

" УТВЕРЖДАЮ "

Командир в/ч 09436

Генерал-лейтенант

Г.А.Торбов

" 2 " июня

2003г.

**ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА
ПСКОВ(СОРОКИНО).**

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

Неклассифицированный аэродром Псков (Сорокино) предназначен для базирования и выполнения полетов ВС, в соответствии с руководством по летной эксплуатации данного ВС. Аэродром используется в интересах решения народно-хозяйственных задач, обеспечения вылетов по спецзаданиям органов МЧС и ГО, выполнения учебно-тренировочных полетов на ВС, совершения учебно-тренировочных прыжков. Аэродромные и внеаэродромные полеты выполняются только после получения разрешения на использование воздушного пространства от центра ЕС ОВД и органов ПВО.

Аэродром неклассифицированный, равнинный, дневного действия с грунтовой ВПП, находится в хозяйственном ведении ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО под оперативным управлением ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО. На аэродроме базируются самолет АН-2 и вертолет МИ-2. Старшим авиационным начальником аэродрома Псков (Сорокино) является заместитель руководителя ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО

II. ОПИСАНИЕ АЭРОДРОМА.

Аэродром Псков (Сорокино) расположен на юго-восточной окраине н.п. Сорокино, в 10 км юго-западной г.Псков

Географические координаты КТА - широта $57^{\circ} 43' 10''$ с.ш., долгота $28^{\circ} 16' 00''$ в.д., абсолютная высота аэродрома +50 м. Часовой пояс №2. Магнитное склонение $+5^{\circ}$. Летное поле имеет форму правильного прямоугольника, вытянутого с востока на запад, с максимальным расстоянием с запада на восток 1400 м, с севера на юг 550 м, грунт суглинистый с травяным покровом, плотность которого более 3кг/см^2 , весной и осенью размокает и к эксплуатации не пригоден.

На летном поле имеется грунтовая ВПП размером $1000 \times 60\text{м}$. ВПП уклонов не имеет, максимальная допустимая масса ВС при эксплуатации ВПП не должна превышать 15 тонн. Концевые полосы безопасности: с МКп = 110° 100 м., с МК = 290° 100м. Боковые полосы безопасности : с каждой стороны ВПП по 50м. Магнитные курсы посадки $110^{\circ} - 290^{\circ}$, соответственно номера порогов 11 - 29.

Высота превышения порогов ВПП относительно КТА аэродрома – 0 м. Севернее основной ВПП и параллельно ей расположена запасная ВПП размером $1000 \times 60\text{м}$. Концевые полосы безопасности : с МКп = 110° 100 м., с МКп = 290° 100м. Боковые полосы безопасности с каждой стороны ВПП по 50м. Магнитные курсы посадки $110^{\circ} - 290^{\circ}$.

Располагаемые дистанции ВПП:

МКп = 110° : РДР – 950м; РДВ – 1050м; РДПВ – 950м; РПД – 950м;

МКп = 290° : РДР – 950м; РДВ – 1050м; РДПВ – 950м; РПД – 950м;

Рулежные дорожки грунтовые, шириной 20 м (Приложение № 17). Стоянки ВС. аэродромно-технических средств расположены 100 м. южнее основной ВПП.

Полосы воздушных подходов не маркированы.

Минимум погоды для посадки ВС с МКпос.= 110° : днем Н обл.=200 м... горизонтальная видимость 3000м. МКпос.= 290° : днем Н обл.= 200м, горизонтальная видимость 3000м.

Минимум погоды аэродрома для взлета Ми-2, Н обл.= 200м и горизонтальной видимости 3000м, для Ан-2 Н обл.= 200м, горизонтальная видимость 3000м.

III. РАЙОН АЭРОДРОМА.

Горизонтальные границы района аэродрома проходит через населенные пункты: Боярщина ($57^{\circ} 46'$ с.ш., $28^{\circ} 11'$ в.д.), Глоты ($57^{\circ} 45'$ с.ш., $28^{\circ} 21'$ в.д.), Соловыи ($57^{\circ} 41'$ с.ш., $28^{\circ} 19'$ в.д.), Филатова гора ($57^{\circ} 40'$ с.ш., $28^{\circ} 09'$ в.д.), Дубязи ($57^{\circ} 42'$ с.ш., $28^{\circ} 05'$ в.д.), Боярщина ($57^{\circ} 46'$ с.ш., $28^{\circ} 11'$ в.д.) и входит в структуру аэроузла Псков с границами Дудино ($58^{\circ} 15'$

с.ш., 28° 23' в.д.), Высокое (58° 17' с.ш. 28° 38' в.д.), Пустой Бор (57° 39' с.ш. 29° 14' в.д.), Рогово (57° 35' с.ш. 28° 26' в.д.), Полены (57° 35' с.ш. 28° 07' в.д.), Качаково (57° 28' с.ш. 27° 46' в.д.), Печоры (57° 49' с.ш., 27° 36' в.д.), Грабилово (57° 49' с.ш., 27° 47' в.д.), о. Залита (58° 01' с.ш., 28° 05' в.д.), Дудино (58° 15' с.ш., 28° 23' в.д.).

Вертикальные границы : от земной поверхности до высоты Нист. 4500м.

Район аэродрома представляет собой лесисто-болотистую равнину, пересеченную густой речной сетью, север района всхолмлен. Максимальная высота превышения рельефа местности относительно КТА аэродрома составляет - + 155 м.

Естественные препятствия на подходах к аэродрому и в районе аэродрома и аэроузла.

Искусственные препятствия на подходах к аэродрому и в районе аэродрома.

№ п/п	Наименование препятствия	Н абс. (м)	ΔН аэр. (м)	А. (град.) от КТА	Δ, км от КТА	Наличие светоограждения , маркировки.
1	2	3	4	5	6	7
1	Телевышка г.Пскова	242	192	10	10.3	есть
2	Труба	167	117	35	13	есть
3	Труба	104	54	21	12.2	есть
4	Крест собора	114	64	18	14	есть
5	Труба	109	59	29	16	есть
6	Опора ЛЭП	97	47	32	16	нет
7	Стелла	99	49	50	14	есть
8	Дом	57	7	305	820	нет
9	Труба	106	56	34	10.5	есть
10	Лес	70	20	270	750	нет
11	Лес	70	20	274	750	нет
12	Ретранслятор (г. Печоры)	180	130	185	38	есть
13	Опора ЛЭП	57	7	269	1000	нет
14	Опора ЛЭП	57	7	305	1050	нет
15	Ретранслятор	75	25	310	4000	нет
16	Громоотвод	60	10	120	1850	нет
17	Опора ЛЭП	57	7	115	1900	нет
18	Опора ЛЭП	57	7	121	1920	нет
19	Церковь	65	15	114	3000	нет
20	Лес	70	20	125	3450	нет

Структура воздушного пространства района аэродрома.

Район аэродрома расположен в зоне ответственности РЦ Великие Луки. (см. Приложение №1).

Воздушное пространство приграничной полосы с Эстонией находится на западе от КТА аэродрома в секторе с азимутом: 232°-340°, удаление 5км от приграничной полосы шириной 25км.

Международные воздушные трассы:

- восточнее аэродрома Псков (Сорокино) на удалении 47 км от КТА проходит международная воздушная трасса Р-1 Великие Луки (5622,7 с 03036,5 в)-Губит (5656,5 с 03007,1 в)- Пемас (5743,9 с 02923,6 в)-Мезон (5819,1 с 02853,7 в)-Серби (5838,0 с 02836,0 в). Эшелоны полета по трассе 2400-3900, 5700-10100 м. Ширина воздушной трассы 10км, МПУ 148°-328°;
- юго-западной аэродрома Псков (Сорокино) на удалении 22км от КТА проходит международная воздушная трасса Р-58 Нотар (5749.8 с 02733,7 в)- Печоры (5749.0 с 02736,0 в)-Губит (5656,5 с 03007,1 в)-Сопка (5634,9 с 03105,0 в)-Белый (5551.0 с 03256,0 в). Эшелоны полета на участке Нотар-Печеры 1500-3600, 5700-12100м. на участке Печеры-Губит-Сопка-Белый 9100 – 12100 м. Ширина трассы 10км. МПУ 117°-297°.
- восточнее аэродрома Псков (Сорокино) на удалении 7 км через КТА аэродрома Псков (Кресты) проходит международная воздушная трасса Б912 Серби (5838.0 с 02836,0 в)-Домук (5824,0 с 02832,5 в)-Псков (5747,1 с 02823,9 в)- Пемас (5743,9 с 02923,6 в). Эшелоны полета по трассе на участке Серби-Домук 2400-3900, 5700-9100 м. на участке Домук-Псков-Пемас 900-3900 м. Ширина воздушной трассы 10 км.

Внутренние воздушные трассы:

- восточнее аэродрома Псков (Сорокино) на удалении 7 км от КТА проходит внутренняя воздушная трасса В2 Псков (5747,1 с 02823,9 в)-Родук (5801,5 с 02909,8 в)-Гороп (5823,0 с 03021,0 в)-Новгород (5829,0 с 03112,0 в). Эшелоны полета по трассе на участке Псков-Родук 1200-4200м, на участке Родук-Гороп-Новгород 2400-3900, 4800-5400м. Ширина воздушной трассы 10 км.

Местные воздушные линии:

- КЛ 11: Псков-Великие Луки-Нелидово (Псков-Ореховичи-Шмойлово-Локня-Великие Луки-Кунья- г.т.Дидис-Нелидово), безопасная высота 300 м. Нпол. 50-300м
- КЛ 84: Псков-Котлас (Псков-Торошино-г.т.Ролуг-Передольская-Новгород-Новосельцы-Усть Вольма- Боровичи-Пестово-г.т.Елкин-Колодезное оз.-Шухободь-Череповец-Доронино-Сурково-Елифанка-Новое-Вологда-Верхняя Сторона-Чучково-Тотьма-Михайловка-Нюксеница-Бобровское-Леоново-Великий Устюг-Демьяново-г.т.Касин-Ленивица-Котлас), безопасная высота 300 м. . Нпол. 50-300м.
- КЛ 85: Реваж-Великий Устюг-Псков (Реваж-г.т.Реган-Великий Устюг-Схона-Бобровское-Нюксеница-Михайловка-Тотьма-Чучково-Марковское-Вологда-Чахлово-Перьево-Елифанка-Сурково-Ульяново-Череповец-Шухободь-Колодезное оз.-г.т.Елкин-Пестово-Боровичи-Усть Волма-Чавницы-Новгород-Ларешниково-Турская Горка-г.т.Горсе-Карамышево-Псков), безопасная высота 300м. . Нпол. 50-300м.
- КЛ 89: Санкт-Петербург"Ржевка"-Псков (Санкт-Петербург"Ржевка"-Ижоры жд.ст.-Санкт-Петербург"Пулково"-Дудергофское оз.-Кикерено-Осьмино-Середка-Бриново-Псков), безопасная высота 300 м. . Нпол. 50-300м.
- КЛ 93: Марево-Псков (Марево-Холм-г.т.Болуг-Мористо оз.-Шмойлово-Карамышево-Псков), безопасная высота 300 м. . Нпол. 50-300м.
- КЛ 90: Балсово-Санкт-Петербург "Пушкин" (Балсово-Середка-Осьмино-Кикерено-Дудергофское оз.-Санкт-Петербург "Пушкин"). безопасная высота 300 м. . Нпол. 50-300м.
- Ширина всех МВЛ – 4 км. .

Воздушные коридоры пролета государственной границы Российской Федерации:

- Коридор для пролета государственной границы с республикой Эстония Нотар (5749,8 с 02733,7 в). Эшелоны пролета государственной границы 1500-3600, 5700-12100м. Ширина коридора пролета государственной границы 10км.

Коридоры входа (выхода) на воздушные трассы:

Для входа в район аэродрома и выхода из него на воздушные трассы установлены следующие коридоры (см. Приложение №1):

- Коридор №1: ОПРС Печоры - аэр.Псков. Входной-выходной. Ширина коридора 10 км. МПУ=91° - 271°. Эшелон полета в коридоре 1500 – 3600, 5700-9100м.
- Коридор №2: Аэр.Псков-Домук-Серби. Входной-выходной. Ширина коридора 10 км. МПУ=02°-182°. Эшелоны полета в коридоре на участке Серби-Домук 2400-3900, 5700-9100 м, на участке Домук-Псков 900-3900 м.
- Коридор №3: Аэр.Псков-Родук. Входной-выходной. Ширина коридора 10км. МПУ=59°- 239°. Эшелоны полета в коридоре 1200-4200 м.
- Коридор №4: Аэр. Псков-Пемас. Входной-выходной. Ширина 10 км МПУ=92°-271°. Эшелоны полета в коридоре 900-3900 м.

Коридоры входа (выхода) на МВЛ:

Выход на МВЛ осуществляется на населенные пункты:

- на КЛ 89 Ершово (5756,5 с 02813,2 в) ;
- на КЛ 11 Ореховичи (5737,5 с 02832,5 в);
- на КЛ 84 5756,0 с 02836,0 в);

Вход в район аэродрома Псков (Сорокино) с МВЛ осуществляется с населенных пунктов:

- с КЛ 89 Ершово (5756,5 с 02813,2 в);
- с КЛ 85, КЛ 93 Карамышево (5745,4 с 02846.1 в).

Указанные пункты являются рубежами передачи

Управления между руководителем полетов и диспетчером МДП.

Специальные зоны полетов ВС:

- а) зоны отработки техники пилотирования (см. Приложение №1):

Зона пилотирования №1: Для отработки техники пилотирования.

Центр зоны расположен в радиусе 4 км относительно КТА. Прст.=50-4000м МВВ(200).

Районы полигонов:

1. Полигон "Завеличье" расположен 1,5км юго-западнее г.Пскова (от КТА аэр.Сорокино А=40° Д=6км). Границы полигона: 57°47'33"с.ш., 28°17'45"в.д.; 57°46'28"с.ш., 28°19'20"в.д.; 57°44'52"с.ш., 28°12'42"в.д.; 57°43'57"с.ш., 28°16'00"в.д. Центр Завеличского полигона отметка 51,5 с координатами 57°45'58"с.ш., 28°15'45"в.д. Основное направление

стрельбы 170°, максимальная высота траектории полета снаряда 1500м. Старший начальник полигона командир в/ч 07264

- При проведении стрельб на полигоне полеты на аэродроме Псков (Сорокино) **запрещены**.
2. Полигон "Череха" расположен 10км южнее железнодорожной станции Псков (от КТА А=95° Д=8км и от ДПРМ с Мкпос=13° южнее 3км). Граница полигона: 57°44'02"с.ш., 28°21'50"в.д.; 57°44'02"с.ш., 28°23'01"в.д.; 57°43'26"с.ш., 28°23'22"в.д.; 57°42'17"с.ш., 28°23'22"в.д.; 57°41'34"с.ш., 28°19'55"в.д.. Основное направление стрельбы 198°, максимальная высота траектории полета снаряда 1000м. Старший начальник полигона командир в/ч 32515.

При проведении стрельб на полигоне полеты на аэродроме Псков (Сорокино) **запрещены**.

Зоны ограничений:

1. Заказник «Псковско-чудская приозерная низменность». Границы: 5751 с 02813 в-5751 с 02758 в-5805 с 02739 в-5825 с 02733 в-5838 с 02808 в-5820 с 02812 в-5805 с 02813 в-5751 с 02813 в. Высота зоны ограничений 0-500 м включительно.
2. «Изборск». Центр зоны 5742 с 02750 в., радиусом 10 км. Высота зоны 0-500м включительно

Площадки десантирования:

Приложение №1

Площадка "Кислово".

Площадка "Кислово" расположена в 9 км юго-западнее ж.д. ст.Псков. Координаты центра площадки 57°43'52"с.ш., 28°14'50"в.д. Координаты точек приземления первого парашютиста при БМПУ=12°: 57°43'07"с.ш., 28°14'31"в.д.; при БМПУ=192°: 57°44'36"с.ш., 28°15'11"в.д. Размеры площадки: 3800 на 1800м, превышение над уровнем моря +60 м, магнитное склонение +5°. Площадка предназначена для десантирования парашютистов и грузов с высот 600-4000м при раскрытии основных куполов на высоте 300-800 м.

Площадка "Пестово".

Площадка "Пестово" расположена 8 км южнее н.п. Галкино. Координаты центра площадки 57°28'25"с.ш., 28°59'06"в.д. Координаты точек приземления первого парашютиста при БМПУ=25°: 57°27'38"с.ш., 28°58'28"в.д. Размеры площадки: 4000 на 1800м, превышение над уровнем моря +70 м, магнитное склонение +5°. Площадка предназначена для десантирования парашютистов и грузов с высот 600-4000м при раскрытии основных куполов на высоте 300-800 м.

Площадка "Углы".

Площадка "Углы" расположена 30 км с-з. ж.д.ст. Псков. Координаты центра площадки 57°59'23"с.ш., 28°44'11"в.д. Координаты точек приземления первого парашютиста при БМПУ=273°: 57°59'20"с.ш., 28°44'41"в.д. Размеры площадки: 1500 на 1500м, превышение над уровнем моря +75 м, магнитное склонение +5°. Площадка предназначена для десантирования парашютистов и грузов с высот 500-3000м при раскрытии основных куполов на высоте 300-800 м.

Площадки "Кресты".

Площадки "Кресты" расположены на аэродроме Псков. Координаты центра площадок. №1- 57°47'35"с.ш., 28°24'20"в.д., размер 200 на 100 м.

№2- 57°47'15"с.ш., 28°24'18"в.д., размер 600 на 400 м:

Превышение над уровнем моря +46 м, магнитное склонение +5°. Площадка предназначена для десантирования парашютистов с высот 600-3000м при раскрытии основных куполов на высоте 300-800 м.

Площадка "Халево".

Площадка "Халево" расположена в 14 км северо-западнее г.Острова. Координаты центра площадки 57°27'26"с.ш., 28°16'27"в.д. Координаты точек приземления первого парашютиста при БМПУ=133°: 57°28'05"с.ш., 28°15'30"в.д. Размеры площадки: 4500 на 2000м, превышение над уровнем моря +83 м, магнитное склонение +5°. Площадка предназначена для десантирования парашютистов и грузов с высот 500-3000м при раскрытии основных куполов на высоте 300-800 м.

Площадка "Залита".

Площадка "Залита" расположена на Псковском озере в 3.5 км юго-восточнее колхоза им.Залита и 23 км северо-западнее г.Псков. Координаты центра площадки 57°58'57"с.ш., 28°11'18"в.д. Координаты точек приземления первого парашютиста при БМПУ=270°: 57°58'50"с.ш., 28°08'36"в.д. Размеры площадки: 6000 на 3000м, превышение над уровнем моря +30 м, магнитное склонение +5°. Площадка предназначена для десантирования парашютистов и грузов с высот 500-3000м при раскрытии основных куполов на высоте 300-800 м.

Площадка "Жидилов Бор".

Площадка "Жидилов Бор" расположена на Псковском озере в 4 км северо-западнее н.п. Жидилов Бор и 19 км северо-западнее г.Псков. Координаты центра площадки 57°56'06"с.ш., 28°06'46"в.д. Направление захода БМПУ=360°. Размеры площадки: 6000 на 3000м, превышение над уровнем моря +30 м, магнитное склонение +5°. Площадка предназначена для десантирования парашютистов и грузов с высот 500-3000м при раскрытии основных куполов на высоте 300-800 м.

Площадка "Бердово".

Площадка "Бердово" расположена в 6.5 км южнее н.п.Славковичи. Координаты центра площадки 57°35'14"с.ш., 29°05'50"в.д. Координаты точек приземления первого парашютиста при БМПУ=297°: 57°35'07"с.ш., 29°06'09"в.д. Размеры площадки: 1800 на 2000м, превышение над уровнем моря +78 м, магнитное склонение +4°. Площадка предназначена для десантирования парашютистов с высот 500-900м.

Запасные аэродромы:

Приложение №22.

№п/п	Название аэродрома	Магнитный путей. угол	Расстояние до аэродрома	Кол-во топлива необход. для ухода		Размеры ВПП
				АН-2	МИ-2	
1	Псков(Шабаново)	25	8км	11л	10л	600х60
2	Псков(Кресты)	60	10км	12л	11л	2500х80
3	Остров	180	54км	72л	66л	2000х60
4	Великие Луки	140	234км	288л	262л	1422х40
5	Сиверский	25	202км	278л	253л	
6	Кречевицы	56	204км	279л	253л	
7	Смуравьево	348	117км	180л	164л	

Посадочные площадки:
Приложения №1.№23

№п/п	Номер площадки	Магнитный путев. угол	Расстояние до площадки	Кол-во топлива необход. для ухода		Размеры
				АН-2	МИ-2	
1	1	90	15	20л	18л	1200х2400
2	2	125	12	19л	18л	1200х2400
3	3	28	24	30л	27л	1200х2400
4	4	35	34	41л	38л	1200х2400

Описание круга полета

- установлен круг полета 4 км от КТА
- ширина 2 км
- высота полета 200-600 м.

IV. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ

Порядок выполнения полетов по схеме снижения и захода на посадку.

На аэродроме установлены две схемы полетов для снижения и захода на посадку по ПВП.

МК посадки 110°: круг полетов правый (визуальный).

Взлет с набором $H = 200$ м на номинальном режиме работы двигателя (пересечение с рекой Великой) $V_{yn} = 2,1$ м/с, разворот на МК = 200°. (Южная окраина н.п. Атаки) разворот на МК = 290°, полет на $H = 200$ м разворот на МК = 20°, к 4 - му развороту $V_{yn} = 2,2$ м/с (юго-восточная окраина н.п. Комарово.) далее заход на посадку $V_{yn} = 1,4$ м/с.

МК посадки 290°: круг полетов левый (визуальный).

Взлет с набором $H = 200$ м $V_{yn} = 2$ м/с. (юго-восточная окраина н.п. Комарово.) разворот на МК = 200°, $T = 1' 25''$ разворот на МК = 110°, полет до 3-его разворота (Южная окраина н.п. Атаки) на $H = 200$ м разворот на МК = 20° к 4-му развороту $T = 1' 25''$ (пересечение с рекой Великой) и заход на посадку $V_{yn} = 2,8$ м/с.

Выполнение маневра для внеочередного захода на посадку или ухода на запасной аэродром.

Внеочередной заход на посадку выполняется уменьшением маршрута полета по малой коробочке в сторону четвертого разворота с $МКп. = 110^\circ$ и $МКп. = 290^\circ$.

При полетах по ПВП маневр на внеочередную посадку производится по указанию РП.

Уход на запасной аэродром производится по указанию РП от ДПРМ аэродрома Песков (Кресты), далее по маршруту на запасной аэродром.

МБВ в районе аэродрома.

Для ВС, выполняющих визуальный заход МБВ для подхода к зоне визуального маневрирования Нмб.ПВП=(300м).

В районе аэродрома Псков (Сорокино) установлены эшелоны перехода
1500м при Разр не менее 733 мм.рт.ст.
1800м при Разр не менее 706 мм.рт.ст. и менее 733 мм.рт.ст

В районе аэродрома Псков (Сорокино) установлена высота перехода
Н(пер)=500м

Порядок входа в район аэродрома с воздушных трасс.

Одиночные ВС (со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее), прибывающие на аэродром Псков (Сорокино) осуществляют выход на ДПРМ аэродрома Псков (Кресты) на высоте по указанию РП аэродрома Псков (Кресты). Снижение и пробивание облаков производят по схеме аэродрома Псков (Кресты), далее по маршруту для визуального захода на аэродром Псков (Сорокино).

ПРИМЕЧАНИЕ: После пробивания облачности на аэродроме Псков (Кресты) выполнить выход на аэродром Псков (Сорокино) по Разр. На высоте по указанию РП аэродрома Псков (Сорокино).

Вход в район аэродрома Псков (Сорокино) и заход на посадку воздушных судов, следующих с других аэродромов по МВЛ или установленным маршрутам вне МВЛ, производится согласно схеме, определенной (Приложением №18,19). Порядок выхода ВС из района после взлета с аэродрома с последующим следованием на другой аэродром по МВЛ или установленному маршруту вне МВЛ определен схемой этого же Приложения №18,19. Вход в круг (выход из круга) полетов производится к одному (от одного) из разворотов, в зависимости от воздушной обстановки в районе, МК посадки (МК взлета) и направления круга (левый, правый), установленных руководителем полетов и на определенной им высоте.

Порядок выполнения аэродромных и внеаэродромных полетов и перелетов в районе аэродрома Псков (Сорокино) с отработкой необходимой полетной документации и проведением контроля готовности экипажей к полетам определяется в процессе предварительной и предполетной подготовки в соответствии с документами, регулирующими летную работу согласно конкретному типу воздушного судна и отрабатываемой задаче. С неоформленной полетной документацией и без разрешения на выполнение задания органов управления воздушным движением и органов ПВО вылет ВС **запрещен**.

Маршрут полета на площадку десантирования «Кислово».

При МКвзл. = 110°: взлет до набора Н=200 м, левый разворот на МК=5 набор Н=700 м, разворот на МК=275, набор Н=800 м Разворот на БМПУ=192. После прохода РНТ через Тп=1'30" Н=300 м разворот на МК=310 к четвертому. Далее разворот на МК=110 с занятием Н=200 м по указанию РП визуальный заход на посадку. (Приложение №8а).

При МКвзл. = 290°: взлет до набора Н=200 м, правый разворот на МК=35 до Н = 700 м, разворот на МК=125 с набором Н=800 м разворот на БМПУ=192. После прохода РНТ через Тп=1'30" Н=300 разворот на МК=70 со снижением к четвертому. Далее разворот на МКпос=290 с занятием Н=200 по указанию РП визуальный заход на посадку. (Приложение №8).

При полетах на ПМВ и малых высотах по ПВП в случае попадания экипажа в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшего пилотирования по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП и занять минимальную безопасную высоту равную Нниж.без=500м.

V. ОБСЛУЖИВАНИЕ (УПРАВЛЕНИЕ) ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ.

Органы УВД, осуществляющие управление полетами.

Районы УВД. Порядок взаимодействия.

Оперативными органами организации воздушного движения, контроля полетов и управления ими в районе расположения аэродрома Псков (Сорокино) является;

- зональный центр ЕС ОрВД (г. Санкт-Петербург)
- районный центр ЕС ОрВД (г. Великие Луки)
- Псковский филиал ГУДП « Сев-запаэронавигация » (г. Псков)
- МДП (г. Псков)
- КДП в/ч 06776
- ГРП во главе с РП на аэродроме Псков (Сорокино)
- органы ПВО Ленинградской воздушной зоны.

Управление воздушным движением судов всех ведомств в районе аэродрома Псков (Сорокино) осуществляется заместителем руководителя ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО через ГРП на аэродроме, в период плановых полетов и перелетов. УВД осуществляется с использованием командно-информационного метода с применением единой фразеологии. Старшим ГРП при плановых полетах назначается РП авиационной организации.

В этом случае в состав ГРП от авиационной организации входят:

- руководитель полетов;
- помощник руководителя полетов на КП (при необходимости);
- дежурный штурман (при необходимости);

Районы УВД определяются воздушным пространством в пределах границ аэродрома, границ входных и выходных коридоров и зоны площадки десантирования. Для руководства полетами и четких действий должностных лиц органов УВД при приеме и передаче управления воздушными судами устанавливаются совмещенные зоны ответственности лиц ГРП.

1. Зона визуального контроля – летное поле аэродрома и пространство в пределах фактической визуальной видимости РП, ПРП до дальности не более 5км от КТА – зона ответственности РП, ПРП.
2. Ближняя зона – воздушное пространство в пределах границ аэроузла и границ входных и выходных коридоров (исключая воздушное пространство зоны визуального контроля и зоны посадки) – зона ответственности диспетчера МДП.

Взаимодействие в процессе УВД осуществляется на этапах суточного и текущего планирования, предполетной подготовки, а также в процессе выполнения полетов.

Взаимодействие на этапе предполетной подготовки осуществляется между руководителями полетов авиационной организации и службы движения. РП авиационной организации за 30 -50 мин. до начала проведения полетов информирует диспетчера МДП о маршруте и высоте полета. Диспетчер МДП сообщает РП авиационной организации выписку из суточного плана полетов ВС ГА и информирует его о наличии и времени прибытия ВС, выполняющих литерный, международный и подконтрольный полеты.

В процессе непосредственного УВД РП авиационной организации после получения информации от диспетчера о приближении ВС ГА к району аэродрома анализирует воздушную обстановку в районе аэродрома, определяет условия подхода, маневр снижения и захода на посадку, метеоусловия на аэродроме.

При полетах ВС ГА РП авиационной организации анализирует воздушную обстановку в районе аэродрома, определяет время вылета, условия отхода из района аэродрома.

Перелеты и полеты за пределами аэродрома производится по разовым запланированным маршрутам или местным воздушным линиям.

ПОРЯДОК ПОДАЧИ ЗАЯВОК НА ПОЛЕТЫ И ИЗВЕЩЕНИЕ О НАЧАЛЕ И ОКОНЧАНИИ ПОЛЕТОВ.

Авиационная организация подает заявки на полеты в строгом соответствии с требованиями Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, Инструкции о порядке подачи заявок, Инструкции по использованию воздушного пространства Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД РФ. Заявки на полеты ВС подаются через КДП в/ч 06776 до 14.00 ч местного времени накануне дня начала деятельности по телеграфу или нарочным по установленной форме

При выполнении срочных заданий разрешается подавать заявки на полеты:

- при полете в одной зоне УВД – не позднее чем за 1 час до вылета;
- при полете в пределах 2-х смежных зон УВД не позднее чем за 2 ч;
- при полетах, выходящих за пределы трех и более смежных зон УВД – не позднее чем за 4 часа до вылета.

Заявки на полеты ВС, выполняемые с посадками на промежуточных аэродромах подаются с аэродрома вылета до аэродрома, на котором запланирован отдых экипажа, с обязательным указанием конечного аэродрома посадки. Заявки на продолжение таких полетов подаются в органы УВД промежуточных аэродромов не позднее, чем через 2 часа после посадки, с указанием в разделе прочей информации "ПЛАН-ПРОДОЛЖЕНИЕ".

Заместитель руководителя ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО обязан запросить у военного, сектора Великолукского РЦ ЕС ОрВД разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации вне воздушных трасс и местных воздушных линий не позже чем за 2 часа до запланированного времени начала деятельности, указанного в заявке, или времени, при необходимости скорректированного центром ЕС ОрВД по согласованию с пользователями воздушного пространства.

Если в установленные сроки запрос на использование воздушного пространства Российской Федерации или уведомление о переносе времени начала деятельности в центры ЕС ОрВД не поступили заявка аннулируется.

Разрешение на использование воздушного пространства вне воздушных трасс и местных воздушных линий и условия такого использования центры ЕС ОрВД выдают пользователям воздушного пространства не позже чем за 1 час до запланированного времени начала деятельности.

При вынужденном изменении условий использования воздушного пространства, указанных в заявке, время начала деятельности устанавливается с учетом времени, необходимого для подготовки к ее осуществлению

Органы ОВД (управления полетами) аэродромов государственной (экспериментальной) авиации, на которых предусмотрены промежуточные посадки, обязаны сообщить в военные секторы РЦ ЕС ОрВД, в районе которых они расположены, не позднее чем через 20 минут с момента получения запроса о приеме, решение старших авиационных начальников аэродромов о приеме воздушного судна.

ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО обязана начать свою деятельность в течение 20 минут от запланированного времени ее начала или от времени, указанного центрами ЕС ОрВД. Если в течение этого времени деятельность не начата и уведомление о ее

переносе в органы ЕС ОрВД не поступило, данная деятельность запрещается и заявка аннулируется.

В день полетов военные и гражданские органы УВД сообщают в Великолукский РЦ ЕС УВД и в ГК войсковой части 20032, не позднее чем;

а) **за 10 минут** до запланированного времени начала полетов (только в органы ВВС и ПВО);

- воздушных судов для выполнения авиационных работ в воздушном пространстве приграничной полосы;

б) **через 5 минут** после фактического (запланированного) начала полетов:

- о фактическом времени начала полетов;

- о задержке и переносе полетов по отношению к запланированному времени или об отмене;

в) **через 10 минут** после окончания полетов:

- об окончании полетов;

- о перерывах в аэродромных полетах **более чем на 1 час**;

г) **за 30 минут** до запланированного времени вылета — об изменении типа воздушного судна, позывного командира воздушного судна и другие необходимые данные;

д) **немедленно** после истечения расчетного времени посадки воздушного судна или при неприбытии его на аэродром назначения, если отсутствует информация о местонахождении этого воздушного судна.

**Подача заявок на полеты и перелеты, извещение
войск ПВО осуществляются по следующей схеме.**

Порядок представления и открытия заявок на полеты		Порядок извещения войск ПВО	
Накануне дня Полетов	В день полетов	Накануне дня полетов	В день полетов
ППК диспетчер, через УС «Магнат», «Марс» в РЦ ЕС ОрВД (В.Луки) по телеграфу	диспетчер в/ч 06776 через УС в РЦ ЕС ОрВД (В.Луки) по телефону	ППК через УС «Магнат», «Марс», «Аргон» в ГК в/ч 17646 по телеграфу	диспетчер в/ч 06776 через УС в ГК в/ч 17646 по телефону

Планирование ВС и получение разрешения РЦ ЕС ОрВД и оповещение войск ПВО производится в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, Инструкцией по использованию воздушного пространства Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД РФ и Инструкцией по составлению формализованных заявок на использование воздушного пространства – план полетов ВС, заявок на запуски аэростатов шаров-зондов, проведение стрельб, пусков ракет и взрывных работ.

В связи с отсутствием громкоговорящей связи с аэродромом Псков(Кресты) полеты производятся по согласованию со старшим авиационным начальником аэродрома ПСКОВ и

филиалом «Сев-запаэронавигация» . Все заявки на полеты и перелеты подаются через диспетчера в/ч 06776.

3. Рубежи приёма и передачи обслуживания (управления) воздушного движения.

3.1. Район управления воздушным движением находится в пределах границ района аэродрома Псков(Сорокино) и включает в себя:

- площадь маневрирования (рулѐжные дорожки, ГВПП),
- зону взлѐта и посадки,
- воздушное пространство в пределах границ коридоров,
- воздушное пространство зоны десантирования.

3.2. Район УВД ограничен по высоте эшелоном 4500 м. включительно.

3.3. При пролете воздушным судном рубежа приѐма и передачи УВД, РП обязан:

- получить от экипажа сообщение о пролѐте рубежа передачи УВД и решении командира ВС по выбору системы захода на посадку.
- сообщить экипажу его место, условия посадки, высоту, до которой разрешается снижение, точку входа, установленную на схеме захода на посадку.
- дать подтверждение на заход по запрашиваемой системе посадки, а в случае ее отказа (отсутствия) информировать о системах, которые могут быть использованы;
- сообщить диспетчеру в/ч 06776 о выходе ВС на связь и приеме его на управление.

4. Порядок обслуживания (управления) воздушного движения в простых и сложных метеорологических условиях.

4.1. Управление полетами по ПВП осуществляется с СКП аэродрома.

4.2. Ответственность за выполнение правил визуального полета, заданных условий полета по ПВП и своевременное занятие эшелона для полета по ППП при ухудшении метеоусловий, не позволяющих выполнить задание по ПВП, несет командир воздушного судна.

4.3. Ответственность за назначение высоты (эшелоны) и временных интервалов, обеспечивающих безопасность полета по ПВП, своевременную информацию командира воздушного судна о воздушной и метеорологической обстановке и назначение эшелона полета по ППП, при ухудшении метеоусловий несѐт руководитель полѐтов.

4.4. Руководителю полѐтов запрещается принуждать командира ВС к выполнению полета по ПВП без его согласия.

4.5. Переход от полета по ППП к полету по ПВП допускается только по разрешению РП, осуществляющего непосредственное управление данным полетом.

4.6. Ответственность за выдерживание заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, точность информации о фактическом местонахождении ВС, высоте и метеоусловиях полета, а также за выполнение указаний органов УВД при полетах по ППП несет командир ВС, а за правильное назначение эшелона полета и дальнейшее обеспечение установленного эшелонирования (вертикального, продольного, бокового) между ВС - орган УВД, осуществляющий непосредственное управление ВС.

4.7. РП разрешает буксировку, запуск двигателей и руление воздушного судна на предварительный старт по запросу экипажа при наличии разрешения диспетчера КП, с учётом установленного времени вылета, указывает МПУ взлёта, маршрут и условия руления.

4.8. РП даёт разрешение на выруливание воздушного судна на исполнительный старт (или выруливание и взлёт без остановки на исполнительном старте) по запросу экипажа и сообщает экипажу условия взлёта, порядок выполнения маневра выхода и порядок бесступенчатого набора высоты (в случае его применения).

4.9. Выруливание на исполнительный старт и взлет вылетающему ВС разрешается, если между ним и заходящим на посадку воздушным судном обеспечивается безопасный интервал.

4.10. Запрещается давать разрешение на занятие исполнительного старта одновременно двум воздушным судам.

4.11. Разрешение на взлёт воздушного судна РП даёт по докладу экипажа о готовности к взлёту только при достоверной информации об отсутствии на ВПП препятствий. Отсутствие препятствий на ВПП определяется её визуальным осмотром РП и по докладам экипажей об освобождении ВПП.

4.12. РП запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на взлёт, если:

- поверхность ВПП не отвечает установленным требованиям;
- другое воздушное судно взлетает или уходит на второй круг или его местонахождение не обеспечивает безопасных интервалов;
- на ВПП имеются препятствия;
- экипаж не имеет информации о явлениях, угрожающих безопасности взлёта, (скоплениях птиц, опасных метеоявлениях, метеорологической видимости менее 600 м и условиях сильных ливневых осадков, превышения установленных ограничений по скорости ветра у земли, с учётом его направления и состояния поверхности ВПП, фактической погоде ниже минимума аэродрома).

4.13. РП запрещается вызывать экипаж воздушного судна по радиосвязи с начала взлёта и до набора высоты 200 м (заданной высоты), за исключением случаев, когда необходимо срочно информировать экипаж об угрозе безопасности полёта.

4.14. РП информирует экипажи воздушных судов о воздушной обстановке (при необходимости) и метеоусловиях, разрешает полёт по установленным схемам или заданным траекториям, контролирует их соблюдение, обеспечивает расхождение воздушных судов на интервалах не менее безопасных. В целях регулирования интервалов между воздушными судами РП задаёт режимы поступательных и/или вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

4.15. РП после установления связи с воздушным судном, заходящим на посадку, обязан опознать его (при наличии радиолокационного контроля), непрерывно вести контроль за соблюдением экипажем воздушного судна установленной схемы снижения и захода на посадку, обеспечить снижение воздушного судна для захода на посадку с соблюдением безопасных интервалов и сообщить экипажу условия захода и посадки.

В зависимости от конкретной воздушной и метеорологической обстановки РП имеет право рекомендовать экипажу изменить способ захода на посадку.

4.16. При заходе на посадку в сложных метеоусловиях РП до подхода воздушного судна к 4 - му развороту (точке входа в глиссаду при заходе с прямой) обязан получить от дежурного

синоптика уточнённые данные метеоэлементов и сообщить их экипажу. При получении от дежурного синоптика данных об изменении метеоусловий или возникновении опасных метеоявлений РП обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

4.17. При визуальном заходе на посадку по сообщению экипажа об установлении визуального контакта с ВПП РП обязан проконтролировать вход воздушного судна в установленную зону визуального маневрирования, подтвердить разрешение на выполнение визуального захода, или дать команду об уходе на второй круг и контролировать полёт по схеме ухода на второй круг.

4.18. РП обеспечивает заход воздушного судна на посадку по выбранной схеме и даёт разрешение на посадку. О неисправностях и отказах приводных радиостанций РП обязан немедленно информировать экипаж и дать ему рекомендации по использованию других средств обеспечения захода на посадку.

4.19. Разрешение на посадку РП даёт после доклада командира воздушного судна о готовности к посадке.

4.20. РП обязан запретить посадку воздушного судна и дать экипажу указание об уходе на второй круг, если:

- в воздушном пространстве на пути снижения воздушного судна имеются препятствия, угрожающие безопасности полёта;
- на предпосадочной прямой возникла угроза нарушения безопасного интервала между воздушными судами;
- взлётная полоса занята.

4.21. РП обязан своевременно информировать экипаж о:

- всех изменениях видимости на ВПП (видимости) от 3000 м и менее и высоты нижней границы облаков от 200 м и ниже;
- опасных метеоявлениях на предпосадочной прямой;
- сильных ливневых осадках с метеорологической дальностью видимости менее 1000 м;
- превышении установленных ограничений по скорости ветра у земли с учётом его направления для данного типа ВС и состояния поверхности ВПП;
- видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости) менее установленного минимума аэродрома.

4.22. РП контролирует движение воздушного судна с момента визуального его обнаружения до освобождения ВПП.

4.23. В процессе захода и посадки воздушного судна РП запрещается вызывать экипаж на связь, кроме случаев угрозы безопасности полёта. При обнаружении внешних признаков неисправности или неподготовленности к посадке воздушного судна РП обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

4.24. После посадки РП обязан по докладу экипажа и визуально убедиться в освобождении воздушным судном ВПП.

4.25. При взлёте имеют преимущества воздушные суда:

- выполняющие поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы и задания по оказанию срочной медицинской помощи;
- выполняющие полёты в составе группы;
- с ограниченным запасом топлива для выполнения задания;
- с пассажирами;

4.26. При посадке преимущество предоставляется воздушным судам:

- выполняющим экстренную посадку;
- в случае ухудшения метеоусловий — с более высоким минимумом для захода на посадку;
- с остатками топлива на меньшую продолжительность полёта;
- выполняющим полёты по оказанию срочной медицинской помощи;
- выполняющим полёты в составе группы;
- с пассажирами.

4.27. При необходимости выполнения ремонтных и других работ на ВПП во время приёма и выпуска воздушных судов РП обязан:

- давать разрешение на выезд технических и других средств на ВПП при наличии на этих средствах и на автомобиле руководителя работ установленного и исправного радиосветотехнического оборудования и устойчивой двусторонней связи с ним;
- не реже, чем через каждые 15 мин. контролировать наличие и устойчивость радиосвязи с руководителем работ;
- давать команду на освобождение ВПП от технических и других средств и контролировать выполнение этой команды не позднее, чем за 5 мин. до расчётного (уточнённого) времени посадки, а также непосредственно перед взлётом воздушного судна.

5. Минимально допустимые интервалы взлёта и посадки.

5.1. Для взлета и посадки самолетов АН-2, временной интервал должен быть не менее 2 мин.

6. Порядок управления воздушными судами, следующими через район аэродрома транзитом.

6.1. Управление движением воздушных судов, следующих через район аэродрома по воздушным коридорам без посадки, осуществляется руководителем полетов аэродрома Псков (Кресты).

6.2. Передача УВД осуществляется на соответствующих рубежах и согласованных высотах.

6.3. Пролёт воздушных судов через зону взлёта и посадки аэродрома допускается только в случаях невозможности её обхода.

6.5. При получении данных от РЦ ЕС ОрВД о времени, эшелоне пролета и составе групп, РП обязан:

- освободить эшелон на участке полета;
- установить связь с пролетающими воздушными судами и управлять ими до выхода из района аэродрома;
- информировать экипажи воздушных судов, выполняющих полеты в районе аэродрома о пролетающих транзитом ВС;
- дать указания лицам ОГ УВД о контроле за пролетающими ВС.

6.6. Изменение эшелона полета транзитным ВС без особой необходимости запрещается.

6.7. Если для воздушного судна, следующего через район аэродрома транзитом, отсутствует разрешение на пересечение государственной границы, то оно направляется в зону ожидания аэродрома Псков (Кресты) до момента получения разрешения на пересечение государственной границы.

7. Порядок управления воздушными судами при проведении поисково-спасательных работ

7.1. Руководитель полётов, получив сигнал бедствия или другую информацию о бедствии воздушного судна, обязан определить местонахождение воздушного судна, терпящего бедствие, объявить тревогу воздушным и наземным поисково-спасательным расчётам согласно схемы оповещения, и оказать экипажу воздушного судна помощь в соответствии со сложившейся обстановкой.

7.2. Руководитель полётов имеет право направить любое воздушное судно, находящееся в районе бедствия, для визуального поиска и наведения поисково-спасательных сил.

7.3. Задачу на поиск экипажу дежурного воздушного судна ставит руководитель поисково-спасательных работ. При постановке задачи указываются район поиска, тип и номер воздушного судна, потерпевшего бедствие, состав экипажа и количество пассажиров, маршрут и высота полёта на поиск, метод поиска, границы квадрата и высоты полётов при поиске и возврате на аэродром, метеобстановка в районе поиска и данные по связи, порядок взаимодействия с поисковыми силами и пунктом управления поиском.

7.4. Руководство полётом поискового воздушного судна руководитель поисково-спасательных работ осуществляет через руководителя полётов.

7.5. О вылете и работе поискового воздушного судна руководитель полётов информирует военные секторы РЦ ЕС ОрВД и органы ПВО.

7.6. На высотах, выделенных для полётов воздушного судна, выполняющего поисково-спасательные работы, в районе поиска запрещаются полёты всех других воздушных судов.

7.7. При проведении ПСР используются частоты:

- 121,5 МГц - воздушное судно, терпящее бедствие;
- 130,0 МГц – самолёт ПСС, НПСК;
- МГц - резервная частота для НПСК.

7.8. Частота 121,5 используется поисковым самолётом для пеленгования по АРК-У2 терпящего бедствие самолёта.

7.9. Позывные, используемые при проведении ПСР:

- поисковый самолёт - позывной КВС + «Поисковый»;
- НПСК - «Псков-42»;

8. Порядок радиотехнического и визуального контроля за воздушными судами.

8.1. Визуальный контроль за находящимися в районе аэродрома воздушными судами осуществляется по зонам ответственности:

- а) в зоне визуального контроля:
 - РП (ПРП) - визуально;

8.2. РП осуществляет контроль за воздушными судами:

- а) на площади маневрирования - визуально;
- б) в воздушном пространстве района аэродрома (в том числе в зоне взлёта и посадки) - визуально в пределах видимости.

8.3. РП несет ответственность за:

- правильность информации об имеющихся ограничениях по маршруту руления,
- правильность информации об условиях руления и выдачу экипажам разрешения на передвижение воздушных судов по установленной схеме.

8.4. Выруливание воздушного судна с места стоянки выполняется с разрешения РП по сигналам ответственного лица ИАС, обеспечивающего его выпуск. Заруливание воздушного судна на место стоянки производится по сигналам встречающего лица ИАС. Указанные лица, при соблюдении правил руления экипажем, несут ответственность за безопасное маневрирование воздушных судов по перрону.

9. Порядок согласования вопросов приёма (выпуска) и обеспечения ВС, прибывающих с других аэродромов.

9.1. Авиационно-диспетчерская служба аэродрома разрешает (запрещает) приём или выпуск государственных воздушных судов на основании решения заместителя руководителя ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО.

9.2. В период проведения воздушными судами авиационной организации полётов по программам учебно-тренировочных полетов прием и выпуск ВС и групп, выполняющих перелет, осуществляется РП, при отсутствии полетов – дежурным по приему и выпуску авиационной организации.

9.3. Перед выпуском перелетающих ВС руководитель полётов авиационной организации обязан:

- проконсультроваться об ожидаемом прогнозе погоды по маршруту, на аэродроме посадки и на запасном аэродроме у дежурного синоптика;

Если к расчетному времени прибытия ВС или группы на аэродроме посадки ожидаются метеорологические условия, близкие к минимуму погоды летчика или группы, выпуск экипажей и перелет производится только при таком запасе топлива, который обеспечивает полет данного ВС с аэродрома посадки на запасной аэродром или возврат на аэродром вылета.

- оценить воздушную обстановку в районе аэродрома и принять решение о продолжении (ограничении, прекращении) плановых полетов;

9.4. Выпуск перелетающих ВС производится в сроки и на эшелонах, определяемых РЦ (ЗЦ) ЕС ОрВД.

9.5. Перед вылетом перелетающих ВС РП обязан предупредить экипажи, находящиеся в районе аэродрома, о предстоящем взлете ВС (группы) и освободить заданный эшелон.

9.6. После взлета ВС (группы) РП доложить через авиадиспетчера аэр. Псков на РЦ (ЗЦ) ЕС ОрВД о времени взлета и продолжать управлять экипажами до выхода их из района аэродрома и установления связи с РЦ ЕС ОрВД Санкт-Петербурга или В. Лук.

9.7. До передачи управления экипажами на взаимодействующий орган УВД РП контролирует полет ВС и отвечает за безопасность их полета.

9.8. После получения данных о времени взлета перелетающих ВС руководитель полётов авиационной организации обязан:

- проанализировать фактическую и ожидаемую погоду на своем и запасном аэродроме ко времени прилета самолетов;
- уточнить соответствие минимумов погоды летчиков и аэродрома ожидаемой погоде. При несоответствии немедленно доложить старшему авиационному начальнику и через АДС - РЦ ЕС ОрВД;
- рассчитать время полета воздушных судов и параметры маневра для захода на посадку;
- дать указания лицам ГРП о наблюдении за перелетающими ВС, их типе и методе захода на посадку;
- принять решение о продолжении или ограничении плановых полетов. При одновременном приеме 8 и более самолетов аэродромные полеты прекратить за 15 мин до прибытия первых самолетов;
- на удалении 80 – 150 км установить двухстороннюю радиосвязь с командиром экипажа (группы) и запросить у него расчетное время прилета, остаток топлива и высоту полета;
- передать на борт воздушного судна схему захода и посадочный курс, высоту выхода на аэродром, барометрические данные на уровне ВПП аэродрома, высоту нижней границы облаков в районе аэродрома, видимость ориентиров, температуру, скорость и направление ветра у земли, способ и расчетные данные для снижения и захода на посадку, состояние ВПП и воздушную обстановку в районе аэродрома;
- дать указание старшему инженеру полетов об организации встречи и расстановке самолетов на стоянке, установить время готовности самолетов для дальнейшего перелета;
- после посадки указать летчикам маршрут руления к месту стоянки самолетов. После производства посадки самолетов на аэродроме Псков (Сорокино) командир экипажа обязан прибыть к авиадиспетчеру, сдать ему полетный лист, бюллетень погоды с отметкой о фактической погоде по маршруту и на аэродроме посадки, дать заявки на дальнейший перелет, сдать ВС под охрану. Одновременно КЭ дает заявки через авиадиспетчера на необходимые средства заправки, техническое обслуживание и получает указания на размещение, питание и прохождение контроля готовности к следующему перелету.

9.9. Ответственность за аэродромно-техническое обеспечение экипажей возлагается на заместитель руководитель ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО

9.10. Штурманское, медицинское, метеорологическое, инженерно-авиационное обеспечение организует заместитель руководитель ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО.

9.11. Перед вылетом экипаж обязан пройти медосмотр, уточнить данные работы средств связи и РТО по маршруту полета, схемы снижения и пробивания облачности на аэродроме посадки и запасных аэродромах, пройти контроль у группы контроля за перелетающими экипажами.

10. Порядок направления воздушных судов на запасные аэродромы.

10.1. Во всех случаях, когда безопасность выполнения посадки на аэродроме не гарантируется, РП обязан направить воздушное судно на запасной аэродром, сообщив командиру ВС метеорологические условия в районе запасного аэродрома, указав курс, высоту (эшелон) полета и расстояние до запасного аэродрома.

10.2. Если экипаж не имеет данных запасного аэродрома на который направляется ВС, РП обязан передать на борт открытым текстом по УКВ радиостанции наименование аэродрома и все данные, необходимые для полета и посадки.

10.3. Направляя ВС на запасной аэродром, РП обязан сообщить об этом органу УВД запасного аэродрома, а также РЦ ЕС ОрВД, получить условия полета и продолжать руководить полетом ВС до тех пор, пока экипаж не установит связь с органом УВД запасного аэродрома и не доложит, что его посадка обеспечена.

10.4. При необходимости управление полетом ВС для его вывода на запасной аэродром организует управление РЦ ЕС ОрВД.

10.5. Направлять ВС на запасной аэродром без подтверждения о его готовности к приему **запрещается.**

10.6. Если погода в районе аэродрома к моменту прибытия ВС оказалась ниже установленного минимума командира ВС или аэродрома, а направить его на запасной аэродром невозможно (недостаток топлива, неисправность оборудования, двигателя и др.) **РП обязан** лично, сообразуясь с конкретной обстановкой, принять все зависящие меры для обеспечения безопасной посадки на своем аэродроме.

10.7. В случае невозможности посадки РП направляет ВС на площадку для вынужденного покидания ВС Кислово (1км северо-восточнее аэродрома Псков (Сорокино).

10.8. При метеорологических условиях близких к минимуму аэродрома и в особых случаях в полете, РП имеет право привлекать ПРП для контроля за заходящими на посадку ВС.

10.9. ПРП осуществляет контроль за заходящими на посадку ВС на посадочном курсе, выдает информацию о местонахождении ВС относительно курса и глиссады. При грубых отклонениях ВС от курса или глиссады информирует экипаж ВС и РП для принятия ими решения о прекращении захода на посадку.

11.Определение направления рабочего старта и порядок его изменения

12.1. РП, анализируя ветровой режим, состояние ВПП, и направление потока ВС определяет направление старта и при необходимости производит его изменение.

12.2. При изменении старта РП обязан:

- дать указания ГРП;
- получить доклад от ГРП о готовности работать с новым стартом;
- согласовать с диспетчерами КДП и МДП порядок и очередность движения ВС в зонах воздушных подходов (зонах ожидания);
- осуществлять контроль за работой ГРП, предупреждая возможные нарушения правил УВД при переходе на новый старт.

VI. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНОГО СУДНА И ОРГАНОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ) ПРИ НЕПОСРЕДСТВЕННОМ ПОПАДАНИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА В ОПАСНЫЕ ЯВЛЕНИЯ ПОГОДЫ И ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ В ПОЛЕТЕ, А ТАКЖЕ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СИГНАЛОВ “КОВЁР”, “РЕЖИМ”, “СТРЕЛА”.

1. При непреднамеренном попадании воздушного судна в опасные явления погоды.

1.1. При встрече с опасными метеоявлениями командир воздушного судна обязан:

- доложить об этом руководителю полётов;
- принять меры для их обхода.

1.2. Получив сообщение экипажа о попадании воздушного судна в зону опасных метеоявлений руководитель полётов обязан:

- определить местонахождение воздушного судна;
- информировать синоптика о наличии опасного метеоявления и, используя его консультацию, рекомендовать экипажу высоту или маршрут с наиболее благоприятными условиями полета;
- на основании решения командира воздушного судна дать экипажу указание об изменении высоты или маршрута полета для выхода воздушного судна из зоны опасных метеоявлений;
- информировать об изменении маршрута органы ПВО;
- уточнить у экипажа условия полета и осуществлять УВД в обычном порядке, если опасное метеоявление не наблюдается.

1.3. При невозможности обхода опасной зоны путём изменения высоты или маршрута полёта руководитель полётов обязан:

- направить воздушное судно на выбранный экипажем запасной аэродром;
- информировать другие экипажи и смежные органы УВД об интенсивности опасного метеоявления в контролируемом воздушном пространстве;
- принять меры по ограничению или прекращению полетов в зоне с опасными метеоявлениями.

1.4. При невозможности обхода опасной зоны путём изменения высоты или маршрута полёта командиру вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха, с докладом руководителю полётов (диспетчеру МДП) о принятом решении.

1.5. **Запрещается** обход зоны с опасными метеоявлениями в сторону государственной границы РФ.

2. При отказе двигателя.

2.1. При отказе двигателя на воздушном судне командир воздушного судна обязан:

- включить сигнал бедствия;
- выполнить действия в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна;
- доложить руководителю полётов (диспетчеру МДП);
- произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

2.2. Получив сообщение экипажа об отказе двигателя воздушного судна, руководитель полётов обязан:

- определить местонахождение воздушного судна;
- уточнить характер отказа и решение командира воздушного судна;
- рекомендовать площадки посадки, обеспечив экипаж информацией о фактической и прогнозируемой погоде на них;
- освободить воздушное пространство в районе вынужденной посадки данного воздушного судна.

2.3. Получив сообщение экипажа о производстве посадки вне аэродрома руководитель полётов обязан:

- объявить сигнал «Тревога» поисково-спасательной команде;
- оповестить оперативного дежурного главного управления по делам ГО и ЧС Псковской области;
- ввести режим радиомолчания;
- направить другое воздушное судно в район предполагаемой посадки для осмотра с воздуха места и результатов посадки (при наличии соответствующих метеоусловий);
- сообщить ВС РЦ ЕС ОрВД, органам ПВО:
 - а) о характере бедствия;
 - б) номер рейса, тип воздушного судна, его позывной, местонахождение, место предполагаемой посадки;
 - в) принимаемые меры.

3. При отказах систем воздушного судна.

3.1. При обесточивании воздушного судна в полёте экипаж обязан действовать в соответствии с РЛЭ.

3.2. При отсутствии или невозможности использовать резервные источники питания командир воздушного судна обязан:

- при полёте по ПВП произвести посадку на ближайшем аэродроме;
- при полёте над облаками, когда нет уверенности перехода на визуальный полёт, выполнять полёт прямоугольным маршрутом на своём эшелоне.

3.3. Руководитель полётов, обязан:

- исключить возможность сближения воздушного судна, терпящего бедствие, с другими воздушными судами;
- организовать лидирование воздушного судна на ближайший аэродром.
- сообщить РЦ ОрВД, органам ПВО:
 - а) о характере бедствия;
 - б) номер рейса, тип воздушного судна, его позывной, местонахождение, аэродром посадки, высоту полета;
 - в) принимаемые меры.

4. При пожаре на воздушном судне.

4.1. При возникновении пожара на воздушном судне экипаж обязан:

- приступить к экстренному снижению и одновременно применить все доступные средства для ликвидации пожара;
- включить сигнал бедствия;
- доложить руководителю полётов;
- выполнить посадку на ближайшем аэродроме или на площадке, подобранную с воздуха.

4.2. Получив сообщение экипажа о пожаре на воздушном судне, руководитель полётов обязан:

- определить местонахождение воздушного судна;
- ввести режим радиомолчания;
- уточнить решение командира воздушного судна;
- обеспечить выход воздушного судна на аэродром посадки по кратчайшему маршруту;
- сообщить ВС РЦ ЕС ОрВД, органам ПВО:
 - а) характер бедствия;
 - б) номер рейса, тип воздушного судна, его позывной, местонахождение, аэродром посадки, высоту полета;
 - в) принимаемые меры.

4.3. Получив сообщение экипажа о производстве посадки вне аэродрома, руководитель полетов обязан:

- объявить сигнал «Тревога» поисково-спасательной команде;
- оповестить оперативного дежурного главного управления по делам ГО и ЧС Псковской области;
- ввести режим радиомолчания;
- направить другое воздушное судно в район предполагаемой посадки для осмотра с воздуха места и результатов посадки (при наличии соответствующих метеоусловий):

3. При потере радиосвязи.

5.1. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять меры к восстановлению связи с РП через другие воздушные суда или пункты УВД, в том числе используя аварийную частоту 121,5 МГц;
- следовать на аэродром назначения или на запасной аэродром;
- прибыв на аэродром посадки, начать снижение по схеме внеочередного захода на посадку.

5.2. Обнаружив потерю радиосвязи, руководитель полётов обязан:

- определить характер потери радиосвязи путём подачи команд об изменении курса или включения (выключения) сигнала бедствия;
- известить смежные органы УВД, органы ПВО, а также органы УВД аэродрома назначения и запасных аэродромов о потере радиосвязи с воздушным судном;
- ввести режим радиомолчания или ограничить радиообмен и предупредить об этом смежные диспетчерские пункты;
- управлять движением других воздушных судов таким образом, чтобы исключить возможность их сближения с воздушным судном, потерявшим связь;
- используя аварийную частоту 121.5 МГц передавать информацию об условиях полёта и погоде на аэродроме назначения и запасных аэродромах;
- информировать о потере радиосвязи экипажи других воздушных судов, находящихся на управлении;
- к расчётному времени прибытия воздушного судна освободить воздушное пространство в районе аэродрома от высоты круга до заданного эшелона;
- при потере радиосвязи после взлёта освободить воздушное пространство в районе аэродрома до заданного РП эшелона;
- сообщить смежному органу УВД по направлению полета:
 - а) характер потери радиосвязи;
 - б) номер рейса, тип воздушного судна, его позывной;
 - в) фактическое направление полета, аэродром посадки;
 - г) заданную высоту полета;
 - д) расчетное время и место входа воздушного судна в зону ответственности смежного органа УВД;
 - е) принимаемые меры.

6. При нападении на экипаж.

6.1. При нападении на экипаж командир воздушного судна обязан по возможности:

- включить сигнал бедствия;
- при возможности ведения радиосвязи, сообщить о нападении руководителю полётов о количестве нападающих, их требования, о своём решении;
- действовать в соответствии со специальной инструкцией.

6.2. Приняв сигнал опасности или получив сообщение о нападении на экипаж руководитель полётов обязан:

- доложить органам ФСБ, ПВО, РЦ ЕС ОрВД;
 - а) номер рейса, тип ВС и его позывной;
 - б) местонахождение ВС;
 - в) высоту полета;
 - г) время поступления сигнала и частоту, на которой он был принят;
 - д) меры, принятые командиром ВС, его решение, количество нападающих и их требования (при ведении радиосвязи с экипажем открытым текстом);
- оценить воздушную обстановку, при необходимости ввести ограничения радиообмена или режим радиомолчания;
- освободить воздушное пространство по направлению полета воздушного судна, передающего сигнал опасности;
- исключить возможность сближения захваченного воздушного судна с другими воздушными судами;
- при отсутствии данных по аэродрому посадки на борту воздушного судна передать экипажу необходимые сведения открытым текстом;
- при посадке воздушного судна на аэродроме Псков (Сорокино) действовать в соответствии со специальной инструкцией.

7. При потере ориентировки.

7.1. При потере ориентировки экипаж обязан:

- включить сигнал бедствия;
- сообщить руководителю полётов о потере ориентировки, остатке топлива и условиях полёта;
- взять курс в глубь территории Российской Федерации;
- принять меры к восстановлению ориентировки.

7.2. При получении сообщения экипажа воздушного судна о потере ориентировки руководитель полётов обязан:

- дать экипажу указание о включении сигнала бедствия;
- уточнить остаток топлива, условия полёта, предполагаемое место самолёта;
- информировать о потере воздушным судном ориентировки РЦ ЕС ОрВД Санкт-Петербурга и Великих Лук, органы ПВО;
- при обнаружении воздушного судна, обеспечить его выход на воздушную трассу или ближайший аэродром.

8. При отказе радиотехнических средств УВД и РТО.

8.1. При получении сообщения руководителя полётов об отказе радиотехнических средств УВД экипаж воздушного судна обязан:

- соблюдать максимальную осмотрительность (радиоосмотрительность);
- сохранять заданные эшелон и скорость полёта.

8.2. При отказе радиотехнических средств УВД руководитель полётов обязан:

- сообщить экипажам воздушных судов и смежным органам УВД об отказе радиотехнических средств УВД;
- включить резервные радиотехнические средства УВД.

9. При получении сигнала "СТРЕЛА".

Для выяснения воздушной обстановки установлен сигнал "СТРЕЛА", по которому все ВС, выполняющие полеты в качестве контрольных целей, немедленно включают действующий код системы радиолокационного опознавания. Право подачи сигнала предоставляется командующим объединениями (командирам соединений) войск ПВО, ВВС и руководителям учений (проверок) с введением действия сигнала через соответствующие органы УВД.

10. При получении сигнала "КОВЕР".

Сигнал "КОВЕР" подается при появлении в воздушном пространстве неопознанных целей, в исключительных случаях, для выяснения обстановки. Он означает требование немедленной посадки или вывода из данного района всех воздушных судов, привлекаемых для борьбы с ВС - нарушителями или поиска подводных лодок и надводных кораблей, а также ВС, выполняющих задачи ПСС. По этому сигналу все ВС, находящиеся в воздухе, кроме вышеуказанных, по команде органов УВД производят посадку или выводятся в указанные им районы. Аэродромы, выделенные для посадки ВС и порядок вывода на них определяются «Инструкцией по производству полетов в зоне ответственности в\ч 13668».

11. При получении сигнала "РЕЖИМ".

Сигнал "РЕЖИМ" подают руководителю полетов через авиационного диспетчера при обнаружении ВС - нарушителя органы войск ПВО. Право подачи сигнала предоставлено оперативным дежурным КП объединений (соединений) войск ПВО, которые обязаны сообщать РП о подаче сигнала с указанием места, времени и характера нарушения. РП, получив сигнал, принимает меры к прекращению нарушения или запрещению дальнейшего полета ВС - нарушителя с выводом его на БПРМ аэродрома, обеспечив заход на посадку и посадку ВС - нарушителя на аэродроме Псков (Кресты). О выявленных нарушениях и принимаемых мерах РП докладывает на РЦ ЕС ОрВД и информирует органы войск ПВО.

12. Действия экипажей и органов УВД при полетах в особых условиях.

12.1. Полёты в зоне обледенения:

12.1.1. Полёты в условиях обледенения на воздушных судах, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, **запрещаются**.

12.1.2. На всех этапах полёта противообледенительная система должна быть включена до входа в зону возможного обледенения, если РЛЭ не предусматривает другого порядка использования системы.

12.1.3. При обнаружении обледенения в полете экипаж **обязан**:

- доложить об этом руководителю полётов;
- включить противообледенительную систему согласно РЛЭ самолета.
- по согласованию с руководителем полётов изменить высоту (маршрут) полёта для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полёта или произвести посадку на своём, или ближайшем запасном аэродроме.

12.2. Полеты в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков:

12.2.1. При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир воздушного судна обязан учитывать:

- характер гроз;
- расположение и перемещение грозовых очагов, возможные маршруты их обхода;
- необходимость дополнительной заправки топливом.

12.2.2. Полеты по ППП в зоне грозовой деятельности без бортовых РТС обнаружения грозовых очагов при отсутствии наземного радиолокационного контроля **запрещаются**.

12.2.3. При наличии в районе аэродрома мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности экипаж обязан осмотреть сектор взлёта, оценить возможность взлёта и определить порядок обхода мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности и зон сильных ливневых осадков.

12.2.4. При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности командир обязан оценить возможность продолжения полёта, принять решение на обход зоны, согласовав свои действия с руководителем полётов.

12.2.5. Руководитель полетов, используя сообщения экипажей воздушных судов, информацию синоптика, обязан информировать экипажи о характере облачности, расположении грозовых очагов, направлении их смещения и давать рекомендации о маршрутах обхода грозовых очагов.

12.2.6. Экипажам воздушных судов преднамеренно входить в кучево-дождевые, мощно-кучевые облака и зоны сильных ливневых осадков **запрещается**.

12.2.7. При визуальном обнаружении в полёте кучево-дождевых и мощно-кучевых облаков, примыкающих к грозовым очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 10 км.

12.2.8. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полёт под облаками только днём, вне зоны ливневых осадков если:

- высота полёта не менее истинной безопасной высоты (но во всех случаях не менее 200м.);
- расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200м.

12.3. Полёты в зоне сильной болтанки:

12.3.1. При визуальном обнаружении вертикальных вихрей, не связанных с облаками, экипаж обязан обходить их стороной.

12.3.2. При визуальном обнаружении вертикальных вихрей, связанных с кучево-дождевыми облаками, экипаж обязан обходить их на удалении не менее 30 км. от видимых боковых границ.

12.3.3. При попадании воздушного судна в сильную болтанку командир обязан:

- доложить руководителю полётов;
- принять меры для немедленного выхода из опасной зоны.

12.4. Полёты в зоне повышенной электрической активности атмосферы:

12.4.1. При появлении признаков сильной электризации, командир воздушного судна обязан:

- доложить об этом руководителю полётов;
- принять меры по выходу из опасной зоны.

12.4.2. При поражении воздушного судна разрядом атмосферного электричества командир воздушного судна обязан:

- доложить об этом руководителю полётов;
- проконтролировать параметры работы двигателя;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационных приборов;
- осмотреть воздушное судно с целью обнаружения повреждений;
- при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

12.5. Полёты в условиях сдвига ветра:

12.5.1. При взлёте и заходе на посадку в условиях сдвига ветра экипаж обязан:

- увеличить расчётные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна;
- осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчётных параметров и траектории полёта.

12.5.2. Взлёт и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра **запрещается**.

VII. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

Обеспечение аэронавигационной информацией.

Обеспечение аэронавигационной информацией производится через МДП Псковского района АР, при этом старший авиационный начальник аэродрома Псков (Сорокино) или назначенное для этих целей лицо решает вопросы информации через штурманскую службу указанных органов ОрВД.

Вылет экипажей с несверенными данными аэронавигационной информации **запрещается**.

Метеорологическое и орнитологическое обеспечение.

На погодные условия района аэродрома существенное влияние оказывает близость Атлантики, в частности, Балтийского моря, вследствие чего характерна большая повторяемость воздушных масс атлантического происхождения. Активная циклоническая деятельность и частая смена воздушных масс различного происхождения определяют неустойчивый режим погоды практически во все времена года.

Зима в Пскове приходит обычно около середины декабря, когда начинаются устойчивые морозы. К этому времени средняя суточная температура переходит через -5° град. и образуется устойчивый снежный покров. Зимой частые вторжения относительно теплого и влажного воздуха обуславливают значительную повторяемость оттепелей. В 50% случаев оттепелей температура повышается в пределах от 0° до 4° град. Всё это связано с возникновением гололеда на ВПП.

Весна начинается около середины марта, когда дневная температура переходит через 0° град. и разрушается устойчивый снежный покров. В результате ослабления циклонической деятельности в этот период часто наблюдается антициклонический тип погоды. Для весны характерно наименьшее в году влагосодержание воздуха. В связи с возвратом холодов может вновь образоваться снежный покров. Окончательно он сходит лишь в начале второй декады апреля.

Лето в Пскове начинается в третьей декаде мая, когда прекращаются заморозки на поверхности почвы, и среднесуточная температура воздуха переходит через 13° град. лето умеренно тёплое. Самым теплым месяцем является июль. Благодаря частому прохождению циклонов количество облачности в Пскове и летом велико. Дожди летом в основном носят ливневой характер, но идут сравнительно часто.

Число основных фронтов в летний сезон уменьшается, но в тыловой части циклонов отмечается большое количество вторичных холодных фронтов (см. табл. 1).

Таблица 1. Среднее число проходящих через Псков фронтов.

сезон	ТИП ФРОНТА				
	Теплые и верхние теплые	Холодные и вторичные холодные	окклюзии	малоподвижные	всего
ЗИМА	21	20	10	1	52
ВЕСНА	11	21	7	1	40
ЛЕТО	6	25	4	1	36
ОСЕНЬ	18	25	10	1	54

Осень обычно длится с конца второй декады сентября до середины декабря, но первые её признаки становятся заметными уже в начале сентября. При тихой и ясной погоде появляются холодные «утренники», увеличивается число пасмурных дней. Особенностью осени является её растянутый характер. Усиление циклонической деятельности обуславливает в это время неустойчивый характер погоды.

Особенностью весенне-летнего периода является общее улучшение летно-метеорологических условий. В этот период имеются благоприятные условия для полетов самолетов. Из опасных метеоявлений наиболее характерными в период весенне-летний навигации являются радиационные (ночные и утренние) туманы, грозовая деятельность и болтанка.

В период осенне-зимней навигации наиболее характерными опасными явлениями считаются низкая облачность (особенно при слабом выносе с Псковско-Чудского озера), туманы (адвективные, радиационно-адвективные), гололед, снегопады и метели.

Карта-схема орнитологической обстановки для основных периодов активности птиц представлена в Приложении №15(а, б, в, г).

Уточнение данных радиолокационной разведки погоды.

Уточнение данных радиолокационной разведки погоды производится по согласованию с начальником авиаметеорологической станцией Псковского авиапредприятия (АМСГ) радиолокационными средствами аэродрома Псков за 30 мин. до начала полетов, во время полетов по запросу РП.

Порядок информирования экипажей воздушных судов о фактической погоде.

На борт воздушного судна передается следующая информация о фактической погоде:

- курс взлёта и посадки;
- количество и высота облачности;
- явления погоды;
- видимость;
- направление и скорость ветра;
- температура у земли;
- влажность;

- давление на уровне ВПП;
- данные радиолокационной разведки погоды аэр. Псков.

Метеорологическое обеспечение полётов на аэродроме Псков (Сорокино) осуществляется в соответствии с требованиями руководящих документов ведомств, базирующихся на данном аэродроме:

- Наставлением по метеорологической службе гражданской авиации ;
- Наставлением по производству полетов гражданской авиации ;
- Инструкции по производству полетов в районе аэродрома Псков (Сорокино).

Непосредственное метеообеспечение на аэродроме Псков (Сорокино) осуществляется синоптиком, согласно поступающих заявок на полеты.

Взаимоотношения и порядок взаимодействия между подразделениями, осуществляющими метеорологическое обеспечение (авиаметеорологической станцией Псковского авиапредприятия (АМСГ), авиационной метеорологической станцией в/ч 22643, в/ч 06776), аэродрома Псков (Сорокино) определяется следующим образом:

- метеоподразделения обеспечивают руководящий и летный состав организации данными о фактической, ожидаемой погоде и предупреждают об опасных явлениях погоды в районе полетов аэродрома, а также другой метеоинформацией исходя из решаемых задач;
- метеонаблюдения производятся через 1 час, на АМСГ через 30 мин. При ухудшении погоды метеонаблюдения производятся через 30 мин по указанию РП. При фактической или ожидаемой высоте облачности 200 м и ниже, а также при видимости 3000 м и менее наблюдения производятся на БПРМ;
- взаимодействия между метеоподразделениями осуществляется посредством ТЛФ связи, консультации между метеостанциями производятся в дни со сложной метеобстановкой.

Производятся согласования прогнозов погоды и орнитологической обстановки. обмен данными радиолокационной обстановки, воздушной разведки погоды и обмен штормовыми оповещениями. Измерители высоты облаков расположены на площадках на метеостанциях, а также у АМСГ на аэродроме Псков (Кресты) с курсом 193°.

Орнитологическая обстановка определяется главным образом тем, что через район аэродрома проходит главный Беломоро-Балтийский пролетный путь, по которому весной и осенью проходит массовая миграция птиц. Весенний перелет начинается в середине апреля и заканчивается в середине мая. Осенний - с августа по октябрь. Перелет происходит на высотах от 200 до 2000 метров.

Орнитологическое обеспечение и организация его контролируется старшим авиационным начальником и осуществляется синоптиком, с целью предотвращения случаев столкновения самолетов с птицами.

Наблюдения за перелетами птиц производится синоптиком, а также лицами стартового наряда визуально, а также с помощью радиолокационных средств аэродрома Псков.

Радиотехническое обеспечение.

1. Состав и схема размещения.

Основным средством радиосвязи РП с экипажем в воздухе является оборудование пункта управления полетами комплексом СКП — 11, включающим в себя: - первая р/станция Р-863 на частоте 124.0 МГц, включенная в единую командно-стартовую радиосеть, канал №1; вторая р/станция Р-863 на частоте согласно варианта радиоданных, выданные для организации полетов в районе аэродрома Псков (Сорокино); аварийная переносная радиостанция Р-809, настроенная на частоту 124.0 МГц. Объективный контроль обеспечивается использованием двух магнитофонов МС-61 с питанием от аккумуляторов. Размещение средств связи и управления полетами в Приложении № 7.

В связи с отсутствием на площадке радиолокационных средств РП для контроля воздушной обстановки используется: информацию органов Управления воздушным движением в районе; информацию ВС, находящихся в воздухе: прослушивание радиообмена между ВС, следующих по МВД и ВТ вблизи района; визуальное наблюдение за воздушной обстановкой.

2. Радиоданные средств связи.

1. Средства связи, установленные на аэродроме Псков (Сорокино) работают на радиоданных:.

3. Порядок использования основных и резервных средств связи, полетов при обеспечении полетов на основном аэродроме.

При полетах самолетов руководство полетами осуществляется с СКП-11 ГРП. Средства связи и РТО полетов в этом случае включаются и выключаются по команде РП

При приеме и выпуске одиночных самолетов включение и выключение средств связи полетов производится по команде дежурного по приему и выпуску одиночных самолетов.

СКП -11 . У руководителя полетов имеется:

- УКВ (ДМВ - МВ) радиосвязь с самолетами
- УКВ (ДМВ - МВ) радиосвязь на каналах РП аэродрома Псков (Кресты) на частоте 122,0;
- аварийная радиостанция Р-809 на частоте 121,5 МГц;
- прямая связь (телефонная) с вспомогательными службами согласно требований НПП;

4. Применение средств объективного контроля.

- на СКП-11 магнитофон МС-61 (два).

5. Организация связи между пунктами управления аэродрома и органами ЕС ОрВД, радиосвязи с воздушным движением.

Взаимодействие между РП аэродрома Псков (Сорокино) и диспетчерскими пунктами в/ч 06776, в/ч 22643 и Псковского ГАП, осуществляется по ведомственным и городским телефонным каналам связи через:

в/ч 06776: «Аэродром Сорокино»- УС «Орлица»-УС «Мотор»-«Эскадрилья»; ГТС 44-65-75
«Эскадрилья»-УС «Мотор»-УС «Орлица»-«Аэродром Сорокино»; ГТС

в/ч 22643: «Аэродром Сорокино»-УС «Орлица»-УС «Мотор»-УС «Болгарин»- 3 или 16 : ГТС 16-62-53

УС «Болгарин»- УС «Мотор»-УС «Орлица»-«Аэродром Сорокино»: ГТС

ПГАП - ведомственную АТС 3-15 или 3-28 2-11, 2-10, 3-33, 16-23-45
- городскую АТС 16-40-85 16-23-45, 16-33-13

РЦ ЕС ОрВД : «Аэродром Сорокино»- УС «Орлица»-УС «Мотор»-«Валуй»: ГТС (253) 5-27-40

Г.Великие Луки «Валуй»-УС «Мотор»-УС «Орлица»-«Аэродром Сорокино» ГТС

6. Организация радиосвязи аэродрома с воздушными судами.

Радиосвязь органов ГРП аэродрома Псков (Сорокино) осуществляется по следующим каналам:

Штурманское обеспечение полетов.

Штурманское обеспечение (ШО) полетов на аэродроме Псков (Сорокино) организуется в соответствии с требованиями НПП, НШС и осуществляется на всех этапах подготовки и выполнения полетов.

Организация ШО возлагается на заместителя Руководителя ПРООО «ФЛА» России.

ШО полетов (перелетов) заключается в организации и проведении мероприятий в интересах успешного решения задач безопасности полетов в штурманском отношении.

1. Основные составляющие ШО:

1. Навигационное оборудование района аэроузла включающее в себя:
 - ДПРС аэродрома Псков (Кресты) 300 ПК/НП;
 - ОПРС Печоры 906 ПЕ;
 - ОПРС Великие Луки 339 АЫ/ВК;
 - БПРМ аэродрома Псков(Шабаново) 205А
 - АРП-6 аэродрома Псков (Шабаново)
2. Документы по общей организации полетов включающие в себя:
 - Инструкции по производству полетов в районе аэродрома Псков(Сорокино) и площадке десантирования (Кислово);
 - Справочные данные, необходимые экипажу для подготовки и выполнения полетов;
3. Контроль за исправностью навигационного оборудования самолетов;
4. Штурманская подготовка л/с и должностных лиц связанных с УВД;
5. Контроль качества готовности экипажей к полету и выполнения полетов;
6. Обеспечение авиационными картами и штурманским снаряжением;
7. Своевременное доведение до экипажей АНИ, необходимой для выполнения полетов;
8. Организация службы времени.

Штурманское обеспечение полетов ПРООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО включает мероприятия по повышению безопасности и экономичности полетов и предусматривают:

- обеспечение эффективности и качества эксплуатации навигационных средств путем их комплексного применения, выбор наиболее выгодных маршрутов и эшелонов;
- штурманскую подготовку экипажей, которая включает: обеспечение необходимой аэронавигационной информацией (в т.ч. и для полетов по МВЛ), подачу предварительных заявок на выполнение международных полетов, разработку методической документации, подготовку справочного материала и других документов, способствующих качественному выполнению полетов, а также контроль готовности экипажей к полету и выполнение полетов;
- определение минимумов аэродромов для взлета и посадки (в т.ч. минимумов для визуальных заходов) в соответствии с «Единой методикой определения минимумов аэродромов»;
- разработку схем маневрирования ВС в районе аэродрома;
- взаимодействие штурманской службы с другими службами, учреждениями и ведомствами, обеспечивающими полеты.

Экипажи, выполняющие полеты по ВТ РФ, а также МВЛ обеспечиваются следующими документами аэронавигационной информации:

- перечень ВТ;
- сборники и регламенты АНИ по ВТ РФ;
- приложение к сборникам АНИ (минимумы аэродромов для взлета и посадки самолетов ГА);
- НОТАМ РФ.

На борту предусматривается и обеспечивается наличие следующих документов:

- комплекты полетных карт для всего маршрута в соответствии с требованиями НШС;
- сборники и регламенты АНИ по ВТ;
- радионавигационные карты;
- штурманский боржурнал;
- комплект штурманского снаряжения, необходимый справочный материал и таблицы.

Режимно - охранное обеспечение.

Охрана аэродрома Псков (Сорокино) осуществляется в соответствии с приказом Главнокомандующего ВВС 1995 года № 212 .

Аэродром по периметру имеет ограждение колючей проволокой. Въезд осуществляется через КПП. Проезд служебного транспорта в соответствии с нарядами на выезд автотранспорта. Проезд на личном транспорте **запрещен**.

Охрана стоянок самолетов и СКП осуществляется силами дежурных по стоянке выделяемых на сутки.

Инженерно-авиационное обеспечение.

Инженерно-авиационное обеспечение ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО осуществляется согласно требований осуществляется согласно требований НИАО-90г. (части I-II), НПП-88г., «Положения о функциональных обязанностях должностных лиц руководящего состава объединения, соединений и частей авиации Вооруженных Сил РФ по организации и проведению полетов» часть 1, введенного в действие приказом ГК ВВС от 12.03.1986 года. № 45.

К полету допускаются только исправные и подготовленные в соответствии с заданием ВС с оформленной установленной документацией. Разрешение на допуск ВС к полетам дает зам. Руководителя организации по ИАС, командир экипажа, самостоятельно выполняющий полетные задания в отрыве от аэродрома постоянного базирования.

Разрешение на допуск к полетам оформляется в контрольном листе подготовки ВС к полетам (бортовой карточке), листе контроля готовности экипажа к полету (перелету).

Право отстранять ВС от полета в случае нарушений правил его подготовки, предоставляется заместителю руководителя организации по ИАС (старшему инженеру полетов) и вышестоящим должностным лицам.

После устранения выявленных недостатков ВС допускается к полету с разрешения лиц, отстранивших его от полета.

Порядок проведения аварийно - спасательных работ.

Аварийно-спасательные работы (АСР) проводятся в случаях, когда АП произошло на аэродроме или в радиусе 8км от аэродрома и место бедствия ВС известно.

АСР включают в себя:

- спасение пассажиров и экипажа ВС, терпящего или потерпевшего бедствие;
- оказание первой медицинской помощи пострадавшим и эвакуация их в лечебные учреждения;
- тушение пожара на ВС и эвакуация его с места АП.

Аварийно-спасательные работы организуются и выполняются в случаях:

- получения сведений о предстоящей посадке ВС, не гарантирующей безопасного окончания полета;
- авиационных происшествий;
- инцидента, если требуется эвакуация ВС;
- указаний старшего авиационного начальник

- нештатный пожарно-спасательный расчет (ПСР): 4 чел. (в смену) и пенообразователь.

Общая заправка пенообразователя 430 кг.

Для проведения АСР на аэродроме Псков (Сорокино) при необходимости, будет привлекаться (по плану взаимодействия) дежурная спасательная группа профессионалов (5чел.) Аварийно-спасательной Службы Главного управления по делам ГО и ЧС Псковской области (ГУ ГОЧС). Вызов этой группы осуществляется по решению руководителя АСР через оперативного дежурного ГУ ГОЧС области.

Рабочие места РП, руководителя АСР, старших расчетов АСК, а также автомобили, участвующие в АСР, оснащены схемами аэродрома с прилегающей местностью, а также координатными сетками и р/станциями на частотах установленного регламента.

При внезапном бедствии ВС на аэродроме или в радиусе 10 км от аэродрома, а также в случае предстоящей посадки ВС на аэродром, не гарантирующей безопасного окончания полета, менее чем через 30 минут, РП подает сигнал "Тревога".

Взаимодействующие аварийно-спасательные силы и средства (пожарные, спасательная группа ГО ГОЧС области, скорой помощи) г. Пскова выделяются согласно Плану взаимодействия, по требованию РП, и оповещаются диспетчером АДП. По прибытии на аэродром их встречает у КПП и сопровождает к месту АСР.

При совместном проведении АСР, руководство пожарно-спасательным расчетом осуществляет старший ПСР аэродрома, а медицинским расчетом - первый прибывший врач скорой помощи.

Эвакуация пострадавших, в том числе и в лечебные учреждения, осуществляется согласно эвакуационного плана согласованного с медицинской службой г. Пскова.

Аэродромно – техническое обеспечение.

Аэродромно-техническое обеспечение полетов организуется и проводится заместителем руководителя организации в соответствии с решением руководителя организации на проведение полетов с целью всесторонней подготовки к полетам аэродрома, авиационной техники и включает:

- подготовку к полетам аэродрома,
- подготовку аэродромных сооружений и наземной техники обеспечения полетов,
- своевременную доставку в распоряжение старшего инженера полетов средств АТО полетов, , кондиционного горючего и смазочных материалов, специальных жидкостей, газов и других материальных средств,
- организацию питания и бытового обслуживания летного и инженерно-технического состава на аэродроме.

Для обеспечения полетов выделяются силы и средства:

- средства для заправки самолетов горючим,
- автомобили для перевозки личного состава и подвоза специальных средств к самолетам
- команда оцепления,
- пост санитарного транспорта
- пожарный пост, расчет со средствами пожаротушения,

Команда оцепления назначается из числа л/с организации. В их распоряжении имеются средства сигнализации (белые и красные флажки, свистки) ,телефонная связь с КДП. Команда оцепления подчиняется помощнику руководителя полетов. Она состоит из 2-х человек. Посты команды оцепления являются подвижными и располагаются:

- Пост № 1 – 300 - 350 метров с правой стороны торца ВПП № 29,
- Пост № 2 – 300 - 350 метров с левой стороны торца ВПП № 11,

Пожарный пост назначается из числа постоянного состава организации. Состав боевого расчета определяется табелем пожарным постам. Пожарный пост должен иметь связь с руководителем полетов, он подчиняется старшему инженеру полетов.

Медицинский пост аэродрома во главе с фельдшером. Медицинский пост имеет санитарный автомобиль и соответствующее медицинское снаряжение.

В дни полетов проводится предполетная подготовка, которая включает:

- проверку РП аэродрома или замещающим его лицом состояния ВПП, РД, концевых полос безопасности;
- проверку исправности и правильности установки маркировочных знаков;
- очистку ВПП, РД от посторонних предметов летом, а также уборку снега и гололедных образований зимой;
- устранение недопустимых дефектов и повреждений;
- контрольный осмотр и окончательную очистку ВПП, РД.

Все работы по предполетной подготовке аэродрома должны осуществляться из расчета их окончания не позднее чем за 30 мин. до вылета на разведку погоды или до срока вылета одиночных самолетов.

Движение по аэродрому личного состава и техники организуется в соответствии с Инструкцией по организации движения автотранспорта, средств наземного обеспечения

полетов и пешеходов на аэродромах. Движение по летному полю всех видов транспорта, не связанного с обеспечением полетов, **запрещается**.

Медицинское обеспечение.

Медицинское обеспечение организует начальник медицинской части организации и осуществляет его контроль с привлечением сил и средств медицинской части. В период предполетной подготовки проводится предполетный осмотр (опрос) летного состава и лиц группы руководства полетами.

Предполетный медосмотр проходят все летчики, штурманы, бортовые механики экипажей, руководители полетов. У остальных лиц группы руководства полетами осуществляется индивидуальный опрос.

Предполетный медицинский осмотр проводит начальник медчасти.

Все члены экипажа, убывающего в спецкомандировки после прохождения предполетного медицинского осмотра у дежурного врача, должны расписаться в журнале предполетного осмотра.

Лица летного состава, предъявившие какие-либо жалобы во время предполетного осмотра или нарушения предполетного режима, а также лица у которых обнаружены отклонения в состоянии здоровья или снижение работоспособности по другим причинам к полетам **НЕ ДОПУСКАЮТСЯ**.

О результатах предполетного медицинского осмотра начальник медчасти докладывает руководителю организации и руководителю полетов. Все члены перелетающих экипажей не ранее, чем за 1 часа до взлета проходят предполетный медосмотр у начальника медчасти. Командиру экипажа выдается справка о прохождении экипажем осмотра.

В период полетов и вылетов одиночных экипажей силами медчасти развертывается мед.пост аэродрома, выделяется врач (фельдшер) в команду наземного поиска.

Поисково-спасательное обеспечение.

1. Поисково-спасательное обеспечение полетов в районе аэродрома Псков(Сорокино), организуется в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэродрома Псков (Сорокино), Псков(Шабаново), Псков(Кресты), инструкцией по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории ЛенВО в зоне ответственности ВВС ЛенВО, НАПСС-90.

2. Район ответственности № 15 расположен в границах: Заплюсье 58° 27' с. ш, 29° 45' в. д, Холм 58° 08' с. ш, 31° 10' в. д, Тимоха 55° 40' с. ш, 30° 56' в. д. Озолкати 56° 00' с. ш, 28° 10' в. д.

3. Непосредственное руководство поисково-спасательными работами в районе аэродрома Псков (Сорокино), возлагается на заместителя руководителя ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО.

4. В районе ответственности несут дежурство поисково-спасательные силы и средства: ПООО " Псковский парашютный клуб " РОСТО – АН-2, НПСК. Располагается на аэродроме Сорокино.

- в/ч 06776 (Шабаново) – Ан - 2. СПДГ, НПСК. Располагаются на аэродроме Шабаново.
- в/ч 22643 – НПСК в готовности № 3 круглосуточно, в готовности № 2 во время полетов находится на КДП; самолет Ил- 76 во время полетов из числа летающих;
- СПДГ в готовности № 2 во время полетов. находится в классе ПДС.

- авиапредприятие – самолет Ан-2 и АСК с 09.00 до 17.00 в рабочие дни и в другое время по заявке. Находятся на стоянке авиапредприятия.

Во время полетов на аэродроме Псков(Шабаново) осуществляется дежурство УКВ радиопеленгатора на частотах 130, 0 и 121,5 МГц, прием сигналов на частоте 124,0 МГц.

Позывные:

- экипажа поисково-спасательного самолета организации – позывной командира + «Поисковый»;
- НПСК - «Псков-42».

5. Поисково-спасательные работы организуются немедленно с получением следующих сообщений (сигналов) о воздушном судне, терпящем бедствие:

- доклада экипажа воздушного судна;
- сигнала, передаваемого по аварийной радиостанции, радиомаяку или каналу системы опознавания;
- сообщений очевидцев;
- при получении сообщения о предполагаемой посадке космического корабля;
- после потери связи с экипажем воздушного судна, а также если воздушное судно не прибыло в расчетное время на аэродром посадки.

Сообщение о факте бедствия на СКП может поступить от:

- экипажа ЛА, терпящего бедствие;
- РЦ ОрВД или другого КП, принявшего сигнал или иную информацию о бедствии;
- экипажа другого ЛА, наблюдавшего факт бедствия или принявшего сообщение о нем;
- вышестоящего КП;
- очевидцев происшествия;
- оперативного дежурного МЧС.

Действия должностных лиц при получении сигнала о бедствии.

Руководитель полетов при получении информации о факте бедствия обязан:

- доложить о бедствии руководителю;
- дать команду на включение средств связи ;
- уточнить район и характер бедствия;
- в ходе проведения плановых полетов перенацелить наиболее подготовленный экипаж, находящийся в воздухе в район бедствия и прекратить или ограничить полеты на своем аэродроме;
- поставить задачу НПСК и определить каналы взаимодействия;
- руководить полетом ЛА, осуществляющего поиск и контролировать время полета и остаток топлива;
- организовать дежурство по приему сигналов на аварийных частотах;
- постоянно знать и передавать командиру части информацию о местонахождении поисково-спасательных ЛА и наземных средств поиска.

РП с получением сигнала бедствия или другой информации о бедственном положении воздушного судна обязан:

- немедленно доложить об этом руководителю организации;
- на КП аэродрома Псков(Кресты);
- перевести дежурные поисково-спасательные силы и средства в готовность № 1;
- уточнить местонахождение воздушного судна, терпящего бедствие, причины бедственного положения и постоянно контролировать его полет;

- оповестить ближайшие к месту бедствия пункты управления ПВО. РЦ ЕС УВД, гражданской авиации, МЧС о факте бедствия и привлечь (при необходимости) поисково-спасательные силы и средства к выполнению ПСР;
- проанализировать фактическую погоду в вероятном районе бедствия, на своем аэродроме и ближайших к месту бедствия аэродромах;
- контролировать местонахождение и действия поисково-спасательных сил и средств, задействованных в ПСР;
- немедленно докладывать всю поступающую информацию руководителю организации и на вышестоящие КП.

5. Взаимодействие с другими ведомствами в ходе выполнения поисково-спасательных работ.

Привлечение сил и средств других ведомств осуществляется решением руководителя ПСР в целях оказания взаимной помощи, более эффективного поиска, спасения и эвакуации экипажа и пассажиров воздушного судна, терпящего бедствие.

При получении от руководителя ПСР распоряжения на привлечение дополнительных поисково-спасательных сил и средств от других ведомств для проведения ПСР, РП оповещает соответствующих командиров и руководителей через дежурного по части по телефону АТС Штаб по делам ГО и ЧС области осуществляет общую координацию действий сил и средств различных ведомств, дополнительно задействованных для выполнения ПСР, а также для оказания помощи, эвакуации раненных и ликвидации последствий в районе бедствия.

Телефоны для взаимодействия:

Оперативный дежурный штаба по делам ГО и ЧС области

- телефон АТС- 2-28-62, 3-82-67(факс)
- телефон ДС - « Римляник » через « Мотор »

Государственное авиапредприятие

- телефон АТС - 16-23-45
- телефон ДС - через «Болгарин» - аэропорт 3-11

в/ч 22643 Псков(Кресты)

- УС «Болгарин» - 16-54-20
- Диспетчер – 16-40-85

в/ч 06776 Псков (Шабаново)

- телефон 44-65-75
- УС « Мотор »

VIII. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УМЕНЬШЕНИЮ НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ (АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И ВЫБРОСЫ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ ОТ ДВИГАТЕЛЯ).

1. С целью уменьшения воздействия авиационных шумов на жилые кварталы города опробование двигателей на стоянках самолетов в период с 20 часов до 07 часов по местному времени не производить, кроме выполнения полетов санитарных рейсов и обеспечения мероприятий ГО и ЧС, а также ПСР.

2. Опробование двигателей на стоянках самолетов производить строго с выдерживанием времени и графика опробования согласно ЕРТЭ и РЛЭ.

3. Выполнение девиационных и радиодевиационных работ производить в начале запасной ГВП с МКвзл = 290°.

Старший авиационный начальник аэродрома Псков (Сорокин)

Заместитель руководителя

Псковской областной общественной организации

" Псковский парашютный клуб "

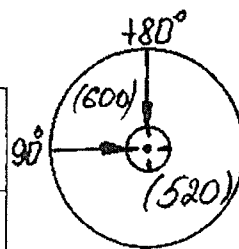
В.И.Егоров

ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. Карта структуры воздушного пространства района аэродрома.
3. Схема снижения и захода на посадку с $МК_{пос}=110^\circ$.
- 3а. Схема снижения и захода на посадку с $МК_{пос}=290^\circ$.
4. Схема захода ВС на внеочередную посадку $МК_{пос}=110^\circ$.
- 4а. Схема захода ВС на внеочередную посадку $МК_{пос}=290^\circ$.
6. Схема районов обслуживания воздушного движения, установленных для органов ба. УВД аэродрома, с рубежами передачи управления.
7. Схема связи между органами УВД и обеспечивающими службами.
8. Схема расположения средств связи на аэродроме.
10. Схема – кроки аэродрома.
11. Схема полосы воздушных подходов для ГВПП с $МК = 110^\circ$.
- 11а. Препятствия с $МК = 110^\circ$.
- 11б. Схема полосы воздушных подходов для ГВПП с $МК = 290^\circ$.
- 11в. Препятствия с $МК = 290^\circ$.
12. Схема расположения мест стоянок и движения ВС по аэродрому.
13. Схема движения людей и автотракторной техники по аэродрому.
14. Схема расположения характерных ориентиров для определения горизонтальной видимости.
15. Карты – схемы орнитологической обстановки района аэродрома для зимнего периода
- 15а Карты – схемы орнитологической обстановки района аэродрома для осеннего периода
- 15б Карты – схемы орнитологической обстановки района аэродрома для летнего периода
- 15в Карты – схемы орнитологической обстановки района аэродрома для весеннего периода
16. Авиационно – климатическое описание района аэродрома по сезонам года.
17. Схема зон нормированных параметров авиационных шумов аэродрома.
18. Аэродром.
- 18а. Минимум аэродрома.
19. Схема района аэродрома .
20. Схема на десантирование при ВМУ на ПД «Кислово» $МК_{пос}=290^\circ$.
- 20а. . Схема на десантирование при ВМУ на ПД «Кислово» $МК_{пос}=110^\circ$.
21. Схема подходов с МВЛ и выходов из района аэродрома $МК_{пос}=110^\circ$.
- 21а. Схема подходов с МВЛ и выходов из района аэродрома $МК_{пос}=290^\circ$.
22. Схема ухода на запасные аэродромы.
23. Схема расположения посадочных площадок.
24. Учет внесенных поправок.

Схема снижения и захода на посадку

Нэш.пер.= 1500 м при Разр. \geq 733 мм.рт.ст.
1800 м при 733 > Разр. \geq 706 мм.рт.ст.



Приложение № 3
Псков
(Сорокино)
МКпос = 110°
Нпор. = +50 м

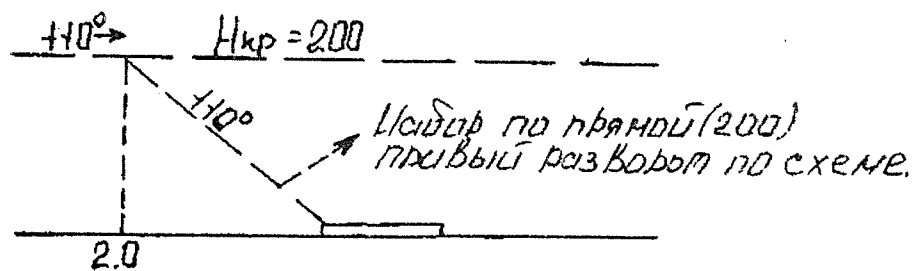
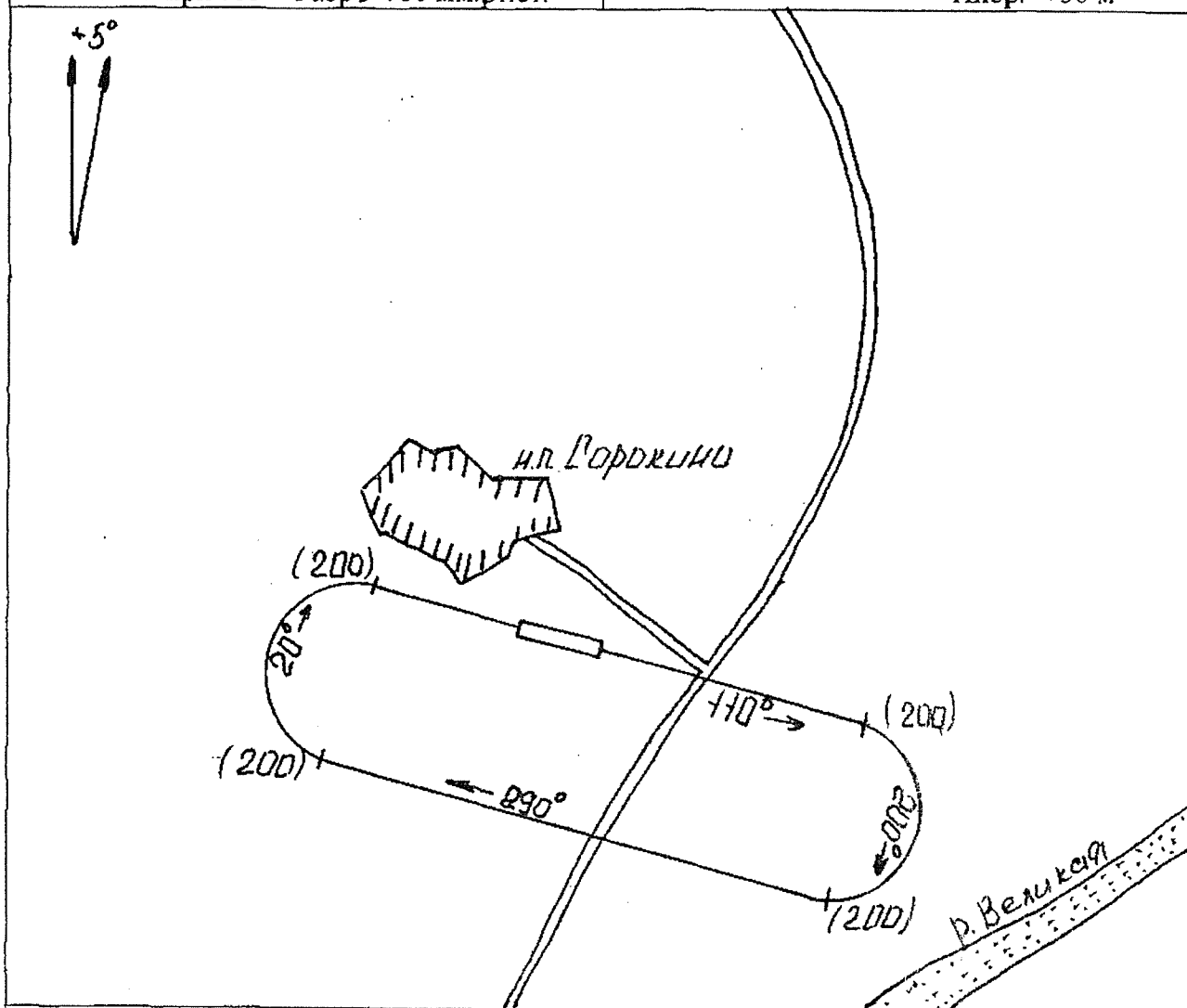
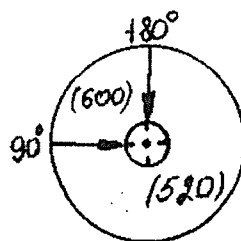


Схема снижения и захода на посадку

Нэш.пер. = 1500 м при Раэр. \geq 733 мм.рт.ст.
1800 м при 733 > Раэр \geq 706 мм.рт.ст.



Приложение № 3а
Псков
(Сорокино)
МКпос = 290°
Нпор. = +50 м

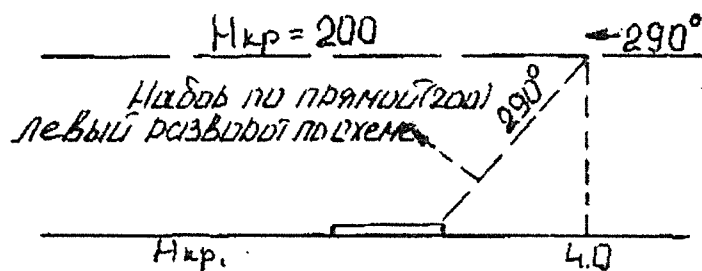
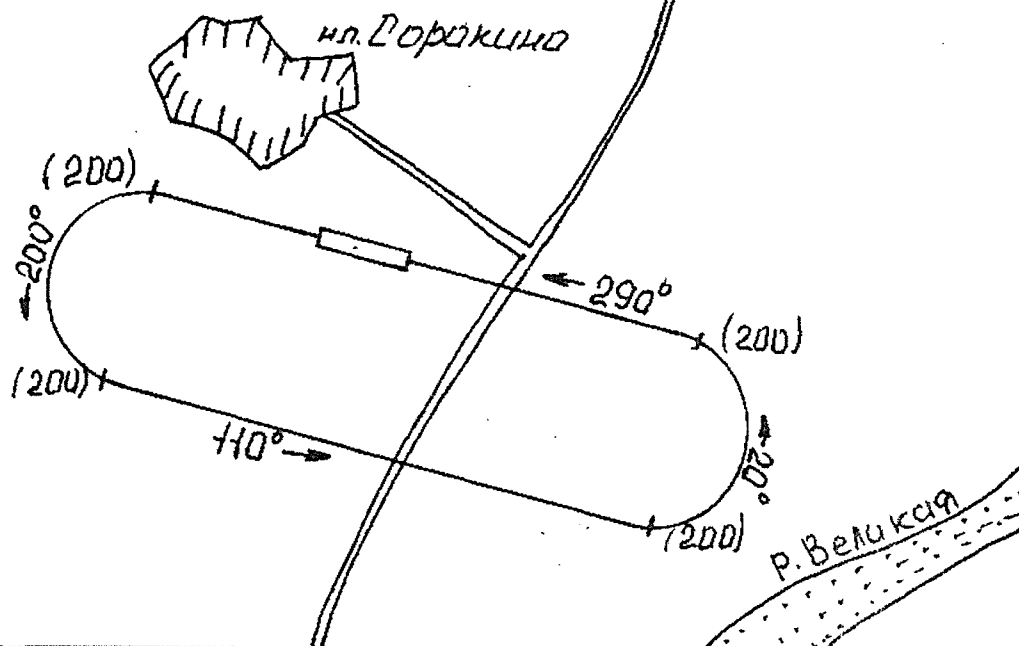
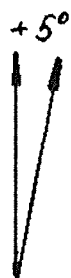
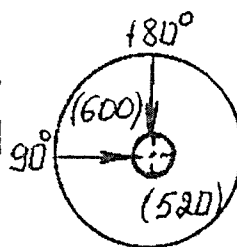
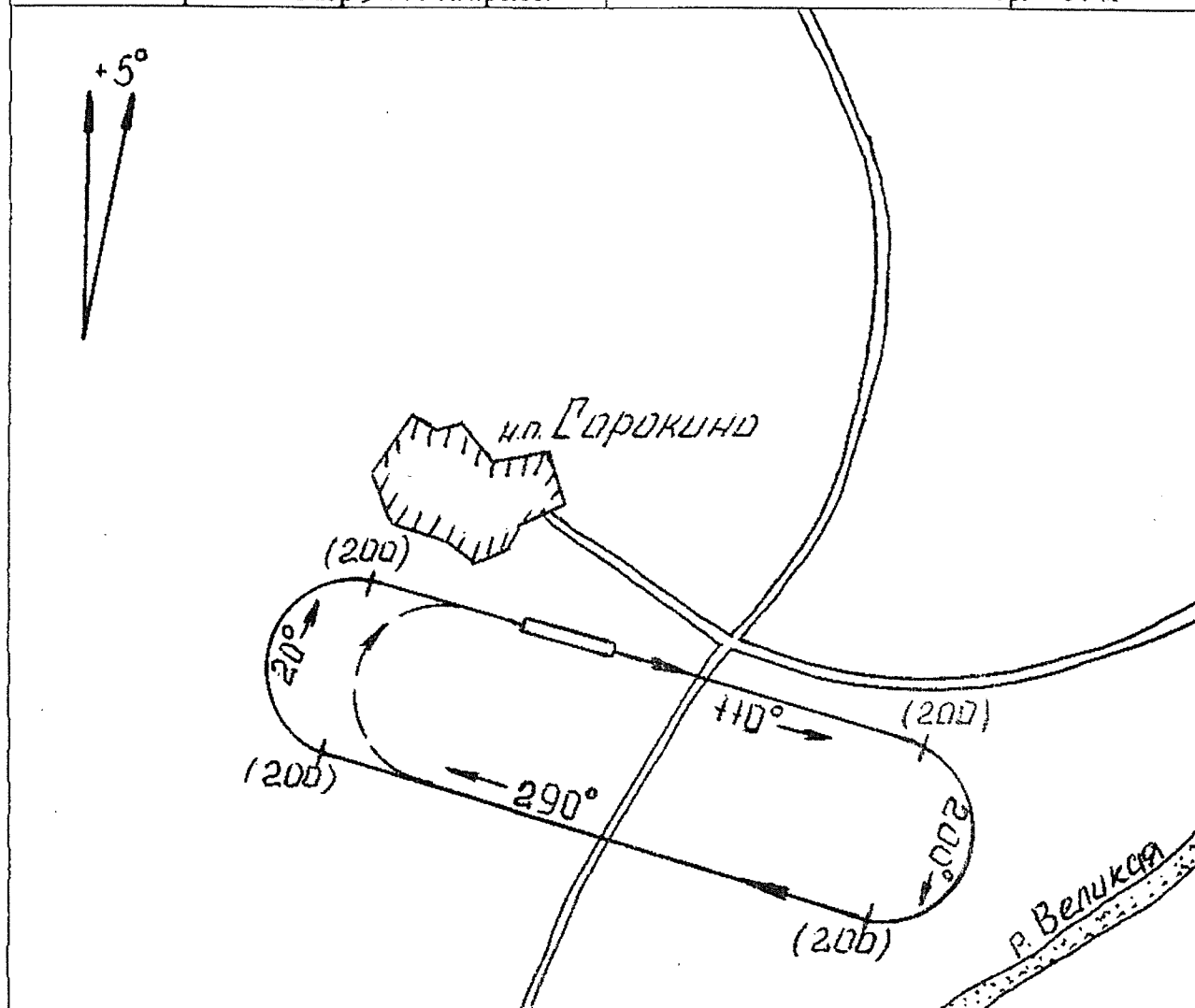


Схема захода ВС на внеочередную посадку

Нэш.пер.= 1500 м при Разр. ≥ 733 мм.рт.ст.
1800 м при $733 > \text{Разр} \geq 706$ мм.рт.ст.



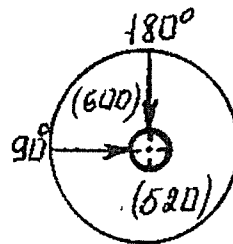
Приложение № 4
Псков
(Сорокино)
МКпос = 110°
Нпор.=+50 м



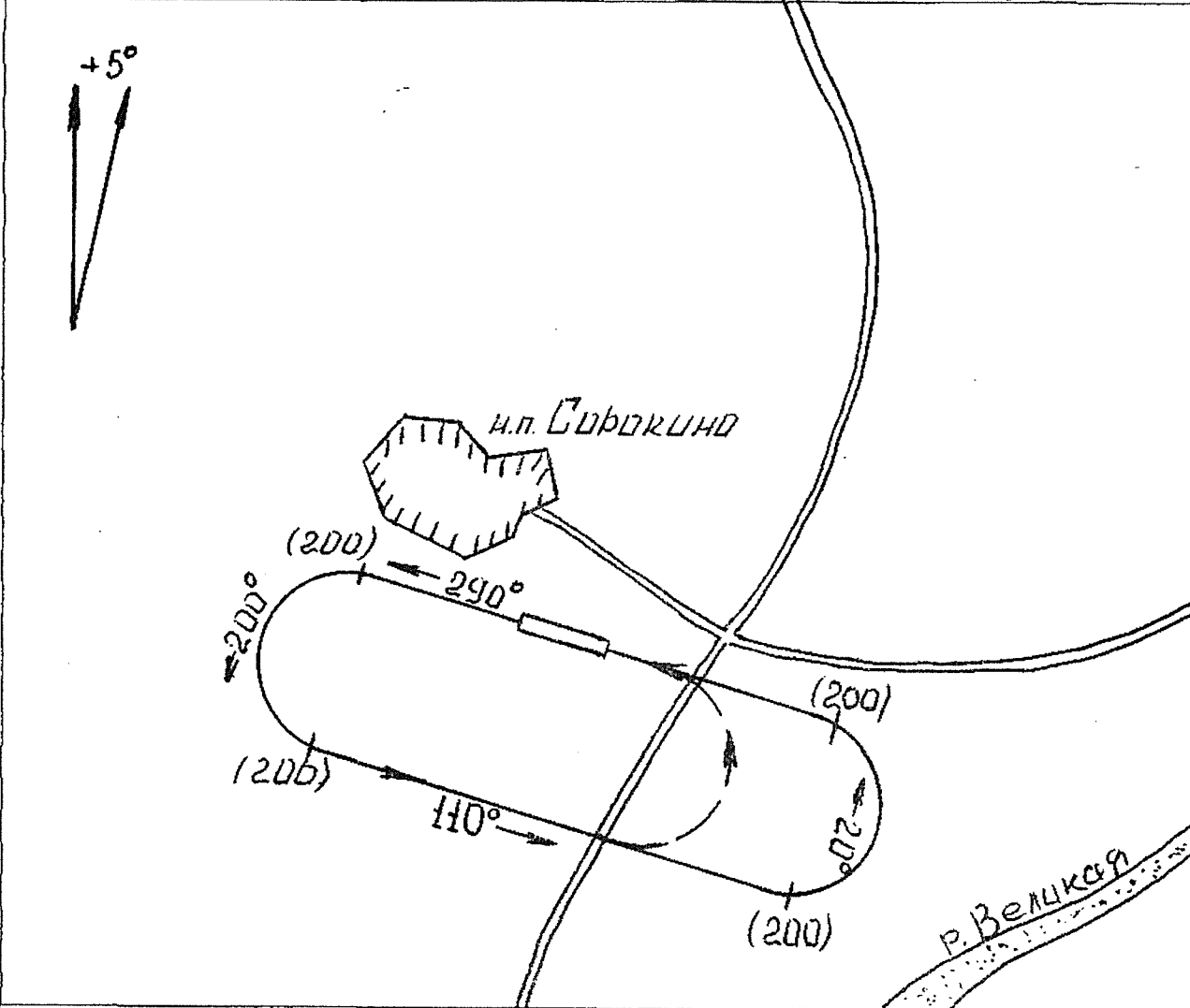
Предупреждение:

**Схема захода ВС на
внеочередную посадку**

Нэш.пер. = 1500 м при Разр. ≥ 733 мм.рт.ст.
1800 м при $733 > \text{Разр} \geq 706$ мм.рт.ст.



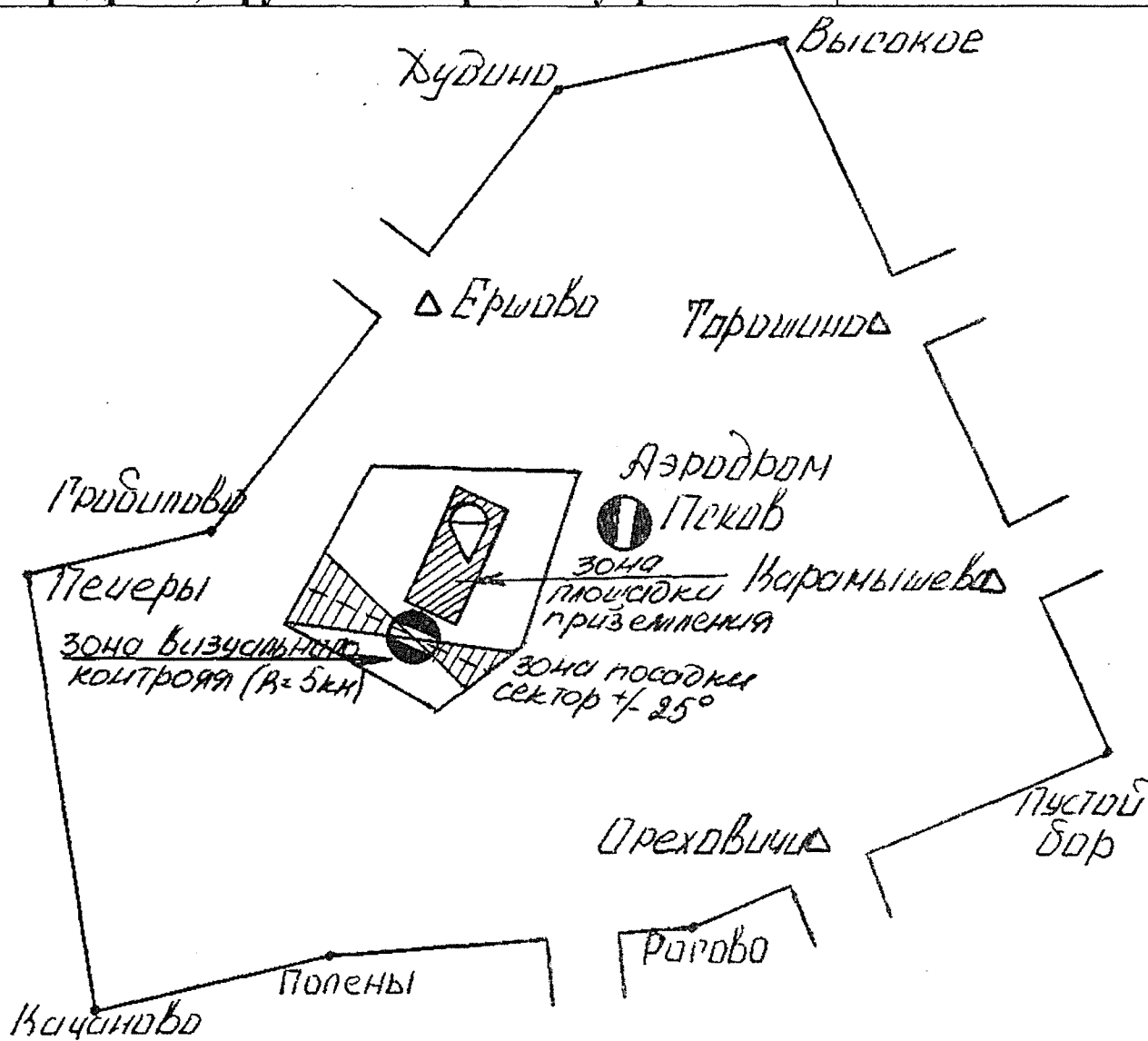
Приложение № 4а
Псков
(Сорокино)
МКпос = 290°
Нпор. = +50 м



Предупреждение:

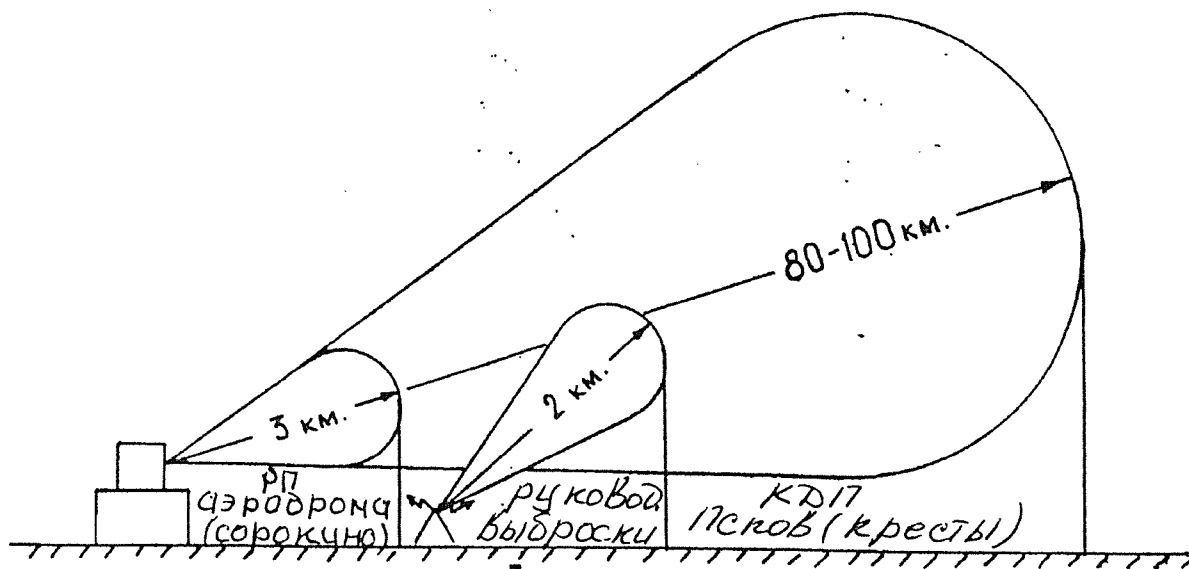
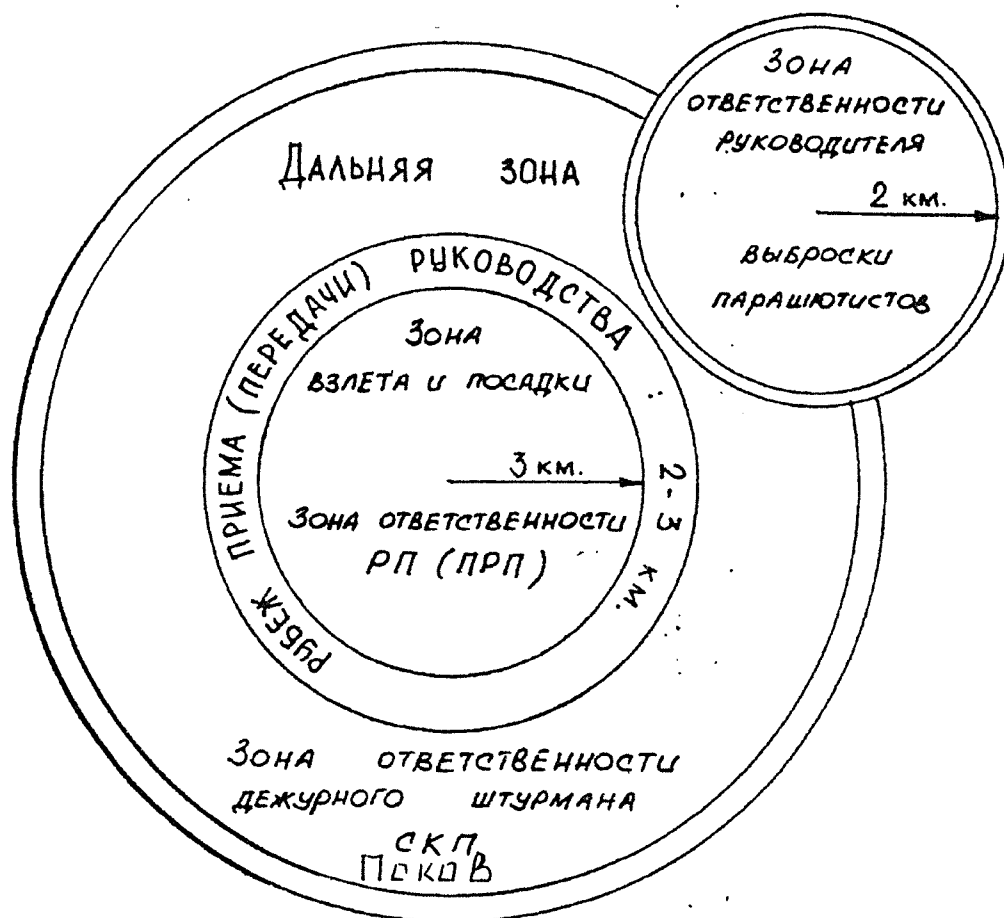
Схема районов обслуживания воздушного движения, установленных для органов УВД аэродрома, с рубежами передачи управления.

Псков
(Сорокино)



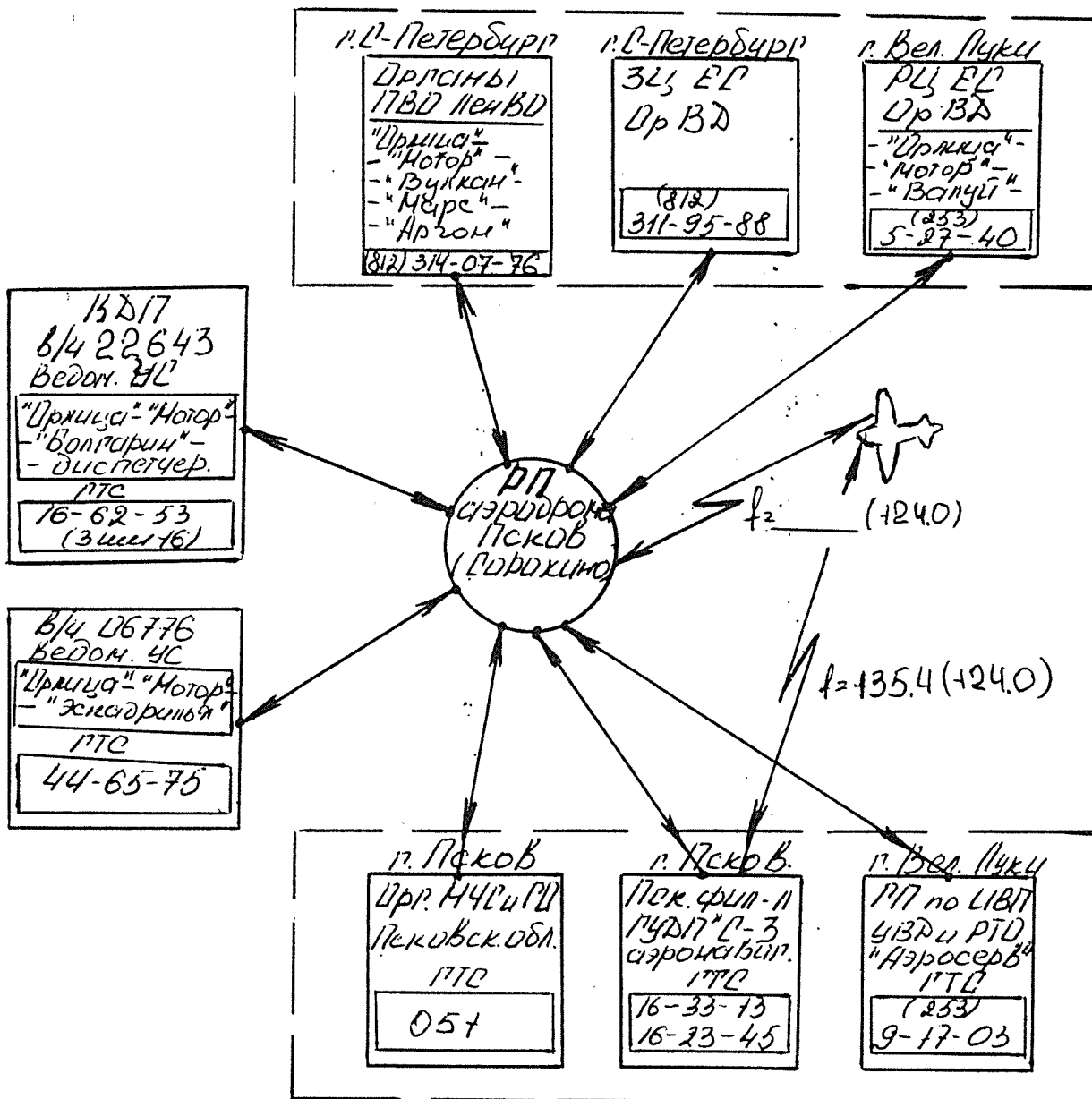
- Примечание:** 1. зона посадки по высоте ограничена эшелонами перехода.
2. Ближняя зона исключает зону посадки и зону визуального контроля.
3. При выходе из круга аэродрома переход под управление РП аэродрома Псков до РПУ нп.: Ершово, Торошино, Ореховичи, связь с МДП района Псков ("Надежда"-134,5)
- До подхода к нп.: Ершово, Карамышево, Соловьи управляет МДП района Псков ("Надежда"-134,5); на РПУ связь с РП аэродрома Псков до входа в круг аэродрома.

СХЕМА РАЙОНОВ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ,
УСТАНОВЛЕННЫХ ДЛЯ ОРГАНОВ УВД АЭРОДРОМА, С
РУБЕЖАМИ ПЕРЕДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ



**Схема связи между органами УВД
и обеспечивающими службами.**

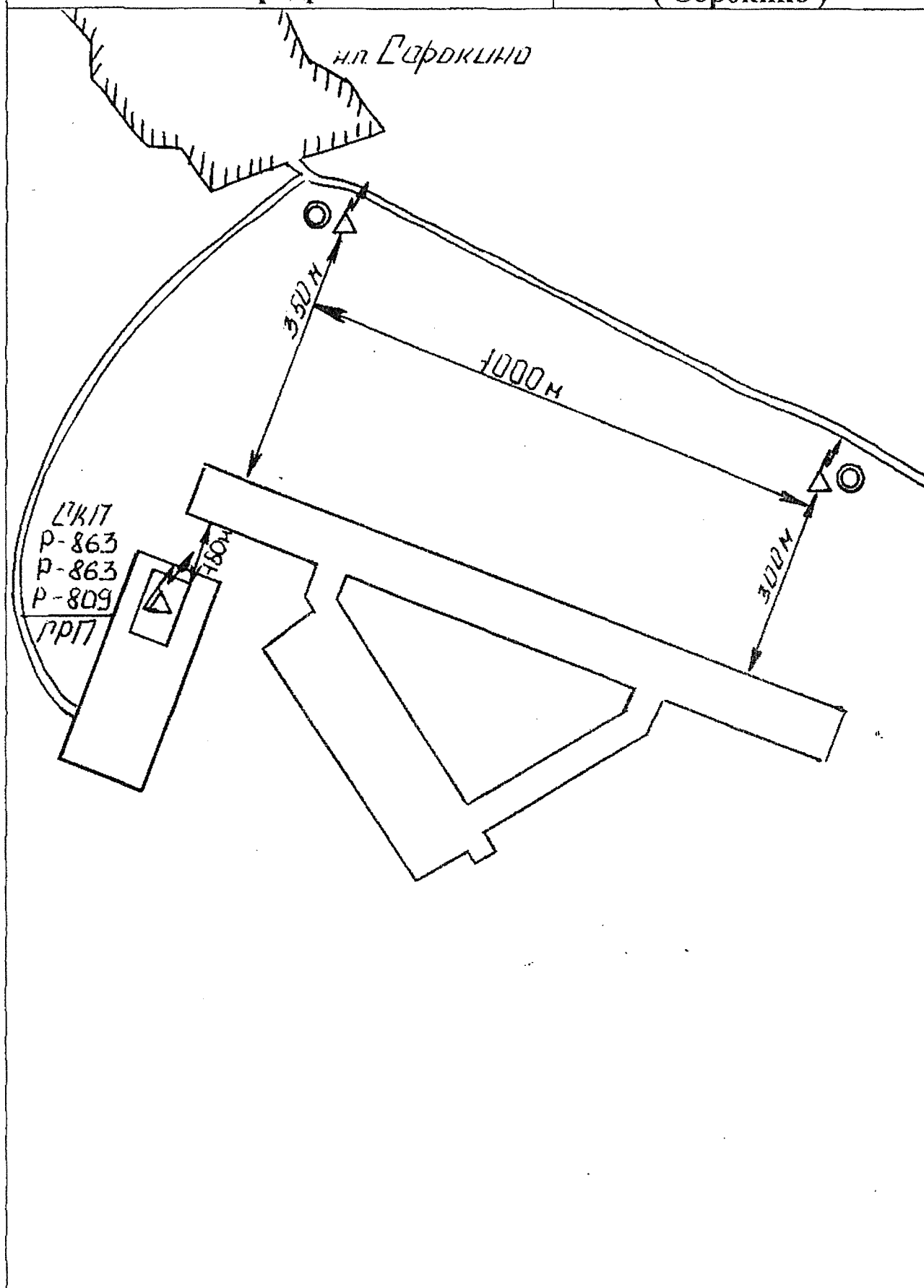
**Псков
(Сорокино)**



← - Наземные средства связи.
← - Воздушная радиосвязь

Схема расположения средств связи
на аэродроме

Псков
(Сорокино)



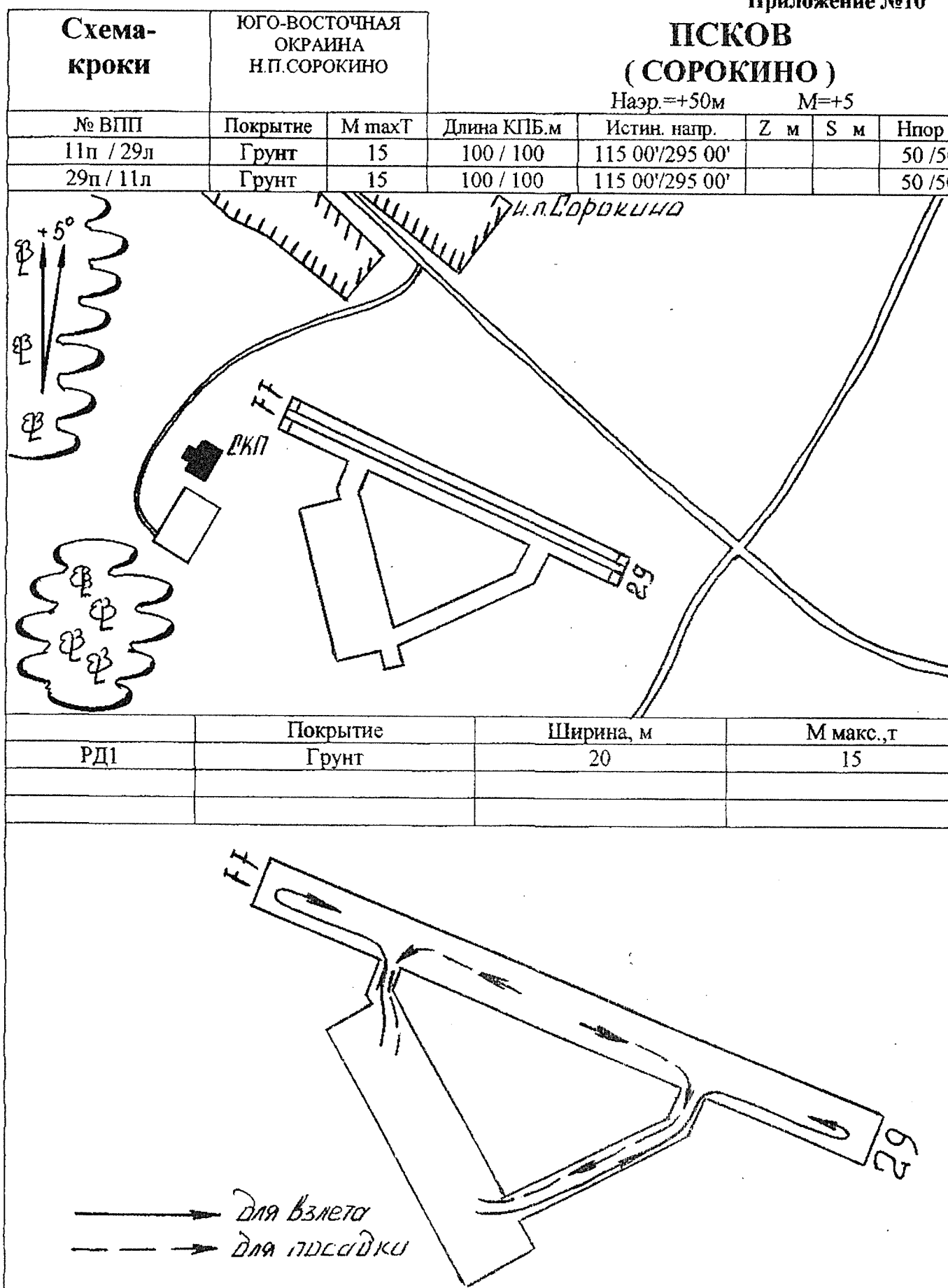
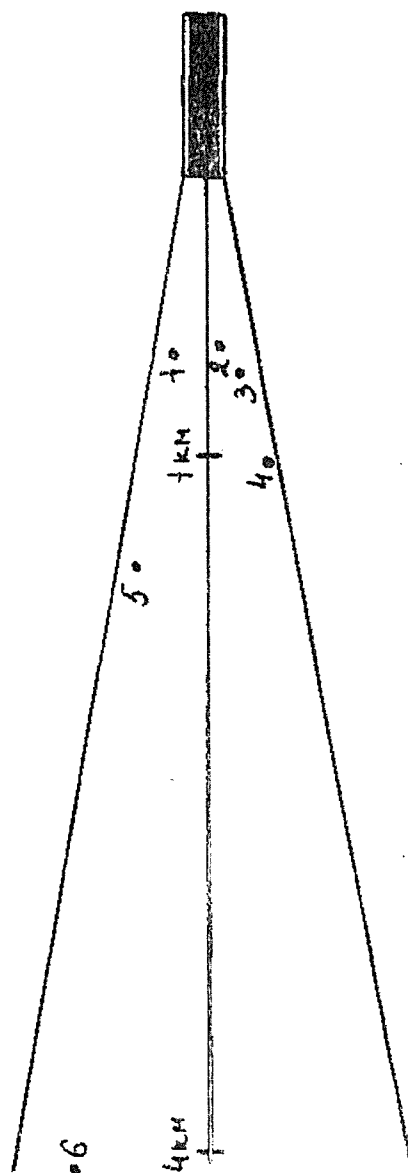
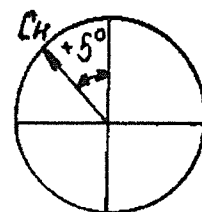


Схема полосы воздушного подходов
 для ГВП с $МК_{\text{пос}}=110^\circ$

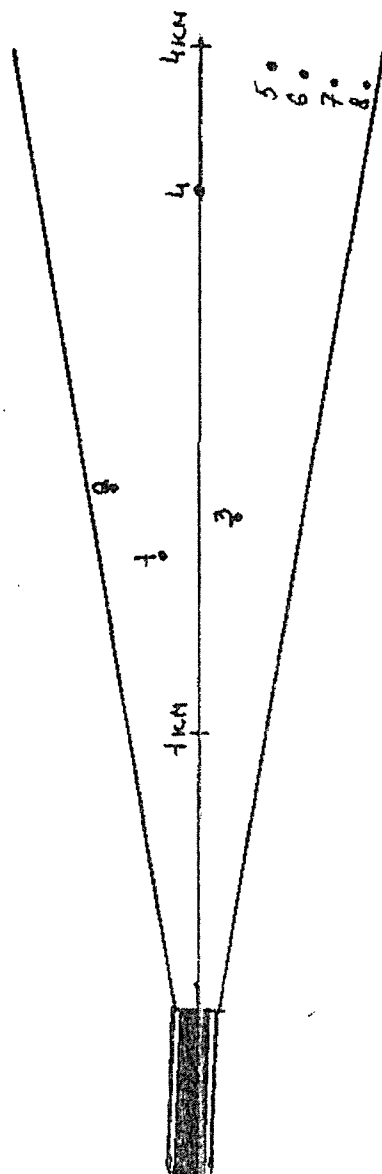
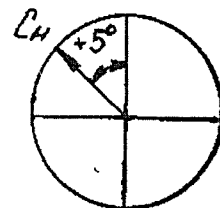


Препятствия с $\text{МК}_{\text{пос}} = 110^\circ$

[illegible]

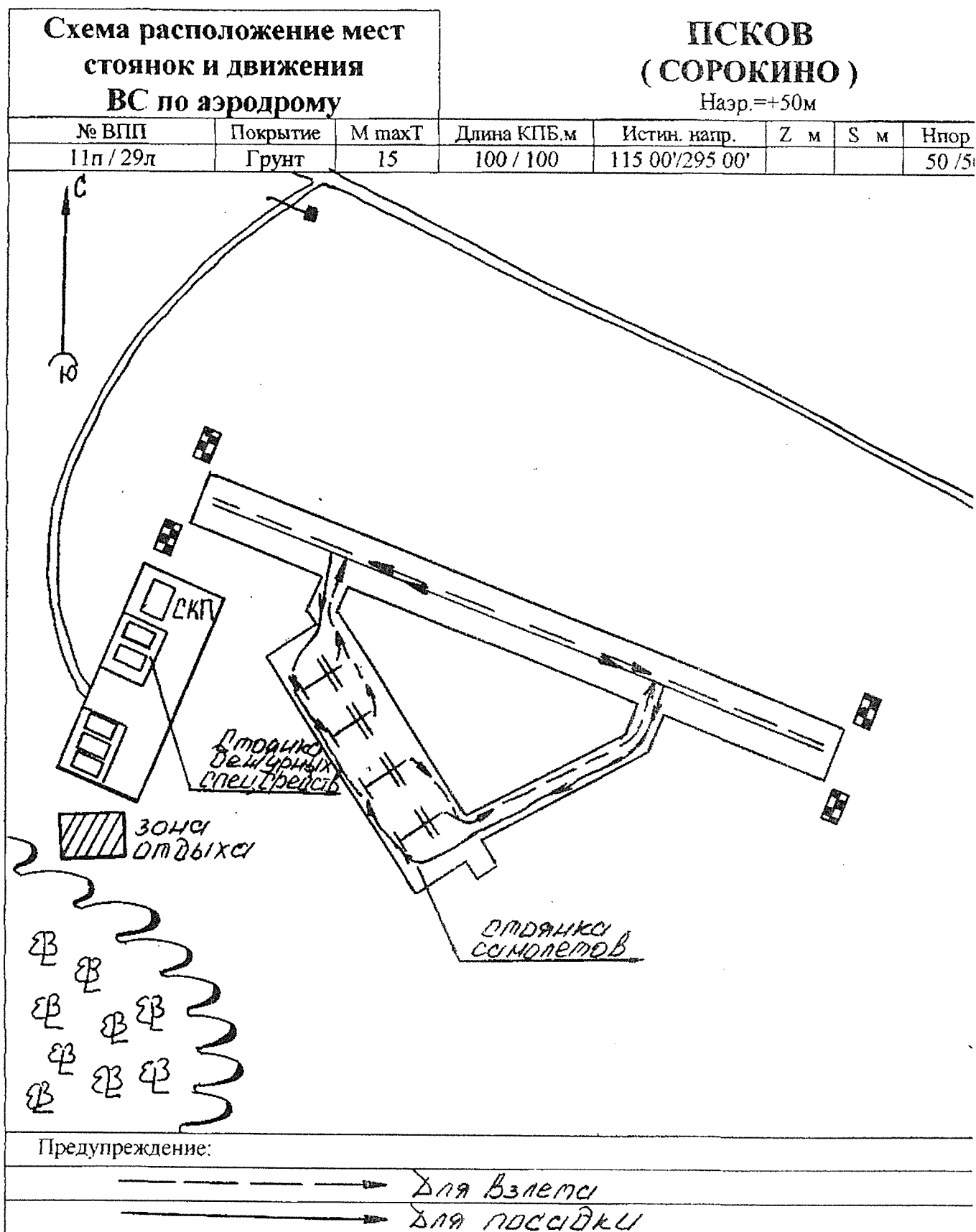
Приложение №116
Псков
(Сорокино)

Схема полосы воздушного подходов
для ГВП с $МК_{\text{пос}}=290^\circ$



Препятствия с $\text{МК}_{\text{пос}} = 290^\circ$

[illegible]

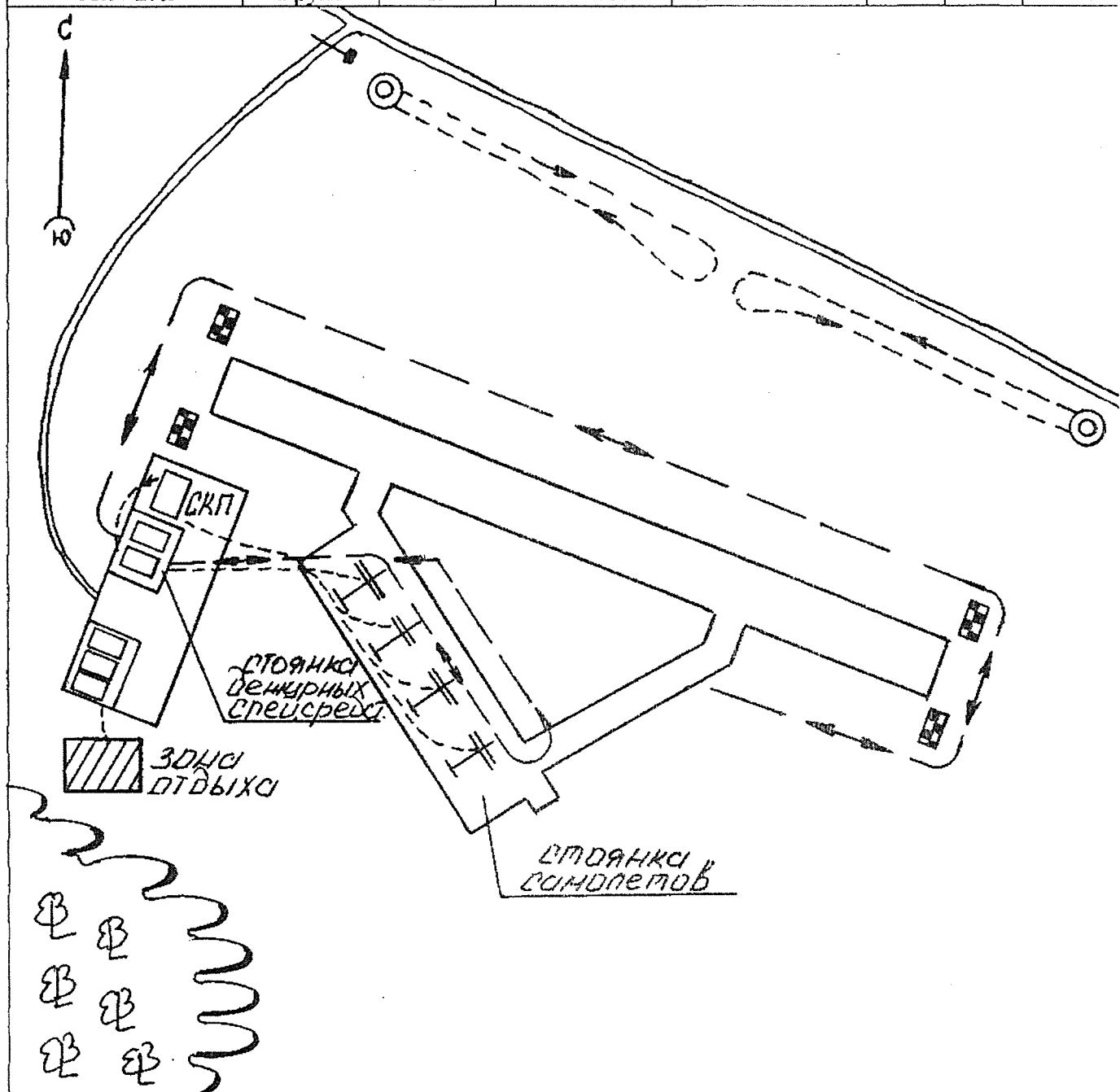


**Схема движения людей и
автотракторной техники
по аэродрому**

**ПСКОВ
(СОРОКИНО)**

Наэр. = +50м

№ ВПП	Покрытие	М max T	Длина КПБ.м	Истин. напр.	Z м	S м	Нпор м
11п / 29л	Грунт	15	100 / 100	115 00' / 295 00'			50 / 50



Предупреждение:

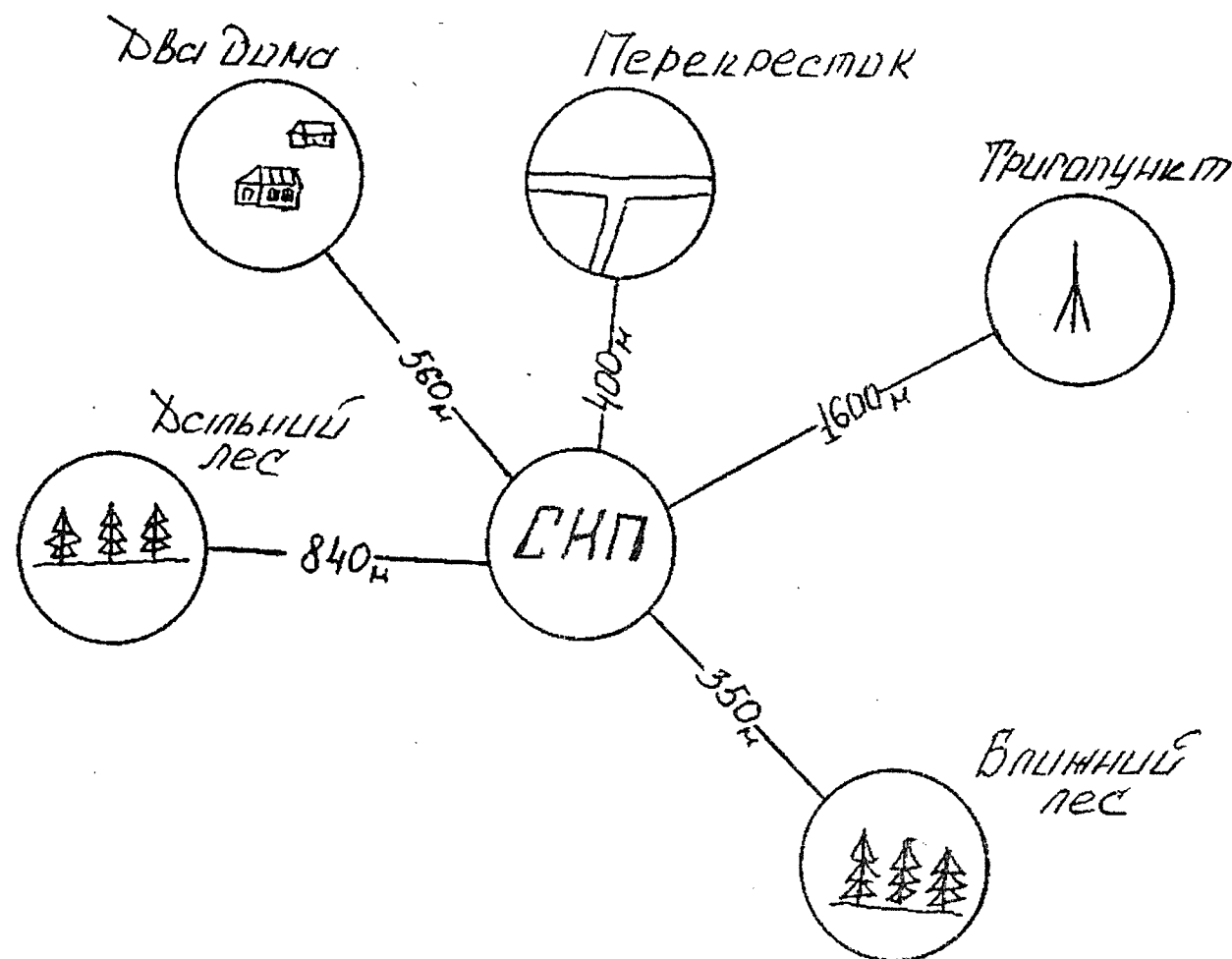
Движение автотранспорта —————

Движение людей - - - - -

Место выстоявления отцепления ©

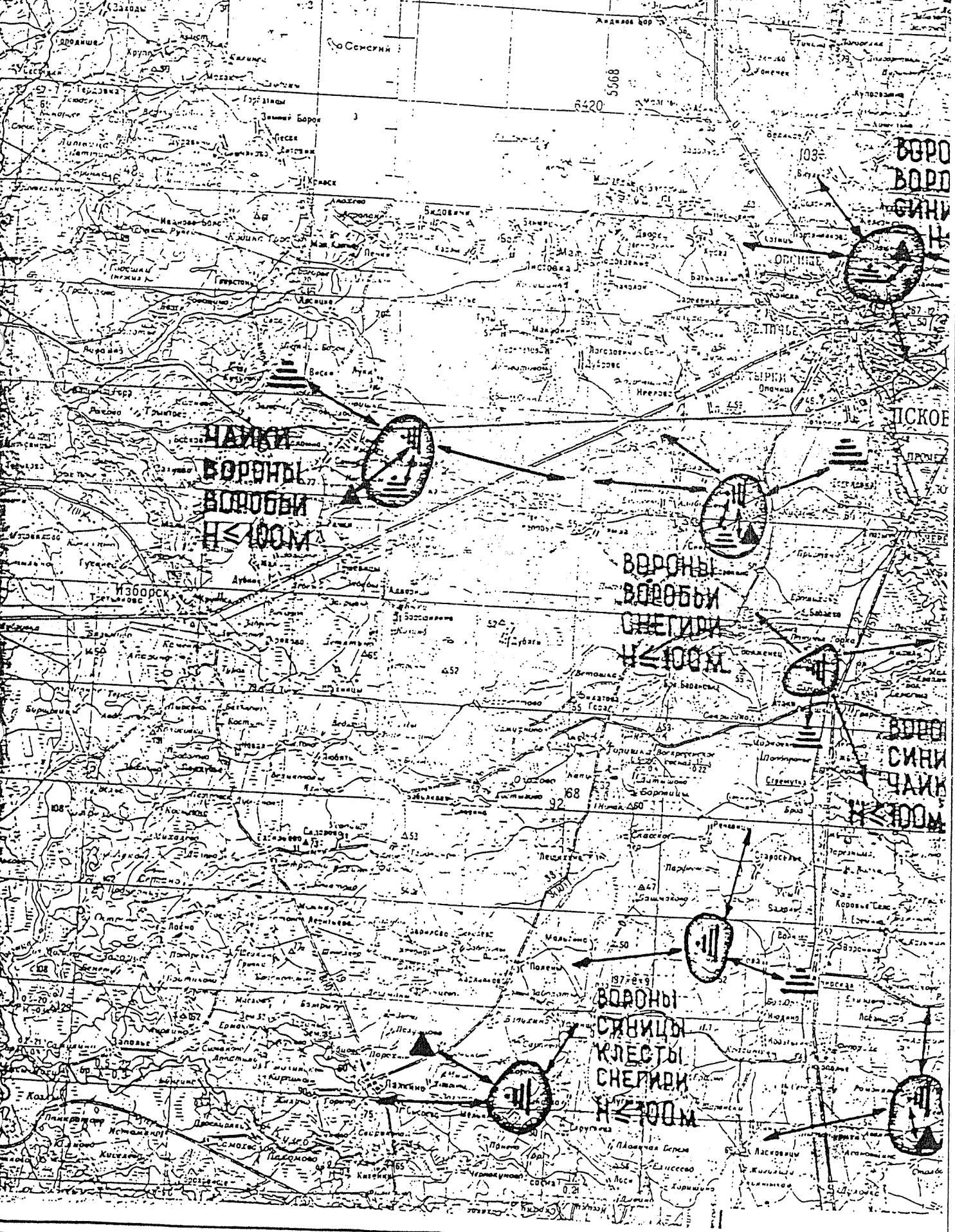
Схема расположения характерных ориентиров для определения горизонтальной видимости

Псков
(Сорокино)



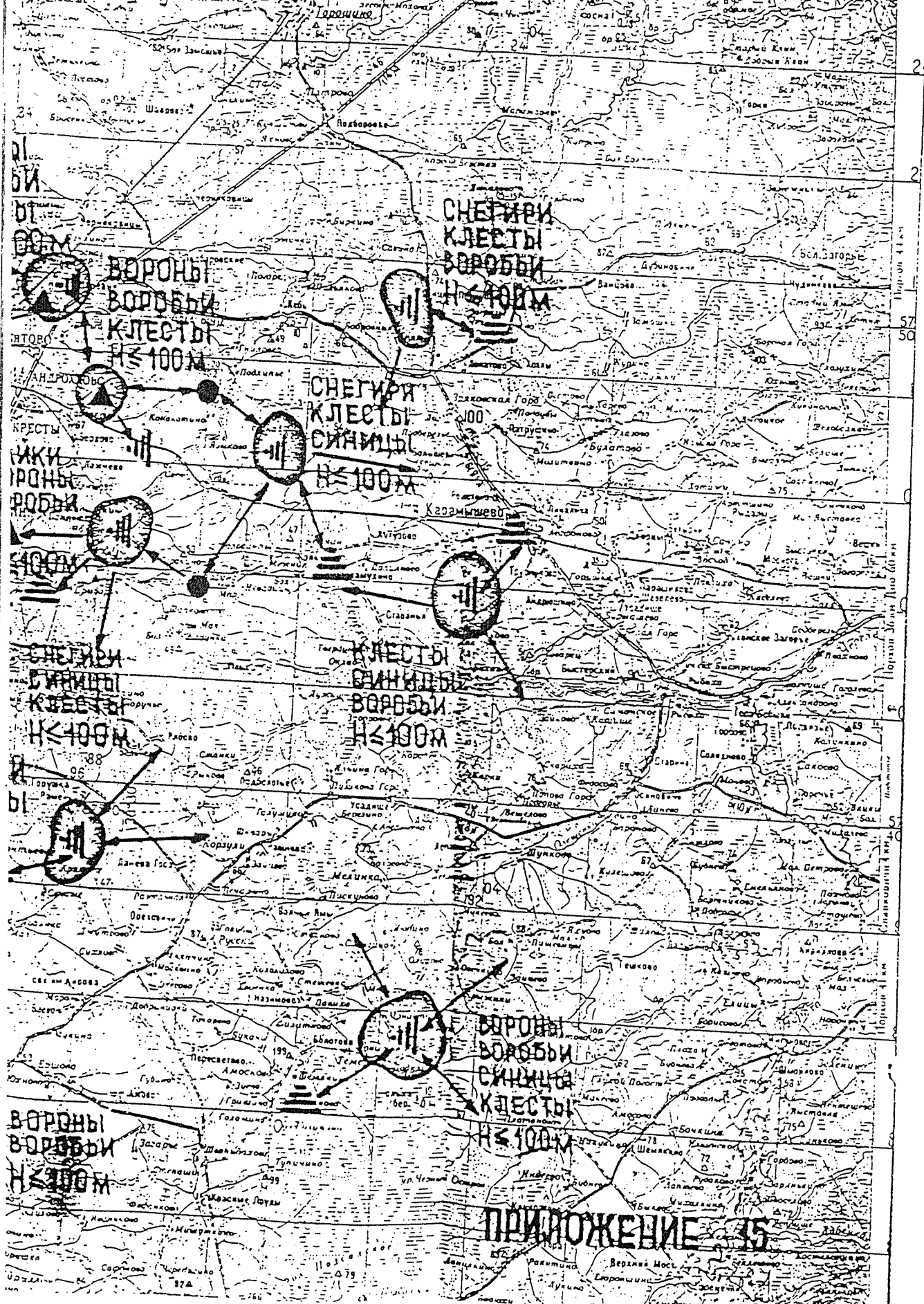
КАРТА-СХЕМА ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ РАЙОНА АЭРОДРОМА ПСКОВ

ДЛЯ ЗИМНЕГО ПЕРИОДА



КАРТА-СХЕМА ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ РАЙОНА АЭРОДРОМА ПСКОВ

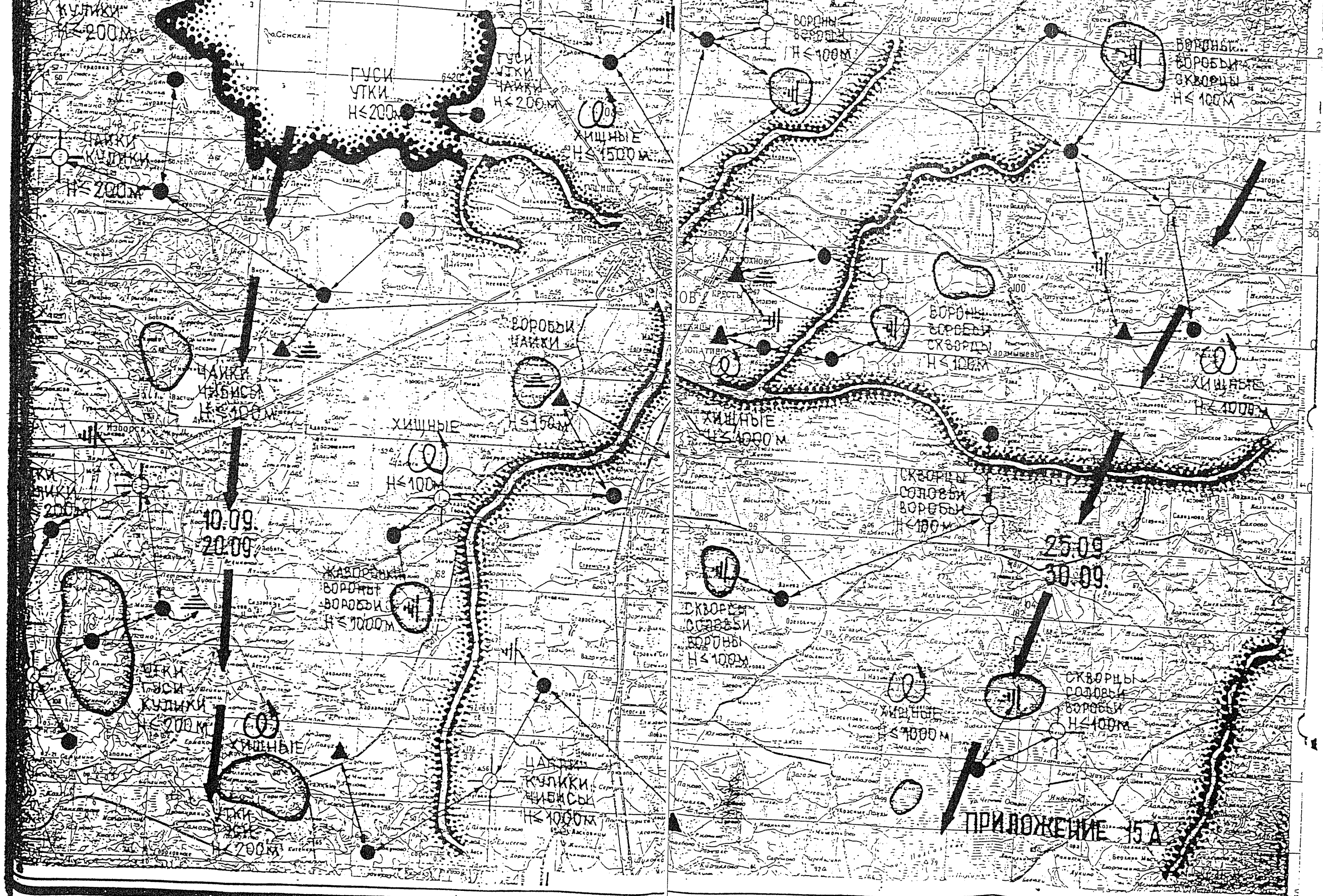
ДЛЯ ЗИМНЕГО ПЕРИОДА



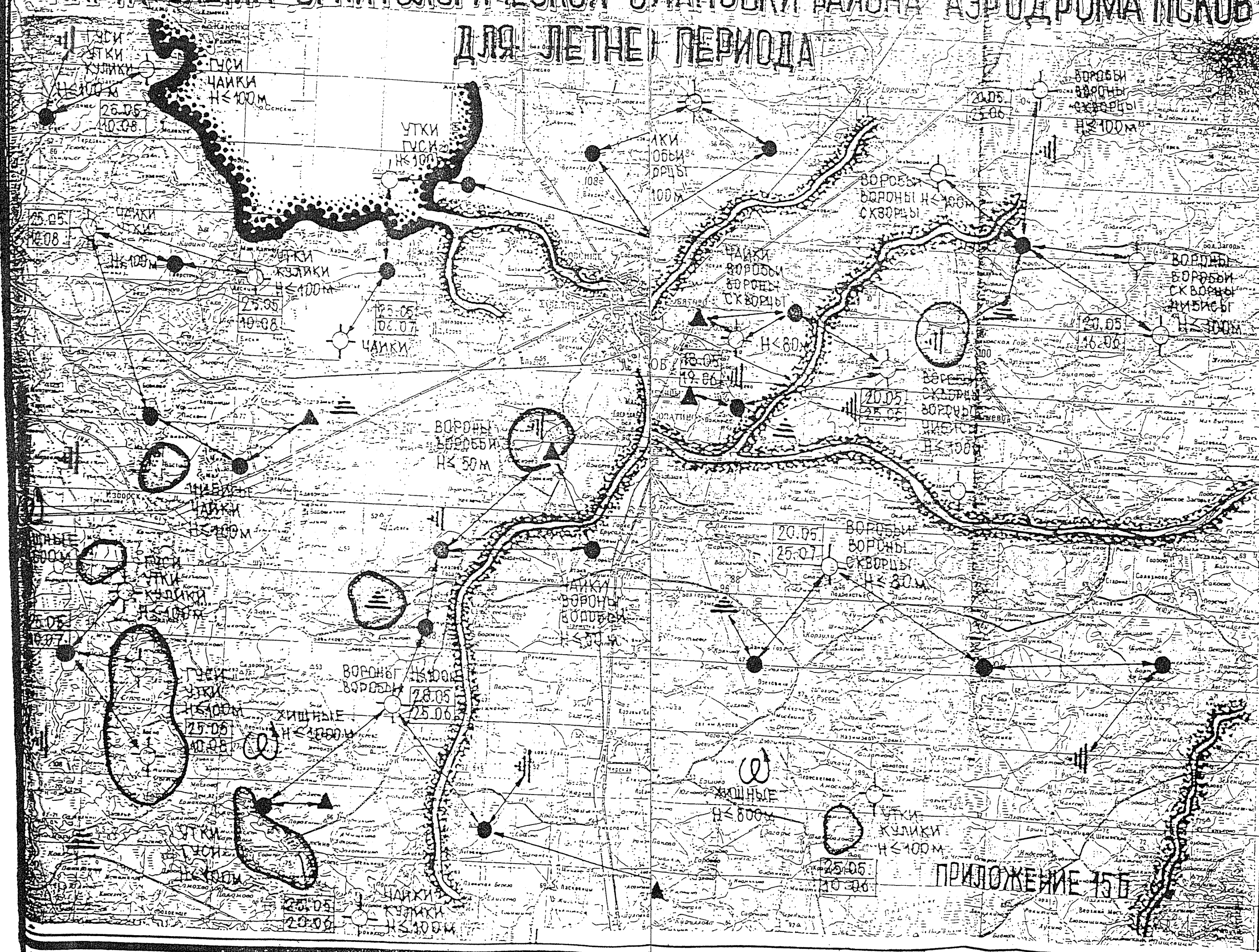
ПРИЛОЖЕНИЕ 15

КАРТА-СХЕМА ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ РАЙОНА АЭРОДРОМА ПСКОВ

ДЛЯ ОСЕННЕГО ПЕРИОДА

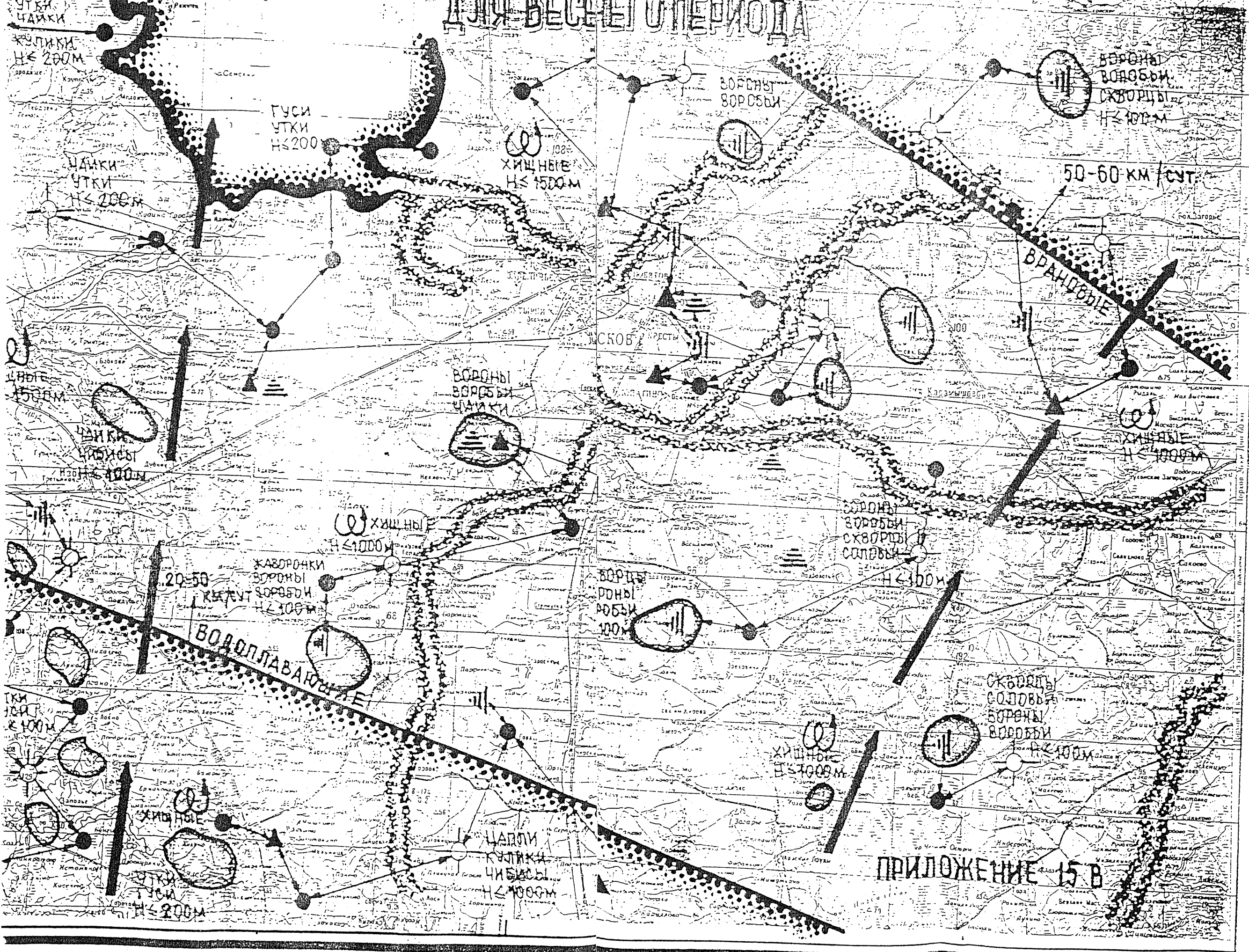


ДЛЯ ЛЕТНЕГО ПЕРИОДА



ПРИЛОЖЕНИЕ 15Б

РАЙОНА АЗОВСКОГО МОРЯ
ДЛЯ ВЕСЕНОГО ПЕРИОДА



ПРИЛОЖЕНИЕ 15 В

Авиационно – климатическое описание района аэродрома по сезонам года.

Зима в Пскове приходит обычно около середины декабря, когда начинаются устойчивые морозы. К этому времени средняя суточная температура воздуха переходит через -5° град. и образуется устойчивый снежный покров. Зимой значительную роль играют западный перенос воздушных масс с Атлантики. Частые вторжения относительно теплого и влажного воздуха обуславливают значительную повторяемость оттепелей. В 50% случаев оттепелей температура повышается в пределах от 0° до 4° С. Всё это связано с возникновением гололеда на ВПП.

Весна начинается около середины марта, когда дневная температура переходит через 0° С и разрушается устойчивый снежный покров.

В результате ослабления циклонической деятельности и более редкого в связи с этим перемещения циклонов, в этот период часто наблюдается антициклонический тип погоды: малооблачно, сухо и тепло. Для весны характерно наименьшее в году влагосодержание воздуха. В связи с возрастанием холодов может вновь образоваться временный снежный покров. Окончательно он сходит лишь в начале второй декады апреля.

Лето в Пскове начинается в третьей декаде мая, когда прекращаются заморозки на поверхности почвы, и среднесуточная температура воздуха переходит через 13° С, заканчивается оно во второй декаде сентября. В Пскове лето умеренно тёплое. Самым теплым месяцем является июль. Благодаря частому прохождению циклонов количество облачности в Пскове и летом велико. Дожди летом в основном носят ливневой характер, но идут сравнительно часто.

Число основных фронтов в летний сезон уменьшается, но в тыловой части циклонов отмечается большое количество вторичных холодных фронтов (см. табл. 1).

Таблица 1. Среднее число проходящих через Псков фронтов.

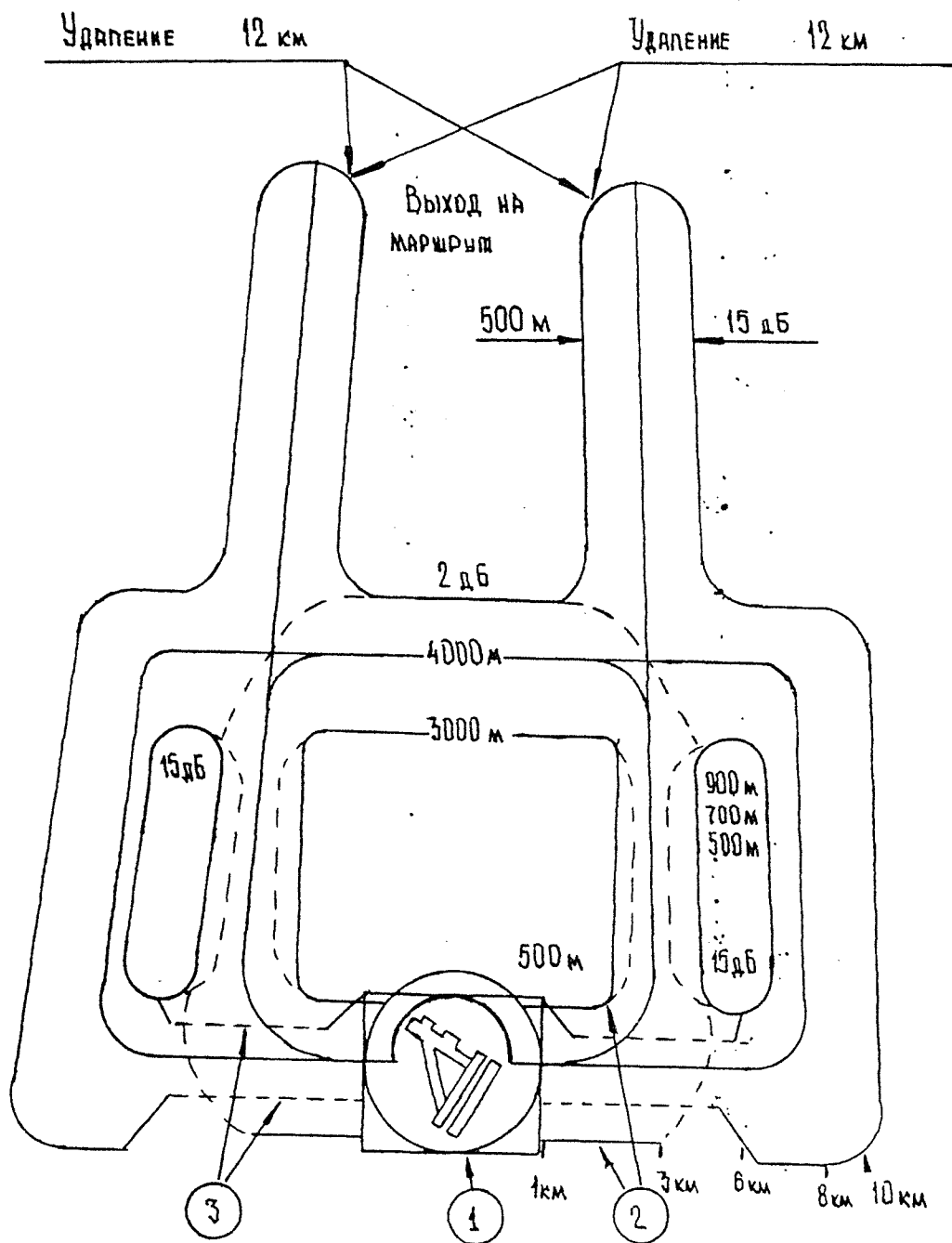
сезон	ТИП ФРОНТА				
	Теплые и верхние теплые	Холодные и вторичные холодные	окклюзии	малоподвижные	всего
ЗИМА	21	20	10	1	52
ВЕСНА	11	21	7	1	40
ЛЕТО	6	25	4	1	36
ОСЕНЬ	18	25	10	1	54

Осень обычно длится с конца второй декады сентября до середины декабря, но первые её признаки становятся заметными уже в начале сентября. При тихой и ясной погоде появляются холодные «утренники», увеличивается число пасмурных дней. К концу второй декады сентября происходит переход средней суточной температуры через 10° по С и появляются заморозки на поверхности почвы. Особенностью осени является её растянутый характер. Усиление циклонической деятельности и связанная с этим частая смена воздушных масс обуславливает в это время неустойчивый характер погоды.

Особенностью весенне-летнего периода является общее улучшение летно-метеорологических условий. В этот период имеются благоприятные условия для полетов самолетов. Из опасных метеоявлений наиболее характерными в период весенне-летний навигации являются радиационные (ночные и утренние) туманы, грозовая деятельность и болтанка.

В период осенне-зимней навигации наиболее характерными опасными явлениями считаются низкая облачность (особенно при слабом выносе с Псковско-Чудского озера), туманы (адвективные, радиационно-адвективные), гололед, снегопады и метели.

СХЕМА ЗОН НОРМИРОВАННЫХ ПАРАМЕТРОВ
АВИАЦИОННЫХ ШУМОВ АЭРОДРОМА



ПРИМЕЧАНИЯ

1 Допустимая граница застройки из условий уровня шума, создаваемого при опробовании двигателей.

2 Допустимая граница застройки из условий уровня шума, создаваемого при взлете.

3 Допустимая граница застройки из условий уровня шума, создаваемого при посадке.

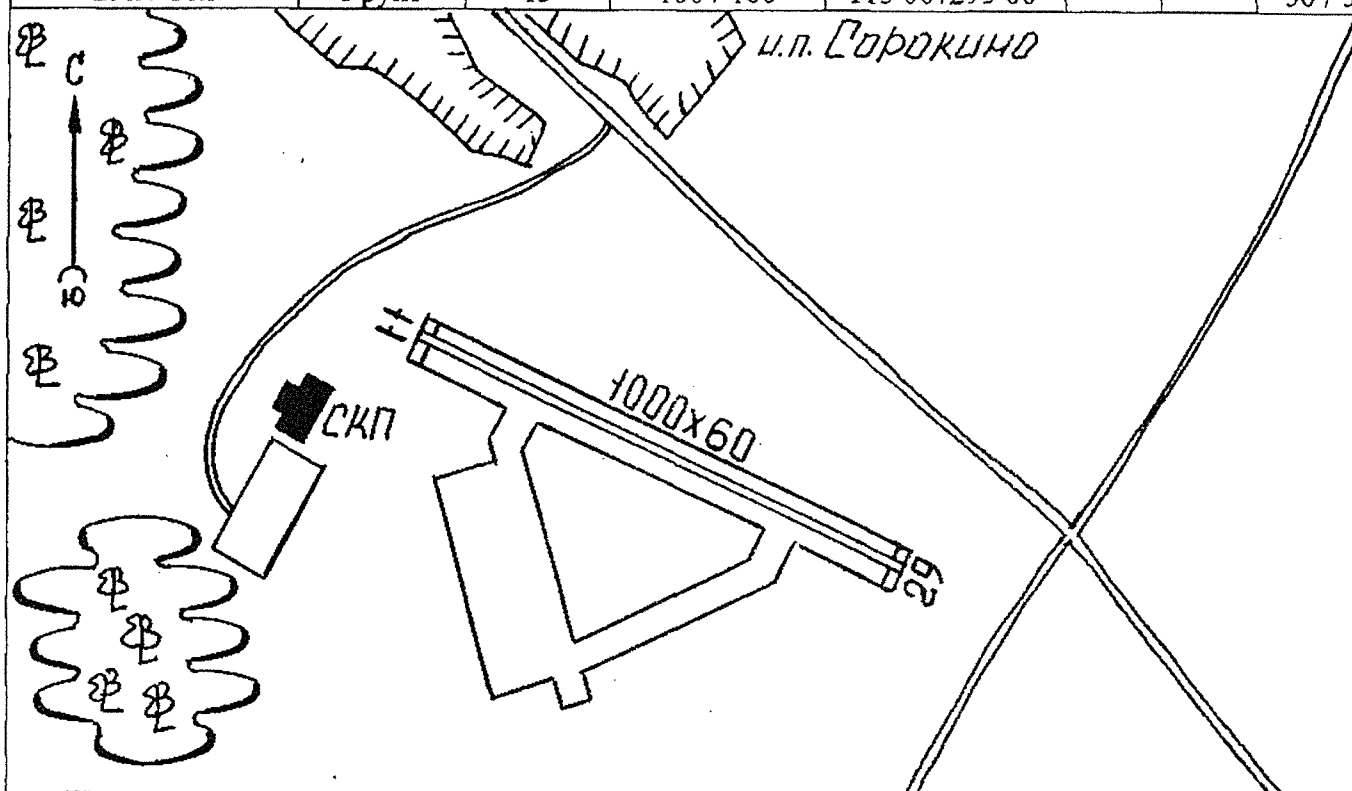
Приложение №18

ПСКОВ (СОРОКИНО)

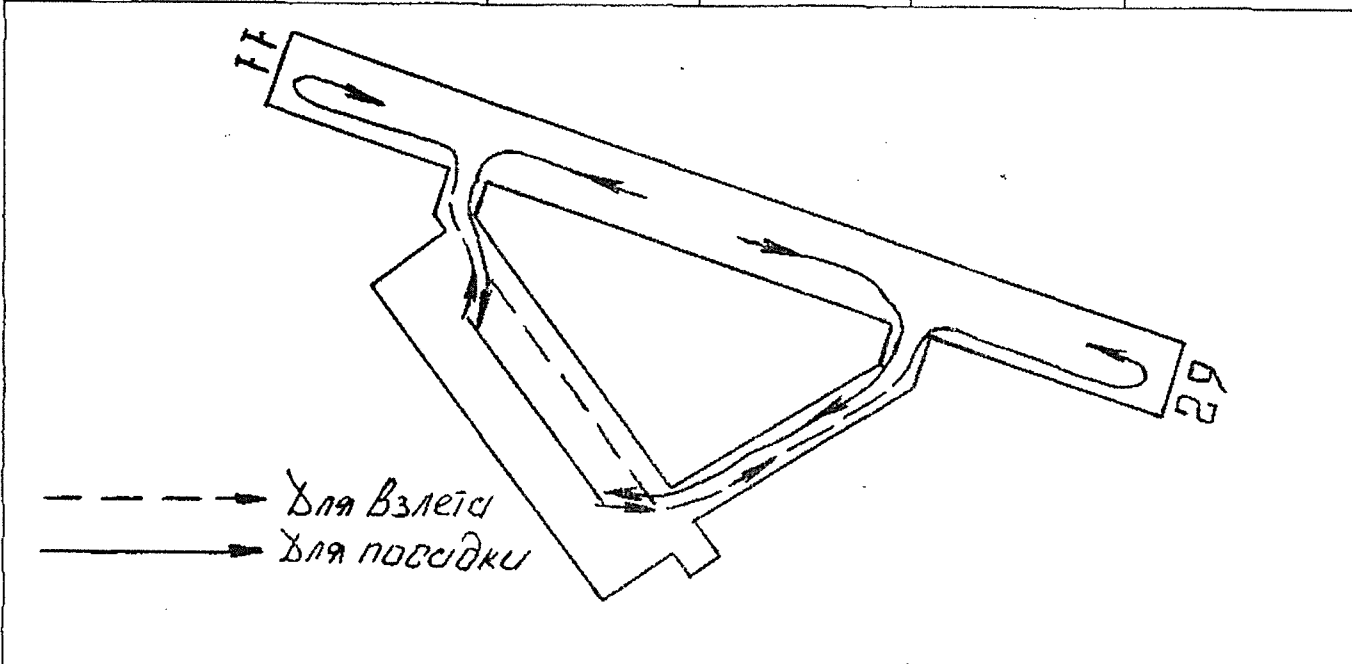
Наэр. = +50м

М = +5

АЭРОДРОМ		ЮГО-ВОСТОЧНАЯ ОКРАИНА Н.П.СОРОКИНО					
№ ВПП	Покрытие	М max T	Длина КПБ.м	Истин. напр.	Z м	S м	Нпор
11п / 29л	Грунт	15	100 / 100	115 00' / 295 00'			50 / 5
29п / 11л	Грунт	15	100 / 100	115 00' / 295 00'			50 / 5



№ РД	1				
Покрытие	Грунт				
Ширина, м	20				
М max T	15				



Аэродром	№ ВПП	Категория ВС	Минимум аэродрома для ВПП (м) × Lвид. (км)						
			РМС			РСП ОСП	РСП	ОСП	по ПВП
			автом	директ	ПСП				
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Псков (Сорокино)	11	Верг.							200×3.0
		А							200×3.0
		В							
		С							
		Д							
		Е							
		Верг.							200×3.0
		А							200×3.0
		В							
		С							
		Д							
		Е							
		Верг.							
		А							
		В							
		С							
		Д							
		Е							

Район аэродрома

Псков
(Сорокино)

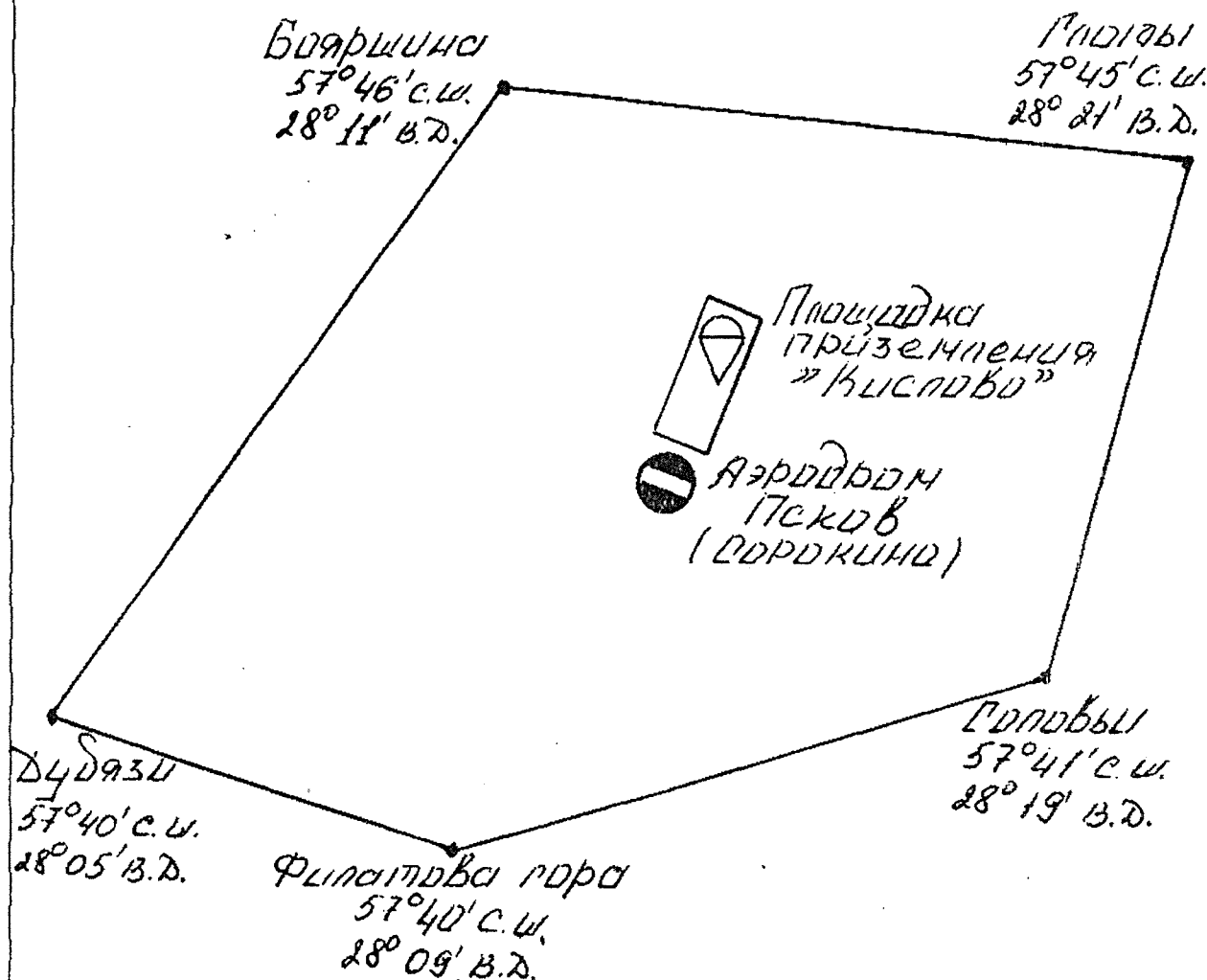
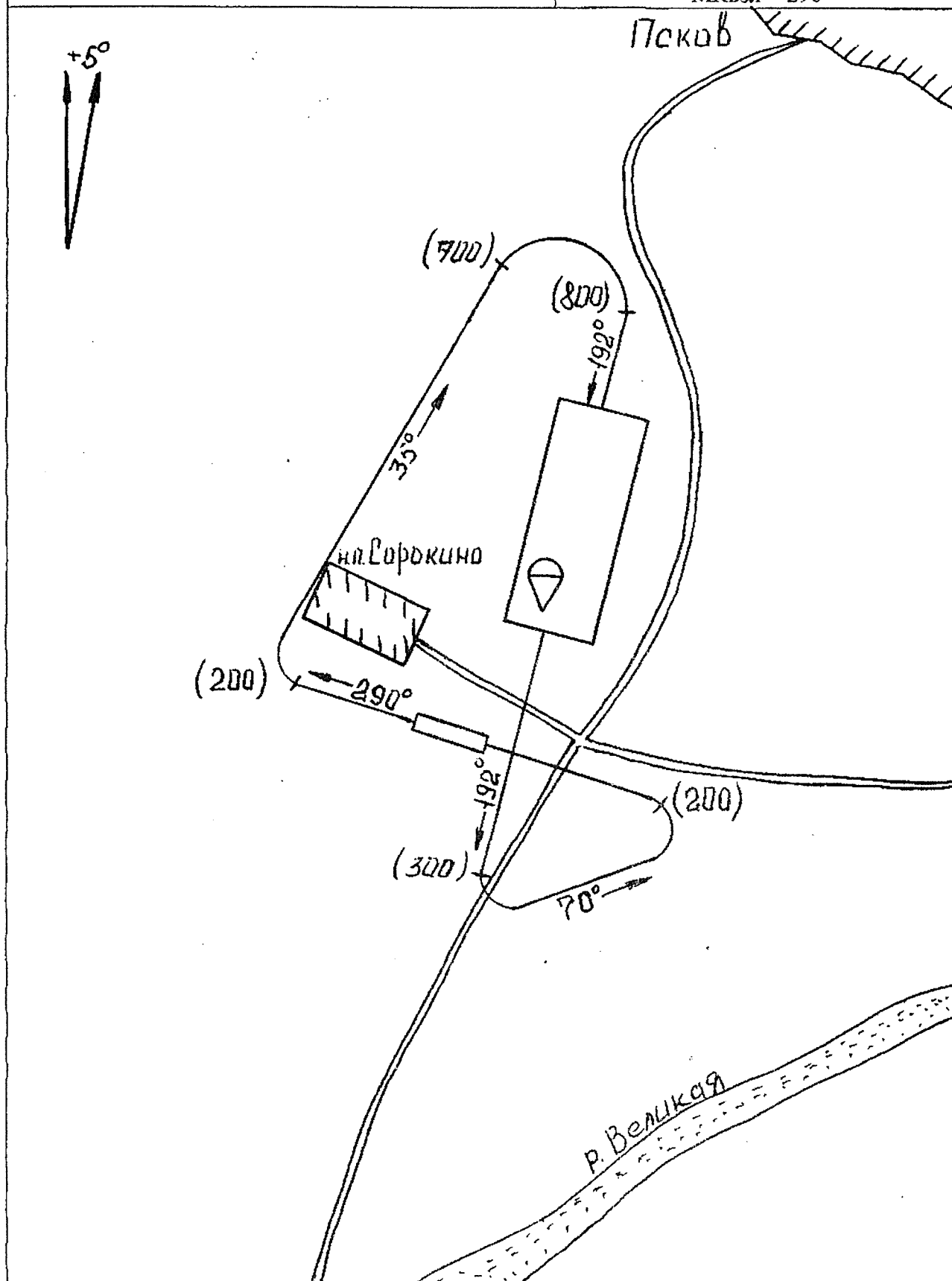


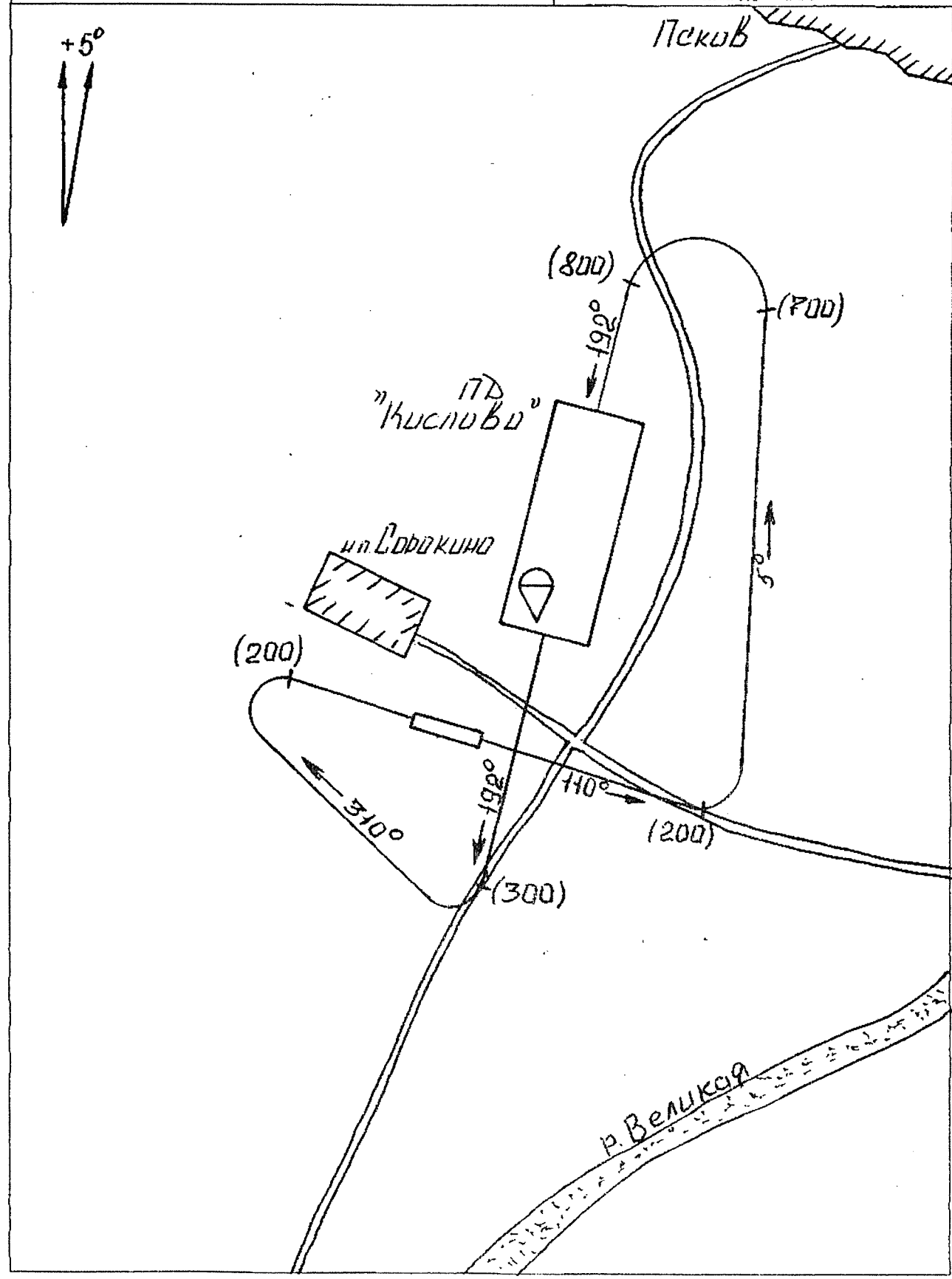
Схема на десантирование при ВМУ
на ПД «Кислово»

Псков
(Сорокино)
МКВЗЛ = 290°



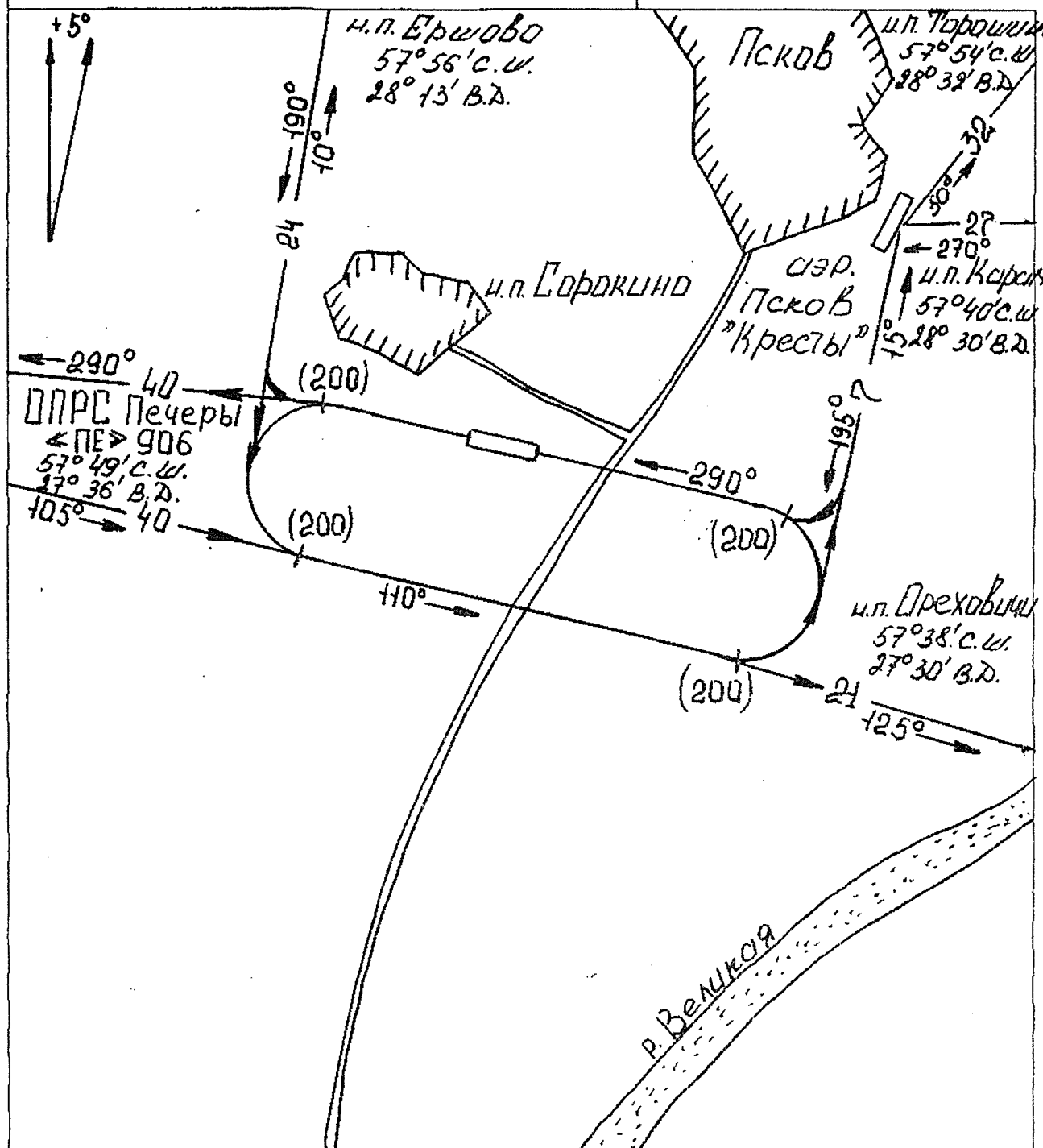
**Схема на десантирование при ВМУ
на ПД «Кислово»**

Псков
(Сорокино)
МКВЗЛ = 110



**Схема подходов с МВЛ
и выход из района аэродрома
МКпос=290°**

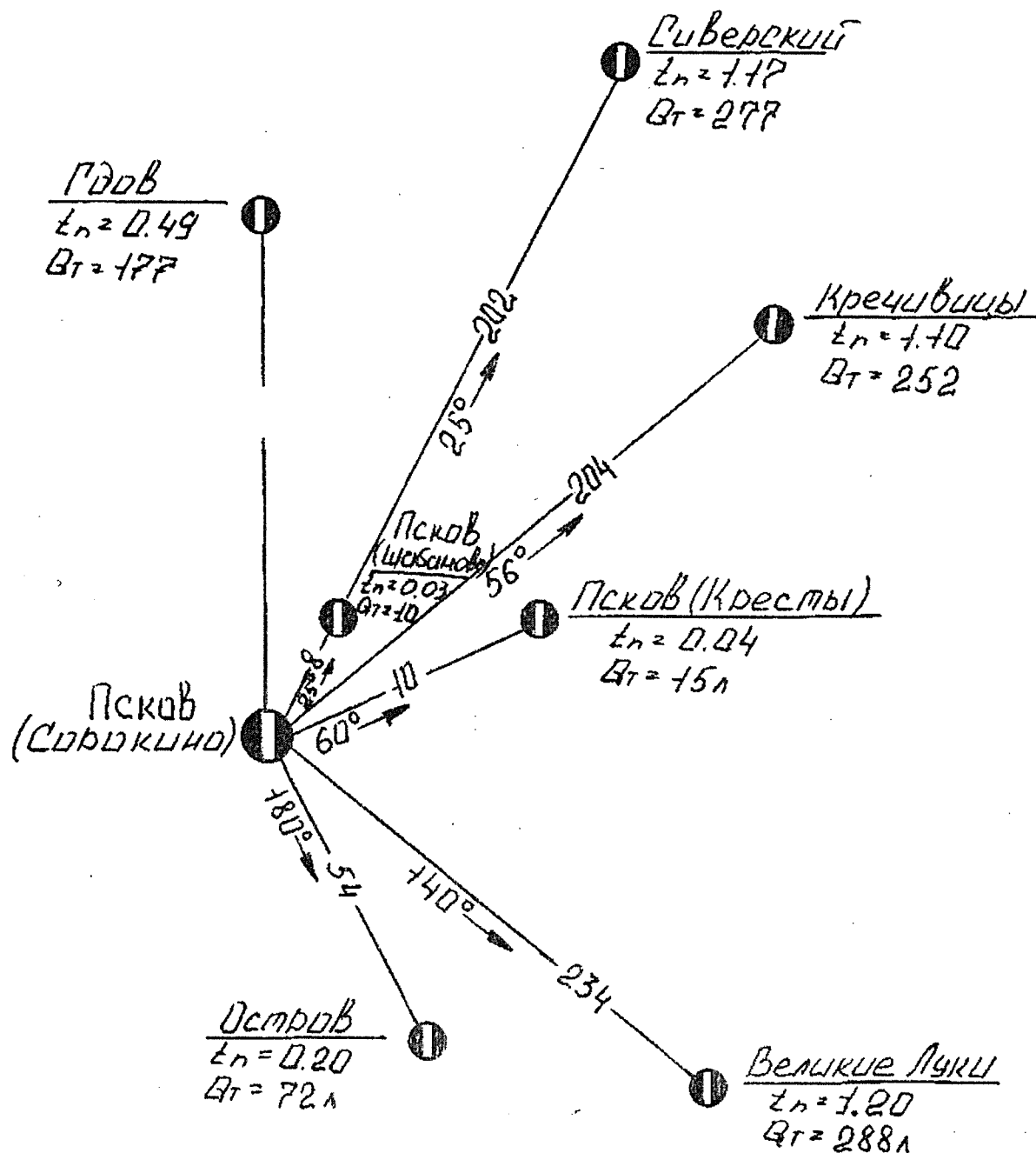
**Псков
(Сорокино)**
МКпос=290°



Предупреждение:

Схема ухода на запасные аэродромы

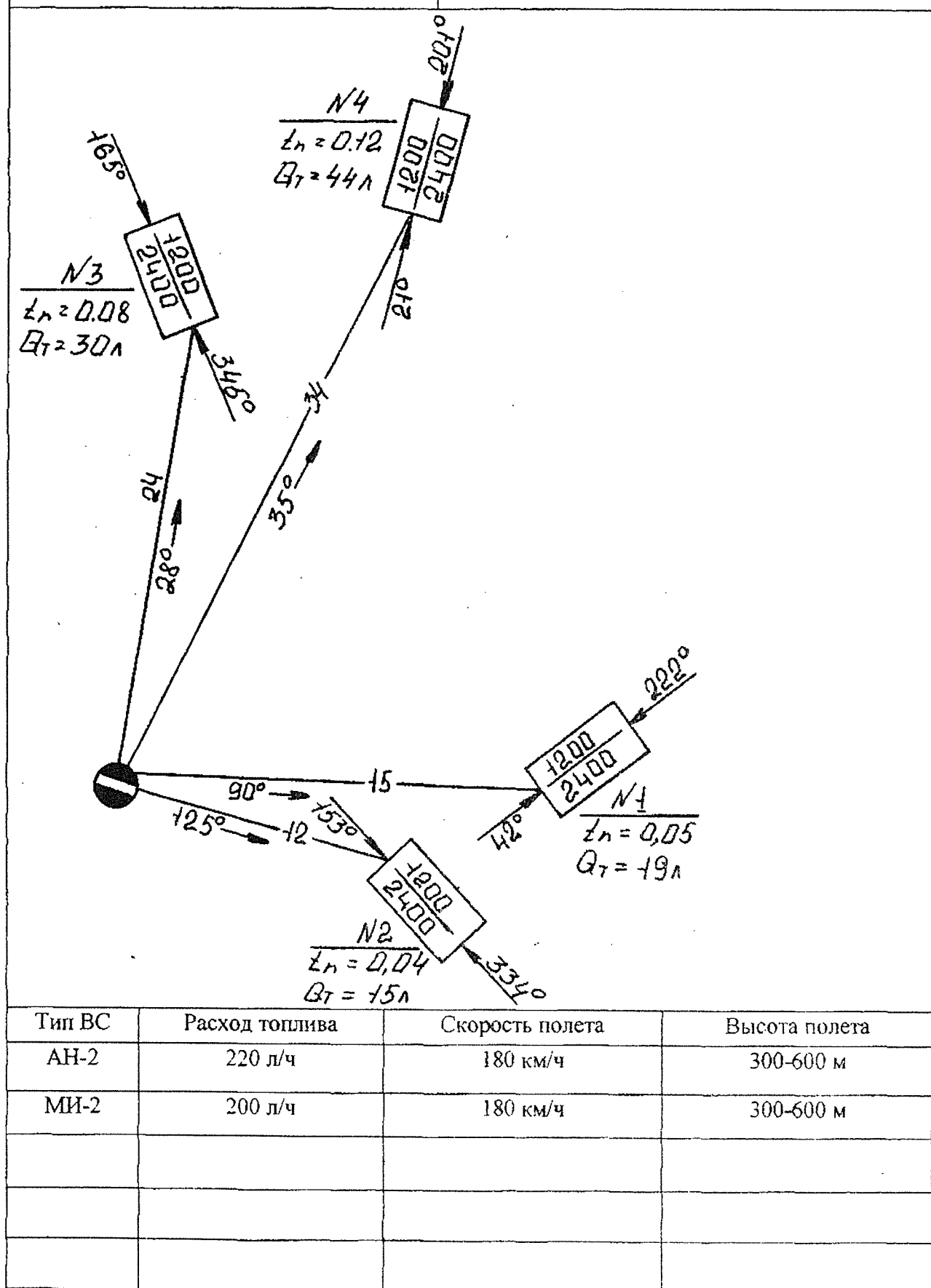
Псков
(Сорокино)



Тип ВС	Расход топлива	Скорость полета	Высота полета
АН-2	220 л/ч	180 км/ч	300-600 м
МИ-2	200 л/ч	180 км/ч	300-600 м

Псков (Сорокино)

Схема расположения посадочных площадок



Учет внесенных поправок.

[illegible]

71

№ п/п	Дата	Замечание	Должность Ф.И.О.	Устранение замечания

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Согласовано:

1. Командир в/ч 19051

полковник

2. Начальник гражданского сектора Санкт-Петербургского ЗЦЕБ ОрВД

3. Командир в/ч 21338

подполковник

4. Командир в/ч 21164

подполковник

7. Начальника КП в/ч 20032

полковник

8. Начальник Великолукского
АРДЦ ОрВД

9. Директор Псковского государственного
унитарного авиационного предприятия

10. Директор филиала «Псковаэроконтроль» государственного
предприятия «Сев-Запаэроконтроль»

11. Командир в/ч 22643

полковник

12. Командир в/ч 06776

подполковник

13. Руководитель ПРООО «ФЛА» России

14. Председатель Псковского областного совета РОСТО

полковник

15. Председатель ПООО "Псковский парашютный клуб"



И. Фаязов

Ю. Корниенко



Ю. Башкиров

Н. Катилов

А. Алешкин



В. Коротков

А. Сулимов



М. Сумароков

Д. Волошин

А. Иванцов

В. Егоров

М. Криков

А. Иванов



ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ в/ч 09436

Согласовано:

1. Начальник авиации в/ч 09436
полковник



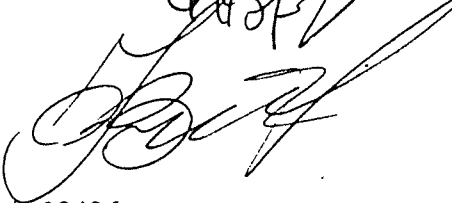
Н.Савченко

2. Главный штурман в/ч 09436
полковник



Г.Вейденбах

3. Зам.командира в/ч 09436 по тылу
полковник



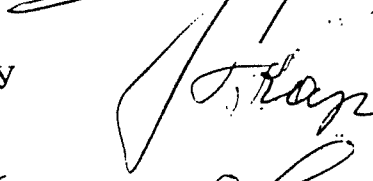
И.Василенко

4. Начальник службы безопасности в/ч 09436
полковник



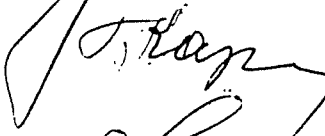
В.Бриткин

5. Начальник ПДП и ПСС в/ч 09436
полковник



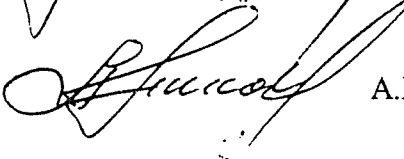
В.Дукачев

6. Начальник войск связи РТО и АСУ
полковник



В.Варченко

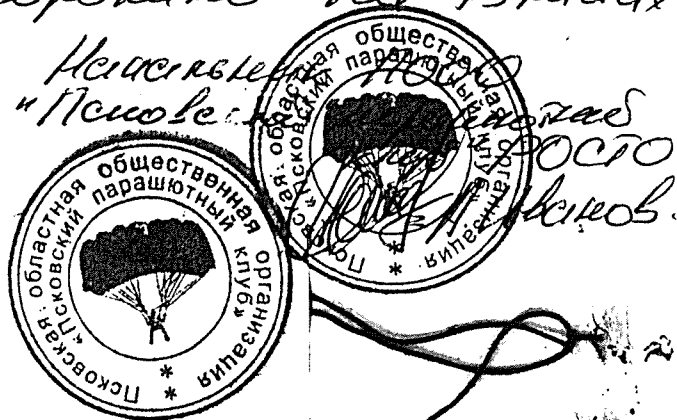
7. Начальник метеослужбы в/ч 09436
полковник



А.Никонов

В настоящем экземпляре сброшюровано, пронумеровано и скреплено печатью 73 (семьдесят три) листа, из них печатного текста 38 (тридцать восемь) листов, приложения 35 (тридцать пять) листов. Карта – схема М 1:200000 1 (один) экземпляр прилагается.

Подлинность копии инструкции
по производству копиров в районе
аэродрома Псков "Сорокино" на 73 листах
завещаю.
30. ноября 2004 года



«УТВЕРЖДАЮ»
КОМАНДИР ВОЙСКОВОЙ ЧАСТИ 09436
генерал-лейтенант

« 2 » 12

Г.ТОРБОВ
2004года

ПОПРАВКА №1

**К «Инструкции по производству полетов в районе аэродрома Псков (Сорокино)»
2003 года издания.**

1. В связи с выходом нового Перечня воздушных трасс Российской Федерации и МВЛ страницы с 3 по 8 считать недействительными и заменить на прилагаемые страницы 3-8.
2. Вводится в действие с момента утверждения поправки к инструкции.
3. Об исполнении поправки сделать отметку на листе учета поправок.

Приложение: Текст изменений согласно поправки №1 к «Инструкции по производству полетов в районе аэродрома Псков (Сорокино) 2003 года издания на 6 листах.

Председатель Псковской областной общественной организации
«Псковский парашютный клуб» РОСТО



А.Иванов

Лист согласования поправки № 1 к инструкции по производству полетов в районе
аэродрома Псков (Сорокино) 2003 года издания

Начальник Управления авиацией в/ч 09436
генерал-майор

«2» декабря 2004 года

Р. САХАБУТДИНОВ

Заместитель начальника КП войсковой части 09436
полковник

«2» декабря 2004 года

А. АЛЕШКИН

Главный штурман войсковой части 09436
полковник

«2» 12 2004 года

В. ФЕДОРЦ

Начальник военного сектора Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД
полковник

«1» декабря 2004 года

И. ФАЯЗОВ

Начальник гражданского сектора Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД

«1» декабря 2004 года

Ю. КОРНИЕНКО

Начальник военного сектора Великолукского РЦ ЕС ОрВД
подполковник

«29» июня 2004 года

А. ПШОНКИН

Начальник гражданского сектора Великолукского РЦ ЕС ОрВД

«29» июня 2004 года

В. КОРОТКОВ

Командир войсковой части 22643
полковник

«27» июня 2004 года

Директор Псковского филиала ГУ ДП «Сев-За

«26» июня 2004 года

Начальник САИ в/ч
12.07.04

Начальник САИ в/ч 09436
подполковник
«02» декабрь 2004 года



О.Свищев

Командир войсковой части 06776
майор
«1» декабрь 2004 года



А.Радченко

