

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія аеронавігації**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

з навчальної дисципліни «Безпека авіації: організація льотної  
роботи» обов'язкових компонент  
освітньо-професійної програми  
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти  
**Аеронавігація**

**За темою № 2 – Формування екіпажів повітряних суден**

**Харків 2021**

## ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 23.09.2021 № 8

## СХВАЛЕНО

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу Харківського  
національного  
університету внутрішніх  
справ  
Протокол від 22.09.2021 № 2

## ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з технічних дисциплін  
Протокол від 22.09.2021 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол  
від 10.09.2021 № 2

Розробник: викладач циклової комісії аеронавігації

### Рецензенти:

1. Викладач циклової комісії аеронавігації, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, викладач-методист Тягній В.Г.
2. Професор кафедри аеронавігаційних систем навчально-наукового інституту Аеронавігації, електроніки та телекомунікації Національного авіаційного університету, доктор технічних наук, доцент Шмельова Т.Ф.

### **План:**

- 1 Основні вимоги
- 2 Порядок формування екіпажу ПС
- 3 Порядок заміни членів екіпажу та допуску їх до польотів
- 4 Допуск льотного складу до польотів
- 5 Перевірка на допуск льотного складу до польотів

### **Рекомендована література (основна, допоміжна), інформаційні ресурси в Інтернеті**

#### **Основна література:**

1. Загальні правила польотів у повітряному просторі України від 06.02.2017 №66/73
2. В.В. Зубков, Е.Р. Минаев .Основи безпеки польотів."Транспорт".1987.
3. Постанова Верховної Ради. Повітряний кодекс України. Керівний . Київ, 2014.
4. Олійник В.Г. Льотна експлуатація вертольотів. Посібник, КЛК, 1992.
5. Олійник В.Г. Запобігання АП. Посібник. Київ, 1995.
6. МГА. Керівництво по ОЛР. М."В.Т.",1990
7. Міністерство транспорту України. Правила польотів у класифікованому повітряному просторі України. Наказ № 293,295.Київ,16.03.03, 04.05.05.
8. Положення про систему управління БП на авіаційному транспорті. Наказ № 895. Київ, Державіаслужба, 2006.
9. Картамишев П.В. Методика льотного начання. Посібник, М. „Транспорт”, 1974.
10. Людський фактор та БП. Посібник, М,"В.Т.", 1987.

#### **Додаткова література:**

11. Керівництво з розслідування АП та інцидентів. Дос 9756-А №965. Монреаль, 2000.
12. Правила розслідування АП з цивільними ПС в Україні. Київ, Державіаслужба, 2005.
13. Керівництво по запобіганню АП. Дос 9433-А №923. Монреаль, ІКАО, 1987.
14. КЛЕ Мі-8МТВ. МГА, 1996

## **1 ОСНОВНІ ВИМОГИ**

Формування екіпажів ПС здійснюється командирами авіаескадрилій спільно з партійними, профспілковими та комсомольськими організаціями.

При формуванні екіпажів і плануванні польотів командно-льотний склад і штаби підрозділів повинні прагнути до забезпечення стабільного складу екіпажів.

При формуванні екіпажів необхідно забезпечити відповідність вимогам, що пред'являються до льотного складу, і прагнути до найбільш доцільного поєднання індивідуальних якостей членів екіпажу на основі їх соціально-психологічної сумісності і з урахуванням їх практичного досвіду роботи. При цьому необхідно керуватися затвердженими МГА Рекомендаціями з формування льотних екіпажів і забезпечення оптимального морально-психологічного клімату.

Склад екіпажів ПС закріплюється наказом командира ЛВ на рік (як правило, перед початком польотів в ОЗП). Плановані склади екіпажів повинні розглядатися на раді командирів ВС, рішення якого повинно враховуватися при підготовці проекту наказу.

Командир ПС вважається головним і відповідальною особою за якість професійної підготовки, дисципліну і виховання членів свого екіпажу, що забезпечує успішне завершення кожного польоту.

## **2 ПОРЯДОК ФОРМУВАННЯ ЕКІПАЖУ ПС**

Кількісний склад екіпажу повинен відповідати вимогам РЛЕ, а також Керівництва по виду виконуваних польотів і авіаційних робіт.

При формуванні екіпажу в його склад можна включати тільки одного члена екіпажу (крім бортрадиста), що має самостійний наліт 200 ч на даному типі ВС.

Примітка. У перший рік освоєння в льотному підрозділі нових типів ВС допускається відступ від зазначеного вимоги по нальоту годин.

При формуванні екіпажу вводять знову командир ПС необхідно підбирати членів екіпажу, які мають досвід роботи на даному типі ВС, здатних надати практичну допомогу в прийнятті грамотного і правильного рішення в ситуації, що створилася.

При формуванні екіпажу для виконання авіаційних робіт відомості про фахівців, що включаються до складу екіпажу, готуються:

- по командно-льотного та льотному складу - командиром льотного загону;

- по інженерно-технічного складу - начальником АТБ і керівниками інших служб, фахівці яких беруть участь у виконанні майбутніх польотів на авіаційних роботах.

Ця інформація представляється начальнику штабу авіапідприємства. Відомості про фахівців "замовника", що мають діючі льотні свідоцтва, що включаються до складу екіпажу, представляє організація "замовника" заступнику командира авіапідприємства з льотної роботи (КЛО).

Відомості подаються не пізніше 10 днів до початку проведення попередньої підготовки екіпажу.

Заступник командира авіапідприємства з льотної роботи (КЛО) зобов'язаний перевірити наявність допуску у фахівців "замовника" до даного виду авіаційних робіт і допустити їх до проходження попередньої підготовки.

Після завершення попередньої підготовки видається наказ командира авіапідприємства про формування екіпажу з включенням в екіпаж фахівців "замовника" для виконання певного виду авіаційних робіт.

При формуванні зведених підрозділів для виконання авіаційних робіт на території іншої управління ЛШО (ЛОАР) управління ГА визначає їх структуру, склад і здійснює методичне керівництво підготовкою командно-льотного складу та екіпажів з наступним поданням даних в відділ авіаційних робіт (ОАР) для підготовки та видання наказу. В авіапідприємствах забезпечення зведеного підрозділу здійснюється відповідно до технології взаємодії служб, які забезпечують організацію і виконання авіаційних робіт.

### **3 ПОРЯДОК ЗАМІНИ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ТА ДОПУСКУ ЇХ ДО ПОЛЬОТУ**

Заміна одного або кількох членів екіпажу проводиться з дозволу командира льотного загону.

Допуск до польотів при заміні членів екіпажу здійснюється:

- при заміні одного члена екіпажу - після проведення з екіпажем наземної підготовки та перевірки знань інструкції по взаємодії і технології роботи;
- при заміні двох і більше членів екіпажу, а також з знову скомплектованим екіпажем - додатково після контрольного польоту на тренажері або на ВС.

Допуск до польотів при зміні складу екіпажу оформляється підписом командира ЛВ в спеціальному журналі.

При неможливості використання запланованого для виконання завдання екіпажу він повинен бути замінений резервним. При відсутності резервного екіпажу допускається тимчасова заміна одного з членів льотного складу запланованого екіпажу з дозволу командира льотного підрозділу або особи, що його замінює (чергового командира), з обов'язковим контролем підготовки екіпажу особою командно-льотного складу, який повинен зробити відмітку про контроль на першій сторінці завдання на політ. В цьому випадку замінює член екіпажу повинен мати самостійний наліт на даному типі ПС не менше 200 ч.

Заміна членів екіпажу в день вильоту в екіпажі, в якому до мандіру ВС має самостійний наліт на даному типі ВС менше 500 ч, забороняється.

При необхідності виконання завдання на політ в умовах, до яких екіпаж не допущений, командир льотного підрозділу (черговому командирі) надається право в день вильоту включити до складу екіпажу перевіряючого (інструктора).

## 4

### ДОПУСК ЛЬОТНОГО СКЛАДУ ДО ПОЛЬОТІВ

Допуск льотного складу до самостійних польотів здійснюється в порядку, встановленому НПП ГА, відповідно до затверджених МГА програмами.

Початковий допуск осіб командно-льотного та льотного складу до самостійних польотів, а також до видів авіаційних робіт здійснюється після їх тренування і перевірки згідно з програмами МГА. У всіх випадках підставою для допуску є висновки фахівця (тренує), а також висновок старшого командира, яка провадила контрольно-перевірочної політ.

Тренування командно-льотного та льотного складу здійснюють особи командно-льотного складу, які мають допуск до інструкторської роботи і відповідну методичну підготовку.

Особи командно-льотного складу можуть бути допущені до виконання польотів на ВС:

- пілоти - не більше трьох типів;
- штурмани - не більше чотирьох типів;
- бортінженери, бортмеханіки - не більше двох типів;
- інші авіафахівці - не більше трьох типів, при цьому на ВС класу - не більше двох типів.

Члени екіпажів ПС (льотний склад) можуть бути допущені до самостійного виконання завдання на політ за умови:

- наявності у них чинного льотного свідоцтва;
- дотримання режиму передпольотного відпочинку;
- дотримання норм льотного і робочого часу;
- своєчасної перевірки за фахом;
- проходження чергового медичного огляду;
- наявності допуску до видів авіаційних робіт;
- своєчасного проходження тренувань на КТС;
- дотримання умов і термінів проходження попередньої підготовки;
- провозкі по трасах і аеродромах, яка здійснюється відповідно до вимог цього Керівництва (для пілотів і штурманів); - вивчення матеріалів і вказівок на розборі, професійне навчання (в разі відсутності на цих заняттях);
- вивчення документів, що надійшли і інформації з безпеки польотів;
- наявності у них трьох заходів в складних метеоумовах або за шторкою протягом останніх трьох місяців (для пілотів);
- наявності у них трьох заходів (посадок) в умовах присвоєного мінімуму або з використанням СІМ в продовж останніх 12 місяців (для пілотів).

Примітка. При недотриманні цієї умови командир ВС (екіпаж) може бути допущений до самостійних польотів по мінімуму на одну сходику вище.

Планування допусків до самостійних польотів і видам авіаційних робіт здійснюється в плані-графіку тренувань і перевірок льотного складу і враховується при складанні місячних і добових планів. Для підвищення ефективності роботи командно-льотного складу і поліпшення якості контролю в авіапідприємствах може бути використана обчислювальна техніка.

При підготовці до первісного допуску до самостійних польотів, видам авіаційних робіт, нічним польотів, при зниженні мінімуму погоди оформляється завдання на тренування. Допуск здійснюється наказом по ЛО (УГА, МГА) із записом в льотну книжку.

При підтвердженні кваліфікації згідно НПП ГА допуск оформляється записом в льотну книжку фахівця. Підтвердження допуску до польотів на даному типі ПС або виду авіаційних робіт оформляється в завданні на тренування.

Допуск до польотів за часом доби і видам шасі на літаках 4-го класу і вертольотах здійснюється відповідно до програм МГА.

Допуск авіаційних спеціалістів до інструкторської роботи здійснюється за програмами МГА після проходження ними спеціальних курсів підвищення кваліфікації при навчальних закладах ГА або Центрах ГА. Особи льотного складу, які закінчили командний факультет та отримали кваліфікацію "інженерпілот", "інженер-штурман", при первинному призначенні на інструкторську (командно-льотну) посаду на курси підвищення кваліфікації не направляються.

Відповідальність та дотримання умов допуску покладається:

- на командира льотного загону - за командирів ескадрилій, їх заступників та старших фахівців льотного загону;
- на командирів авіаескадрильї - за командирів ланок і старших фахівців АЕ;
- на командирів ланок - за командирів ПС;
- на командирів ВС - за членів екіпажів.

Контроль за дотриманням умов допуску ведеться авіаційних спеціалістів, які здійснюють місячне і добове планування.

## **5 ПЕРЕВІРКА НА ДОПУСК ЛЬОТНОГО СКЛАДУ ДО ПОЛЬОТІВ**

Перевірка на допуск льотного складу до польотів проводиться в наступних випадках: - перед першим польотом на ВС знову освоєного типу; - перед першим самостійним польотом (за видами авіаційних робіт); - перед польотами в інших більш складних метеоумовах і часу доби; - перед польотами з використанням встановленого на ВС обладнання і систем; - при присвоєння (підвищення) класу і продовження терміну дії свідоцтва; - при підтвердженні кваліфікації; - перед допуском до міжнародних польотів. Перевірки на допуск можуть здійснюватися також за окремими вказівками МГА і УГА.

Перевірка на допуск до польотів на ПС знову освоєного типу, самостійних польотів, видам авіаційних робіт, на привласнення і підтвердження мінімуму проводиться відповідно до програм підготовки льотного складу,

затвердженими МГА. Перевірка на присвоєння класу і продовження терміну дії свідоцтва проводиться в порядку, встановленому Положенням про присвоєння класу кваліфікації та видачу свідоцтва фахівцям ГА.

Перевірка на підтвердження кваліфікації проводиться: - фахівців 1 і 2-го класу - не рідше 1 разу на рік; - фахівців 3 і 4-го класу - не рідше 1 разу на 6 місяців; - незалежно від класу в перший рік роботи на ПС даного типу - не рідше 1 разу на 3 місяці. Регулярні перевірки можуть поєднуватися з перевірками на продовження свідоцтва. Перевірка фахівців для підтвердження допуску до виконання міжнародних польотів проводиться не рідше 1 разу на рік на міжнародній повітряній лінії (районі авіаційних робіт над територією іноземної держави).

Планування льотних перевірок командно-льотного та льотного складу здійснюється: - від начальника ЛШО і вище - заступником начальника управління ГА по ОЛР і інспекторським складом МГА; - від КЛЮ (начальника ЛМО) і вище - заступником начальника управління ГА (навчального закладу) за ОЛР (льотної підготовки); - командно-льотного складу підрозділів - командиром ЛО; льотного складу - командиром АЕ. Планування перевірок командно-льотного та льотного складу здійснюється в місячних планах роботи згідно з річним планом-графіком підготовки, тренування і перевірки.

Льотна перевірка забезпечується відповідно про добовим планом польотів.

Перевірку техніки літаководіння у командирів ВС і других пілотів в окремих випадках за погодженням з головним штурманом управління ГА дозволяється проводити командирам підрозділів і вищим начальникам. Перевірка бортінженерів і бортмеханіків проводиться інструкторським і командно-льотним складом тільки даної спеціальності.

При польотах на ВС декількох типів перевірки на допуск до польотів на кожному з них виробляються окремо по кожному типу ВС.