусмотрен
8.14. Состав и оснащённость диспетчерских пунктов - соответствует
8.15. Средства электросвязи и контрольной звукозаписи – не предусмотрены
8.16. Радиотехническая система* ближней навигации – не предусмотрена
8.17. Электроснабжение аэродрома и электропитание объектов РТО и УВД -
соответствует
8.19. Метеорологическое оборудование - соответствует
8.20. Аварийно-спасательные средства - соответствует
8.21. Охрана аэродрома, объектов УВД, радио- и светотехнического оборудования -
соответствует
8.22. Инструкция по производству полетов на аэродроме (оценка
соответствия инструкции действующим требованиям) - соответствует
9. Заключение комиссии о соответствии аэродрома требованиям НГЭА:
соответствует

Приложение: Указываются таблицы соответствия характеристик аэродрома и его оборудования требованиям НГЭА и графический материал по перечню, определенному МОС НГЭА.

Председатель комиссии _____ Федоров О.Ю.
(подпись)

Члены комиссии: _____ Ельфимов А.А.
(подпись)

_____ Артикульный В.И.
(подпись)

