

## МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

### Общие меры безопасности

#### 1. При подготовке к полётам:

- в начале лётного дня проводить комплексную проверку готовности всего л/с и ГРП к предстоящим полётам по видам лётной (боевой) подготовки и конкретным упражнениям, в соответствии с ПТ и МУ;
- перед началом лётной смены проводить осмотр АТ: убедиться в работоспособности и правильности настройки всего оборудования и ПО, отключить Screen Saver и режим фильтрации ввода, настроить каналы РС, проверить РС на приём и передачу на всех каналах;
- при выполнении полётов в составе экипажа проводить совместный предполётный инструктаж экипажа по особенностям работы органов управления (кнопок и переключателей на РУС и РУД) и настройкам СДУ конкретного самолёта.

#### 2. На всех этапах полёта и при рулении:

- вести непрерывный радиообмен с ГРП и экипажами других самолётов, соблюдать все требования ПФРО;
- непрерывно вести комплексную осмотрительность в полёте и при рулении, с учётом предстоящего маневрирования;
- непрерывно контролировать исправность всего бортового оборудования и систем, правильность показаний приборов (сверкой по дублирующим), следить за остатком топлива;
- при работе с оборудованием кабины контролировать свои действия визуально (смотреть на клавиатуру);
- на всех этапах полёта контролировать: скорость, высоту, углы тангажа и крена, РРД, направление полёта (по наземным ориентирам и РТС);
- при наличии внешних отвлекающих факторов, мешающих выполнению полёта, использовать САУ (рекомендуемые режимы: ПГ + АТ);
- в случае возникновения нештатной ситуации – доложить РП, действовать согласно его указаниям и в соответствии с требованиями инструкций.

#### 3. На ПТК:

- контролировать включение БАНО (визуально);
- контролировать положение РУД перед запуском двигателей (на МГ);
- контролировать плавность хода рычагов управления, диапазон их отклонения, запаздывание при резких дачах, нейтральное положение, зону нечувствительности, нелинейность хода;
- контролировать работу МТЭ;
- контролировать полный выпуск и уборку закрылков и ТЩ по ППИ.

#### 4. На рулении:

- начинать руление разрешается только по команде РП (ПРП «Старт»);
- после страгивания с места проверять колёсные тормоза;
- РРД на рулении:  $n \leq 80\%$ ; при остановке самолёта убирать РУД на МГ;
- не превышать установленных ограничений по скорости руления:  $V_{\text{пут}} < 80 \text{ км/ч}$  на прямолинейных участках и  $V_{\text{пут}} < 30 \text{ км/ч}$  на поворотах;
- не сокращать дистанцию между рулящими самолётами менее 50м.

#### 5. При занятии исполнительного старта:

- занимать ВПП разрешается только по команде РП (ПРП «Старт»);
- перед выруливанием на ВПП убедиться в отсутствии на ПК других самолётов на удалении менее 4км (ближе ДРМ).

#### 6. На этапах взлёта, захода на посадку, посадки и при уходе на 2-й круг:

- взлёт, снижение по глиссаде, посадку, а также отработку ухода на второй круг с глиссады или с пробега («конвейером») разрешается выполнять только по командам РП (ПРП «Старт», РЗП);
- контролировать отсутствие препятствий на ВПП перед взлётом и посадкой («конвейером»), а также на разбеге и пробеге по ВПП;
- контролировать уборку и выпуск шасси, закрылков и ТЩ по ППИ;
- дополнительно контролировать: вертикальную скорость, угол атаки, направление полёта и разбега (пробега) по оси ВПП, расстояние до конца ВПП.

#### 7. На взлёте:

- контролировать нейтральное положение триммеров перед взлётом;

#### 8. При заходе на посадку и на посадке:

- контролировать положение самолёта относительно глиссады;
- контролировать высоту по РВ при снижении по глиссаде;
- контролировать остаток топлива при пролёте ДРМ;
- запрещается отработывать уход на второй круг при остатке топлива менее 1700кг;
- запрещается убирать РУД на МГ до окончания выравнивания.

Экипаж обязан выполнить уход на второй круг, если:

- для выдерживания глиссады снижения или при исправлении отклонений на посадке требуется увеличение РРД до максимального или более;
- на заданных удалениях до ВПП не сработала сигнализация пролёта ДРМ или БРМ;
- посадочная масса самолёта превышает предельно допустимую;
- в воздушном пространстве или на лётном поле появились препятствия, угрожающие безопасности полёта;
- расчёт на посадку не обеспечивает безопасность её выполнения;
- выравнивание завершено на высоте более 3м ( $H_p > 5\text{м}$  по ИЛС).

## **Меры безопасности полётов по аэродромному кругу**

**9.** Выполнять развороты, выход из круга и вход в круг разрешается только по командам РП (РБЗ).

**10.** При полёте по кругу контролировать дистанцию до впереди летящего самолёта. При сокращении дистанции между самолётами менее допустимой по ИПВП аэродрома – доложить РП, действовать согласно его указаниям и в соответствии с требованиями инструкций.

## **Меры безопасности полётов в зону**

**11.** Изменять маршрут полёта в зону, выходить из зоны и выполнять снижение в круг разрешается только по командам РП (ПРП зоны, РПП, РБЗ, РДЗ).

**12.** При маневрировании в пилотажной зоне контролировать место в зоне (по наземным ориентирам и РТС). Для предотвращения выхода за пределы зоны выполнять довороты с углом крена, не превышающим разрешённый по уровню допуска лётчика.

**13.** При выполнении вертикальных (наклонных) фигур пилотажа дополнительно контролировать: угол атаки, перегрузку,  $H > H_{без}$  (по заданию).

**14.** При остатке топлива 2500кг прекратить выполнение задания и следовать на аэродром. Расчётный остаток после посадки: не менее 1200кг (при уходе на второй круг – не менее аварийного).