

ПРАВИЛА
організації та виконання авіаційних робіт
у сільському та лісовому господарстві

1. Загальні положення

1.1. Ці Правила визначають порядок організації авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві, вибір і обладнання посадкових майданчиків, підготовку та допуск льотного та технічного складу до виконання авіаційних робіт, переліт до місця виконання авіаційних робіт і підготовку до їх виконання, виконання польотів на авіаційних роботах, особливості метеорологічного, медичного забезпечення польотів, організації радіотелефонного зв'язку та обслуговування повітряного руху, порядок аварійно-рятувального забезпечення польотів та авіаційної безпеки, організацію та забезпечення польотів, керівництво роботою екіпажів повітряного судна, облік і здачу виконаних робіт та інше.

1.2. Правила поширюються і є обов'язковими для юридичних осіб, незалежно від форм власності та відомчої належності, діяльність яких пов'язана із забезпеченням організації та виконанням авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві України.

2. Нормативні посилання

При розробленні цих Правил використовувалися такі нормативно-правові акти:
Повітряний кодекс України (3167-12);
Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 1944 рік та додатки до неї (995_038, 995_655);
Закон України "Про пестициди і агрохімікати" від 02.03.95 N 86/95-ВР (86/95-ВР);
Закон України "Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення" від 24.02.94 N 4004-ХП (4004-12);
Закон України "Про захист рослин" від 14.10.98 N 180-XIV (180-14);
Закон України "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації" від 20.02.2003 N 545-IV (545-15);
постанова Кабінету Міністрів України від 18.09.95 N 746 (746-95-п) "Про затвердження Порядку одержання допуску (посвідчення) на право роботи, пов'язаної з транспортуванням, зберіганням, застосуванням та торгівлею пестицидами і агрохімікатами";
Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 N 401 (401-2002-п);
постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 N 1535 (1535-2002-п) "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації";
Правила визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України, затверджені наказом Мінітрансу України від 02.04.2002 N 219 (z0390-02), зареєстровані в Міністерстві юстиції 24.04.2002 за N 390/6678;
Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Мінітрансу України від 16.04.2003 N 293 (z0346-03), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 05.05.2003 за N 346/7667 (далі - Правила польотів повітряних суден);
Правила авіаційного електрозв'язку в цивільній авіації України, затверджені наказом Мінітрансу України від 23.09.2003 N 736 (z1001-03), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 31.10.2003 за N 1001/8322;

Правила ведення радіотелефонного зв'язку та фразеологія радіообміну в повітряному просторі України, затверджені наказом Мінтрансу України від 10.06.2004 N 486 (z0844-04), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 06.07.2004 за N 844/9443 (далі - Правила радіозв'язку в повітряному просторі України);

Правила метеорологічного забезпечення авіації, затверджені спільним наказом Державіаслужби, Мінприроди України, Міноборони України від 14.11.2005 N 851/409/661 (z1546-05), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 22.12.2005 за N 1546/11826 (далі - Правила метеорологічного забезпечення авіації);

Правила медичного забезпечення і контролю польотів цивільної авіації України, затверджені наказом Державіаслужби від 05.12.2005 N 920 (z0044-06), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 19.01.2006 за N 44/11918 (далі - Правила медичного забезпечення польотів цивільної авіації України);

Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, затверджені наказом Державіаслужби від 13.12.2005 N 943 (z1588-05), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 29.12.2005 за N 1588/11868 (далі - Правила розслідування авіаційних подій);

Державні санітарні правила авіаційного застосування пестицидів і агрохімікатів у народному господарстві України, затверджені наказом Міністерства охорони здоров'я України від 18.12.96 N 382 (v0382282-96) (далі - Державні санітарні правила АХР);

розділ 6.2. Застосування авіаційним методом Державних санітарних правил транспортування, зберігання та застосування пестицидів у народному господарстві, ДСП 8.8.1, затверджених постановою головного державного санітарного лікаря України від 03.08.98 N 1 (v0001282-98);

наказ Укрaviaції від 06.09.93 N 65 "Про скорочення контрольних обльотів на літаках Ан-2 сільськогосподарського варіанту";

наказ Державіаслужби від 01.12.2004 N 205 (z1644-04) "Про затвердження Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден", зареєстрований у Міністерстві юстиції України 24.12.2004 за N 1644/10243 (далі - Правила допуску до експлуатації ЗПМ);

наказ Державіаслужби від 27.03.2006 N 223 (z0426-06) "Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 "Видача свідоцтв льотному екіпажу", зареєстрований у Міністерстві юстиції України 12.04.2006 за N 426/12300;

"Руководство по организации летной работы в гражданской авиации", затверджене наказом Міністра ЦА СРСР від 29.01.87 N 25;

"Инструкция по организации обеспечения, хранения, подготовки, контроля качества, заправки ВС ГСМ на аэродромах ПАНХ", затверджена вказівкою Міністра ЦА СРСР від 15.12.88 N 805/У;

"Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации СССР", затверджене наказом Міністра ЦА СРСР від 27.12.83 N 241 (далі - НТЭРАТ ГА);

"Наставление по штурманской службе в гражданской авиации СССР", затверджене Міністром ЦА СРСР 10.07.86 (далі - НШС ГА).

3. Визначення термінів

У цих Правилах терміни мають такі значення:

Авіаційні роботи у сільському та лісовому господарстві - роботи зі застосування авіаційного методу внесення пестицидів, агрохімікатів, біопрепаратів і ентомофагів з використанням повітряних суден, які обладнані апаратурою для розпилу, обприскування, розсіву сипучих і рідинних матеріалів, розселення трихограми. Цей вид авіаційних робіт відноситься до авіаційних спецробіт (додаток 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_655), Чикаго, 1944 р., 8-е видання, квітень 2006 р.).

Авіаційна безпека - комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

Авіаційний електрозв'язок - електрозв'язок, призначений для будь-яких авіаційних потреб.

Авіаційний наземний електрозв'язок - авіаційний електрозв'язок, який використовує засоби електрозв'язку ЦА, технічні засоби автоматизованої системи електрозв'язку країни і міжнародну мережу електрозв'язку.

Авіаційний повітряний електрозв'язок - авіаційний електрозв'язок, який використовує засоби проводового електрозв'язку та авіаційного радіозв'язку з екіпажами ПС у процесі всього польоту.

Авіаційний радіозв'язок - вид електрозв'язку, який здійснюється за допомогою електромагнітних коливань у відведеному для ЦА діапазоні частот і призначений для наземних і повітряних служб електрозв'язку.

Агрохімікати - органічні, мінеральні і бактеріальні добрива, хімічні меліоранти, регулятори росту рослин та інші речовини, що застосовуються для підвищення родючості ґрунтів, урожайності сільськогосподарських культур і поліпшення якості рослинницької продукції.

Аеродром - ділянка суші або водної поверхні (уключаючи розміщені на ній будь-які будинки, споруди та обладнання), призначена повністю або частково для прибуття, відправлення і руху повітряних суден.

Аеродром гірський - аеродром, розташований на місцевості з пересічним рельєфом і відносними перевищеннями 500 м і більш у радіусі 25 км від контрольної точки аеродрому, а також аеродром, розташований на висоті 1000 м і більше над рівнем моря.

Аеронавігаційна інформація - інформація, отримана в результаті добірки, аналізу та форматування аеронавігаційних даних.

Безпека польотів - комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційних робіт, що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя та здоров'я людей.

Біоматеріали - біологічні засоби захисту рослин, які передбачають застосування ентомофагів і промислових форм біопрепаратів.

Бортове аварійно-рятувальне устаткування літаків і вертольотів ЦА - технічні засоби, як функціонально зв'язані з конструкцією повітряного судна, так і замінні засоби і спорядження, що використовуються при виникненні аварійної ситуації на повітряному судні.

Брифінг-офіс - загальна назва пунктів передпольотного інформаційного обслуговування користувачів повітряного простору повідомленнями щодо обслуговування повітряного руху, аеронавігаційною та метеорологічною інформацією.

Видимість - максимальна відстань, на якій спостерігаються та розпізнаються неосвітлені об'єкти вдень і світлові орієнтири вночі. При інструментальних спостереженнях за видимість приймається метеорологічна оптична дальність видимості (MOR).

MOR (meteorological optical range) - довжина шляху світлового потоку в атмосфері, на якому він слабшає до 0,05 його початкового значення.

Видимість вертикальна - максимальна відстань від поверхні землі до рівня, з якого вертикально вниз видно об'єкти на земній поверхні.

Висота безпечна - мінімально припустима висота польоту, що гарантує повітряне судно від зіткнення його з землею (водною) поверхнею або перешкодами на ній.

Висота нижньої межі хмар - відстань за вертикаллю між поверхнею суші або води та нижньою межею найнижчого шару хмар.

Вільна зона - спеціально підготовлена ділянка земної або водної поверхні, яка примикає до кінця наявної дистанції розбігу, придатна для початкового набору висоти повітряного судна до встановленого значення.

Візуальні метеорологічні умови - метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають установленим значенням або перевищують їх.

Власник злітно-посадкового майданчика - юридична або фізична особа, якій належить або у якій перебуває у постійному користуванні земельна ділянка, де розташований злітно-посадковий майданчик.

Диспетчерський дозвіл - дозвіл командирів повітряного судна діяти відповідно до умов, установлених диспетчерським органом.

Термін "диспетчерський дозвіл" може скорочуватися до терміну "дозвіл".

Скорочений термін "дозвіл" може використовуватися зі словами "на вирулювання", "на зліт", "на виліт", "політ за маршрутом", "на заходження на посадку" або "посадку" для позначення етапу польоту, до якого відноситься диспетчерський дозвіл.

Дійсна висота - відстань по вертикалі від рівня точки, що розташована безпосередньо під повітряним судном, до повітряного судна.

Екіпаж повітряного судна - авіаційний персонал, який у встановленому порядку виконує обов'язки з керування та обслуговування повітряного судна при здійсненні польотів.

Експлуатант злітно-посадкового майданчика - юридична або фізична особа (приватний пілот), яка експлуатує злітно-посадковий майданчик.

Експлуатант - юридична або фізична особа (приватний пілот), що експлуатує повітряні судна або пропонує свої послуги в цій галузі.

Завдання на політ - документ установленної форми, що містить необхідні зведення про екіпаж, повітряне судно і визначає ціль польоту (польотів).

Запасний аеродром - аеродром, до якого може прямувати повітряне судно в разі, якщо неможливо або недоцільно прямувати до аеродрому, або злітно-посадкового майданчика призначеної посадки чи здійснювати на ньому посадку.

Заявка на політ - документ установленної форми, що подається у встановлений час у відповідний орган обслуговування повітряного руху і який містить необхідні зведення для забезпечення польоту (польотів).

Змушена посадка - посадка на аеродромі або поза аеродромом з причини, що не дозволяє виконати політ відповідно до плану.

Злітно-посадковий майданчик - земельна (водна, льодова) ділянка або спеціально підготовлена площадка мінімально допустимих розмірів, що забезпечує зліт та посадку легких повітряних суден.

Злітно-посадкова смуга - визначена прямокутна ділянка, підготовлена для посадки і зльоту повітряних суден.

Командир повітряного судна - пілот, який визначений експлуатантом або, у випадку авіації загального призначення, власником повітряного судна виконувати обов'язки командира, відповідати за безпечне виконання польоту.

Консультація (метеорологічна) - обговорення з метеорологом фактичних та/або очікуваних метеорологічних умов, пов'язаних з виконанням польоту; обговорення включає відповіді на питання.

Контрольований аеродром - аеродром, на якому забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху.

Контрольований політ - будь-який політ, який виконується за наявності диспетчерського дозволу.

Консультативний повітряний простір - частина неконтрольованого повітряного простору або встановленого маршруту, у межах якого забезпечується консультативне обслуговування повітряного руху.

Користувач повітряного простору - юридична або фізична особа, яка має право здійснювати діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору.

Льотне поле - частина аеродрому, злітно-посадкового майданчика, на якій розташовані одна або декілька льотних смуг, рульові доріжки, перони та інші спеціальні зони.

Льотний склад - частина екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна та його системами впродовж польоту.

Льотна смуга - частина льотного поля, призначена для зльоту і посадки повітряних суден, що включає злітно-посадкову смугу, вільні зони та сплановані частини по боках злітно-посадкової смуги.

Майданчик, підібраний з повітря, - земельна ділянка, яка підібрана шляхом наземного добору або підбору з повітря льотним складом, який має допуск до польотів з правом підбору посадкових майданчиків з повітря.

Мережа електрозв'язку - сукупність засобів та споруд електрозв'язку, поєднаних у єдиному технологічному процесі для забезпечення інформаційного обміну.

Місцевість гірська - місцевість з пересічним рельєфом і відносними перевищеннями 500 м і більш у радіусі 25 км, а також місцевість з перевищенням над рівнем моря 2000 м і більше.

Місцевість пагориста - місцевість з пересічним рельєфом і відносними перевищеннями рельєфу від 200 до 500 м у радіусі 25 км.

Мінімум командира повітряного судна - мінімально припустимі значення видимості на злітно-посадковій смузі (видимості) і видимості прийняття рішення, при яких командир дозволяється виконувати зліт, посадку або політ за правилами візуального польоту (особливі правила візуального польоту) на повітряному судні даного типу.

Обмеження за швидкістю вітру - гранично допустимі значення подовженої та бокової складових вітру, що дозволяють робити зліт і посадку повітряному судну даного типу.

Орган обслуговування повітряного руху - орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збирання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху.

Організація з технічного обслуговування авіаційної техніки - організація (підприємство), що зареєстрована в установленому порядку і одним з основних напрямків діяльності якої є технічне обслуговування авіаційної техніки. Має відповідний сертифікат на право виконання відповідних видів робіт, виданий Державіаадміністрацією. Організацією може бути самостійне підприємство, експлуатант, аеропорт.

Особливий випадок - ситуація, що виникає в результаті раптового відмовлення авіаційної техніки чи попадання повітряного судна в умови, що вимагають від екіпажу дій, що відрізняються від звичайного пілотування повітряного судна.

Перевірляник - посадова особа командно-льотного, інспекторського чи інструкторського складу, що має допуск до інструкторських польотів на повітряному судні даного типу і зарахована до складу екіпажу з метою його льотної перевірки, тренування чи провозки трасою.

Пестициди - токсичні речовини, їх сполуки або суміші речовин хімічного чи біологічного походження, призначені для знищення, регуляції та припинення розвитку шкідливих організмів, унаслідок діяльності яких уражаються рослини, тварини, люди і завдається шкода матеріальним цінностям, а також гризунів, бур'янів, деревної, чагарникової рослинності, засмічувальних видів риб.

Повітряний рух - усі повітряні судна, що перебувають у польоті або рухаються в зоні маневрування аеродрому.

Повітряне судно, що потерпіло лихо, - повітряне судно, що одержало при зльоті, польоті, посадці, падінні серйозне ушкодження або цілком зруйноване, а також повітряне судно, що зробило змушену посадку поза аеродромом.

Повітряне судно - будь-який апарат, який утримується в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, виключаючи взаємодію з повітрям, яке відбивається від земної поверхні або води.

Політ за правилами польотів за приладами - політ, що виконується відповідно до правил польотів за приладами.

Політ за правилами візуальних польотів - політ, що виконується відповідно до правил візуальних польотів.

Польотно-інформаційне обслуговування - обслуговування, метою якого є надання консультацій та інформації для забезпечення безпечного та ефективного виконання польотів.

Польотний час - вимірюється від початку руху повітряного судна за рахунок власної тяги з метою зльоту до його зупинки після закінчення польоту та вимкнення двигуна.

Посвідчення про допуск до експлуатації злітно-посадкового майданчика - документ, що засвідчує занесення постійного злітно-посадкового майданчика до Журналу обліку та допуску до експлуатації постійних злітно-посадкових майданчиків, підтверджує відповідність його чинним нормам і правилам та дає його власнику право на експлуатацію злітно-посадкового майданчика.

Постійний злітно-посадковий майданчик - земельна (водна, льодова) ділянка або спеціально підготовлена площадка мінімально допустимих розмірів, яка придатна та використовується для базування і виконання польотів легких повітряних суден, має необхідні споруди та обладнання.

Прогноз погоди - опис умов погоди, очікуваних у визначений період часу для визначеної зони або частини повітряного простору.

Район аеродрому - частина повітряного простору над аеродромом та прилеглою до нього місцевістю у встановлених межах у горизонтальній та вертикальній площині. Для аеродрому цивільної авіації, як правило, радіусом 10 км від центру аеродрому (контрольній точці аеродрому) від земної поверхні до встановленої верхньої межі.

Регламенти застосування - сукупність вимог щодо застосування пестицидів і агрохімікатів.

Районне диспетчерське обслуговування - диспетчерське обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах.

Районний диспетчерський центр - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах, що перебувають під його контролем.

Робоча висота польоту - висота польоту повітряного судна над ділянкою, що обробляється, яка визначена технологією виконання даного виду авіаційних робіт для даного типу повітряного судна.

Робочий час - час, протягом якого екіпаж повітряного судна зобов'язаний виконувати роботу визначену трудовим договором, правилами внутрішнього трудового розпорядку.

Розслідування випадків порушення регламентів застосування пестицидів авіаційним методом у народному господарстві України - процес, який проводиться з метою попередження випадків пошкодження (загибелі) рослин, тварин і бджіл, отруєння людей внаслідок застосування пестицидів авіаційним методом і включає - збір та аналіз інформації, підготовку висновків, установлення причин та розроблення рекомендацій щодо забезпечення безпечного застосування авіації в сільському та лісовому господарстві України.

Час відпочинку - час, протягом якого член екіпажу звільняється експлуатантом від своїх службових обов'язків.

Час польоту повітряного судна - період часу від початку руху літака при зльоті або від початку збільшення режиму роботи двигунів при зльоті без зупинки на виконавчому старті до закінчення пробігу при посадці.

Член екіпажу повітряного судна - особа, яка призначена експлуатантом для виконання певних обов'язків на борту повітряного судна впродовж польотного часу.

Технологічна карта - документ, який визначає процедуру експлуатанта щодо організації робіт при доставці, підготовці та заправці пально-мастильних матеріалів у повітряне судно на злітно-посадкових майданчиках.

Тимчасовий злітно-посадковий майданчик - злітно-посадковий майданчик, який використовується у визначений період року для польотів легких повітряних суден і не має стаціонарних споруд, обладнання та відведеного повітряного простору.

4. Скорочення

АБ - авіаційна безпека;
АМСЦ - авіаційна метеорологічна станція (цивільна);
АМЦ - авіаційний метеорологічний центр;
АНВ - акт незаконного втручання;
АП - авіаційна подія;
АРР - аварійно-рятувальні роботи;
АіРЕО - авіаційне і радіоелектронне обладнання;
АХР - авіаційно-хімічні роботи в сільському та лісовому господарстві;
АТ - авіаційна техніка;
БАРУ - бортове аварійно-рятувальне устаткування літаків та вертольотів ЦА;
ВЗ - вільна зона;
ВМУ - візуальні метеорологічні умови;
ВНМХ - висота нижньої межі хмар;
ВПр - висота прийняття рішення;
ГЗПС - ґрунтова злітно-посадкова смуга;
ДОП - диспетчерський орган підходу;
ДРДЦ - допоміжний районний диспетчерський центр;
ЗАНГ - застосування авіації в народному господарстві;
ЗПМ - злітно-посадковий майданчик;
ЗПС - злітно-посадкова смуга;
ІАС - інженерно-авіаційна служба;
ІТС - інженерно-технічний склад;
КВП - Керівництво з виконання польотів експлуатанта;
ККР - командно-керівний склад;
КЛЕ - Керівництво з льотної експлуатації повітряного судна;
КЛС - командно-льотний склад;
КПС - командир повітряного судна;
ЛЕП - лінія електропередач;
ЛС - льотний склад;
МС - місце стоянки;
НДТЕ ПС - нормативна документація з технічної експлуатації повітряного судна;
ОПВП - особливі правила візуальних польотів;
ОПР - обслуговування повітряного руху;
ПВП - правила візуальних польотів;
ПО - польотно-інформаційне обслуговування;
ПММ - пально-мастильні матеріали;
ППП - правила польотів за приладами;
ПРЗП - пошуково-рятувальне забезпечення польотів;
ПС - повітряне судно;
РТЗ - радіотехнічне забезпечення;
РДЦ - районний диспетчерський пункт;
СПП - смуга повітряного підходу;
СЧ ЛС - спланована частина льотної смуги;
ТО - технічне обслуговування;
УПР - управління повітряним рухом;
ЦДС ЦА - центральна диспетчерська служба цивільної авіації;
ШЗПС - злітно-посадкова смуга з штучним покриттям;
АІRМЕТ - інформація про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, які можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден на низьких рівнях;
GAMET - зональний прогноз, що складається у вигляді відкритого тексту для польотів на низьких рівнях для району польотної інформації;
MET - пункт передпольотного метеорологічного обслуговування;
SIGMET - інформація про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, що можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден;
UTC - всесвітній скоординований час (від англ. Universal Time Coordinated).

5. Організація авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві

5.1. Загальні положення

5.1.1. Перед початком виконання АХР на підприємстві (далі - підприємство ЦА) проводиться низка організаційних заходів, до яких належить проведення процедур щодо:

- а) забезпечення льотної придатності ПС;
- б) медичної сертифікації авіаційного персоналу;
- в) отримання (подовження терміну дії) посвідчень авіаційних фахівців;
- г) обов'язкового страхування згідно пункту 1 Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 N 1535 (1535-2002-п);
- г) отримання ліцензії на виконання даного виду господарської діяльності;
- д) відбору та навчання льотної та технічної складу;
- е) вибору злітно-посадкових майданчиків для АХР, а також, при необхідності, проведення процедур, пов'язаних з отриманням дозволу на їх експлуатацію;
- є) підготовки авіаційно-технічного майна, майна і обладнання для улаштування злітно-посадкового майданчика для АХР, завантажувального інвентарю, індивідуальних засобів захисту та іншого спеціального спорядження.

5.1.2. Організація та виконання польотів на авіаційних роботах у сільському та лісовому господарстві здійснюється експлуатантами АТ на підставі договорів із фізичними чи юридичними особами незалежно від форми власності.

Підставою для оформлення договору є заявка замовника. У заявці вказуються види робіт, їх обсяги та строки виконання, наявність злітно-посадкового майданчика (постійного або тимчасового) або можливість виділення земельної ділянки для проведення робіт щодо підготовки злітно-посадкового майданчика, а також бажаний тип ПС для використання на АХР.

5.1.3. Експлуатант АТ повинен:

мати сертифікат експлуатанта на право здійснення авіаційної діяльності в Україні, виданий Державіаадміністрацією, сертифікат організації з ТО або доручити виконання ТО сторонній організації, яка має відповідний сертифікат організації з ТО, а також ліцензію на право виконання даного виду господарської діяльності;

дотримуватися Правил польотів повітряних суден (з0346-03), а також вимог законодавства України щодо застосування пестицидів і агрохімікатів, нормативно-правових актів щодо застосування авіаційного методу внесення пестицидів і агрохімікатів у народному господарстві.

Виконання АХР повинно здійснюватися у відповідності до вимог Державних санітарних правил транспортування, зберігання та застосування пестицидів у народному господарстві, ДСП 8.8.1, розділ 6.2 Застосування авіаційним методом, затверджених постановою головного державного санітарного лікаря України від 03.08.98 N 1 (в0001282-98), з дотриманням Державних санітарних правил АХР.

5.1.4. До виконання польотів на АХР на території України допускаються ПС, що зареєстровані в державному реєстрі цивільних повітряних суден України, а також льотний та ІТС, який пройшов підготовку за програмами, установлені Державіаадміністрацією, та отримав свідоцтво фахівця цивільної авіації.

ПС, які використовуються на АХР, повинні мати спеціальні сертифікати льотної придатності, видані Державіааслужбою.

5.1.5. Особливості забезпечення діяльності ІАС підприємства ЦА, що виконує АХР, визначаються в окремому розділі Керівництва з організації технічного обслуговування АТ експлуатанта, та/або Керівництва з технічного обслуговування організації з ТО.

5.1.6. До виконання польотів на АХР на території України допускаються ПС, льотний та ІТС іноземної реєстрації, які пройшли процедуру визначення документів іноземної реєстрації до польотів відповідно до Повітряного кодексу України (3167-12) та авіаційних правил України.

5.1.7. Польоти ПС експлуатанта АТ для виконання АХР виконуються з ЗПС постійних чи тимчасових ЗПМ, майданчиків, підібраних з повітря або наземним шляхом особою КЛС. ЗПМ повинні відповідати нормативам і вимогам ЦА України.

5.1.8. Робота кожного ПС організується та проводиться згідно узгодженого сторонами плану-графіка, а екіпажів ПС і обслуговувальних бригад на ЗПМ - у відповідності з розкладом робочого дня, який встановлений представником виконавця та узгоджений з замовником. Окрім цього, режим робочого дня екіпажів ПС встановлюється у відповідності з Нормами робочого часу та часу відпочинку екіпажу ПС експлуатанта, які затверджені Державіаадміністрацією.

5.1.9. Виробничі польоти на АХР виконуються на підставі Завдання замовника на виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві (додаток 1), підписаного його керівником та завереного печаткою організації або юридичної особи, яка уклала договір, а також Плану-завдання виконавця на виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві (додаток 2), яке надається екіпажу ПС керівництвом підприємства ЦА (посадовою особою, відповідальною за

здійснення технологічних процесів виробничої діяльності в галузі авіаційних робіт), на підставі укладеного договору.

5.1.10. Перед виконанням АХР кожен член екіпажу ПС (КПС, другий пілот, авіатехнік) повинен отримати посвідчення про проходження спеціальної підготовки з питань безпечного проведення робіт з пестицидами і агрохімікатами та мати допуск на право роботи, пов'язаної із застосуванням пестицидів і агрохімікатів у відповідності з вимогами постанови Кабінету Міністрів України від 18.09.95 N 746 (746-95-п) "Про затвердження Порядку одержання допуску (посвідчення) на право роботи, пов'язаної з транспортуванням, зберіганням, застосуванням та торгівлею пестицидами і агрохімікатами".

5.1.11. Виконання польотів на АХР у повітряному просторі на території контрольованих прикордонних районів України (у 25 км смузі) здійснюється за умови наявності в експлуатанта АТ дозволу Адміністрації Державної прикордонної служби України та Генерального штабу Збройних Сил України у відповідності з вимогами пункту 140 Положення про використання повітряного простору (401-2002-п).

5.1.12. Авіаційні події з ПС на АХР розслідуються у відповідності з вимогами Правил розслідування авіаційних подій (z1588-05).

У разі порушення регламентів застосування пестицидів авіаційним методом, що призвело до ушкодження (загибелі) рослин, бджіл, отруєння людей та тварин, командир екіпажу ПС (або один з членів екіпажу у разі його отруєння) негайно повідомляє керівництво підприємства ЦА, адміністрацію району, де виконувались АХР, та складає повідомлення про подію з метою подальшого її розслідування.

5.2. Планування АХР

5.2.1. Планування АХР здійснюється на підставі вивчення ринку авіаційних робіт у запланованому районі робіт (області, районі). Джерелом інформації про потенційних замовників АХР можуть бути - обласні та районні управління сільського господарства, станції захисту рослин, обласні управління лісового господарства, державні лісгосподарські підприємства, а також безпосередньо суб'єкти сільськогосподарської діяльності.

5.2.2. На підставі аналізу проведеного моніторингу підприємство ЦА, що виконує АХР, розробляє бізнес-план.

Бізнес-план розробляється терміном на два роки, зміст і форма якого узгоджується з Державіаадміністрацією при проходженні процедури отримання чи продовження терміну дії сертифіката експлуатанта, і може щорічно уточнюватися.

5.3. Вибір, обладнання, вимоги до постійних та тимчасових посадкових майданчиків для літаків і вертольотів та допуск до їх експлуатації

5.3.1. У районах, де планується виконання АХР, замовником або експлуатантом АТ, завчасно підбираються та обладнуються постійні або тимчасові ЗПМ.

ЗПМ, що передбачені для виконання АХР, повинні розташовуватися таким чином, щоб забезпечувалась безпека польотів на аеродромах ЦА та інших відомств, які перебувають поряд з ними.

5.3.2. Постійні та тимчасові ЗПМ, призначені для виконання АХР, не підлягають сертифікації та реєстрації у Державному реєстрі аеродромів цивільної авіації України.

5.3.3. Експлуатація постійного та тимчасового ЗПМ без отримання допуску до експлуатації заборонена.

5.3.4. Процедура допуску до експлуатації постійних та тимчасових ЗПМ здійснюється згідно з вимогами Правил допуску до експлуатації ЗПМ (z1644-04).

5.3.5. Вибір ділянок, проектування, будівництво та експлуатація ЗПМ здійснюються згідно з Правилами допуску до експлуатації ЗПМ (z1644-04).

5.3.6. До початку експлуатації постійні ЗПМ підлягають унесенню до Журналу обліку та допуску до експлуатації постійних ЗПМ з видачею відповідного Посвідчення.

5.3.7. Тимчасові ЗПМ для виконання польотів ПС унесенню до Журналу обліку та допуску до експлуатації постійних ЗПМ не підлягають.

5.3.8. На кожний постійний ЗПМ складається інструкція з виконання польотів у районі ЗПМ. Інструкція розробляється та погоджується у порядку, передбаченому пунктом 30 Положення про використання повітряного простору (401-2002-п). Ця Інструкція може включати скорочений обсяг інформації в залежності від призначення та характеру виконання польотів на відповідному ЗПМ.

5.3.9. На кожний тимчасовий ЗПМ та майданчик, підібраний з повітря, складається Інструкція з виконання польотів у районі злітно-посадкового майданчика (додаток 3) і кроки з схемою, у якій визначені розміри ЗПС, ЛС, ВЗ та їх взаєморозташування.

Для визначення фактичної видимості повинні бути вибрані орієнтири, один з яких - на відстані, рівній мінімуму КПС. Ці орієнтири наносяться на кроки ЗПМ.

Окрім цього, на кроках ЗПМ вказуються заданий магнітно-шляховий кут та відстань до найближчих запасних аеродромів або ЗПМ.

5.3.10. Підставою для надання органом ОПР дозволу на використання повітряного простору при виконанні АХР з майданчика, підбраного з повітря є Заявка на виконання польотів, яка подається експлуатантом ПС або КПС до органу ОПР згідно з вимогами пункту 66 Положення про використання повітряного простору (401-2002-п) та підпункту 8.8.1 Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України, затверджених спільним наказом Державіаслужби та Міноборони України від 28.11.2005 N 897/703 (z1572-05), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28.12.2005 за N 1572/11852.

5.3.11. Відповідальним за забезпечення організації робіт та виконання польотів на майданчику, підбраному з повітря, є командир ПС.

5.4. Фізичні характеристики злітно-посадкових майданчиків

5.4.1. Вимоги до ЗПМ літаків Ан-2, НАРП-1, Бекас (Х-32 СГ)

Поверхня ЗПС постійних і тимчасових ЗПМ повинна бути рівною, без бугрів, купин, ям, колій, по змозі мати задерніння і не мати будь-яких перешкод для польотів.

ВЗ та СЧ ЛС постійних ґрунтових ЗПМ, ВЗ ЗПМ зі штучним покриттям ЗПС і СЧ ЛС тимчасових ЗПМ дозволяється використовувати під посіви низькорослих (заввишки не більше 0,5 м) сільськогосподарських культур (посіви конюшини, інших багаторічних трав і т.п.), при обробленні яких створення борід не потрібно.

**Мал. Розміри постійних ЗПС
для літаків Ан-2, НАРП-1, Бекас (Х-32СГ)
(za286-07)**

5.4.1.1. Вимоги до постійних ЗПМ:

а) розміри, м:

ґрунтові ЗПС	500x60;
ВЗ	75;
СЧ ЛС	20;
штучні ЗПС	400x20;
ВЗ	50;
СЧ ЛС	20;

б) кутові маркувальні знаки - постійні;

в) максимальний тангенс нахилу умовної площини обмеження перешкод у зоні підходів не повинен перевищувати:

з боку СЧ ЛС - 1:8 до відстані 120 м від границі СЧ ЛС і далі 1:15;

з боку ВЗ - 1:30 на відстані 450 м від ВЗ або ЛС.

**Мал. Розміри тимчасових ЗПМ
для літаків Ан-2, НАРП-1, Бекас (Х-32СГ)
(za286-07)**

5.4.1.2. Вимоги до тимчасових ЗПМ :

а) розміри, м:

ґрунтові ЗПС	550x60;
СЧ ЛС	20;
штучні ЗПС	400x20;
ВЗ	50;
СЧ ЛС	20;

б) кутові маркувальні знаки - прапорці;

в) максимальний тангенс нахилу умовної площини обмеження перешкод у зоні підходів не повинен перевищувати:

з боку ВЗ - 1:50 до відстані 50 м від границі ВЗ і далі 1:30;

з боку СЧ ЛС - 1:8 до відстані 400 м і далі 1:15.

5.4.1.3. При неможливості підготувати постійні і тимчасові ЗПМ, зазначених вище розмірів (складний рельєф місцевості, несприятливі гідрологічні умови і т.і.) у випадках, якщо за кінцевими і бічними границями льотних смуг відсутні яри й інші небезпечні місця, допускається зменшувати загальну довжину і ширину льотних смуг:

а) на постійних ґрунтових ЗПМ - довжину до 575 м, а на тимчасових - до 525 м, при цьому поверхня льотної смуги підготовлюється як робоча площа;

б) на постійних ЗПМ, що мають штучне покриття ЗПС - ширину до 60 м (за рахунок виключення рівнобіжних ґрунтових смуг);

в) на тимчасових ЗПМ - ширину до 60 м за рахунок виключення СЧ ЛС.

Довжина ЗПС указана для стандартних умов (температура повітря 15 град.С, атмосферний тиск 760 мм рт.ст., штиль).

Необхідна довжина ЗПС у місцевих умовах устанавлюється шляхом перерахунку стандартних довжин за допомогою виправлень, що враховують розрахункову температуру повітря, перевищення ЗПМ над рівнем моря і середній ухил поверхні ЗПС.

Для визначення довжини ґрунтових і штучних ЗПС у місцевих умовах необхідно довжину ЗПС збільшити на кожні 10 град.С перевищення стандартної температури - на 10%.

Розрахункова температура повітря визначається в залежності від багаторічної середньомісячної температури о 13 годині для найспекотнішого місяця робочого періоду АХР. Для розмірів ЗПС тимчасових ЗПМ середня температура зменшується на 3 град.С;

на кожні 300 м перевищення аеродрому над рівнем моря - на 7%;

за довжиною нахилу на кожний наступний 1% нахилу - на 5%.

Граничний ухил ЗПС не повинен перевищувати 3%.

Довжини ВЗ приймаються постійними і не перераховуються.

Мал. Маркування злітно-посадкових майданчиків у застосуванні авіації в народному господарстві.

1 - граничні знаки; 2 - посадковий знак "Т";

3 - вхідний знак. Замість маркувальних знаків

можлива установка прапорців.

(za286-07)

5.4.2. Вимоги до ЗПМ для вертольотів Мі-2, Ка-26

При наявності вільних повітряних підходів робоча площа ЗПМ повинна мати форму кола або квадрата, у стиснутих умовах - форму витягнутого прямокутника льотного поля, що забезпечує зліт і посадку в напрямку вітрів, що панують.

При недостатній несучій витривалості ґрунту або його підвищеній запиленості, коли експлуатація вертольотів не забезпечується в будь-який час року, на ґрунтовій льотній смузі, у її центральній частині, обладнується ЗПС зі штучним покриттям.

Якщо робоча площа ЗПС має форму кола або квадрата, то її розміри визначаються за довжиною ЗПС.

Розміри ЗПС майданчиків і повітряних підходів до них наведені в таблиці.

Мінімальні розміри ВЗ і СЧ ЛС для усіх зазначених у таблиці типів вертольотів незалежно від способу їх зльоту - 10 м.

На ВЗ і СЧ ЛС тимчасових ЗПС, що забезпечують умови для зльоту і посадки по-літаковому та по-вертолітному, перешкоди не допускаються.

Припустима висота перешкод у зоні повітряних підходів визначається в залежності від кута нахилу площини обмеження перешкод.

Мал. Маркування робочої площі злітно-посадкового майданчика для вертольотів.

1 - границя робочої площі;

2 - знак обмеження ділянки приземлення

при посадці по-вертолітному;

3 - кутовий граничний знак;

4 - рядковий граничний знак.

(za286-07)

Мінімальні розміри ЗПМ, розташованих на вершинах гір, сідловинах, терасах з відкритими повітряними підходами в напрямку старту, при зльотах і посадках по-вертолітному з використанням впливу "повітряної подушки" - 30 x 25 м; мінімальне перевищення такої площадки над загальним рельєфом місцевості в бік зльоту повинне складати 300 м; мінімальна відстань від ЗПМ до перешкод - 500 м.

Мінімальні розміри зон (смуг) повітряних підходів до вертолітних майданчиків наведені в таблиці:

Елементи території навколо ЗПМ	Розміри елементів СПП для вертольотів Мі-2/Ка-26, м
Довжина ділянки площини обмеження перешкод з ухилом 1:8	1160/1150
Ширина площини обмеження перешкоди на відстані 100 м від льотної смуги	85/70
Ширина площини обмеження перешкод на висоті 150 м	645/640
Тангенс кута нахилу площини обмеження перешкод на ділянці довжиною 100 м від льотної смуги	1:20/1:15

Розміри ЗПМ для вертольотів наведені в таблиці:

Елементи ЗПМ	Розміри ЛС для вертольотів Мі-2/Ка-26, м
Льотна смуга	120x35/100x35
ЗПС при зльотах і посадках з розбігом і пробігом	110x15/80x15
ВЗ	10/10
СЧ ЛС	10/10
ЗПС при зльотах і посадках по-вертолітному:	
на постійних ЗПМ	15x15/15x15
на тимчасових ЗПМ	6x6/6x6
Ширина ВЗ та СЧ ЛС	10/10

Нахил бічних площин обмеження перешкод при зльотах і посадках повинен бути не більш 1:2, а без використання впливу "повітряної подушки" - 1:1.

При роботі з одного постійного ЗПМ двох і більш вертольотів для кожного з них необхідно обладнати свій робочий ЗПМ з нанесенням усіх необхідних позначень.

Відстань між робочими площадками повинна бути не менш 30 м.

При зльоті і посадці вертольотів необхідно виключити можливість загорання трав'яного покриття від відпрацьованих газів.

5.4.3. На ЗПМ для кожного напрямку зльоту та посадки повинні бути встановлені такі злітні та посадкові дистанції:

- наявна дистанція розбігу;
- наявна дистанція зльоту;
- наявна посадкова дистанція;
- наявна дистанція перерваного зльоту.

5.4.4. Прилегла місцевість, смуги повітряних підходів, злітно-посадкова смуга ЗПМ, вільні зони та сплановані частини льотної смуги, рульові доріжки, місця стоянки та обслуговування ПС, спеціальні зони ЗПМ, маркування елементів майданчика повинні відповідати вимогам пунктів 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10 Правил допуску до експлуатації ЗПМ (з1644-04).

5.4.5. Постійні ЗПМ для польотів трьох і більше ПС у період планування та виконання польотів повинні бути оснащені засобами РТЗ та засобами авіаційного електрозв'язку, які відповідають вимогам, встановленим Інструкцією з виконання польотів на ЗПМ, яка розроблена експлуатантом АТ згідно вимог пункту 5.3.8 цих Правил.

5.4.6. Постійні ЗПМ для польотів трьох і більше ПС у період планування та виконання польотів повинні мати таке мінімально необхідне метеорологічне обладнання:

прилади для вимірювання параметрів вітру; спостереження за вітром на посадкових майданчиках можуть проводитися також з використанням флюгерів, ручних анемометрів та вітрових конусів. Вітровий конус повинен установлюватися таким чином, щоб його було видно з ПС, що перебуває в

польоті, або на робочій площі ЗПМ так, щоб на нього не впливали зсуви вітру, що створюються за рахунок поряд розташованих об'єктів;

засоби зв'язку для отримання фактичної метеорологічної інформації та прогнозу погоди в межах зон та маршрутів польотів, які плануються;

орієнтири видимості (щити-орієнтири або підібрані штучні орієнтири видимості);

прилад вимірювання атмосферного тиску;

прилад для вимірювання температури повітря.

Перелік метеорологічного обладнання, схема його розміщення і орієнтирів додаються до Інструкції з виконання польотів на ЗПМ.

5.4.7. Тимчасові ЗПМ для польотів ПС у період планування та виконання польотів повинні мати необхідне метеорологічне обладнання, зазначене в Інструкції з виконання польотів на ЗПМ:

вимірювач напрямку та сили вітру (у вигляді смугастого конуса з тканини, який має чутливість до вітру силою від 1 м/сек, висоту встановлення не менше 2 м від поверхні землі і який добре видно із зони підготовки до зльоту та із СПП при посадці);

засоби зв'язку для отримання фактичної метеорологічної інформації та прогнозу погоди в межах зон та маршрутів польотів, які плануються;

прилад для вимірювання температури навколишнього повітря.

5.4.8. За наявності засобів зв'язку під час проведення польотів, електропостачання повинно забезпечувати їх безперебійну роботу.

5.4.9. Постійні ЗПМ повинні бути оснащені аварійно-рятувальними засобами у відповідності до додатка 6 Правил допуску до експлуатації ЗПМ (з1644-04).

5.4.10. На ЗПМ під час підготовки та виконання польотів повинен знаходитися черговий транспортний засіб, який у разі потреби може бути використаний для евакуації потерпілих з місця авіаційної події.

5.4.11. Протипожежне забезпечення ЗПМ повинно відповідати вимогам підпункту 8.11.6 Правил допуску до експлуатації ЗПМ (з1644-04).

5.4.11.1. За забезпечення пожежної безпеки на постійних ЗПМ відповідає його експлуатант. На тимчасових - експлуатант ЗПМ або експлуатант ПС, а на майданчиках, підібраних з повітря, - командир ПС або експлуатант ПС.

5.4.11.2. Одне чи два місця стоянки дуже легких та надлегких ПС обладнуються одним вуглекислотним вогнегасником ємністю не менше 2 літрів або іншими тієї ж ємності.

5.4.11.3. Місце стоянки легкого ПС на постійному або тимчасовому ЗПМ обладнується вуглекислотним вогнегасником, ящиком з піском (не менше 0,5 м.куб.), повстю чи азбестовим полотном 2,0 x 1,5 м або вогнегасником із запасом вогненосної речовини не менше 40 кг з розрахунку один вогнегасник на два місця стоянки ПС.

5.4.11.4. На майданчику, підбраному з повітря, місце стоянки ПС обладнується вуглекислотним вогнегасником або іншими первинними засобами пожежогасіння.

5.4.12. Організація заходів авіаційної безпеки на ЗПМ повинна відповідати вимогам підпункту 8.11.7 Правил допуску до експлуатації ЗПМ (з1644-04).

5.4.12.1. На постійних ЗПМ охорона ПС, споруд та обладнання ЗПМ здійснюється відповідно до Інструкції з виконання польотів на ЗПМ, у тому числі, у разі необхідності, із застосуванням сторожової охорони. Положення про охорону ЗПМ, організація охорони та посадові інструкції особовому складу охорони розроблюються експлуатантом ЗПМ.

На тимчасовому ЗПМ та майданчику, підбраному з повітря, охорона ПС та його майна, а також ПММ здійснюється сторожовою охороною.

5.4.12.2. Під час виконання авіаційних робіт на ЗПМ забезпечення авіаційної безпеки покладається на командира ПС або особу, призначену керівником підприємства ЦА.

5.5. Організація забезпечення та порядок використання пально-мастильних матеріалів при виконанні польотів на авіаційних роботах у сільському та лісовому господарстві

5.5.1. При виконанні польотів на АХР використовуються ПММ вітчизняного або закордонного виробництва.

5.5.2. Літаки Ан-2, вертольоти Ка-26, на яких установлені двигуни АШ-62 і М14В26, дозволяється експлуатувати на автомобільному бензині А-95 виробництва Кременчуцького і Лисичанського НПЗ.

5.5.3. Якісні показники бензинів А-95, які використовуються в експлуатації ПС Ан-2 і Ка-26, повинні відповідати Показникам фізико-хімічних властивостей автомобільних бензинів А-95, рекомендованих для поршневих двигунів АШ-62ІР і М14В26, які наведені в додатку 4.

5.5.4. Норми витрати ПММ розраховуються та затверджуються експлуатантом АТ щодо кожного ПС, з урахуванням даних витрати ПММ двигуна за його формуляром і особливостями експлуатації двигунів на автомобільному бензині А-95.

5.5.5. Перед початком виконання авіаційних робіт керівник підприємства ЦА: допускає наказом по підприємству ЦА особовий склад до роботи з ПММ; укладає договір на постачання ПММ та проведення робіт з визначення їх якості; розробляє та затверджує Технологічну карту щодо організації робіт з доставки, підготовки та заправки ПММ ПС на ЗПМ АХР, попередньо узгодивши її з власником постійного ЗПМ - замовником АХР;

здійснює контроль за якістю ПММ шляхом проведення аналізів проб ПММ у лабораторіях. За умови зберігання ПММ на підприємстві ЦА перевірка якості виконується один раз на місяць.

5.5.6. Безпосередньо при виконанні АХР екіпаж ПС забезпечує: дотримання вимог Технологічної карти щодо організації робіт з доставки, підготовки та заправки ПММ ПС на ЗПМ АХР;

обов'язкову двократну фільтрацію бензину А-95 при видачі.

5.5.7. Тимчасові сховища для ПММ повинні розташовуватися поза межею СПП не ближче 50 м від межі робочої площі ЛС, стоянки ПС, будівель і мати пожежне обладнання. Місця для тимчасових сховищ ПММ окопуються, вичищаються від сухої трави, соломи та ін.; бочки з ПММ зберігаються в опломбованому виді. Забороняється палити на відстані менш ніж 25 м від ПС та складу ПММ.

5.6. Організація підготовки та допуску льотно-технічного складу до виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві

5.6.1. Експлуатант АТ розробляє та узгоджує з Державіаадміністрацією Програму підготовки авіаційного персоналу.

5.6.2. Щорічно, перед початком АХР, командний, льотний та інженерно-технічний склад проходить теоретичну і практичну спеціальну підготовку за Програмою експлуатанта.

5.6.3. Теоретична підготовка здійснюється у такому порядку:

командний і ЛС, який вперше допускається до АХР, проходить первинну підготовку в повному обсязі за затвердженою програмою в авіаційному навчальному закладі ЦА з підготовки ЛС в Україні, який має відповідний сертифікат, виданий Державіаадміністрацією;

командний і ЛС, який виконує АХР на протязі перших двох років роботи, проходить навчання в обсязі програми повторної підготовки на спеціальних заняттях на базових підприємствах ЦА;

командний і ЛС, який виконує АХР більше двох років і має перерву в їх виконанні не більше 6 місяців, рішенням керівника льотної служби може бути допущений до здачі заліків за предметами, що викладені в програмах.

При перерві більше 6 місяців дана категорія командного і ЛС теоретичну підготовку проходить за програмою повторної підготовки.

При впровадженні в виконання АХР нової технології, нових видів робіт і авіаційної сільськогосподарської апаратури весь особовий склад, допущений до АХР, додатково проходить теоретичну підготовку за вказаними розділами.

5.6.4. До виконання АХР командний, льотний і інженерно-технічний склад допускається після проходження ним наземної і льотної підготовки за встановленими програмами з оцінкою не нижче "добре". Допуск льотного і інженерно-технічного складу до виконання АХР оформлюється наказом керівника підприємства або керівниками льотної та інженерної служби.

5.6.5. КПС (пілоти), уперше допущені до АХР, на протязі першого року самостійної роботи направляються на менш складні для оброблювання ділянки - кращі за розмірами, підходами та обладнанням ЗПМ.

5.6.6. Авіатехніки усіх спеціальностей, які не мають досвіду роботи на ЗПМ, перед допуском до самостійного обслуговування ПС зобов'язані пройти 10-15-денне стажування, уключаючи заправку ПС ПММ за допомогою переносних заправних засобів, за окремою програмою, яка повинна бути визначена у загальній Програмі підготовки авіаційного персоналу підприємства ЦА та узгодженою з Державіаадміністрацією. Перевірку знань вищезазначених авіатехніків здійснює кваліфікаційна комісія підприємства ЦА.

Авіаційні техніки з експлуатації ПС, які направляються для виконання ТО ПС на ЗПМ, повинні пройти підготовку до самостійного обслуговування АіРЕО та отримати відповідний допуск.

Підготовка здійснюється за окремою програмою, яка повинна бути визначена у загальній програмі підготовки авіаційного персоналу підприємства ЦА, узгодженою з Державіаадміністрацією.

Допуск спеціалістів до експлуатації ПС на ЗПМ оформлюється наказом керівника підприємства ЦА або начальником інженерно-авіаційної служби.

5.6.7. Для виконання АХР в гірській, горбкуватій, лісистій і болотистій місцевостях необхідно направляти КПС, які мають досвід виконання АХР і пройшли тренування за відповідними програмами в цих умовах.

5.6.8. На ПС Ан-2 сільськогосподарського варіанта після їх зберігання більше трьох місяців контрольний політ не виконується, а при першому вильоті (перельоті на АХР) з базового аеродрому (ЗПМ) на ПС Ан-2 сільськогосподарського варіанта необхідно виконати політ по колу в районі аеродрому (ЗПМ) на протязі 6-10 хвилин з метою перевірки льотно-технічних даних ПС, правильності встановлення і працездатності сільськогосподарської апаратури. Якщо відсутні зауваження з льотно-технічних характеристик ПС - продовжити політ. У разі виявлення відхилень виконати посадку на аеродромі (ЗПМ) вильоту - установлені недоліки усунути.

Установка, регулювання апаратури опилування, обліт ПС Ан-2 з апаратурою опилування, а також установка, регулювання апаратури обприскування ПС Ан-2 та перевірка її працездатності виконується згідно вимог "Технологічних вказівок від 01.09.93 N 51-24 про впровадження ресурсозберігаючих технологій обслуговування літаків Ан-2", затверджених наказом Укрaviaції від 06.09.93 N 65 "Про скорочення контрольних обльотів на літаках Ан-2 сільгоспваріанту".

5.6.9. До початку АХР ПС Ка-26, Мі-2, НАРП-1, Бекас сільськогосподарського варіанта необхідно перевірити в контрольно-випробувальному польоті з встановленою сільськогосподарською апаратурою та максимальною злітною масою. У випадку, коли за результатами польоту ПС не може бути допущено до виконання АХР, складається відповідний акт, який затверджується керівником підприємства ЦА.

5.6.10. Перед вильотом на АХР керівник льотної служби зобов'язаний:

організувати проведення попередньої підготовки екіпажів у відповідності з вимогами КВП, узгодженого в Державіадміністрації та НПП ГА (v0077400-85);

ознайомити екіпажі з умовами виконання АХР згідно з укладеними договорами;

видати екіпажам Завдання на політ (додаток 5) в район виконання АХР, бланки документації АХР - Бортлист (додаток 6), Довідку про роботу матеріальної частини в польоті літака (додаток 7), Довідку про роботу матеріальної частини в польоті вертольота Ка-26 (Мі-2) (додаток 8), Відомість на технічне обслуговування повітряного судна на АХР (додаток 9), укомплектувати екіпажі документацією, яка повинна знаходитися на борту ПС, екіпаж якого виконує авіаційні роботи у сільському та лісовому господарстві (додаток 10), і довідковою літературою;

вивчити з екіпажами район майбутніх робіт, звернути увагу на рельєф місцевості з урахуванням місцевих особливостей;

надати екіпажам докладну інформацію про наявність і стан ЗПМ, вивчити з ними кроки і Інструкції з виконання польотів на цих ЗПМ і вручити їх командирі (пілоту) ПС;

ознайомити екіпажі з метеорологічними умовами в районі майбутніх робіт, з прогнозом погоди на найближчий період, порядком метеорологічного забезпечення польотів, радіозв'язку і радіотелефонного зв'язку, порядком отримання польотної інформації, а також порядком перельотів з базового аеродрому до місця робіт і назад, з одного ЗПМ на інший;

ознайомити з порядком отримання, доставки та зберігання ПММ на місці виконання АХР.

5.7. Організація перельотів ПС до місця виконання АХР і підготовка до їх виконання

5.7.1. Виліт екіпажем ПС з базового аеродрому до місця АХР виконується тільки після закінчення попередньої та передпольотної підготовки, а також особистої перевірки керівником льотної служби або його заступником готовності кожного екіпажу до виконання АХР.

Переліт виконується поодиночці або групами у відповідності з вимогами КВП, НПП ГА (v0077400-85) і НШС ГА.

При груповому перельоті першим вилітає командир льотної групи. Під час перельоту кожний екіпаж ПС орієнтування веде самостійно.

Самостійні перельоти поодиночці з бази до місця робіт і з одного аеродрому на другий у районі майбутніх робіт дозволяється виконувати пілотам, які мають допуск до позатрасових польотів з правом підбору посадкових майданчиків з повітря.

Решті ЛС дозволяються самостійні перельоти за умови, якщо він попередньо був проведений за даним маршрутом з посадками на аеродромі(мах) (ЗПМ(ках), з яких він виконуватиме польоти.

5.7.2. Метеорологічні умови за висотою хмар і горизонтальною видимістю для перельотів з бази до місця робіт або з одного аеродрому (ЗПМ) на другий в районі робіт кожному КПС установлюються керівником льотної служби або його заступником і записуються в Завданні на політ. При цьому вони не повинні бути нижче за мінімум метеорологічних умов, який має командир ПС (пілот).

Метеорологічні умови повинні бути:

а) у рівнинній і горбкуватій місцевості для групових перельотів висота нижньої межі хмар не нижче 250 м, горизонтальна видимість не менше 4 км;

для перельотів ПС поодиночці - висота хмар не нижче 150 м, горизонтальна видимість не менше 3 км (2 км, якщо КПС має допуск до польотів за ППП). Польоти за вищезазначеними метеорологічними умовами можуть виконуватися за умови, якщо КПС пройшов підготовку за програмами, установлені Державіадміністрацією;

б) у гірській місцевості при висоті гір до 2000 м для перельотів ПС поодиночі та групових перельотів - висота нижньої межі хмар не нижче 400 м, горизонтальна видимість не менше 5 км; при висоті гір більше 2000 м - висота нижньої межі хмар не нижче 700 м, горизонтальна видимість не менше 10 км;

в) при зустрічі метеоумов нижчих за мінімум та небезпечних метеоявищ (гроза, град, сильна бовтанка (турбулентність), сильний зсув вітру, смерч, ураган, сильна пильна буря, сильні ливневі опади) екіпажі літаків Ан-2 мають право - повернутися на аеродром вильоту (ЗПМ), виконати посадку на запасний аеродром з належними погодними умовами або виконати посадку на майданчик, підібраний з повітря, за наявності відповідного допуску.

При зустрічі в польоті з умовами погоди нижче мінімуму та небезпечними метеоявищами командир вертольота, КПС НАРП-1 та Бекас має право повернутися на аеродром вильоту (ЗПМ), виконати посадку на запасний аеродром з належними погодними умовами або виконати посадку на майданчик, підібраний з повітря.

Про свої дії КПС зобов'язаний інформувати орган ОНР.

Зліт з цього майданчика дозволяється за фактичною погодою, яка відповідає мінімуму КПС.

5.7.3. Прибувши до місця АХР, КПС зобов'язаний:

а) скласти та узгодити із замовником розпорядок робочої доби екіпажу та обслуговувального персоналу замовника;

б) особисто ретельно оглянути ЗПМ (робочу площу льотної смуги, кінцеві та бокові смуги безпеки), його обладнання, повітряні підходи, намітити напрямки зльоту і посадки длялюбих напрямків вітру, перевірити, чи відповідають кроки, що є в Інструкції з виконання польотів в районі ЗПМ, фактичному стану ЗПМ.

При необхідності вимагати від власника або експлуатанта ЗПМ виконання робіт для приведення ЗПМ у робочий стан;

в) заборонити (через представника замовника) прогін і випас худоби на ЗПМ. За наявності пішохідних шляхів і пішохідних стежок, які проходять через ЗПМ, закрити їх установленням попереджувальних знаків. При необхідності вимагати від замовника надання людей з метою чергування на шляхах і стежках під час польотів;

г) перевірити обладнання якірних стоянок засобами швартовки, наявності акта перевірки на міцність швартовних кріплень з урахуванням максимальної швидкості вітру для даної місцевості; переконатися в наявності на місцях стоянок засобів пожежогасіння - вогнегасників, ящиків з піском, лопат і їх справності; утримувати в чистоті місця стоянок, систематично вичищати їх від бруду, сухої трави та інших легкозаймистих речовин;

г) перевіряти наявність і зберігання ПММ, що необхідні для виконання робіт. У разі відсутності або недостатньої кількості ПММ повідомляти керівництво підприємства ЦА з метою організації їх своєчасної доставки на ЗПМ;

д) визначити на ЗПМ місця для обладнання завантажувального майданчика, дегазаційного майданчика, розташування засобів пожежогасіння, стоянки транспорту: намітити шляхи під'їзду для завантаження пестицидів і агрохімікатів, ПММ та води;

е) провести інструктаж (під розпис) обслуговувального персоналу замовника щодо виконання ним своїх обов'язків, правил техніки безпеки при роботі біля ПС, правил пожежогасіння на ЗПМ, а також у разі виникнення аварійної ситуації з ПС. Ознайомити сигнальників (під розпис) з Інструкцією з організації сигналізації та взаємодії екіпажу ПС і сигнальників під час виконання польотів на АХР, яка повинна бути розроблена на підприємстві ЦА, узгоджена в Державіадміністрації та знаходитись на борту ПС. Вищезазначена Інструкція повинна містити питання, що викладені в розділі 7 цих Правил;

є) організувати сторожову охорону ПС і його майна;

ж) отримати від представника замовника Завдання на виконання АХР, плани земельних ділянок з позначкою на них сільськогосподарських культур і ділянок, які потребують обробки, у тому числі чутливих до гербіцидів, дефоліантів і десикантів;

з) виконати за участю представника замовника розрахунок оброблювання ділянок згідно з узгодженою схемою їх обробки;

и) виконати контрольний політ з метою визначення працездатності сільськогосподарської апаратури ПС та якості роботи її відсічного пристрою. За результатами контрольного польоту складається Акт (додаток 11), який підписується КПС і представником замовника.

5.7.4. Технічну експлуатацію та обслуговування, зберігання ПС і виконання інших робіт виконувати у відповідності до НДТЕ ПС.

5.8. Організація авіаційного електрозв'язку при виконанні авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві

5.8.1. Організація авіаційного електрозв'язку на АХР повинна здійснюватися на підставі вимог Правил авіаційного електрозв'язку в цивільній авіації України, затверджених наказом Мінтрансу

України від 23.09.2003 N 736 (з1001-03), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 31.10.2003 за N 1001/8322, у залежності від характеру завдань, що виконуються, та кількості працівників на ПС.

5.8.2. При організації авіаційного електрозв'язку підприємства ЦА зобов'язані використовувати електрозв'язок, який є в наявності на підприємстві ЦА. У разі необхідності, додатково можуть організовуватися мережі (канали) електрозв'язку.

5.8.3. При організації авіаційного електрозв'язку для забезпечення АХР на підприємстві ЦА опрацьовується схема і порядок організації авіаційного електрозв'язку на авіаційних роботах.

5.8.4. Для організації авіаційного наземного електрозв'язку повинні використовуватися канали Міністерства транспорту і зв'язку України або інших відомств способом оренди. За їх відсутності як резерв з дров'яних каналів зв'язку повинні бути організовані радіомережі і радіонапрямки ЦА.

5.8.5. Робота в радіомережах (радіонапрямках) повинна здійснюватися в радіотелефонному режимі.

5.8.6. Ведення радіозв'язку повинно здійснюватися у відповідності до вимог Правил радіозв'язку в повітряному просторі України (з0844-04) і переліком відомостей, що дозволені до відкритої передачі каналами радіозв'язку.

5.8.7. Ведення переговорів по каналах радіозв'язку між екіпажами ПС і диспетчерами УПР автоматично записуються наземними засобами об'єктивного контролю.

5.8.8. Метеорологічна інформація, штормові попередження та оповіщення повинні передаватися для екіпажів ПС авіаційними повітряними і наземними мережами (напрямами) радіозв'язку в залежності від місцевих умов.

Час передавання метеорологічної інформації вказаний у порядку організації електрозв'язку при виконанні АХР.

5.8.9. Метеорологічна інформація може передаватися по міських радіотрансляційних мережах.

5.9. Організація медичного забезпечення польотів на авіаційних роботах у сільському та лісовому господарстві

5.9.1. Медичне забезпечення польотів при виконанні АХР здійснюється у відповідності з вимогами Правил медичного забезпечення польотів цивільної авіації України (з0044-06), Державних санітарних правил АХР (в0382282-96) і Порядку проведення медичних оглядів працівників певних категорій (з0136-94), установленому Міністерством охорони здоров'я України. На підприємстві ЦА проводиться організаційна робота щодо медичного забезпечення і контролю польотів, медичного нагляду у міжсертифікаційний період; планування польотів з урахуванням стану здоров'я, відпочинку, харчування членів екіпажу, яка направлена на збереження здоров'я, підвищення працездатності і витривалості льотного складу і осіб, які забезпечують виконання АХР.

5.9.2. Медичний контроль авіаційного персоналу у міжсертифікаційний період виконує авіаційний лікар підприємства ЦА.

5.9.3. Щорічно, перед початком сезону АХР, на підприємстві ЦА проводяться навчання особового складу з вивчення технології АХР та Державних санітарних правил АХР (в0382282-96) за програмою, яка розробляється на підприємстві ЦА.

Навчання та інструктаж щодо безпеки робіт особового складу підприємства ЦА та робітників замовника проводяться працівниками, відповідальними за дотримання вищезазначених технологій і правил.

Особи, які не пройшли навчання та інструктаж з техніки безпеки, до АХР не допускаються.

5.9.4. Передпольотний медичний контроль екіпажів, які виконують польоти на АХР у відриві від бази, не проводиться. Відповідальним за дотримання членами екіпажу ПС режиму передпольотного відпочинку під час виконання польотів на АХР є командир ПС.

5.9.5. КПС приймає рішення допуску до польотів членів екіпажу на підставі усного опитування про стан здоров'я та передпольотного відпочинку. Про прийняте рішення КПС робить позначку в робочому журналі або у Завданні на політ: "Екіпаж до польоту готовий" (або "не готовий" із зазначенням причини) і засвідчує її своїм підписом. За наявності скарг членів екіпажу на стан здоров'я КПС приймає рішення про необхідність медичного обстеження хворого члена екіпажу в найближчому лікувальному закладі.

5.9.6. Керівник підприємства ЦА організує періодичний контроль за режимом праці та відпочинку, умовами побуту, організацією харчування на робочих ЗПМ. До складу комісії обов'язково включається льотний лікар (або медична сестра) для проведення вибіркового контролю за станом здоров'я членів екіпажу і поповнення витратних бортових аптечок. При відсутності в складі групи медичного працівника його функції бере на себе особа, визначена керівником комісії.

5.9.7. Керівник підприємства ЦА зобов'язаний забезпечити екіпажі, які вилітають у райони проведення АХР, спеціальним одягом, засобами індивідуального захисту відповідно до діючих норм забезпечення, а також аптечками для надання першої медичної допомоги. Зміст і вкомплектованість їх регулярно перевіряють медичні працівники підприємства ЦА.

5.9.8. Очистка, мийка, дегазація ПС та його сільськогосподарської апаратури на постійних і тимчасових ЗПМ проводяться відповідно до вимог Державних санітарних правил АХР (v0382282-96) у випадках:

необхідності переобладнання ПС на інший тип сільськогосподарської апаратури при переході з одного виду АХР на другий;

необхідності вилучити залишки пестицидів або агрохімікатів перед проведенням періодичного технічного обслуговування ПС;

відправки ПС в ремонт;

переобладнання ПС, що використовувалось на АХР, для інших цілей;

закінчення АХР;

консервації сільськогосподарської апаратури.

5.10. Метеорологічне забезпечення польотів

5.10.1. Метеорологічне забезпечення польотів при виконанні АХР здійснюється у відповідності з вимогами Правил метеорологічного забезпечення авіації (z1546-05).

Метеорологічне забезпечення екіпажів ПС, які виконують АХР, здійснюють аеродромні метеорологічні органи.

5.10.2. На аеродромах і ЗПМ, де створення аеродромних метеорологічних органів недоцільно, спостереження за погодою забезпечують спеціалісти авіації, що пройшли відповідну підготовку.

5.10.3. Екіпажі ПС забезпечуються метеорологічною інформацією перед вильотом і під час польоту. Ця інформація повинна відповідати часу, висоті і географічній протяжності маршруту (району) польоту.

5.10.4. Забезпечення експлуатантів та членів льотних екіпажів метеорологічною інформацією, необхідною для самостійної підготовки та виконання польоту, здійснюють аеродромні метеорологічні органи або пункти МЕТ брифінг-офісів, які:

отримують і аналізують повноту та якість оперативної метеорологічної інформації;

готують і видають екіпажам ПС польотну метеорологічну документацію;

забезпечують проведення метеорологічної консультації у разі запиту екіпажів ПС.

Перелік аеродромів, на яких організуються брифінг-офіси, визначається Державіаадміністрацією.

5.10.5. Під час польоту необхідна екіпажам ПС метеорологічна інформація надається диспетчером сектору ПЮ відповідного РДЦ, ДРДЦ, ДОП.

5.10.6. Екіпажі ПС, що здійснюють польоти на низьких рівнях у межах FIR України на абсолютній висоті переходу (3050 м) та нижче, у тому числі при виконанні авіаційних робіт, забезпечуються зональними прогнозами GAMET, корективами до них, інформацією SIGMET, AIRMET та іншою інформацією, підготовленою згідно з вимогами пунктів 6.4-6.5, 7.3-7.4 Правил метеорологічного забезпечення авіації (z1546-05).

5.11. Організація та забезпечення управління повітряного руху при виконанні авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві

5.11.1. Організація та забезпечення управління повітряного руху при виконанні польотів на АХР здійснюється у відповідності до вимог чинного Положення про використання повітряного простору (401-2002-п), Правил польотів повітряних суден (z0346-03).

5.11.2. Польоти на АХР виконуються у межах неконтрольованого повітряного простору ОПР класу G за ПВП, тільки вдень з наданням ПЮ. Правила польотів за ППП не застосовуються. Польоти у повітряному просторі класу G в зоні польотної інформації, вище дійсної висоти 300 м, виконуються за умов подання заявки до Державіаадміністрації та до органів управління військ ППО.

5.11.3. Екіпажі, які виконують польоти на АХР у неконтрольованому повітряному просторі класу G, забезпечуються аеронавігаційними картами масштабом 1:500000.

5.11.4. До польотів за ПВП у неконтрольованому повітряному просторі класу G допускаються командири ПС, що пройшли підготовку за програмами, установлені Державіаадміністрацією та внесеними до КВП.

5.11.5. Експлуатант АТ, напередодні виконання польотів на АХР, подає заявку відповідному органу ОПР Державіаадміністрації не пізніше ніж до 12 год. за UTC. У разі базування ПС на ЗПМ заявка на виконання польотів на наступну добу подається експлуатантом АТ або командиром КПС не пізніше ніж до 12 год за UTC.

При плануванні польотів надлегких ПС експлуатант АТ подає Державіаадміністрації заявку напередодні виконання польоту, але не пізніше 12 год за UTC.

5.11.6. Дозвіл на виконання польотів на АХР видається Державіаадміністрацією.

5.11.7. Експлуатант АТ, отримавши інформацію про надання відповідного дозволу, доводить її до екіпажу ПС. Екіпаж ПС, якщо він знаходиться на ЗПМ, через диспетчера органу ОПР повинен зробити

запит про умови використання повітряного простору у відповідних органах ОПР, не пізніше ніж за 1 год до початку діяльності в межах одного РДЦ та за 2 год - у межах двох і більше РДЦ.

Заявка на використання повітряного простору анулюється, якщо в зазначений термін запит на використання повітряного простору або повідомлення про перенесення початку польотів до УкрАероцентру або РДЦ не надійшли.

5.11.8. КПС при виконанні польотів у повітряному просторі класу G нижче дійсної висоти 300 м надає інформацію органу ОПР про початок та кінець виконання польотів на АХР протягом 10 хв від фактичного часу настання події усіма доступними засобами зв'язку.

5.11.9. КПС при виконанні польотів у повітряному просторі класу G нижче дійсної висоти 300 м повинен дотримуватися вимог пункту 3.1.20 Правил польотів повітряних суден (z0346-03).

5.11.10. КПС, за умови виконання контрольованих польотів на АХР, надає інформацію органу ОПР про хід їх виконання за графіком часу, узгодженим з диспетчером УПР району робіт, а про початок і кінець АХР - протягом 10 хв від фактичного часу настання події усіма доступними засобами зв'язку.

5.11.11. КПС, що виконує політ у повітряному просторі класу G нижче дійсної висоти 300 м, при потребі переходу на контрольований політ у повітряному просторі класу G або входження до диспетчерської зони доповідає про свій намір відповідному органу ОПР та, у разі отримання диспетчерського дозволу, переходить на контрольований політ.

Для входження в диспетчерську зону контрольованого аеродрому не пізніше ніж за 10 хв до входження запитує відповідний орган ОПР, що обслуговує диспетчерську зону, для одержання диспетчерського дозволу.

5.11.12. Орган ОПР надає диспетчерський дозвіл із зазначенням умов на входження до диспетчерської зони або дозвіл на перехід на контрольований політ.

5.11.13. У разі відсутності дозволу на входження в диспетчерську зону екіпаж ПС виконує віраж не ближче як за 10 км до диспетчерської зони для очікування диспетчерського дозволу, у разі відмови - прямує на запасний аеродром або обходить диспетчерську зону при транзитному польоті.

5.11.14. У разі відсутності потреби в диспетчерському обслуговуванні екіпаж ПС, що виконує контрольований політ, негайно сповіщає про це відповідний орган ОПР, за винятком, якщо виконується посадка на контрольованому аеродромі.

5.12. Організація та забезпечення польотів

5.12.1. Організація та забезпечення польотів на АХР здійснюється у відповідності з Інструкцією з організації та керівництва польотами на АХР і їх забезпечення, яка розробляється на кожному підприємстві ЦА. У цій Інструкції, зокрема, необхідно визначити питання взаємодії екіпажу ПС з РДЦ ОПР, у районі якого планується виконання АХР, його зв'язку з Регіональною інспекцією Державіаадміністрації, а також особливості організації та виконання польотів у зоні з особливим режимом використання повітряного простору.

5.12.2. Безпосереднє забезпечення польотів і керівництво екіпажами ПС в районах АХР здійснюється КЛС підприємства ЦА. Зв'язок з екіпажами ПС забезпечується наявними каналами електрозв'язку.

5.12.3. У період масових АХР наказом керівника підприємства ЦА призначаються відповідальні чергові з осіб ККР. Складається графік чергування з урахуванням роботи у вихідні та святкові дні. План-графік чергування ККР підприємства ЦА у вихідні та святкові дні щоп'ятниці доводиться до ЦДС ЦА Державіаадміністрації.

5.12.4. КПС перед початком польотів на АХР зобов'язаний отримати прогноз погоди, знати та при необхідності визначити запасні аеродроми, розрахувати нижній безпечний ешелон для польоту на запасний аеродром за ПВП, прийняти рішення на виліт у відповідності з вимогами НПП ГА (v0077400-85) і КВП, про що повинен доповісти диспетчерському органу ОПР.

5.12.5. При виконанні контрольованих польотів на АХР у межах неконтрольованого повітряного простору ОПР класу G КПС повинен бути на зв'язку з диспетчерським органом ОПР, згідно з узгодженим з ним часовим графіком виходу на зв'язку, і доповідати дані про фактичну погоду.

5.13. Організація керівництва роботою екіпажів повітряних суден

5.13.1. Підприємства ЦА організують безперервне керівництво роботою екіпажів ПС, які виконують АХР, надають їм оперативну допомогу та забезпечують контроль за дотриманням вимог керівних документів, що регламентують льотно-виробничу роботу та експлуатацію авіатехніки.

З цією метою організуються регулярні виїзди на місце роботи екіпажів керівного складу підприємств ЦА та інспекторського складу Державіаадміністрації. Особливу увагу приділяють екіпажам, які вперше виконують АХР, зайняті оброблюванням складних ділянок, а також польотами на заключній стадії проведення АХР.

5.13.2. Перевірки оперативних точок АХР здійснюються на підставі графіків, що складаються на підприємстві ЦА.

5.13.3. Під час перевірок особлива увага приділяється питанням організації роботи і побутовим умовам членів екіпажу та надання їм практичної допомоги на місці. Членам комісії (перевірнику) дозволяється відбути з місця роботи екіпажу, який перевіряється тільки після усунення виявлених недоліків і приведення рівня організації робіт до вимог документів, що регламентують виконання даного виду АХР.

5.13.4. Після перевірки проводиться розбір з членами екіпажу ПС, результати якого заносяться до робочого журналу, що знаходиться в екіпажу ПС. Матеріали розбору у подальшому можуть бути використані при проведенні загального розбору, Днів безпеки на підприємстві ЦА та Державіаадміністрації.

5.14. Організація та забезпечення авіаційної безпеки при виконанні авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві

5.14.1. Організація та забезпечення авіаційної безпеки при АХР здійснюється на підставі розробленої на підприємстві ЦА Програми авіаційної безпеки, яка узгоджується з Управлінням авіаційної безпеки Державіаадміністрації, а також інструкцій та інших документів, що визначають заходи захисту діяльності підприємства ЦА від актів незаконного втручання (далі - АНВ).

5.14.2. Перед виконанням АХР екіпаж проходить підготовку з питань АБ. Перед вильотом на АХР екіпажу ПС надається документація щодо організації АБ на ЗПМ АХР, а ПС укомплектовується необхідним обладнанням для проведення оглядів і спеціальних доглядів ПС. Відповідальним за комплектування екіпажу документацією та обладнанням з АБ є заступник керівника з АБ підприємства ЦА, а за дотриманням авіаційної безпеки на місці виконання робіт - КПС.

5.14.3. У разі отримання інформації про загрозу АНВ КПС проводить огляд ПС, а при наявності фактів АНВ проводить спеціальний догляд ПС за схемою спецдогляду для даного типу ПС та складанням поопераційної відомості.

5.14.4. У разі скоєння АНВ КПС керується Інструкціями на випадок АНВ, які розробляються на підприємстві ЦА, та організує протидію щодо їх призупинення та усунення. негайно інформує керівництво підприємства ЦА про АНВ.

5.14.5. При отриманні інформації про АНВ керівництво підприємства ЦА запроваджує план дій у разі кризових ситуацій.

5.14.6. Після усунення загрози АНВ для продовження польотів складається акт. Рішення про продовження польотів приймає КПС.

5.15. Організація пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів на авіаційних роботах у сільському та лісовому господарстві

5.15.1. Організація пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів на АХР здійснюється у відповідності з вимогами Правил з пошуку та рятування в цивільній авіації України, затверджених наказом Мінтрансу від 16.08.99 N 404 (z0684-99), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 07.10.99 за N 684/3977.

5.15.2. На підприємстві ЦА розробляються План заходів на випадок аварійної ситуації з власним ПС, а також Інструкції щодо організації й проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт.

5.15.3. Пошукові та аварійно-рятувальні роботи у разі лиха з ПС підприємства ЦА у районі відповідальності аеродрому базування здійснюються згідно з "Планом заходів на випадок аварійних обставин з повітряним судном в аеропорту".

5.15.4. Аварійно-рятувальна підготовка екіпажів ПС повинна здійснюватись на всіх етапах професійної підготовки льотного складу згідно з програмами, які розробляються на підприємстві ЦА.

5.15.5. На підприємстві ЦА організуються спеціальні навчання всіх членів екіпажів ПС за програмою аварійно-рятувальної підготовки при виникненні на борту ПС аварійної ситуації у різних фізико-географічних і кліматичних умовах. Відповідальним за проведення навчання є керівник льотної служби підприємства ЦА.

5.15.6. Перед вильотом на АХР ПС комплектується бортовим аварійно-рятувальним устаткуванням, відповідно до норм придатності даного типу ПС, а екіпажу ПС надається схема сповіщення та перелік оперативних телефонів на випадок виникнення аварійної ситуації. Відповідальним за комплектування ПС засобами БАРУ є заступник керівника підприємства ЦА з ІАС, за схему сповіщення та перелік оперативних телефонів - керівник служби ПРЗП (відповідальна особа) підприємства ЦА.

5.15.7. Аварійний радіотелефонний зв'язок між екіпажем ПС і диспетчерськими пунктами ОПР та органами аварійно-рятувальної служби ЦА здійснюється на єдиній частоті 121,5 МГц міжнародної аварійно-рятувальної служби.

5.15.8. Перед початком виконання робіт КПС проводить інструктаж обслуговувального персоналу та сигнальників замовника з АРР у разі виникнення аварійної ситуації з ПС, під підпис у журналі проведення інструктажу.

5.15.9. При виникненні аварійної ситуації з ПС КПС діє згідно з вимогами КЛЕ даного типу ПС та НПП ГА (v0077400-85) (розділ "Особливі випадки у польоті").

5.15.10. При виникненні аварійної ситуації з ПС на землі КПС негайно приймає заходи щодо припинення подальшого розвитку аварійної ситуації та інформує керівника підприємства ЦА.

5.15.11. Керівник підприємства ЦА, отримавши повідомлення про аварійну ситуацію з власним ПС, уводить в дію План заходів на випадок аварійної ситуації з власним ПС.

6. Виконання польотів на авіаційних роботах у сільському та лісовому господарстві

6.1. Загальні вимоги

6.1.1. Мінімум, при якому дозволяється виконувати польоти на АХР, кожному КПС встановлюється керівником льотної служби (його заступником) експлуатанта з урахуванням його підготовки, досвіду льотної роботи, виду робіт, що виконуються, кліматичних і рельєфних умов району робіт. Польоти виконуються за ПВП при таких мінімальних метеорологічних умовах для:

легких літаків: висота нижньої межі хмар - 150 м; видимість - 3000 м у рівнинній і пагорбкуватій місцевості;

вертольотів: висота нижньої межі хмар - 150 м; видимість - 2000 м у рівнинній і пагорбкуватій місцевості;

надлегких ПС: висота нижньої межі хмар - 200 м, видимість - 3000 м у рівнинній і пагорбкуватій місцевості.

Польоти за вищезазначеними метеорологічними умовами виконуються, якщо КПС пройшов підготовку за програмами, установлені Державіаадміністрацією.

6.1.2. Згідно із Завданням замовника на виконання АХР КПС необхідно детально вивчити район польоту на АХР (місце розташування, рельєф, конфігурацію площ, які виділені для оброблювання); виявити наявність і характер перешкод, нанести їх розташування на плани земельних ділянок і на підставі цих даних визначити характер складності оброблювання кожної ділянки, намітити порядок їх оброблювання та сигналізації, провести необхідні розрахунки для виконання польотів.

Перед оброблюванням ділянок КПС зобов'язаний оглянути кожну ділянку, що підлягає оброблюванню, шляхом особистого об'їзду або в окремих випадках (при віддаленні ділянок від ЗПМ більше ніж 15 км, а також за умов бездоріжжя) шляхом обльоту на ПС, не завантаженому хімікатами. Разом з представником замовника визначити ділянки, що підлягають вибракуванню, як такі, що не забезпечують безпеку польотів.

6.1.3. КПС приймає рішення на виконання АХР, якщо:

фактична погода і прогноз погоди за висотою нижньої межі хмар і видимості не нижче мінімуму для виконання АХР;

швидкість вітру не перевищує значення, встановленого технологіями АХР;

відсутні небезпечні метеоявища - гроза з опадами або без опадів; град, шквал, смерч, помірна або сильна турбулентність, пилова буря, піщана буря, пиловий, піщаний або сніговий поземок; пилова, піщана або снігова низова заметіль, а також інші явища, що погіршують видимість до значень менше 10 км;

відсутні заборони на польоти в районі робіт.

У разі, якщо погода, що прогнозується, не відповідає мінімуму для виконання АХР, КПС, який має допуск до польотів з правом підбору посадкових майданчиків з повітря, має право приймати рішення про початок польотів за фактичною погодою, про що ним уноситься запис до Завдання на політ "Рішення виконання АХР за фактичною погодою прийняв".

При прийнятті рішення про польоти за фактичною погодою висота нижньої межі хмар повинна бути на 100 м вище мінімуму КПС, а видимість не менше 5 км, і у прогнозі погоди не передбачається швидкість приземного вітру більше допустимої для даного типу ПС. КПС повинен на протязі всього періоду польотів контролювати зміни в погоді.

6.1.4. Перед початком оброблювання ділянки КПС з метою визначення розташування сигналів, перешкод і характерних орієнтирів виконує обзорний політ за прямокутним маршрутом на висоті не менше 50 м над ділянкою.

Політ може виконуватися з хімікатами на борту ПС.

6.1.5. Польоти ПС до оброблювальних ділянок і назад виконуються за коротким, безпечним маршрутом на висоті не менш 50 м над місцевістю. Пересікати високовольтні ЛЕП (напруга вище 1000 В) дозволяється на всіх ПС на висоті не менше 50 м над опорами.

Польоти ПС над трасою високовольтних ЛЕП з включеною сільськогосподарською апаратурою забороняються.

6.1.6. АХР виконуються на гранично малих висотах - від 2 до 10 м. Робоча висота польоту при оброблюванні ділянки встановлюється відповідно до технології даного виду робіт, але не нижче ніж 2 м над рослинами та 10 м над верхівками дерев.

6.1.7. АХР можуть виконуватися на протязі всієї світлової частини дня за умови, якщо температура навколишнього повітря не перевищує 22 град.С, швидкість вітру до 4 м/с при обприскуванні з нормами витрати робочої рідини більше 10 л/га; при виконанні ультрамалооб'ємного обприскування температура навколишнього повітря не перевищує 22 град.С і швидкість вітру до 3 м/с. При внесенні агрохімікатів максимально допустима швидкість вітру складає 8 м/сек.

Найсприятливіші метеорологічні умови для виконання АХР - вранці до появи висхідних потоків повітря та підсилення вітру і ввечері з моменту зменшення або припинення вказаних погодних умов.

Польоти для оброблювання ділянок у рівнинній і горбкуватій місцевості, а також на плато дозволяється починати за умови доброї видимості та можливості візуально визначити висоту польоту, але не раніше ніж за 30 хв до сходу сонця. Польоти для оброблювання ділянок у гірській місцевості дозволяється розпочинати зі сходом сонця. Польоти після заходу сонця забороняються.

Оброблювання ділянок, а також виконання зльоту і посадок, якщо висота сонця над горизонтом менша 15 град., а курсовий кут сонця при цьому менший 30 град., забороняється.

6.1.8. КПС при виконанні АХР зобов'язані постійно слідкувати за зміною погоди, особливо за розвитком небезпечних метеоявищ, а також при метеорологічних умовах, нижче встановлених, при виявленні яких своєчасно зупинити польоти та повідомляти про це диспетчера УПР.

6.1.9. При виконанні АХР для перевірки регулювання і роботи сільськогосподарської апаратури, правильності її вмикання і вимикання, визначення характеру смуги матеріалу, що розпилюється, дозволяється брати на борт ПС представника експлуатанта (посадову особу, відповідальну за здійснення технологічних процесів виробничої діяльності в галузі авіаційних робіт), про що робиться запис у завданні на політ у графі "При виконанні польоту на борту ПС знаходяться". При цьому польотна маса та центровка ПС повинні бути у межах допустимих норм.

В окремих випадках, коли перед виконанням АХР огляд масиву з землі неможливий, дозволяється брати на борт ПС (без завантаження його хімікатами) представника замовника, за умови, якщо він застрахований.

Рішення на політ з представником замовника на борту приймає КПС при узгодженні з керівництвом підприємства ЦА.

Прізвище представника замовника вказується у Завданні на політ, у графі "Примітка".

6.1.10. КПС, які допущені до підбору майданчиків з повітря, дозволяється самостійно виконувати переліт на майданчик, підібраний з повітря, з подальшим складанням кроків і Інструкції з виконання польотів на ЗПМ.

6.2. Виконання польотів на робочих постійних і тимчасових злітно-посадкових майданчиках

6.2.1. Перед початком польотів КПС повинен впевнитися в правильності маркування робочого ЗПМ і відповідності інструкції з виконання польотів фактичному стану ЗПМ.

6.2.2. КПС (другий пілот) зобов'язаний організувати розбивку старту: викласти посадкове "Т" не ближче 50 м від межі робочої площі льотної смуги, намітити напрямок злету і посадки білими прапорцями з інтервалами 50 м між ними. До посадкового знака "Т" на відстані 50 м від нього встановити червоний прапорець. Щоденний розрахунок на злет і посадку виконувати у відповідності з встановленими нормативами з пілотування ПС. На його підставі позначити рубіж припинення злету - червоним прапорцем, який встановлюється в напрямку розбивки старту.

На постійних і тимчасових ЗПМ, де підходи відповідають вимогам підпункту 5.4.1 цих Правил, дозволяється при польотах одного літака у штиль і при боковому вітрі під кутом 90 град. (до встановлених меж) злет в одному напрямку, а посадка - в зворотному напрямку. Рубіж припинення злету позначається червоним прапорцем.

КПС зобов'язаний постійно слідкувати, а також організувати нагляд із землі за напрямком вітру, не допускати злет і посадку за попутним вітром.

Зліт ПС виконується від початку ЗПС. На ЗПМ з довжиною ЗПС більше за мінімальну довжину, встановлену для злету даного типу ПС, дозволяються польоти не від початку ЗПС за умов, якщо довжина ЗПС від місця початку розбігу забезпечує не менше ніж дві довжини розбігу до рубежу припинення злету.

Дане положення повинно бути передбачене Інструкцією з виконання польотів на ЗПМ.

6.2.3. Відстань посадкового знака від перешкод, розташованих у зоні підходів, з урахуванням схилу площини обмеження перешкод для тимчасових ЗПМ повинна бути:

$$L = L + СЧ ЛС + L1 + 30 (H - 1),$$

т зпс

де L - мінімальна відстань посадкового знака від перешкоди;

т

L - відстань до посадкового "Т" від межі ЗПС (50 м);

зпс

СЧ ЛС - спланована частина льотної смуги;

L1 - ділянка зони підходів, яка дорівнює 50 м;

H - висота перешкод, м.

6.2.4. При польотах з льотних смуг, що мають штучне покриття, коли решта частини льотного поля має розм'яклий ґрунт, встановлюються такі обмеження: бокова складова швидкості вітру не більше 4 м/с для літаків Ан-2 і для ПС НАРП-1, Бекас (Х-32) не більше 6 м/с.

6.2.5. При роботі двох однотипних літаків з одного постійного чи тимчасового ЗПМ польоти виконуються за здалегідь складеною Інструкцією, яка передбачає оброблювання двох різних ділянок і взаємозв'язок літаків у період проведення робіт. При цьому повинні бути дотримані такі правила:

один з КПС призначається старшим;

при виконанні польотів екіпажі повинні весь час бути на зв'язку, доповідати про початок і кінець оброблювання ділянок і курс прямування до ЗПМ;

виконання злетів і посадок ПС у різних напрямках забороняється;

на кожний день польотів передбачати розводку ПС при підході до ЗПМ у відповідності з колом польотів (встановлюється тільки одне коло польотів) і розташуванням ділянок, що обробляються, а також дотримувати часові інтервали у відповідності з вимогами НПП ГА (v0077400-85);

не допускати вирулювання на ЗПС ПС для злету, якщо інше ПС знаходиться на прямій на передпосадковому зниженні;

при польотах двох і більше ПС з одного ЗПМ кожний КПС зобов'язаний знати місцезнаходження інших ПС в районі виконання робіт;

одночасно обробляти одну й ту ж ділянку двома або більшою кількістю ПС забороняється;

забезпечити в повітрі і на землі взаємодію між членами екіпажу, обслуговувальним персоналом і наземним складом, тверде знання ними конкретних обов'язків.

6.2.6. При роботі з одного постійного або тимчасового ЗПМ трьох і більш ПС для організації і забезпечення польотів призначається вільний від польотів керівник з осіб ЛС і диспетчер-інформатор. Їм надається командна ультракороткохвильова радіостанція для зв'язку з екіпажем.

Порядок польотів і ведення зв'язку на даному ЗПМ і над полями, що оброблюються, повинен бути регламентований Інструкцією з виконання польотів у районі ЗПМ, складеною особою КЛС.

В Інструкції необхідно передбачити таке:

забороняється над ЗПМ устанавлювати одночасно ліве та праве кола польотів;

забороняється зліт одного ПС при заході іншого на посадку, а також зліт, коли ПС, що перед цим злетіло, ще не перейшло до режиму набору висоти;

забороняється злети і посадки ПС у різних напрямках;

план польотів і оброблювання ділянок розробляється старшим командиром спільно з КПС, для того щоб виключити випадки одночасного оброблювання ділянок, розташованих безпосередньо одна біля одної або на маршрутах польоту ПС, що пересікаються.

6.2.7. Перед початком кожного льотного дня КПС зобов'язаний виконати за номограмами та відповідними графіками розрахунок довжини розбігу, злітної дистанції і пробігу літака в залежності від температури навколишнього повітря, атмосферного тиску, а також стану поверхні ЗПС. У залежності від розрахункових даних і розмірів ЗПС визначити злітну масу літака та намітити рубіж припинення злету, означивши його червоним прапорцем.

При підвищенні температури на 5 град. і більш або зменшення тиску на 4 мм рт.ст. і більше виконати новий розрахунок.

Злет і посадку виконувати тільки після того, як КПС переконається у відсутності перешкод на ЗПС.

6.2.8. Зарулювання ПС до завантажувального майданчика та вирулювання з нього необхідно виконувати на малій швидкості, за командою авіатехніка. Перед зарулюванням для завантаження хімікатами впевнитися, що заслінка обпилувача (клапан обприскувача) закрита (закритий); не допускати обдування завантажувального майданчика, ПС, яке рулює або злітає.

Поблизу перешкод по розмоклому або нерівному ґрунту зарулювання та вирулювання також виконуються на швидкості людини, що повільно рухається, яка забезпечує негайну зупинку ПС при гальмуванні.

6.2.9. КПС є відповідальним за процес завантаження ПС хімікатами і заправку ПС пально-мастильними матеріалами.

Злітна маса ПС повинна відповідати злітній масі, що була розрахована.

6.2.10. Перед початком польотів члени екіпажу ПС Ан-2 повинні виконувати операції, що передбачені технологією роботи екіпажу на АХР, у частині, що їх стосується, та визначені в Інструкції про взаємодію та технологію роботи членів екіпажу літака Ан-2 при виконанні АХР, що розробляється льотною службою підприємства ЦА і узгоджується з Державіаадміністрацією.

6.3. Особливості виконання польотів на АХР

6.3.1. Висота робочого польоту над ділянкою, що обробляється, визначається технологією виконання даного виду робіт.

6.3.2. Польоти виконуються на швидкості та режимах згідно з КЛЕ даного типу ПС і вимогами технології робіт.

6.3.3. При злеті, посадці та в польоті члени екіпажу повинні знаходитися на робочих місцях і бути пристебнутими до сидіння ременями безпеки.

6.3.4. За умови віддалення ділянки, що обробляється, від робочого ЗПМ на 15 км і більш екіпаж зобов'язаний виконати розрахунок польоту у відповідності з вимогами НШС ГА.

6.3.5. Перед початком польотів з оброблювання ділянок виконується розрахунок віддалення сигнальних знаків від перешкод з метою побудови глісад зниження та набору висоти при заходженні на гін і виході з нього, який наведений у розділі 10 цих Правил, з використанням льотно-технічних характеристик за даними контрольного обльоту ПС.

Необхідно пролітати над перешкодою на підходах до створу сигналів з перевищенням не менше 10 м, а над опорами високовольтних ЛЕП - не менше 20 м.

6.3.6. Польоти при оброблюванні ділянок, на яких є перешкоди, повинні виконуватися з дотриманням таких правил:

а) польоти над ділянками, що пересічені повітряними смугами зв'язку та електропередач, якщо робоча висота польоту дорівнює або менша висоти цих перешкод, дозволяється виконувати:

уздовж траси з навітряної сторони на відстані не менше 50 м від краю проводів при швидкості вітру до 5 м/с і не менше 100 м при швидкості вітру від 5 до 8 м/с;

уздовж траси з підвітряної сторони при вітрі до 8 м/с на відстані від крайніх проводів не менше 50 м;

б) польоти з пересіченням ЛЕП (нижче 1000 В), ліній зв'язку, вітрозахисних смуг, що розташовані поперек поля, що оброблюється, а також над високими деревами і іншими перешкодами, допускаються з перевищенням над ними і опорами ЛЕП не менше 10 м при швидкості вітру до 4 м/с і не менше 20 м при швидкості вітру більше 4 м/с. Оброблювання таких полів виконується за інструкцією, що складена особою КЛС.

При оброблюванні ділянки і виході з гону дозволяється пересікати високовольтні ЛЕП (вище 1000 В) з вимкнутою сільськогосподарською апаратурою на висоті не менше 50 м. При польотах уздовж ЛЕП напругою 750 кВ і більше, що вказані в підпункті 6.3.6, відстань повинна бути збільшена на 50 м;

в) польоти вздовж вітрозахисних смуг, коли вони вище культур, що оброблюються, допускаються на відстані від них:

з навітряної сторони не менше 15 м при швидкості вітру до 4 м/с і не менше 30 м при швидкості вітру більше 4 м/с;

з підвітряного боку і при суворо зустрічному і попутному вітрі не менше 15 м, якщо швидкість вітру не перевищує 8 м/с.

6.3.7. Зниження ПС до заданої висоти польоту виконується суворо по прямій.

Перший захід ПС на ділянку, що оброблюється, виконувати з розрахунком того, щоб розворот для виходу на гін не перевищував 90 град.

Режим виробничого польоту на ділянках з відкритими підходами встановлюється за 200 м від межі, ділянки, що оброблюється, - на літаках і за 25 м - на вертольотах.

КПС (пілот) зобов'язаний вести ПС над ділянкою за створом сигнальних знаків з швидкістю, яка передбачена технологією робіт, що виконуються, та КЛЕ даного типу ПС.

При виконанні виробничого польоту необхідно точно витримувати задану висоту польоту візуально і за радіовисотоміром, якщо він є на ПС.

Сільськогосподарська апаратура вмикається і вимикається на початку і в кінці гону з таким розрахунком, щоб хімікати випадали точно в межах ділянки, що оброблюється.

6.3.8. Розвороти на літаках при виконанні АХР виконуються в горизонтальній площині на висоті не нижче 50 м над перешкодами в рівнинній місцевості і не нижче 100 м над лісовими масивами, ярами і в гірській місцевості. За умови наявності допуску КПС Ан-2 до виконання АХР на висоті 2-3 м, дозволяється виконання розворотів змінного профілю на висоті не нижче 30 метрів.

Максимально допустимі кути крену на розворотах не повинні перевищувати показники крену, визначені КЛЕ даного типу ПС.

При виконанні розворотів над лісом, ярами і в гірській місцевості, а також за наявності слабкої бовтанки максимально припустимі кути крену для літаків не більше 20 град.

Розвороти на вертольотах (у всіх випадках) виконуються на висоті не менше 30 м над перешкодами з креном не більше 20 град.

6.3.9. Доверти для виправлення заходу в створ сигналів дозволяється в межах до 10 град. за курсом із креном не більше 15 град. і до висоти не менше 20 м.

6.3.10. Оброблювання з літака звивистої ділянки виконується тільки за прямолінійними маршрутами, для чого командир літака (пілот) зобов'язаний на кожному згибі ділянки вимикати сільськогосподарську апаратуру та виконувати заходження на наступний маршрут з дотриманням усіх вимог цих Правил. Доверти літака на робочій висоті при оброблюванні звивистих ділянок на висоті менше 50 м забороняються.

При оброблюванні з вертольотів звивистої ділянки дозволяється виконувати польоти без вимикання сільськогосподарської апаратури шляхом довертів на гоні до 25-30 град., для чого, не долітаючи до місця згубу ділянки, плавно повернути вертоліт на наступну пряму. Над ділянками, що розташовані на схилах, доверти виконувати тільки в сторону зниження місцевості на висоті не менше 10 м над перешкодами. Якщо направлення згубу не збігається, з пониження місцевості, цей метод оброблювання застосовувати забороняється.

Усі види маневру на вертольотах у безпосередній близькості від землі дозволяється виконувати з креном не більше 10 град. на встановленій швидкості.

6.3.11. Максимально допустима крутизна схилу ділянок при оброблюванні з вертольота повинна бути не більше 45 град.; ділянки, що мають крутизну більше 45 град., обробляти забороняється.

При оброблюванні ділянок на схилах гір маршрути заходження повинні будуватися вздовж горизонталей.

Розвороти для наступних заходжень виконуються тільки в бік пониження місцевості.

При виконанні заходжень за горизонталлями відстань між консолю крила літака (несучого гвинта вертольота) і схилами гори повинна бути за горизонталлю і вертикаллю не менше 15 м.

Заходження вверх за схилом допускається виконувати за умови забезпечення на виході з гону необхідної швидкопідйомності і поступової швидкості, яка встановлена КЛЕ даного типу ПС.

6.3.12. Виробничі польоти над ділянкою униз за схилом дозволяється на вертольоті Ка-26 при дотриманні нормальної швидкості та встановленої висоти польоту при крутизні схилу не більше 25 град. і відсутності перешкод на виході з гону.

Виробничі польоти з оброблювання ділянок униз за схилом на літаках дозволяється виконувати тільки в виняткових випадках, при крутизні схилу не більше 5-6 град. і відсутності перешкод на виході з гону. При цьому необхідно витримувати встановлену крейсерську швидкість польоту та відповідний режим роботи двигуна, а також постійну висоту польоту над рослинами, що оброблюються.

Оброблювання ділянок униз за схилом при попутному вітрі забороняється.

6.3.13. За виходом хімікатів стежити тільки через дзеркало, що встановлено з цією метою у полі зору пілота. У разі затримки виходу хімікатів пілот зобов'язаний припинити обпилювання (обприскування, розсів), повернутися на ЗПМ і на землі усунути несправності сільськогосподарської апаратури.

6.3.14. Порядок і умови виконання польотів з оброблювання складних ділянок визначається інструкцією, що складається особою КЛС.

До складних ділянок належать:

а) ділянки, які мають на території або на підходах до них перешкоди, що не дозволяють здійснювати польоти на висотах, передбачених в інструкціях і технологіях АХР, коли для оброблювання даної ділянки необхідно змінювати робочу висоту польоту для визначення перешкод;

б) ділянки, що розташовані на поливних землях, у заболоченій, піщаній, гірській і безорієнтирній місцевості, а також в ущелинах і передгір'ях.

6.3.15. В інструкції з оброблювання складної ділянки повинні бути відображені такі основні дані: характерні особливості місцевості, на якій розташована ділянка, перешкоди на ділянці, обочинах і підходах до неї;

метеорологічні умови, за яких дозволяється оброблювання;

висота польоту над перешкодами і порядок їх подолання;

порядок виходу на ділянку та побудови робочих заходжень ПС над ділянкою;

особливості сигналізації, розташування сигнальників і їх пересування ділянкою;
час оброблювання (уранці, увечері, увесь день або не пізніше вказаних годин);
польотна маса ПС з урахуванням максимально допустимого завантаження хімікатами.

6.3.16. Кількість посадок за добу не повинна перевищувати 50 на літаках і 65 на вертольотах.

Для відпочинку льотних екіпажів установлюється перерва:

через кожну годину нальоту або 10-12 посадок - на 10 хв;

після 3-х годин нальоту або 25-30 посадок - на 1,5 год;

перерва на 1,5 год може поєднуватися з обідом екіпажу, а перерва на 10 хв - із завантаженням ПС паливом.

При виконанні ультрамалооб'ємного (УМО) обприскування та інших робіт з нормою витрати хімікатів (речовин) до 10 кг (л) на га на літаках кількість розворотів у першому польоті не повинна перевищувати 20, а в наступних польотах - 30. Якщо пілотування літака здійснює один пілот, кількість розворотів у кожному польоті не повинна перевищувати 20.

Час відпочинку після кожного польоту при виконанні УМО повинен бути не менше 15 хв.

Якщо ці роботи виконуються на вертольотах, кількість розворотів у одному польоті не повинна перевищувати 20. Час відпочинку між польотами повинен бути не менше 20 хв.

Тривалість добового відпочинку між ранковими та вечірніми польотами повинна бути не менше 3 год (уключаючи обід).

6.3.17. При виконанні польотів КПС (пілоту) забороняється:

порушувати вимоги технології даного виду АХР і виконувати роботу без завдання замовника;

порушувати експлуатаційні обмеження ПС, які вказані в КЛЕ даного типу ПС;

використовувати несправну або невідрегульовану сільськогосподарську апаратуру;

виконувати зліт (посадку), оброблювати ділянки за висотою сонця над горизонтом менше 15 град. і за курсовим кутом сонця менше 30 град.;

виконувати зліт і посадку у напрямках, які не забезпечують набору безпечної висоти польоту над перешкодою;

виконувати політ без правильно викладеного старту;

виконувати будь-які еволюції з метою усунення затримання виходу хімікатів і біоматеріалів;

виконувати польоти при сильній бовтанці (турбулентності) і вітрі, швидкість якого перевищує встановлену технологією (інструкцією) для даного виду робіт;

виконувати польоти над населеними пунктами;

виконувати польоти натошак;

працювати без сигналізації на ділянках, які оброблюються;

виконувати польоти з непрацюючими засобами об'єктивного контролю;

виконувати польоти без ТО ПС;

брати на борт ПС сторонніх осіб, у тому числі і авіаційних спеціалістів, окрім випадків, які вказані в підпункті 6.1.9;

виконувати польоти, які не пов'язані з виконанням АХР;

поглядати назад для спостереження за виходом хімікатів і біоматеріалів та працювати без встановленого на ПС дзеркала заднього нагляду;

залишати робоче місце до завершення польоту.

6.3.18. На ЗПМ КПС забороняється:

виходити та залишати ПС з двигуном(ми), що працює(ють);

заохочувати сторонніх осіб (у тому числі членів завантажувальної бригади) до ТО ПС, окрім його санітарної обробки і дегазації, запуску двигуна (провертання гвинта перед запуском) і дозволяти їм знаходитися безпосередньо біля площини обертання гвинта;

покидати ПС з незачиненими протиугінними приладами.

6.4. Особливості організації польотів при виконанні авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві у гірській місцевості

6.4.1. Перед вильотом екіпажів для виконання АХР у гірській місцевості керівник льотної служби (підрозділу) зобов'язаний організувати проведення попередньої підготовки екіпажу у відповідності до вимоги НПП ГА (v0077400-85) і підпункту 5.6.10 цих Правил.

6.4.2. Оброблювання сільськогосподарських площ при виконанні польотів у гірській місцевості виконувати за такими мінімальними метеорологічними умовами за ПВП:

Таблиця

Характер	Висота	Видимість,	Вертикальна	Швидкість
----------	--------	------------	-------------	-----------

місцевості ділянки, що оброблюється	нижньої межі хмар над найвищою точкою рельєфу	км	відстань від ПС до нижньої межі хмар, м	вітру, м/с
Рівнинна, горбкувата, відкриті долини	150	3	50	за видами робіт
Гірська (висота до 2000 м)	400	5	100	за видами робіт
Гірська (висота більше ніж 2000 м)	700	10	100	за видами робіт

6.4.3. Для виконання АХР з гірських ЗПМ, що розташовані на висоті 2000 м і вище над рівнем моря, а також для оброблювання площ за цих умов допускаються КПС, які мають достатній досвід роботи і самостійний наліт на АХР (табл.):

Таблиця

Висота ЗПМ або ділянки, що оброблюється, щодо рівня моря, м	Самостійний наліт командира ПС повинен бути не менше ніж (год)
2001-3000	500
3000 і більше	1000

6.4.4. Польоти з гірських ЗПМ, що розташовані на висоті 3000 м і вище, а також оброблювання ділянок за цих умов дозволяється виконувати КПС, які мають право підбору посадкових майданчиків з повітря.

6.4.5. Якщо АХР виконуються у гірській місцевості, повинен бути організований безперервний двосторонній зв'язок між екіпажами ПС і диспетчерським органом ОПР для постійного контролю за їх роботою.

7. Організація сигналізації та взаємодії екіпажу повітряного судна і сигнальників під час виконання польотів на авіаційних роботах у сільському та лісовому господарстві

7.1. Загальні вимоги

7.1.1. З метою забезпечення прямолінійності польотів, виконання їх на однаковій відстані один від одного на робочій ділянці організується наземна сигналізація. Основна задача сигналізації - подача чітких сигналів, за якими КПС виконує оброблювання ділянки хімічними та біологічними засобами захисту рослин, стимуляторами росту рослин, біологічними матеріалами та агрохімікатами.

7.1.2. До сигналізації допускаються попередньо підготовлені та проінструктовані КПС робітники, які були залучені на весь період проведення АХР. Керівник господарства призначає старшого сигнальника, який є відповідальним за забезпечення правильної організації сигналізації на ділянці, що оброблюється.

7.1.3. З метою дотримання встановленої робочої ширини переходу та досягнення рівномірності оброблювання ділянки, сигнальники повинні користуватися дво metroвкою або мірним шпагатом зі штирями, при цьому варто заздалегідь проміряти лінію переходу, а місце розташування сигнальників відзначити кілками. Вимірювати відстань переходу на нову сигнальну лінію кроками - забороняється.

7.1.4. У залежності від характеру робіт, умов місцевості використовуються різні засоби сигналізації: кольорові прапорці, кольорові парасольки, димові шашки, ракети та радіозасоби. При оброблюванні відкритих площ з низькою рослинністю для сигналізації використовують червоно-білі прапорці розміром 1,4x0,7 м, які закріплені перекладаиною на палиці 2-3 м довжиною.

7.1.5. Для позначення перешкод, які розташовані на ділянках і підходах до них, застосовується попереджувальна сигналізація. Попереджувальні сигнальні знаки (прапорці червоного кольору) нерухомо встановлюються в місцях перешкод.

7.1.6. Виконувати АХР без сигнальних знаків, які добре видно, - забороняється.

7.1.7. Без сигнальних знаків дозволяється виконувати польоти над ділянками, які можуть бути оброблені за 2-3 заходження ПС.

7.1.8. У разі, якщо напрямок польоту співпадає з чітко позначеними рядками (садів, виноградників, посівів цукрового буряка, кукурудзи, соняшника), при довжині гону, що не перевищує 1,0 км, оброблювання ділянки дозволяється виконувати за одним сигналом.

7.2. Організація сигналізації

7.2.1. Сигналізація організується таким чином:

7.2.1.1 на межах двох протилежних сторін ділянки, яка буде оброблюватися, виставляють по одному сигнальнику з кольоровими прапорцями;

7.2.1.2 лінія руху сигналів намічається так, щоб сигнальники рухалися назустріч вітру у бік необробленої частини ділянки;

7.2.1.3 сигнали, що утворюють створ, указують пілоту напрямок, початок і кінець гону;

7.2.1.4 відстань між сигналами не повинна перевищувати 2-2,5 км. При більшій довжині гону, поганій видимості сигналів, наявності перешкод при внесенні міндобрив можуть залучати додаткових сигнальників. Їх необхідно розміщувати так, щоб дотримувалась пряmolінійність сигнальної лінії. При розпорошуванні та розприскуванні пестицидів ставити додаткові сигнальники - заборонено; при розпорошуванні, обприскуванні та розсіванні сигнальники для першого заходу ПС - встановлюються:

а) у штиль, при зустрічному та попутному вітрі, а також при боковому вітрі швидкістю не більше 2 м/сек - на відстані від краю ділянки, що оброблюється, рівній ширині робочого захвату;

б) при боковому вітрі швидкістю більше ніж 2 м/сек, який спрямований з боку ділянки, що оброблюється, - на відстані, рівній ширині робочого захвату.

7.2.1.5 при оброблюванні дерево-чагарникової рослинності та лісових масивів сигналізація здійснюється за допомогою переносних і нерухомих прапорців, димових шашок і кольорових ракет.

Як переносні сигнали, при оброблюванні молодих лісів і чагарників висотою до 5 м, слід застосовувати двокольорові прапорці, що закріплені на палицях необхідної довжини. Ці прапорці при сигналізації повинні знаходитися на 1,5-2 м вище пологу лісу.

У лісах з високим деревостоем сигнальні знаки використовуються: нерухомі, Г-подібні сигнальні прапорці семафорного типу, що закріплюються на верхівках дерев. Вони встановлюються не для кожного гону, а на відстані один від одного, рівній подвійній ширині робочого захвату.

Польоти в цьому випадку здійснюються у такому порядку:

один - за прапорцями, другий - між ними, третій - за прапорцями і т.д. При більшій кількості сигналів на ділянці прапорці встановлюються у визначеному порядку та різних кольорів.

В окремих випадках, коли стулкова сигналізація у лісі або в інших подібних умовах неможлива, необхідно позначити за допомогою нерухомих сигналів розташування і кордони ділянки, що оброблюється, або початок і кінець маршруту (при оброблюванні каналів, річок і чагарників на трасах ЛЕП).

За нерухомими сигналами, що розташовані на кордонах лісового масиву, пілот виконує лише перше і останнє заходження, усі інші виконуються згідно з розрахунковими даними щодо оброблювання ділянки. Після оброблювання нерухома сигналізація не знімають до визначення ефективності проведених робіт, на випадок необхідності проведення повторного оброблювання ділянки із-за дощу або інших причин.

7.2.2. Різновидністю переносної сигналізації є ракетна сигналізація з використанням радіозасобів. Радіозв'язок здійснюється між КПС та наземним коректувальником і сигнальниками.

При підльоті літака до ділянки лісу, що оброблюється, за 300-500 м пілот подає команду на випуск ракет. Сигнальники (з радіостанціями), які отримали команду, виконують запуск ракет із пістолетів вверх або з невеликим нахилом (15 град.) від вертикалі за курсом польоту. Після цього вони переходять на інший гін і очікують повторної команди.

При роботі з наземним коректувальником останній, який спостерігає за ПС, що наближається, подає команду сигнальникам на випуск ракет.

Якщо виставлені додаткові сигнальники, ракети подаються з трьох точок: з двох (на початку і середині гону) одночасно, а з третьої точки (у кінці гону) з паузою в 30 сек.

7.3. Взаємодія екіпажу повітряного судна та сигнальників

7.3.1. Перед початком виконання польотів КПС, за участю представника замовника, проводить інструктаж (під підпис) з усіма членами робочої бригади, у тому числі з сигнальниками, про виконання

ними своїх обов'язків. Робітники бригади, у тому числі сигнальники, з'являються на ЗПМ у точно встановлений час. Якщо робітник не зможе вийти на роботу, він зобов'язаний завчасно повідомити про це представника замовника, який приймає заходи щодо його заміни.

При включенні до складу бригади нових осіб-сигнальників КПС зобов'язаний провести інструктаж з ними. Без інструктажу сигнальники до виконання своїх обов'язків не допускаються.

7.3.2. У залежності від умов проведення оброблювання до ПС прикріплюються: при човниковому способі оброблювання 2-4 сигнальники; при загінному способі та одночасному оброблюванні двох і більш ділянок 4-6.

7.3.3. Сигнальники повинні добре знати мету сигналізації та свої обов'язки, а також як поводитися із сигнальними знаками (як тримати прапорець, коли переходити на нове місце і на яку відстань і інше).

7.3.4. Під час оброблювання ділянки сигнальники зобов'язані точно виконувати вказівки КПС, які вони отримали при проведенні інструктажу, а саме:

не пізніше ніж за 10 хв до прильоту ПС з'явитися на ділянку, що підлягає оброблюванню; при переході на черговий гін вибирати місце, що забезпечує КПС (пілоту) кращу видимість сигнального знака. Якщо сигналізація здійснюється прапорцями, їх треба тримати фронтом до ПС (при роботі з боковим вітром - із підвітряного від себе боку), при цьому переходи на новий гін сигнальники виконують проти вітру або під кутом у бік необроблюваної площі;

строго витримувати прямолінійність сигнальної лінії (створу) при трьох або більше сигналах; точно дотримуватись встановлених для сигнальників напрямлень і ширини переходу на наступний гін. Кожний сигнальник повинний мати при собі двометровку. Перехід також можна здійснювати за допомогою мірного шпагату з штирями на відстані, рівній ширині переходу сигнальника. Лінія переходу може бути заздалегідь проміряна, а місце розташування сигнальників відмічене кілками;

постійно стежити за ПС та роботою обпилювача (обприскувача); переходити на черговий гін тільки після оброблювання попереднього по всій довжині. У разі, якщо один із сигнальників дійде до границі ділянки, що оброблюється, раніше іншого, то перший, не змінюючи ширини переходу, повинен йти по прямій доти, поки другий сигнальник не дійде до кінця ділянки;

пересування сигнальника повинно бути чітким і швидким; при переході на наступний гін сигнальник повинен опустити сигнал і почати перехід, коли літак наблизиться до нього на відстань 250-300 м, а вертоліт - 70-100 м; при виконанні ультрамалооб'ємного обприскування - на відстань 500 і 200 м відповідно;

при сигналізації ракетами, з метою запобігання виникненню пожежі, контролювати повне згорання ракети у повітрі; на випадок падіння на землю сигнальної ракети, що не згоріла, ужити заходів до негайного її гасіння;

при перерві в роботі сигнальник, який перейшов на наступний гін, повинен відзначити місце подачі сигналу таким чином, щоб його легко можна було знайти.

7.3.5. Сигнальнику забороняється:

піднімати сигнальний прапорець вище 3 м від поверхні землі, ставати для подачі сигналу при оброблюванні відкритих площ з низькою рослинністю на автомашинах, бугри, бруствери та інші підняті місця, а також перебувати верхи на коні;

відходити з ділянки без дозволу старшого сигнальника;

допускати на ділянку, що оброблюється, сторонніх осіб.

Особи, перебування яких на ділянці, що оброблюється, зумовлено виробничою необхідністю, повинні стояти поруч із сигнальником.

7.3.6. З метою попередження травмонебезпечної ситуації необхідно дотримуватись таких правил:

а) сигнальники повинні постійно тримати ПС в полі зору, ніколи не повертатися до нього спиною.

Починати рух необхідно з підвітряної сторони поля і пересуватися проти вітру, ні в якому разі не в бік внесення хімікатів. Як тільки ПС займе положення передробочого польоту, перейти на наступну навітряну позицію.

Якщо ПС є вертольотом, необхідно триматися осторонь від лінії його шляху на відстані не менше двох діаметрів несучого гвинта і забрати на таку ж саму відстань незакріплені предмети;

б) уникати подачі сигналів, знаходячись під перешкодами або неподалік від таких перешкод, як огорожі або дроти, що можуть обірватися при зіткненні з ПС і вдарити сигнальника.

Уважно стежити за дотовими відтягненнями і не направляти ПС в їх бік;

в) необхідно залишатися на полі доти, доки оброблювання не буде закінчене, і щоб мати можливість надати першу допомогу на випадок події.

Сигнальнику необхідно знати, які хімікати використовуються.

У разі будь-якої події, сигнальник може бути першим свідком, здатним доставити членів екіпажу ПС до медичної установи або забезпечити іншу медичну допомогу, він повинен повідомити лікаря, впливу яких хімікатів піддався потерпілий член екіпажу.

8. Порядок обліку і здачі виконаних авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві

8.1. При виконанні АХР підприємство ЦА організовує облік виконаних робіт.

8.2. Обсяг виконаних робіт (фактично оброблена площа у гектарах, льотних годинах) визначає представник замовника разом з КПС.

8.3. Здавання та приймання виконаних робіт здійснюються після їх виконання та оформлюються Актом виконаних АХР (додаток 12), який підписується КПС і уповноваженим представником замовника.

8.4. Акт виконаних АХР є документом, на підставі якого проводяться розрахунки між виконавцем та замовником.

8.5. Керівник підприємства ЦА забезпечує достовірність та своєчасність надання до Державіаадміністрації державної статистичної звітності.

9. Методика розрахунку елементів і продуктивності польотів на АХР

Перед виконанням польотів на АХР необхідно провести розрахунки елементів найвигідніших варіантів польоту з метою досягнення найбільшої продуктивності та забезпечення безпеки польоту.

Розрахунок елементів польоту включає:

розрахунок найвигідніших величин (ширини захвату, разового завантаження та довжини гону);

розрахунок тривалості елементів польоту;

розрахунок продуктивності польоту.

9.1.1. Розрахунок найвигідніших величин

9.1.1.1. Перед тим, як розпочати розрахунок найвигіднішої ширини захвату і разового завантаження, необхідно перевірити, чи забезпечує сільськогосподарська апаратура заданий секундний випуск хімікатів:

$$q_{\text{сек}} = \frac{N \times \text{III} \times V}{10000 \times \text{pr} \times \text{p}},$$

де q - розрахункова секундна витрата хімікату, кг(л)/га;
сек

N - норма витрати хімікату, кг(л)/га;
 x

III - максимальна ширина захвату, м;
 pr

V - робоча швидкість повітряного судна, м/с.
 p

Якщо $q > q$, тоді перераховується ширина захвату: сек конст.

$$\text{III} = \frac{q \times 10000}{\text{конст.} \times \frac{N \times V}{x \times \text{p}}}$$

Для вертолітної техніки можна залишити ширину максимальну, а змінити швидкість в допустимих максимумах.

9.1.1.2. Для розрахунку найвигіднішої ширини захвату необхідно розрахувати загальну ширину (III) площі, що оброблена за o

одне разове завантаження:

$$\text{Ш} = \frac{G \times 10000}{N \times L \times r},$$

де G - максимальне завантаження хімікатів у бак ПС, кг(л);
пр

L - довжина ділянки, що оброблюється, м.
r

Визначається кількість заходжень із одним разовим завантаженням (n):
зах.

$$n = \frac{\text{Ш}}{r}.$$

У разі дробового результату виконується округлення до цілого числа за такими правилами.

Якщо ЗПМ розташований збоку ділянки, що оброблюється, округлення виконується у бік непарного числа. Якщо ЗПМ розташований у створі з ділянкою, округлення виконується у бік парного числа.

Особливо необхідно дотримуватися цього правила, якщо відстань від ЗПМ до ділянки, що оброблюється, становить до 5 км.

У разі округлення числа заходжень у більший бік, розраховується найвигідніша ширина захвату:

$$\text{Ш} = \frac{\text{Ш}}{n} \cdot r,$$

де Ш - найвигідніша ширина захвату, м;
н

n - кількість цільних заходжень при n > n

зах. зах. зах.

Якщо округлення проведено в менший бік, тобто n < n, зах. зах.

тоді у подальших розрахунках Ш = Ш.

За умови виконання комбінованого (сукупного) способу оброблювання ділянок розрахунок кількості заходжень виконується в такому порядку: визначається загальна довжина пилової хвилі (L) о

$$L = \frac{G \times 10000}{N \times \text{Ш} \times r};$$

підсумовується довжина ділянок, об'єднаних для сукупного оброблювання:

$$S \sum_{i=1}^n L_i = L_1 + L_2 + \dots + L_i + \dots + L_n,$$

де S - знак суми;

визначається кількість заходжень:

$$\text{зах. } n = \frac{L}{S \sum_{i=1}^n L_i},$$

де S - знак суми.

Округлення числа заходжень виконується за вищевикладеними

правилами. Якщо $N_{\text{зах.}} > N_{\text{зах.}}$ розраховується Ш :

$$\text{Ш} = \frac{G \times 10000}{N \times S \sum_{i=1}^n L_i \times \text{зах.}}$$

де S - знак суми.

9.1.1.3. Після розрахунку Ш розраховується найвигідніше n разове завантаження (G):

$$G = \frac{N \times \text{Ш} \times L \times n}{n \times 10000}$$

При комбінованому способі:

$$G = \frac{N \times \text{Ш} \times S \sum_{i=1}^n L_i \times n}{n \times 10000},$$

де S - знак суми.

9.1.1.4. Після розрахунку Ш та G уточнюється секундна витрата хімікатів (q):

$$q_{\text{сек.уточ.}} = \frac{N \times \text{Ш} \times V}{n \times 10000}$$

9.1.1.5. Кількість польотів (K) на ділянку з одноразовим пол. завантаженням визначається за формулою:

$$K = \frac{N \times F}{x},$$

пол. G
H

де F - площа ділянки, га.

9.1.2. Розрахунок тривалості елементів польоту.

9.1.2.1. Час польоту-циклу (T) можна уявити як суму окремих n елементів польоту:

$$T = t_1 + t_2 + t_3 + t_4,$$

де t₁ - час основної роботи літака (вертольота) над ділянкою, 1 хв;

t₂ - час розворотів;

t₃ - час польоту від ЗПМ до ділянок і назад, хв;

t₄ - час злету та посадки, хв.

9.1.2.2. У свою чергу:

$$t_1 = \frac{n \times L \text{ зах. } r}{60 \times V \text{ п}}$$

а) При комбінованому способі:

$$t_1 = \frac{n \times S \text{ зах. } L}{60 \times V \text{ п}}; t_2 = n \times t_2,$$

де t₂ - норматив часу на один розворот, хв; розв.

де S - знак суми;

$$t_2 = \frac{2L}{60V \text{ п}} = \frac{L}{30V \text{ п}},$$

де L - підліт від ЗПМ до ділянки, м;

V - швидкість підльоту, м/с. п

б) Для комбінованого способу підліт дорівнює:

$$L = \frac{L_1 + L_2 + \dots + L_i + \dots + L_n}{\dots}$$

де L_1, L_2, L_i, L_p - відстань між ділянками, м.

9.1.2.3. Тривалість одного польоту може бути розрахована за максимальними величинами ($G; \text{Ш}$) за загальною формулою: пр пр

$$T_p = \frac{600 \times G_{\text{пр}}}{N \times \text{Ш}_{\text{пр}} \times V_{\text{пр}}} + \frac{10 \times G_{\text{пр}} \times t_{\text{розв.}}}{N \times \text{Ш}_{\text{пр}} \times L_r} \times \frac{120L_p}{V_p} + t_4,$$

де V_p - км/год; L_r - км; L_p - км.

Розрахунок продуктивності польотів за льотну годину:

$$\Pi = \frac{G \times 60}{N \times T_p \times \text{п}}$$

де Π - продуктивність польотів за льотну годину, га/л.год.

10. Розрахунок безпечних умов виконання польотів на авіаційних роботах у сільському та лісовому господарстві

10.1. Якщо АХР виконуються декількома ПС на обмеженій території, необхідно вжити заходів щодо забезпечення безпеки польотів у цій повітряній зоні. Перед розробкою Інструкції з виконання польотів на ЗПМ і схеми оброблювання ділянок КЛС та КПС зобов'язані вивчити розташування сусідніх ЗПМ і ділянок та намітити безпечні маршрути виконання виробничих польотів.

10.2. Радіус повітряної зони ЗПМ АХР розраховується за формулою:

$$R = 0,5L_{\text{п.з.}} + \frac{h_{\text{підл.}}}{V_{\text{наб.}}} \times V_{\text{розв.}} + 3R_{\text{пвп}} + 0,5L_{\text{п.з.}},$$

де $L_{\text{п.з.}}$ - довжина злітно-посадкової смуги, м;
зпс

$h_{\text{підл.}}$ - висота підльоту, м;
підл.

$V_{\text{наб.}}$ - швидкість набору висоти, м/сек;
наб.

$V_{\text{у}}$ - швидкопідіймання ПС, м/сек, у відповідності до

результатів контрольного обльоту;

$R_{\text{розв.}}$ - радіус розвороту, м;
розв.

$L_{\text{пвп}}$ - безпечна відстань між ПС згідно з правилами
пвп

візуального польоту, м.

10.3. Безпечна відстань між ділянками (L) при одночасній 1

роботі двох ПС (ділянки, що оброблюються, перебувають в створі одна до іншої) визначається за формулою:

$$L = 2 \left(\frac{h_{\text{розв.}} - h_p}{1 V_{\text{наб. розв. пвп}}} \times V + 3R + 0,5L \right), \text{ м,}$$

де h - висота розвороту, м;
розв.

h - робоча висота польоту над ділянкою, м.
 p

10.4. У разі, якщо ділянки, що оброблюються, розташовані перпендикулярно одна до одної, безпечна відстань між ними (L) визначається за формулою: 2

$$L = \frac{h_{\text{розв.}} - h_p}{2 V_{\text{наб. розв. пвп}}} \times V + 3R + L, \text{ м.}$$

10.5. Якщо є перешкода при заходженні на гін і виході з нього, для витримування безпечних глисад зниження та набору висоти, а також своєчасного переходу ПС в режим набору висоти після закінчення гону, пілот зобов'язаний орієнтуватися за сигнальними знаками або іншими наземними орієнтирами на ділянці, що оброблюється, відстань (L) яких від перешкод розраховується за п

формулою:

$$L = \left(\frac{h_p - h_{\text{п}}}{\text{п } V_{\text{зниж./наб.}}} \times V \right) + L, \text{ м,}$$

де L - відстань сигнальних знаків від перешкод при п
заходженні на гін і виходу з нього, м;

h - висота польоту над перешкодами (береться висота перешкод
п

плюс безпечна висота польоту над перешкодами, яка дорівнює 10 м),
м;

V - вертикальна швидкість зниження або підймання ПС, м/с, у
у

Відповідності до результатів контрольного обльоту;

V - поступова швидкість ПС на зниженні та в наборі
зниж./наб.

висоти, м/сек;

L - відстань (до сигнального знака), на якій ПС повинно бути
переведене на висоту виробничого польоту, м (для літаків ця величина
встановлюється 200 м, для вертольотів - 25 м).

Для літаків і вертольотів вертикальні швидкості зниження, підймання та поступової швидкості за траєкторією зниження і підймання зазначені в КЛЕ даного типу ПС або визначені в ході контрольних обльотів і записані у формулярах ПС.

10.6. Приклад розрахунку віддалення сигнального знака від перешкод при заходженні на гін і виходу з нього.

Належить обробити ділянку на літаку Ан-2, для якого в ході контрольних польотів установлена вертикальна швидкість набору висоти 3 м/сек. (Швидкопідіймальність для кожного ПС береться у відповідності за результатами контрольного обльоту). Висота перешкод на межах ділянки, що оброблюється, - 15 м. Висота оброблювання згідно завдання - 5 м. Висота сільськогосподарської культури, що оброблюється, - 5 м. Швидкість літака Ан-2 на зниженні при заходженні на гін - 160 км/год, у режимі підймання при виході з гону - не менше ніж 140 км/год.

У цьому випадку при заходженні на гін сигнальний знак буде віддалений від перешкод (за умови, що в даному польоті виконується тільки один гін) на відстані:

$$L_{\text{п}} = \left(\frac{h_{\text{пр}} - h_{\text{р}}}{V_{\text{у}}} \right) \times V_{\text{зниж.}} + L = \left(\frac{25-10}{3} \right) \times 44 + 50 = 270 \text{ м.}$$

де h - висота перешкоди. пр

При виході з гону сигнальний знак буде віддалений від перешкоди на відстань:

$$L_{\text{п}} = \left(\frac{h_{\text{пр}} - h_{\text{р}}}{V_{\text{у}}} \right) \times V_{\text{наб.}} = \left(\frac{25-10}{3} \right) \times 39 = 195 \text{ м.}$$

10.7. Якщо в одному польоті буде виконуватися декілька заходжень на ділянку, то віддалення сигнальних знаків від перешкод при заходженні на гін і виході з нього необхідно визначати за формулою для заходження на гін.

10.8. Віддалення сигнальних знаків від перешкод визначається за допомогою штурманської лінійки НЛ-10:

При заходженні на гін	l пр	+ - l р	t	+50

	V м/с		----	V м/с
	у		10	

	15	5 с	220+50=270	

При виході з гону				

	3 м/с		----	44 м/с
			10	
	15 м		----	195

	3 м		----	39 м/с
			10	

Карантинні заходи виконані. Місцеве населення, сусідні організації і господарства, бджолярі сповіщені про заплановані авіаційні роботи у даному районі, початок і місце робіт узгоджені з місцевою санітарно-епідеміологічною станцією. Завантажувальні механізми перевірені та відповідають вимогам технічної експлуатації. На ділянках, що будуть оброблятися, забезпечена пересувна (непересувна), стулкова, двостороння, одностороння сигналізація (потрібне підкреслити). Завдання з додатком до нього схеми (карти, плани) землекористування або викопіювання з них з нанесеними санітарно-захисними зонами і перешкодами екіпажу повітряного судна, передані _____

(дата, посада відповідальної особи замовника, прізвище, ім'я, та по батькові, підпис)

Завдання до виконання прийняв _____

(дата, командир повітряного судна, прізвище, ім'я, та по батькові, підпис)

В.о. директора Департаменту
експлуатаційної інспекції
Державіаслужби

М.Г.Машаровський

Додаток 2
до підpunkту 5.1.9 Правил
організації та виконання
авіаційних робіт
у сільському та лісовому
господарстві

ПЛАН-ЗАВДАННЯ N _____
від _____ 200__ р.
на виконання авіаційних робіт
у сільському та лісовому господарстві

Командиру повітряного судна _____ N _____
(тип ПС) (бортовий N ПС)

(найменування підприємства ЦА) (прізвище, ім'я та по батькові КПС)

на _____ 200__ р.
(сезон, місяць, період роботи)

Вам довіряється від особи _____

(прізвище, ім'я та по батькові, посада, найменування
підприємства ЦА)

виконувати авіаційні роботи у сільському (лісовому) господарстві
за встановленими договірними обов'язками, згідно договору між
_____ та _____,

(найменування підприємства ЦА) (найменування підприємства-
замовника авіаробіт)

що вказані в даному плані-завданні, а також передається право
підпису акта виконаної роботи.

Авіаційні роботи виконуються у терміни, що зазначені _____

(у договорі, графіку робіт)

N	Місце	Вид	Обсяг	Норма	Відстань від	Планова
з/п	проведення	авіаційних	робіт	витрати	злітно-	Планова польоту, га/л.год
	робіт	робіт	за їх	робочої	посадкового	
	(найменування		видами,	рідини	майданчика	
	підприємства-		га	(міндобрив,	до поля,	
	замовника,			трихограми)	ділянки, що	
	район,			л (кг,	буде	
	область)			тис.од.),	оброблятися,	
				га	км	

Дозволяється (потрібне підкреслити) робота без стулкової сигналізації, якщо для оброблювання ділянки потрібно більше трьох заходжень ПС; оброблювання при одностулковій сигналізації (найменування с.г. культури) _____ на ділянках з довжиною гону _____ км, що мають чітко виражені рядки насаджень, посівів. При виконанні робіт звернути увагу на: точність регулювання с.г. апаратури на задану норму витрати робочої рідини та заданий технологією розпил рідини; роботу фільтрів грубої та тонкої очистки рідини; роботу запобіжної сітки завантажувальної горловини хімбака ПС; роботу відсічних пристроїв с.г. апаратури; суворе дотримання санітарно-захисних зон, виконання замовником карантинних заходів.

Заступник керівника
підприємства ЦА з ЗАНГ _____
(підпис) (прізвище, ім'я та по батькові)

В.о. директора Департаменту
експлуатаційної інспекції
Державіаслужби

М.Г.Машаровський

організації та виконання
авіаційних робіт
у сільському та лісовому
господарстві

ЗАТВЕРДЖУЮ:

_____	(посадова особа командно-льотного складу)
_____	(підпис, прізвище, ім'я, по батькові)
_____	_____ 200__ р.

ІНСТРУКЦІЯ
з виконання польотів у районі
злітно-посадкового майданчика

1.	_____	(приналежність та характер використання)	
2.	_____	(розташування злітно-посадкового майданчика)	
3.	_____	_____	(форма, розміри і характер поверхні льотного поля)
4.	_____	(висота посадки над рівнем моря та магнітні курси посадки)	
5.	_____	(тип і максимальна злітна маса ПС)	
6.	_____	(маршрут перельоту із базового аеродрому на ЗПМ)	
7.	_____	(підходи до ЗПМ та орієнтири)	
8.	_____	(запасні аеродроми)	
9.	_____	(метеозабезпечення і мінімум погоди)	
10.	_____	(організація ОПР)	
11.	_____	(дії при небезпечних метеоявищах)	
12.	_____	_____	

(шляхи підвозу засобів матеріально-технічного забезпечення)

13.	_____	_____
	_____	(місцеві особливості)
14.	_____	_____

(наявність телефонного зв'язку з базовим аеродромом
або офісом підприємства ЦА)

_____ (особа командно-льотного складу)

_____ (підпис)

_____ 200__ р.

ЗПМ

Мінімальна
безпечна висота
польоту у
районі ЗПМ, м

З Інструкцією з виконання
польотів у районі ЗПМ
ознайомлений
КПС _____
Другий пілот _____

ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМІСТЬ ОРІЄНТИР

N	Назва	Умов 05	A	M
з/п	орієнтиру			

Інструкцію склав

(дата, посада, прізвище, ім'я
та по батькові)

В.о. директора Департаменту
експлуатаційної інспекції
Державіаслужби

М.Г.Машаровський

Додаток 4
до пункту 5.5.3 Правил
організації та виконання
авіаційних робіт
у сільському та лісовому
господарстві

ПОКАЗНИКИ
фізико-хімічних властивостей автомобільних
бензинів АИ-95, рекомендованих для поршневих
двигунів АШ-62ІР і М14В26

N	Найменування	Одиниця виміру	Норми	Метод перевірки
з/п	паспортних показників, їх межа			
1	Густина при 20 град.С, не вище	Кг/куб.м	770	ГОСТ 3900
2	Детонаційна	-		

	стійкість: октанове число за дослідним методом, не менше октанове число за моторним методом, не менше		95	ГОСТ 8226
	Концентрація свинцю, не більше	-	85	ГОСТ 511
3	Фракційний склад: температура початку перегонки, не нижче	г/куб.дм	10,013	ГОСТ 28828 ГОСТ 2177
4	10% переганяються при температурі не вище			
	50% переганяються при температурі не вище	град.С	30	
	90% переганяються при температурі не вище	град.С	75	
	кінець кипіння	град.С	120	
	залишок у колбі, не більше	град.С	190	
	залишок і втрати, не більше	град.С	215	
	Тиск насичених парів бензину, не більше	%	1,5	
	Кислотність, не більше	%	4,0	
5		кПа	179,9	ГОСТ 1756
6	Концентрація фактичних смол, не більше	мг*КОН/ 100 куб.см	3,0	ГОСТ 5985 або ГОСТ 11362
7	Індукційний період, не менше	Мг/100 куб.см	3,0	ГОСТ 1567 або ГОСТ 8489
	Масова частка сірки, не більше			
8	Випробування на мідній пластинці	мін	600	ГОСТ 4039
9	Наявність водорозчинних кислот і лугів	%	10,05	ГОСТ 19121
10	Наявність механічних домішок і води	витримує		ГОСТ 6321
11		відсутні		
12	Колір	відсутні		За п. 5.2. ТУ У 00149942.501-98
13		безбарвний або блідо-жовтий		За п. 5.2. ТУ У 00149943.501-98
В.о. директора Департаменту експлуатаційної інспекції Державіаслужби				М.Г.Машаровський

Додаток 5
до підпункту 5.6.10 Правил
організації та виконання
авіаційних робіт

ЗАВДАННЯ
на політ N _____

Командиру повітряного судна _____ (тип ПС, державний реєстраційний знак, назва підприємства ЦА)
Перевірятьник _____ (прізвище, ім'я, по батькові)
Другий пілот _____ (прізвище, ім'я, по батькові)
Штурман _____ (прізвище, ім'я, по батькові)
Авіатехнік _____ (прізвище, ім'я, по батькові)
При виконанні польоту на борту повітряного судна знаходяться: (посада, прізвище, ім'я, по батькові представника експлуатанта)
Дата, час вильоту та номер рейсу _____
Виконати політ за маршрутом: _____ _____
Запасні аеродроми: _____
Задані висоти польоту на ділянці маршруту: _____ _____
Мета польоту, район робіт: _____
Учбово-тренувальне завдання _____
Термін робіт з _____ 200__ р. до _____ 200__ р.
Пункти посадки _____
Екіпаж допущений до польотів _____ (мінімум погоди для перельоту, виконання робіт)
Екіпаж допущений до виконання польотів за фактичною погодою _____ (прізвище, ім'я та по батькові особи, яка надала дозвіл на виконання польотів за фактичною погодою)
Маса конструкції _____ кг % САХ

_____ 200__ р.
Екіпаж до польоту підготовлений: _____
Керівник льотної служби _____ (посада, прізвище, ім'я, по батькові)
_____ 200__ р.

**ЗВІТ
про виконання завдання на політ**

Повітряне судно _____	номер _____								
(тип ПС)	(державного реєстраційного знака)								

(назва підприємства ЦА)									

Дата	Ділянки	Час	Час	Робота	Паливо	Мас-	Польотна	Центрівка	Зада-
Відмітка	Час	При-							
	за	злету,	посадки,	двигуна		тило	маса	ПС, який	ний
про	роботи	мітка							
	маршрутом	год	год	на				заванта-	еше-
отримання	екіпажу							жений	лон
диспетчер-	ПС			землі,					
				год					
ського									
дозволу									
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
	Усього:								
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									

Відмітки про:

1. Стан здоров'я членів екіпажу	2. Отримання метеоконсультації								
-----	-----								
Дата	Час	Місце	Кількість	Підпис	Дата	Час	Місце	Орган	Підпис
			членів	КПС				ПІО	КПС
			екіпажу						
-----+-----+-----+-----+-----					-----+-----+-----+-----+-----				
-----+-----+-----+-----+-----					-----+-----+-----+-----+-----				

Командир ПС _____

Простої літака (вертольота) за період роботи з
 _____ 200__ р. до _____ 200__ р.

Дата	Кількість годин або діб	Причини простоїв

Командир ПС (пілот) _____
 (підпис)

В.о. директора Департаменту
 експлуатаційної інспекції
 Державіаслужби

М.Г.Машаровський

Додаток 7
 до підpunkту 5.6.10 Правил
 організації та виконання
 авіаційних робіт
 у сільському та лісовому
 господарстві

ДОВІДКА

про роботу матеріальної частини в польоті
 літака (тип) _____ N _____ НА АХР

Літак напрацював: з початку експлуатації _____ год; після
 останнього ремонту _____ од.
 КПС _____ Авіатехнік _____

Двигун напрацював: з початку експлуатації _____ год; після
 останнього ремонту _____ год.
 Виконане ТО _____
 (форма, дата)

Технік з обліку _____
 (прізвище, ім'я та

вертольота КА-26 (МІ-2) N _____ на АХР

ВЕРТОЛІТ напрацював: з початку експл. _____ год; після останнього ремонту _____ год.
КПС _____ Авіатехнік _____

Двигуни напрацювали: 1. з початку експл. _____ год; після останнього ремонту _____ год. 2. ПЕ _____ год, після ОР _____ год

Виконане ТО _____
(форма, дата)

Технік з обліку _____
(прізвище, ім'я та по батькові, підпис)

Дата	Се-	Обо-	Тиск в кг/кв.см		Максимальна	Тривалість	Режим роботи
Двигунів	Земля	На землі	Посадки	Редук-	Кількість	Розпис	
редня	роти		температура	польоту			
повна, з увімк-		тор	запусків	екі-			
висо-	в %						
		хв	нутим				пажу
	та	мас-	па-Р	тиск	голів-	мас-	t град. го-
номі-	II номі-	гвинтом,	зви-	на авто-	дви-	дви-	макси- I
	ла	лива	к	масла в	ки	ла	масла в
нальний,	нальний,		хв	чайні,	ротації,	гун	гун
			редук-	цилін-	редук-		ний,
хвилин	хвилин		од	од			
			торі	дра		торі	
							хв

Параметри роботи двигунів, обраховувати лівий/правий.

Час роботи вертольота в повітрі _____

Загальна кількість посадок _____

Член екіпажу, який заповнював довідку _____

(посада, прізвище, ім'я та по батькові)

_____ 200__ р.

В.о. директора Департаменту експлуатаційної інспекції

Додаток 9
до підpunkту 5.6.10 Правил
організації та виконання
авіаційних робіт
у сільському та лісовому
господарстві

ВІДОМІСТЬ N _____ від _____ на технічне обслуговування повітряного судна на АХР					
Тип ПС			Державний реєстраційний знак		
N з/п	Дата	Вид технічного обслуговування	Авіатехнік	Командир ПС	Примітка
Видав: інженер (технік) ПДВ ІАС _____ (дата, підпис, прізвище, ім'я, по батькові)					
Отримав _____ (дата, посада, підпис, П.І.Б.)					
В.о. директора Департаменту експлуатаційної інспекції Державіаслужби				М.Г.Машаровський	

Додаток 10
до підpunkту 5.6.10 Правил
організації та виконання
авіаційних робіт
у сільському та лісовому
господарстві

ПЕРЕЛІК
документації, що повинна знаходитися на борту
повітряного судна, екіпаж якого виконує авіаційні
роботи в сільському та лісовому господарстві

1. Копія чинного Сертифіката експлуатанта з усіма додатками.
2. Копія Ліцензії на виконання АХР.
3. Реєстраційне посвідчення ПС.

4. Сертифікат льотної придатності ПС.
5. Дозвіл на бортові радіостанції ПС.
6. Свідоцтва льотного складу та обслуговувального персоналу ПС.
7. Керівництво з льотної експлуатації даного типу ПС.
8. Копія Керівництва з виконання польотів підприємства ЦА, яке узгоджено з Державіаадміністрацією.
9. Копія Правил організації та виконання АХР.
10. Карта контрольної перевірки.
11. Листи контрольного огляду.
12. Аварійна контрольна карта на даний тип ПС.
13. Інструкції з авіаційної безпеки та Перелік місць і схема спеціального догляду (для даного типу ПС).
14. Інструкція щодо дій членів екіпажу у надзвичайних ситуаціях.
15. Інструкція з виконання польотів на постійному ЗПМ.
16. Завдання на політ.
17. План-завдання на виконання АХР.
18. Бланки Завдання замовника на виконання АХР.
19. Бланки Акта виконаних АХР.
20. Бланки польотної документації:
 - 20.1. Бортовий лист;
 - 20.2. Барограми;
 - 20.3. Штурманський бортовий журнал;
 - 20.4. Інструкція з виконання польотів в районі ЗПМ і кроки.
21. Польотна карта масштабу 1:500000.
22. Бортовий журнал ПС.
23. Журнал санітарного стану ПС.
24. Робочий журнал екіпажу.
25. Копії страхових полюсів.
26. Регламенти технічного обслуговування даного ПС.
27. Технологічні вказівки на виконання робіт на АТ.
28. Бланки "Відомість на ТО ПС на АХР".

29. Бланки "Довідка про напрацювання матеріальної частини на АХР".
30. Журнал приймання-здачі повітряного судна, технічного майна та ПММ.
31. Форма первинного повідомлення Державіаадміністрації про авіаційні події, яка передбачена Правилами розслідування авіаційних подій (z1588-05).

Додаток 11
до підпункту 5.7.3 Правил
організації та виконання
авіаційних робіт
у сільському та лісовому
господарстві

АКТ

Ми, що нижче підписалися, з боку виконавця командир ПС

(тип ПС та його бортовий номер)	(прізвище, ім'я, по батькові командира ПС)
з боку замовника в особі	
(посада, прізвище, ім'я та по батькові представника замовника)	
склали цей Акт про те, що _____ був виконаний (дата)	
контрольний політ ПС _____ з метою перевірки (тип та бортовий N ПС)	
працездатності його с.г. апаратури та якості роботи її відсічного пристрою, і встановили, що с.г. апаратура відрегульована на задану норму витрати робочої рідини (агрохімікатів) _____ л(кг)/га, працює справно, відсічка добра, підтьоків немає.	
Даний Акт складений у двох екземплярах, по одному екземпляру кожній із Сторін.	
Командир ПС _____ (дата, підпис)	Представник замовника _____ (дата, підпис)
В.о. директора Департаменту експлуатаційної інспекції Державіаслужби	М.Г.Машаровський

Додаток 12
до пункту 8.3 Правил
організації та виконання
авіаційних робіт
у сільському та лісовому
господарстві

**АКТ
виконання АХР**

підприємства ЦА (виконавець) _____

(назва підприємства ЦА)

в особі _____ і

(посада, прізвище, ім'я, по батькові)

представником замовника _____

(назва організації, підприємства)

в особі _____ про те, що виконавець здав, а замовник прийняв виконані авіаційні сільськогосподарські (лісові) роботи, у тому числі:

Фактичний	Вид	Місце	Назва	Норма	Норма	Оброб-
Наліт	Дотримання	Фактична	препа-	витрати	витрати	лено,
годин	технології	відстань	рату, що	препа-	робочої	га
термін	наной	робіт	рату, що	препа-	робочої	га
від ЗПМ						
робіт	роботи	(госпо-	засто-	рату,	рідини,	
до ді-		дарство,	сувався	кг(л)/га	агрохі-	
лянки,						задовільно
		бригада,			мікату,	
що оброб-						або
		відді-			біома-	
лювалась,		лення)			теріалу,	незадо-
						вільно
км					кг(л)/га	

Роботу здав _____ М.П.
(підпис)

Роботу прийняв _____ М.П.
(підпис)