МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

31 июля 2009 г. Москва № 128

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 14645
от "31" августа 2009 г.

Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»

В соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пункта 2 статьи 87, пунктов 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607, № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290, 3291; 2007, № 1 (ч. I), ст. 29, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, № 29 (ч. I), ст. 3418, № 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации при подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации Российской Федерации п р и к а з ы в а ю :

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

2. Признать утратившими силу приказы Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июля 2008 г. № 108 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 14 августа 2008 г., регистрационный № 12119), от 27 ноября 2008 г. № 197[1], от 23 июня 2009 г. № 100[2].

3. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 60 дней со дня официального опубликования.

4. Установить, что в прилагаемых правилах:
пункты 4.10, 5.5 и 5.12 вступают в силу с 01 января 2010 г.;
пункты 2.18.14 и 4.6 вступают в силу с 01 января 2011 г.;
пункты 4.20, 5.75, 5.76 и 5.78 вступают в силу с 01 января 2012 г.

Министр И.Е. Левитин

Шнырев Андрей Геннадьевич
(499) 231 54 57

[1] Зарегистрирован Минюстом России 09 декабря 2008 г., регистрационный № 12810.
Минюстом России 01 июля 2009 г., регистрационный № 14192.

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 31 июля 2009 г. № 128

Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»

I. Общие положения

1.1. Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (далее - Правила) устанавливают правила подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, обеспечения и выполнения полетов в гражданской авиации, а также аэронавигационного обслуживания полетов в Российской Федерации, и разработаны в соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации».

1.2. Настоящие Правила обязательны для исполнения эксплуатантами и владельцами воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, воздушных судов, зарегистрированных в иностранных государствах и включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, выданный Российской Федерацией, а также иными физическими и юридическими лицами, осуществляющими организацию, обеспечение, выполнение полетов гражданских воздушных судов и аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве Российской Федерации.

1.3. Если требования законов и правил иностранного государства, в воздушном пространстве которого происходит полет, отличаются от требований настоящих Правил, то применяются требования законов и правил этого государства.

1.4. В случаях, когда это необходимо для предотвращения авиационных происшествий, преступлений, гибели и нанесения вреда здоровью людей, разрешается допускать отступления от требований настоящих Правил.

1.5. В настоящих Правилах используются термины и определения, которые приведены в Приложении к настоящим Правилам.

II. Общие правила подготовки к полетам

2.1. Физические, юридические лица, осуществляющие полеты в целях авиации общего назначения на воздушных судах, относящихся к легким или сверхлегким, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I и III настоящих Правил.

Подготовка к полету

2.2. Командир воздушного судна (далее – КВС) знает и соблюдает имеющие отношение к исполнению его обязанностей законы, правила и процедуры тех государств, в воздушном пространстве которых он выполняет полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

2.3. Эксплуатант воздушного судна, в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты, предоставляемые за плату на основании договоров воздушной перевозки пассажиров, грузов или почты (далее –

коммерческие воздушные перевозки) или авиационных работ[1], или КВС авиации общего назначения[2] (далее – АОН) обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

2.4. Летный экипаж воздушного судна по численности и составу отвечает требованиям, указанным в Руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ).

2.4.1. Каждый член экипажа воздушного судна отвечает требованиям к обладателям свидетельств, выданных Российской Федерацией, установленным в Федеральных авиационных правилах «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147[3], и имеет действительное свидетельство с надлежащими квалификационными отметками, которое выдано государством регистрации воздушного судна или которому придана сила государством регистрации воздушного судна.

2.4.2. Член летного экипажа воздушного судна, имеющий медицинское свидетельство, которое выдано с условием ношения корректирующих зрение линз, имеет запасной комплект корректирующих линз, который находится в легкодоступном месте во время полета.

2.5. Запрещается выполнять или предпринимать попытки выполнять функции члена экипажа воздушного судна гражданской авиации, а также диспетчера обслуживания воздушного движения (далее – ОВД):

в состоянии алкогольного опьянения;

под влиянием любых психоактивных веществ.

2.6. В отсутствие служб авиационной безопасности КВС проводит предполетный досмотр воздушного судна, его бортовых запасов, членов экипажа воздушного судна, перевозимых лиц и их имущества, а также груза и почты.

В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, КВС информирует о нем орган обслуживания воздушного движения, а при отсутствии связи с ним – орган внутренних дел.

2.7. Перед полетом КВС обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета, а также запланировать альтернативные действия на тот случай, если полет по плану не может быть выполнен вследствие ухудшения погодных условий.

2.7.1. Информация, имеющаяся у КВС, должна включать в себя, как минимум, следующее:

---

[1] Часть 1 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № ФЗ-60 «Воздушный кодекс Российской Федерации» (далее – Воздушный кодекс Российской Федерации).

[2] Часть 3 статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[3] Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701

а) для полета по правилам полетов по приборам (далее – ППП), а также полета по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) вне района аэродрома вылета:

сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

б) для любого полета:

данные взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) в намеченных к использованию местах взлета и посадки;

потребный запас топлива;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

все известные задержки движения, о которых КВС был уведомлен органом ОВД.

2.7.2. КВС разрешается выбирать для посадки на самолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли лицом, уполномоченным КВС, или подобрана с воздуха и признана КВС удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

Для посадки на площадку, подобранную с воздуха, пилот самолета должен пройти соответствующую подготовку под руководством инструктора.

КВС разрешается выбирать для посадки на вертолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или с воздуха и признана удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

При осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров на вертолетах с посадками на подобранные с воздуха площадки, процедуры выполнения таких посадок устанавливаются в Руководстве по производству полетов (далее – РПП) с оценкой возможных рисков и способов их снижения. Коммерческие воздушные перевозки пассажиров на самолетах с подбором площадок с воздуха запрещены.

2.8. КВС перед полетом в целях выполнения авиационных работ или АОН обязан убедиться в том, что:

Воздушное судно пригодно к полетам и на борту находятся документы, указанные в пункте 2.20 настоящих Правил;

на борту установлены приборы и оборудование, необходимые для ожидаемых условий полета. КВС убеждается в работоспособности указанных приборов и оборудования в соответствии с требованиями РЛЭ;

проведено необходимое техническое обслуживание воздушного судна согласно положениям пунктов 2.25 - 2.28 настоящих Правил;

масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

груз на борту правильно распределен и надежно закреплен;

не будут превышаться эксплуатационные ограничения воздушного судна, содержащиеся в РЛЭ;

установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить намеченный полет;

полет производится на аэродром или с аэродрома при условиях, которые не ниже эксплуатационных минимумов, установленных для данного аэродрома государством, в котором он расположен;

для полета по ППП метеорологическая информация указывает на то, что условия на аэродроме назначения или, в случаях, когда требуется запасной аэродром назначения – на одном запасном аэродроме, будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

для полета по ПВП, за исключением полета в районе аэродрома вылета, информация о фактической погоде или подборка текущих сводок и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия на той части маршрута, по которому воздушное судно должно следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к запланированному времени возможность соблюдения ПВП.

В качестве указанной информации сведения, либо в виде официальной информации, либо получаемые из других источников, которые КВС посчитает достоверными.

2.9. Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН выбирается и указывается в плане полета, не менее одного запасного аэродрома назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) для самолетов имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что в течение одного часа до и одного часа после расчетного времени прилета будут сохраняться визуальные метеорологические условия;

б) для вертолетов имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что в течение двух часов до и двух часов после расчетного времени прилета будут сохраняться следующие метеорологические условия:

нижняя граница облаков не менее, чем на 300 м превышает минимум, предусмотренный схемой захода на посадку по приборам;

видимость составляет не менее 5 км или на 4 км превышает минимум, предусмотренный схемой захода.

2.10. Перед полетом по ПВП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

а) для самолетов - выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости:

днем - в течение 30 минут;

ночью - в течение 45 минут;

б) для вертолетов - выполнить полет до вертодрома назначения и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости в течение 20 минут.

2.11. Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

выполнить полет до аэродрома назначения, а затем на запланированной крейсерской скорости выполнить полет до запасного аэродрома, за исключением случаев, указанных в пункте 2.9 настоящих Правил, а затем продолжать полет на запланированной крейсерской скорости в течение 45 минут для самолетов и 30 минут для вертолетов;

выполнить полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 30 минут при условии, что перед

полетом имеется не меньший запас топлива и масла, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение 1 часа для самолета и 45 минут для вертолета.

2.12. При расчете количества топлива и масла учитывается следующее:

прогнозируемые метеорологические условия;

предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов управления воздушным движением и задержки, связанные с воздушным движением;

необходимость, при выполнении полета по ППП, выполнения одного захода на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

повышенный расход топлива при разгерметизации кабин воздушного судна или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

любые другие известные условия, которые могут задержать посадку или вызвать повышенный расход топлива и (или) масла.

Запас кислорода

2.13. Экипаж воздушного судна контролирует наличие запаса кислорода перед полетом и его использование для дыхания членами экипажа и пассажирами:

а) при полетах на высотах, где барометрическая высота в кабине составляет от 3000 м до 4000 м более 30 минут – всех членов экипажа и, по крайней мере, 10% пассажиров, в течение периода времени, превышающего 30 минут;

б) при полете на высотах, где барометрическая высота в кабине превышает 4000 м - в течение всего времени для всех членов экипажа и пассажиров;

в) для воздушного судна с герметизированными кабинами - при полетах выше барометрической высоты 7600 м или при полетах ниже 7600 м, если воздушное судно не может безопасно снизиться в течение 4 минут до высоты, где барометрическая высота в кабине составит 4000 м, обеспечивается не менее 10 минутного запаса кислорода для всех членов экипажа и пассажиров для использования в случае экстренного снижения при падении давления в кабине.

Полеты в условиях обледенения

2.14. Запрещается начинать полет, если присутствует иней, мокрый снег или лед на поверхностях крыльев, фюзеляжа, органов управления, оперения, воздушных винтов, лобового стекла, силовой установки или на приемниках воздушного давления барометрических приборов воздушного судна, если иное не предусмотрено РЛЭ.

2.15. Запрещается выполнять полет на воздушных судах, не оснащенных противообледенительной системой:

по ППП - при наличии на маршруте полета фактического или прогнозируемого обледенения;

по ПВП - при наличии фактического обледенения.

Учет эксплуатационных ограничений воздушных судов

2.16. Воздушное судно эксплуатируется:

в соответствии с его эксплуатационной документацией;

в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных уполномоченным органом государства регистрации воздушного судна.

2.17. Перед началом полета КВС удостоверяется, что летно-технические характеристики воздушного судна, указанные в РЛЭ, позволяют безопасно выполнить намеченный полет в прогнозируемых условиях.

Бортовые приборы и оборудование

2.18. Перед полетом экипаж удостоверяется в том, что на борту воздушного судна имеются в работоспособном состоянии:

2.18.1. На всех воздушных судах:

а) кресло или спальное место для каждого лица старше 2 лет;

б) поясной привязной ремень на каждом кресле и удерживающие ремни на каждом спальном месте;

в) если на самолете установлены электрические предохранители, доступные для замены в полете - запасные электрические предохранители соответствующих номиналов.

2.18.2. На воздушном судне, выполняющих полеты по ПВП днем:

магнитный компас;

хронометр или часы, указывающие время в часах, минутах и секундах;

барометрический высотомер;

указатель приборной воздушной скорости.

2.18.3. На гидросамолетах:

по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого находящегося на борту человека, располагающимся таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места;

один якорь;

один морской якорь (плавучий), в случае, когда он необходим для осуществления маневрирования.

2.18.4. На воздушных судах с максимальной взлетной массой более 5700 кг или с количеством посадочных мест более 9 и всех воздушных судах при осуществлении коммерческой воздушной перевозки пассажиров, выполняющих полеты по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования - как минимум, по одному спасательному жилету на каждого находящегося на борту человека, расположенных на самолетах таким образом, чтобы человек, для которого он предназначен, мог легко достать его со своего кресла или спального места; на вертолетах все лица на борту находятся в течение полета в спасательных жилетах, готовых к немедленному использованию.

Каждый спасательный жилет оснащается средствами электрического освещения для облегчения обнаружения людей.

2.18.5. Дополнительно к требованиям пункта 2.18.4 настоящих Правил - спасательные плоты для размещения всех находящихся на борту лиц и пиротехнические устройства для подачи сигналов бедствия воздушного судна, выполняющего полеты над водным пространством на удалении от береговой черты на расстоянии не менее соответствующему 30 минутам полета, но не более 190 км;

при эксплуатации самолетов в соответствии с пунктами 5.57 и 5.58 настоящих Правил - 120 минутам полета в режиме крейсерской скорости, но не более 740 км.

Указанные плоты располагаются таким образом, чтобы упростить их использование в аварийной обстановке, и оснащаются таким спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета.

2.18.6. На воздушных судах, предназначенных для выполнения полетов на высотах, указанных в пункте 2.13 настоящих Правил - аппаратура для хранения и подачи кислорода.

2.18.7. На воздушных судах, имеющих герметичную кабину и предназначенных для полетов на высотах выше эшелона 7600 м - устройство, выдающее летному экипажу воздушного судна четкое предупреждение о любой опасной степени разгерметизации.

2.18.8. На воздушных судах, выполняющих полеты по ППП:

а) магнитный компас;

б) хронометр или часы, указывающие время в часах, минутах и секундах;

в) барометрический высотомер;

г) система указания приборной воздушной скорости, оборудованная устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации воды или обледенения;

д) указатель пространственного положения (авиагоризонт);

е) указатель скольжения;

ж) указатель поворота, кроме случаев, когда воздушное судно оборудовано тремя указателями пространственного положения (авиагоризонтами);

з) указатель курса воздушного судна (гирокомпас или иная система, выполняющая аналогичные функции);

и) индикатор неисправности электропитания гироскопических приборов;

к) указатель температуры наружного воздуха;

л) указатель вертикальной скорости набора высоты и снижения;

м) радиооборудование для ведения связи в диапазоне 118-137 МГц, обеспечивающее, в том числе, связь на частоте 121,5 МГц;

н) аэронавигационные огни;

о) посадочные фары;

п) подсветка для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих большое значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным экипажем воздушного судна;

р) светильники во всех пассажирских кабинах;

с) автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа воздушного судна.

Допускается выполнение требований, содержащихся в подпунктах «д», «е», «ж», «з» и «л» настоящего пункта путем использования комбинированных приборов или комплексных командных пилотажных систем, при условии сохранения такой же гарантии от полного отказа, как и предусмотренной для каждого из отдельных приборов.

На вертолетах при полетах по ППП, при осуществлении коммерческих воздушных перевозок, дополнительно устанавливается второй указатель пространственного положения (авиагоризонт), имеющий отдельное питание.

2.18.9. На воздушных судах при выполнении полетов ночью по ПВП дополнительно:

а) аэронавигационные огни;

б) посадочные фары;

в) подсветка для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих большое значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным экипажем воздушного судна;

г) светильники во всех пассажирских кабинах;

д) автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа воздушного судна.

2.18.10. На воздушных судах с герметизированной кабиной, на борту которых находится более 2 человек - оборудование, способное обнаруживать грозы.

2.18.11. На самолетах, предназначенных для полетов на высотах более 15000 м - оборудование для непрерывного измерения и индикации мощности получаемой космической радиации и суммарной дозы по каждому полету. Блок индикации этого оборудования должен быть хорошо виден одному из членов летного экипажа воздушного судна.

2.18.12. На самолетах, ограничения скорости которых выражаются в значениях числа Маха - средство измерения и отображения числа Маха.

2.18.13. Аварийные радиомаяки системы КОСПАС-САРСАТ в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации «Об оснащении воздушных судов гражданской авиации аварийными радиомаяками системы КОСПАС-САРСАТ» от 15 марта 2007 г. № 29[1].

2.18.14. При полетах по ППП при осуществлении коммерческих воздушных перевозок - приемоответчик, передающий данные о барометрической высоте и соответствующий положениям Тома 4 Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.

2.18.15. Навигационное оборудование, которое позволит воздушному судну выполнять полет в соответствии с его планом полета и осуществлять предусмотренное воздушным законодательством взаимодействие с органами ОВД.

2.18.16. При выполнении полетов, в ходе которых планируется выполнять посадку в приборных метеорологических условиях - радиооборудование, способное принимать и обрабатывать сигналы, помогающие вывести воздушное судно в место, из которого может быть произведена посадка по видимым наземным ориентирам как на аэродроме назначения так и на намеченных запасных аэродромах.

2.19. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 2.19.2 настоящих Правил, запрещается начинать полет воздушного судна в целях АОН или выполнения авиационных работ с установленными на нем приборами или оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии, без соблюдения следующих условий:

---

[1]Зарегистрирован Минюстом России 2 мая 2007 г., регистрационный № 9376

а) для данного воздушного судна имеется утвержденный перечень минимально необходимого исправного оборудования (далее – MEL), который должен соответствовать ограничениям, оговоренным в пункте 2.19.1 настоящих Правил, и предусматривать выполнение полетов на воздушных судах, часть приборов и оборудования которого находится в нерабочем состоянии;

б) доступная пилоту документация на борту воздушного судна содержит информацию о приборах и оборудовании, находящихся в нерабочем состоянии;

в) Воздушное судно эксплуатируется с соблюдением всех соответствующих условий и ограничений, содержащихся в MEL.

2.19.1. Запрещается включать в MEL следующие приборы и оборудование:

приборы и оборудование, являющиеся обязательными согласно требованиям летной годности, в соответствии с которыми данный тип воздушного судна был сертифицирован, и которые являются обязательными для безопасной эксплуатации при всех условиях выполнения полетов;

приборы и оборудование, рабочее состояние которых обязательно согласно РЛЭ;

приборы и оборудование, обязательные для конкретных условий полета согласно настоящим Правилам.

2.19.2. Разрешается производить взлет воздушного судна с приборами и оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии без наличия утвержденного MEL, если при этом соблюдаются следующие условия:

а) полет выполняется на:

воздушном судне, разработанном или эксплуатировавшимся в СССР, для которого основанием для выполнения полета с отказавшим прибором, оборудованием или системой могут служить положения РЛЭ;

вертолете, самолете с поршневыми двигателями, планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого не был утвержден MEL; или

легком воздушном судне с поршневыми двигателями, планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого утвержден MEL;

б) приборы и оборудование, находящиеся в нерабочем состоянии не являются приборами и оборудованием, указанными в качестве обязательных для выполнения полетов по ПВП в дневное время и не являются обязательными для данного конкретного вида полета;

в) находящиеся в нерабочем состоянии приборы и оборудование сняты с воздушного судна, о чем указывается на прикрепленной в кабине экипажа воздушного судна табличке и в бортовом журнале, или отключены и помечены табличкой «неисправен»;

г) решение о том, что нерабочее состояние данных приборов или оборудования не создает опасности для данного полета воздушного судна, принято КВС.

Руководства и судовые документы

2.20. При полете в целях выполнения авиационных работ или АОН, на борту воздушных судах должны находиться следующие документы, которые члены

экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов на сверхлегких и легких воздушных судах[1] в целях АОН[2];

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

бортовой и санитарный журналы, РЛЭ (при эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, РЛЭ необязательно);

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

свидетельства членов экипажа воздушного судна и документы, подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья;

список находящихся на борту воздушного судна лиц, указанный в пункте 2.21 настоящих Правил;

в случае, если на борту отсутствует владелец воздушного судна, то КВС должен иметь доверенность в произвольной форме, уполномочивающий его управлять воздушным судном от имени владельца воздушного судна, или, при выполнении полетов на воздушных судах, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта - задание на полет, оформленное эксплуатантом;

при выполнении международных полетов - правила, предусмотренные главой LI Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51[3], для КВС перехватываемых воздушных судов;

при выполнении международных полетов - информация о визуальных сигналах, используемых согласно Приложениям 7 и 15 к Федеральным авиационным Правилам полетов в воздушном пространстве Российской Федерации утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002г. № 136/42/51, перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

2.21. Список находящихся на борту воздушного судна лиц, указанный в пункте 2.20 настоящих Правил, подписывается КВС и включает:

фамилию, имя, отчество, номер документа, удостоверяющего личность лица, перевозимого на воздушном судне;

дату, время и маршрут планируемого полета;

государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;

---

[1] Статья 33 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[2] Пункт 4 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[3] Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный № 3615

номер свидетельства (сертификата) эксплуатанта в случае выполнения полетов на воздушном судне, внесенном в сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

2.22. Для воздушного судна ведется бортовой журнал, указанный в пункте 2.20 настоящих Правил, который содержит следующие записи:

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дата записи;

фамилия КВС;

пункты и время вылета и прибытия;

выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна;

подпись КВС;

другие сведения, предусмотренные эксплуатантом.

При выполнении полетов в целях АОН с составом экипажа воздушного судна из одного пилота, в качестве бортового журнала может использоваться летная книжка пилота.

2.23. Для воздушного судна ведется санитарный журнал, указанный в пункте 2.20 настоящих Правил, в котором отражается информация о санитарных мероприятиях, проведенных на воздушном судне. По решению владельца или эксплуатанта воздушного судна в качестве санитарного журнала может использоваться бортовой журнал.

Учет информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании

2.24. Владелец воздушного судна, или эксплуатант, в случае использования воздушного судна, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, должен иметь для немедленной передачи координационным центрам поиска и спасания информацию об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту воздушного судна.

Указанная информация включает, применительно к конкретному случаю: число, цвет и тип спасательных плотов и сигнальных ракет, подробное описание аварийных запасов медицинских средств, запаса воды, а также тип аварийного переносного радиооборудования и частоты, на которых оно работает.

Инженерно-авиационное обеспечение

2.25. К работам по техническому обслуживанию воздушного судна допускаются лица, соответствующие требованиям к обладателям свидетельств установленных в Федеральных авиационных правилах «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147[1], и имеющие соответствующее свидетельство с квалификационными отметками, позволяющими выполнять указанное обслуживание.

2.26. В случаях, когда на аэродроме техническое обслуживание воздушного судна не обеспечивается, экипаж воздушного судна проводит осмотр воздушного

[1] Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701

судна и выполнение работ по подготовке к полету воздушного судна в объеме, определенном эксплуатационной документацией. Результаты осмотра и информация о выполненных работах записываются КВС в бортовой журнал.

Техническое обслуживание воздушного судна

2.27. Эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, не относящихся к легким (сверхлегким), или владелец легкого (сверхлегкого) воздушного судна АОН обеспечивает:

поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии;

исправность воздушного судна, его компонентов и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета;

наличие действительного сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам);

2.28. техническое обслуживание воздушного судна, осуществляемое в соответствии эксплуатационной документацией, приемлемой для государства регистрации воздушного судна. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе (далее – свидетельство о техническом обслуживании).

2.29. Свидетельство о выполнении технического обслуживания выдает организация по техническому обслуживанию и ремонту, имеющая сертификат, выданный в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145)», утвержденными приказом Федеральной авиационной службы Российской Федерации от 19 февраля 1999 г. № 41[1], или лицо, указанное в пункте 2.25 настоящих Правил.

2.30. Свидетельство о выполнении технического обслуживания содержит данные, включающие:

основные сведения о выполненном техническом обслуживании воздушного судна, его форме (объеме);

дату завершения технического обслуживания воздушного судна;

когда это применимо, данные об утвержденной организации по техническому обслуживанию;

данные об уполномоченном лице (лицах), подписавшем свидетельство.

2.31. Эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, не относящихся к легким или сверхлегким; или владелец легкого или сверхлегкого воздушного судна АОН обеспечивает хранение следующих регистрируемых данных:

а) общего времени (ресурсов и сроков службы) с начала эксплуатации воздушного судна и всех его агрегатов с ограниченным ресурсом или сроком службы;

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 13 августа 1999 г., регистрационный № 1871

б) текущих сведений о соблюдении всей действующей обязательной информации о сохранении летной годности;

в) данных о модификациях и ремонтах;

г) времени эксплуатации (ресурсов и сроков службы) после последнего капитального ремонта воздушного судна или его агрегатов;

е) данных о техническом обслуживании.

Регистрируемые данные, указанные в подпунктах «а» - «г», хранятся не менее 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего компонента воздушного судна, а регистрируемые данные, указанные в подпункте «е», хранятся не менее одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

В случае временной или постоянной смены владельца, регистрируемые данные предоставляются новому владельцу.

2.32. Все модификации и ремонты воздушного судна производятся в соответствии с требованиями, предъявляемыми государством регистрации ВС.

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.1. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают использование воздушного пространства Российской Федерации в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1084[1].

3.2. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают выполнение полетов в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51[2] и настоящими Правилами.

3.3. КВС:

руководит работой экипажа воздушного судна, обеспечивает дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества после закрытия входной двери с целью выполнения полета;

обеспечивает соблюдение членами экипажа воздушного судна предписаний карт контрольных проверок;

не начинает полет, если любой член летного экипажа воздушного судна имеет признаки неспособности выполнять свои обязанности вследствие телесного

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации от 4 октября 1999 г., № 40, ст. 4861; от 25 декабря 2006 г. № 52 (часть III) ст. 5587.

[2] Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный № 3615.

повреждения, болезни, утомления, воздействия какого-либо психоактивного вещества или по другим причинам, и не продолжает полет далее ближайшего подходящего для безопасной посадки аэродрома в том случае, когда возможности членов летного экипажа воздушного судна выполнять свои функции значительно снижаются вследствие ухудшения физиологических способностей из-за утомления, болезни, недостатка кислорода;

принимает окончательное решение о взлете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний органа и задания на полет, с обязательным уведомлением органа ОВД, при наличии связи с ним;

в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна имеет право отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения;

имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям КВС. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

если обстановка, угрожающая безопасности полета, воздушного судна, жизни и здоровью людей требует принятия мер, которые ведут к отступлению от требований настоящих Правил или правил государства, над которым производится полет, может отступать от указанных требований, уведомив об этом орган ОВД, при наличии с ним связи. По требованию уполномоченного органа государства, в котором произошло указанное отступление от правил, эксплуатант воздушного судна, в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок или авиационных работ, или КВС АОН представляет в срок до 10 дней доклад о любом таком отступлении уполномоченному органу этого государства и копию доклада государству эксплуатанта.

после вынужденной посадки руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания;

принимает решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки;

принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.

3.4. Члены кабинного экипажа воздушного судна или, если они не предусмотрены в составе экипажа, КВС следят за тем, чтобы все лица на борту были ознакомлены с расположением и использованием:

привязных ремней;

аварийных выходов;

спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;

кислородного оборудования; и

другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

3.5. Экипаж воздушного судна обеспечивает информирование всех лиц на борту о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

При возникновении в полете аварийной обстановки экипаж воздушного судна обеспечивает инструктаж всех лиц на борту об экстренных действиях, целесообразных в данной обстановке.

3.6. КВС во время взлета и посадки, а также в любое время полета, когда это считает необходимым, по причине турбулентности или любой аварийной обстановки отдает распоряжение о том, чтобы все лица на борту воздушного судна были пристегнуты к своим креслам при помощи привязных ремней или привязной системы. Кабинный экипаж воздушного судна обеспечивает выполнение указанного распоряжения.

3.7. Экипаж воздушного судна обеспечивает, чтобы при перевозке пассажиров, аварийная обстановка или отказы в работе систем, оборудования и приборов не имитировались. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета.

3.8. Экипаж воздушного судна обеспечивает безопасное размещение всего багажа и ручной клади в пассажирском салоне и кабине экипажа. Эксплуатант устанавливает в РПП процедуры по обеспечению безопасного размещения багажа и ручной клади.

3.9. КВС запрещается допускать сбрасывание предметов с воздушного судна, в случае если это создаст опасность для людей или имущества. Разрешается сбрасывать предметы, если КВС убедится в безопасности сброса.

3.10. Все члены летного экипажа воздушного судна, исполняющие функции в кабине экипажа:

находятся на своих рабочих местах при выполнении взлета и посадки;

во время полета по маршруту остаются на своих рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучаться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией самолета, или для удовлетворения своих естественных потребностей;

пристегивают поясные привязные ремни, находясь на своих рабочих местах.

Покидание рабочего места более чем одним членом летного экипажа воздушного судна запрещено. В случае выполнения полета экипажем воздушного судна, состоящим только из двух пилотов, при покидании рабочего места одним из пилотов, в кабине летного экипажа должен находиться, не занимая рабочего места пилота, член кабинного экипажа, если таковой предусмотрен в составе экипажа.

Не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет, а также предметов, ограничивающих управление

воздушным судном, нормальную эксплуатацию систем и оборудования воздушного судна и деятельность членов экипажа воздушного судна.

Члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.

3.11. В том случае, если на воздушном судне предусматривается система привязных ремней, пилоты пользуются системой привязных ремней на взлете и посадке. Все остальные члены летного экипажа воздушного судна пользуются системами привязных ремней на этапах взлета и посадки, если плечевые ремни не затрудняют им исполнение своих обязанностей.

3.12. При выполнении полета один из пилотов обязан постоянно осуществлять контроль за пространственным положением воздушного судна и выдерживанием заданных параметров полета.

3.13. При выполнении руления, взлета, захода на посадку и посадки членам летного экипажа воздушного судна запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением воздушного судна. На протяжении всего полета летный экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно следить за радиообменом и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения воздушного судна.

3.14. Экипаж воздушного судна обязан немедленно сообщить органу ОВД о наблюдаемых опасных метеорологических явлениях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами и других опасных для полетов обстоятельствах. По запросу органа ОВД экипаж воздушного судна обязан информировать его об условиях полета.

3.15. Все члены летного экипажа воздушного судна, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, на этапах снижения и набора высоты ниже 3000 м ведут радиосвязь с использованием микрофонов авиагарнитур или ларингофонов и самолетного переговорного устройства.

3.16. Время и очередность приема пищи членами экипажа воздушного судна в полете определяет КВС. Одновременно принимать пищу обоим пилотам запрещается.

3.17. Все члены летного экипажа воздушного судна при исполнении своих обязанностей, непрерывно пользуются кислородом для дыхания в случаях возникновения обстоятельств, для которых предусмотрен запас кислорода в соответствии с пунктом 2.13 настоящих Правил.

3.18. Все члены летного экипажа воздушного судна с герметизированными кабинами, выполняющего полет на высотах более 7600 м, имеют на своих рабочих местах быстронадеваемую кислородную маску, которая обеспечивает немедленную подачу кислорода при первой необходимости.

Установка барометрического высотомера

3.19. При выполнении полетов используются уровни начала отсчета высот, соответствующие следующим значениям атмосферного давления:

стандартного (далее - QNE) - 760 мм рт. ст.;

на аэродроме - давлению на уровне рабочего порога ВПП (далее - QFE);

на аэродроме или в пункте - давлению, приведенному к среднему уровню моря по стандартной атмосфере, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера барометрическая высота аэродрома, вертодрома, пункта совпадает с его абсолютной высотой (далее - QNH).

3.20. Перед взлетом летный экипаж воздушного судна устанавливает на высотомерах давление аэродрома (QFE или QNH) и сравнивает показания высотомеров (с отметкой «0» на высотомере или превышением места взлета).

3.21. Выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

по стандартному атмосферному давлению (QNE) – от высоты перехода при наборе высоты и от эшелона полета до эшелона перехода при снижении воздушного судна;

по QFE или по QNH – при полетах в районе аэродрома и (или) аэроузла от взлета до набора высоты перехода и от эшелона перехода аэродрома до посадки.

3.22. После взлета летным экипажем воздушного судна производится перевод шкалы давления барометрического высотомера с QFE или QNH на стандартное атмосферное давление (QNE) при пересечении высоты перехода.

3.23. Для полета по маршруту вне аэродрома (аэроузла) на высотах ниже нижнего эшелона летный экипаж воздушного судна значение QNH получает от органа ОВД.

3.24. Перед вылетом с неконтролируемого аэродрома или посадкой на неконтролируемый аэродром установка шкалы давления барометрического высотомера производится на значение QNH. При отсутствии информации о QNH перед взлетом, высотомер устанавливается экипажем воздушного судна на превышение аэродрома над уровнем моря.

3.25. Полеты воздушного судна в переходном слое от высоты перехода до эшелона перехода в режиме горизонтального полета запрещаются.

3.26. В случае полета воздушного судна по маршруту ниже нижнего эшелона и необходимости занятия эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с QNH на стандартное давление (QNE) осуществляется при начале набора высоты для занятия эшелона.

3.27. При снижении воздушного судна с эшелона полета до высоты полета по маршруту ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления на QNH производится при пересечении высоты перехода.

При отсутствии сообщений АТИС эшелон перехода и значение QNH/QFE летный экипаж воздушного судна получает от органа ОВД.

3.28. При посадке на аэродроме перевод шкалы давления барометрического высотомера производится:

со стандартного атмосферного давления (QNE) на значение QFE или QNH – при пересечении эшелона перехода;

с QNH на значение QFE или QNH аэродрома – на установленном рубеже или по указанию органа ОВД.

3.29. На аэродромах, расположенных в горной местности, при атмосферном давлении меньше предельного значения, которое может быть установлено экипажем

воздушного судна на шкале давления барометрического высотомера, полеты производятся по давлению QNH.

3.30. Последовательность перевода шкал давления барометрических высотомеров и сверки их показаний определяется РЛЭ.

Минимальная высота полета

3.31. За исключением случаев, в которых это необходимо при осуществлении взлета, посадки или указанных в пункте 3.32 настоящих Правил, запрещено выполнять полет воздушного судна:

а) над территориями населенных пунктов и над местами скопления людей при проведении массовых мероприятий - ниже высоты, допускающей в случае отказа двигателя аварийную посадку без создания чрезмерной опасности для людей и имущества на земле, и ниже высоты 300 м над самым высоким препятствием в пределах горизонтального радиуса в 500 м вокруг данного воздушного судна;

б) в местах, не указанных в подпункте «а», на высоте менее 100 м.

3.32. Полеты с отклонением от требований подпункта «б» пункта 3.31 настоящих Правил разрешены в случаях, когда это не создает опасности для людей или имущества на земле при выполнении авиационных работ или летном обучении под наблюдением пилота-инструктора.

Правила визуальных полетов

3.33. В дополнение к требованиям, установленным в главе VIII Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, выполняются следующие правила:

3.33.1. Полет по ПВП на истинных высотах менее 300 м выполняется:

а) при видимости водной или земной поверхности, кроме случаев указанных в пункте 3.33.3 настоящих Правил;

б) вне облаков;

в) днем, при видимости не менее 2000 м для самолетов и не менее 1000 м для вертолетов;

г) ночью, при видимости не менее 4000 м.

3.33.2. Полет по ПВП на истинных высотах 300 м и выше выполняется:

а) кроме случаев, указанных в пункте 3.33.3 настоящих Правил, при видимости водной или земной поверхности;

б) расстояние по вертикали от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 150 м и расстояние по горизонтали до облаков не менее 1000 м;

в) днем, при видимости не менее 2000 м;

г) ночью, при видимости не менее 4000 м.

3.33.3. Полет по ПВП может осуществляться над облаками, если:

а) расстояние по вертикали от облаков до воздушного судна не менее 300 м;

б) в случае полета между слоями облачности, расстояние между слоями не менее 1000 м;

в) видимость в полете не менее 5000 м;

г) при прогнозируемых метеорологических условиях на аэродроме назначения за один час до и два часа после ожидаемого времени прилета, составляющих: видимость - не менее 5000 м, облачность - не более двух октантов и отсутствие прогнозируемого тумана, ливневых осадков и грозовой деятельности. При отсутствии прогноза погоды для аэродрома назначения, для целей данного пункта может применяться прогноз по району пункта посадки.

3.33.4. КВС при полете по ПВП:

избегает столкновения с видимыми объектами и объектами, о которых получена информация от органов ОВД;

принимает своевременное решение о возврате на аэродром вылета, о полете на запасной аэродром или о переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;

по запросу органа ОВД сообщает информацию о местонахождении воздушного судна и условиях полета.

Правила полетов по приборам

3.34. В дополнение к требованиям, установленным в главе IX Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, выполняются следующие правила:

3.34.1. За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета и посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна при полетах по ППП ниже следующих высот:

при полете по воздушной трассе - ниже опубликованной в аэронавигационной информации минимальной абсолютной высоты полета по данной трассе;

при полете вне опубликованных в аэронавигационной информации воздушных трасс в равнинной и холмистой местности – ниже 300 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия, а в горной местности – ниже 600 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия.

3.34.2. При выполнении полета по ППП экипаж воздушного судна обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

3.34.3. КВС при выполнении полета по ППП:

выполняет установленные в аэронавигационной информации схемы выхода из района аэродрома и посадки по ППП;

выдерживает установленные в аэронавигационной информации и органом ОВД эшелоны (высоты) и маршрут полета, траектории и параметры полета;

обеспечивает информирование органа ОВД, по его запросу, о фактическом местонахождении воздушного судна, высоте и условиях полета;

выполняет указания органа ОВД.

3.34.4. В целях регулирования интервалов между воздушными судами органом ОВД может производиться векторение, а также задание режимов поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

Экипаж воздушного судна возобновляет самостоятельное самолетовождение после получения от органа ОВД соответствующего указания и сообщения о местонахождении воздушного судна, если в результате выполнения векторения воздушного судна отклонилось от ранее заданного маршрута.

Руление

3.35. После занятия рабочих мест в кабине экипаж воздушного судна под руководством КВС проводит подготовку к полету. Перед началом полета КВС убеждается в готовности экипажа воздушного судна к полету.

3.36. На контролируемом аэродроме руление и буксировка выполняется пилотом после получения от органа ОВД (органа управления движением на перроне) соответствующего разрешения на руление и информации о схеме руления по аэродрому. Пилоту органом ОВД может передаваться другая информация, необходимая для обеспечения безопасности руления или буксировки.

На неконтролируемых аэродромах и площадках перед началом руления воздушного судна КВС осуществляет осмотр летного поля и выбирает маршрут буксировки, руления.

3.37. Орган ОВД, управляющий движением воздушного судна по аэродрому:

информирует экипажи воздушных судов об ограничениях;

дает указания о движении по аэродрому воздушного судна по установленной схеме;

информирует экипажи воздушных судов о взаимном расположении воздушных судов, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях видимости менее 400 м.

При наличии специализированного подразделения аэропортового комплекса по управлению движением воздушного судна на перроне аэропорта функции по управлению движением воздушного судна на перроне аэропорта могут осуществляться указанным подразделением. Функции по управлению движением воздушного судна на площади маневрирования аэродрома осуществляются органом ОВД.

3.38. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой. При буксировке воздушного судна между руководящим буксировкой лицом и экипажем воздушного судна должна поддерживаться двусторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Буксировка производится с включенными на воздушном судне аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

3.39. На контролируемых аэродромах до начала запуска двигателя (двигателей) экипаж воздушного судна, при наличии автоматического вещания, прослушивает метеорологическую информацию и докладывает органу, под управлением которого он находится, индекс текущей информации, запрашивает и получает от него разрешение на запуск двигателя (двигателей).

3.40. Перед запуском двигателя лицо, запускающее двигатель, удостоверяется в безопасности людей и отсутствии посторонних предметов, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске, и включает проблесковые маяки. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска, запускающее

двигатель лицо получает необходимую информацию по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей.

3.41. Запрос КВС на запуск двигателя на контролируемом аэродроме или запуск двигателя с целью производства полета на неконтролируемом аэродроме свидетельствует о принятии решения на начало полета.

3.42. Выруливание воздушного судна с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск воздушного судна, а при его отсутствии – по решению КВС.

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м, осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

3.43. Заруливание воздушного судна на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования воздушного судна на стоянке, встречающего лица, а при их отсутствии – по решению КВС.

Если воздушное судно установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан немедленно проинформировать об этом орган аэродрома, под управлением которого он находится.

Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяются по требованию экипажа воздушного судна.

3.44. Экипажу воздушного судна запрещается начинать и продолжать руление, если:

давление в тормозных системах не соответствует эксплуатационным ограничениям или имеются другие признаки неисправности тормозов;

на контролируемом аэродроме не получено разрешение органа ОВД или органа управления движением на перроне;

безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

В начале руления экипаж воздушного судна проверяет работоспособность тормозной системы.

3.45. Члены летного экипажа воздушного судна во время руления обязаны следить за окружающей обстановкой, за радиообменом и предупреждать КВС о препятствиях.

При обнаружении на маршруте руления препятствий КВС обязан принять меры по предупреждению столкновения и доложить о наличии препятствий органу ОВД.

3.46. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости.

3.47. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их КВС обязаны уменьшить скорость руления до безопасной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении воздушного судна на пересекающихся направлениях КВС обязан пропустить воздушное судно, двигающееся справа.

Запрещено обгонять рулящее воздушное судно.

3.48. Независимо от полученного указания органа ОВД, перед пересечением, занятием ВПП или рулежной дорожки летный экипаж воздушного судна и (или) лица, осуществляющие буксировку воздушного судна, обязаны убедиться в безопасности маневра.

3.49. До начала взлета экипаж воздушного судна убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и фактической погоды и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

В случаях необходимости длительного занятия ВПП, КВС, до ее занятия, сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету.

Взлет

3.50. Перед взлетом:

летный экипаж воздушного судна проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пунктов 3.20 и 3.30 настоящих Правил;

КВС убеждается в готовности воздушного судна и членов экипажа воздушного судна к взлету;

КВС убеждается в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета;

КВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и фактической погоды и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна;

на контролируемом аэродроме получает разрешение на взлет от органа ОВД.

При наличии информации о видимости в трех частях ВПП видимость на ВПП (далее - RVR) оценивается КВС в начале разбега; в средней точке и в конце ВПП - по сообщенной органом ОВД или АТИС.

3.51. Запрещается выполнять взлет, если экипаж воздушного судна получил информацию, что взлет создаст помеху воздушному судну, которое выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

3.52. Запрещается производить взлет ночью на аэродроме, не имеющем действующего светосигнального оборудования, за исключением случаев, предусмотренных в главе VII настоящих Правил.

3.53. Взлет воздушного судна производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

3.54. На неконтролируемых аэродромах место начала взлета и его направление определяет КВС. На неконтролируемых аэродромах перед взлетом КВС обязан передать на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого он находится, место и магнитный курс взлета.

3.55. Взлет выполняет КВС или, по указанию КВС, второй пилот.

3.56. Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления настолько, что продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Запрещается отрыв воздушного судна от земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

3.57. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения

на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В этом случае запрещается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

3.58. Взлет воздушного судна, по решению КВС, производится с включенными до высоты не менее 50 м фарами.

3.59. Экипажу воздушного судна с момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м запрещено вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать экипаж воздушного судна, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности.

Если после взлета полет выполняется на высоте менее 200 м, указанное запрещение действует до начала горизонтального полета.

Набор высоты

3.60. Набор высоты после взлета производится с курсом взлета до высоты над аэродромом не менее:

50 м на воздушном судне при выполнении авиационных работ, если работы выполняются на высоте 50 м и менее;

120 м, если иное не установлено РЛЭ.

3.61. Выход воздушного судна из района контролируемого аэродрома осуществляется по установленной схеме или по указаниям органа ОВД.

3.62. При пересечении высоты перехода при наборе высоты летный экипаж воздушного судна обязан перевести шкалы давления барометрических высотомеров на стандартное атмосферное давление (QNE) и сличить их показания.

3.63. В процессе набора высоты экипажи воздушных судов во избежание срабатывания бортовой системы предупреждения столкновений (далее - БСПС (TCAS)), выдерживают рекомендованные ограничения по вертикальной скорости 7 м/с за 300 м до заданного эшелона (высоты).

3.64. Если воздушное судно не может занять заданный органом ОВД эшелон (высоту) к установленному или заданному органом ОВД месту, экипаж воздушного судна обязан своевременно проинформировать об этом орган ОВД.

3.65. По окончании набора заданного эшелона летный экипаж воздушного судна должен сличить показания барометрических высотомеров.

Крейсерский полет (полет по маршруту)

3.66. Экипаж воздушного судна обязан постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

3.67. В случае, если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, экипажем воздушного судна предпринимаются следующие действия:

если воздушное судно отклонилось от линии пути, экипажем воздушного судна предпринимаются действия для корректировки курса воздушного судна в целях быстрейшего возвращения на линию заданного пути;

если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или ожидается, что оно изменится на плюс-минус 5% от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета, информация об этом сообщается органу ОВД;

если обнаружится, что уточненный расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта отличается более чем на 2 минуты от времени, о котором была уведомлен орган ОВД, экипаж воздушного судна информирует орган ОВД об уточненном времени.

3.68. Изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута следования на другой аэродром производится при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, соблюдаются требования пункта 2.10, а в случае выполнения коммерческих перевозок – пунктов 5.40, 5.41, 5.42 или 5.43 настоящих Правил.

3.69. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации КВС обязан принять меры для обхода опасной зоны, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ. При невозможности продолжить полет до пункта назначения из-за опасных метеорологических явлений, КВС может произвести посадку на запасном аэродроме или вернуться на аэродром вылета.

О принятом решении и своих действиях КВС должен при наличии связи сообщить органу ОВД, который обязан принять необходимые меры по обеспечению безопасности дальнейшего полета.

3.70. Полет на запасной аэродром обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем полета, а по запросу экипажа воздушного судна – по кратчайшему расстоянию вне воздушных трасс (по возможности).

3.71. В полете летный экипаж воздушного судна должен анализировать поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и вести контроль расхода топлива.

3.72. При получении информации об ухудшении метеорологических условий или технической неготовности аэродрома назначения или запасного аэродрома, делающих невозможным совершение безопасной посадки, орган ОВД, под управлением которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу воздушного судна.

3.73. На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки КВС может выбрать запасной аэродром в полете.

3.74. Полет по ППП продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов.

3.75. При входе в район ОВД, где находится рубеж ухода на запасной аэродром, экипаж воздушного судна обязан информировать орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода и выбранном запасном аэродроме.

При получении указанной информации, в случае если воздушное судно находится вне зоны вещания автоматизированной системы ВОЛМЕТ, орган ОВД незамедлительно запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической готовности запасного аэродрома и аэродрома назначения к приему воздушного судна и передает эти сведения экипажу воздушного судна.

3.76. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода может быть принято КВС, если последняя информация указывает на то, что:

прогнозом погоды ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для запасного аэродрома, установленным настоящими Правилами;

есть информация о технической готовности аэродрома назначения к приему воздушного судна.

Снижение, заход на посадку и посадка

3.77. До начала захода на посадку экипаж воздушного судна под руководством КВС производит подготовку к посадке.

3.78. При смене ВПП, курса посадки или возникновении условий, требующих изменения ранее принятых решений, экипажем воздушного судна должна быть проведена дополнительная подготовка и повторная проверка выполненных операций.

3.79. При контролируемом полете снижение воздушного судна с крейсерского эшелона (высоты) полета выполняется по разрешению органа ОВД. Снижение производится по маршруту полета и установленной схеме подхода на режимах, не превышающих ограничений РЛЭ.

В случае отсутствия в документах аэронавигационной информации, а также в информации органа ОВД условий и ограничений снижения, летный экипаж воздушного судна производит снижение на режимах, установленных РЛЭ.

3.80. Запрещается производить посадку ночью на аэродроме, не имеющем действующего светосигнального оборудования, кроме случаев, указанных в главе VII настоящих Правил.

3.81. В процессе снижения экипажи воздушных судов во избежание срабатывания БСПС (TCAS) выдерживают рекомендованные ограничения по вертикальной скорости 7 м/с за 300 м до заданного эшелона (высоты).

3.82. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному рубежу экипаж воздушного судна обязан своевременно информировать об этом орган ОВД.

3.83. В целях регулирования интервалов между воздушными судами орган ОВД может производить векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах. При осуществлении векторения точность выдерживания параметров, задаваемых

органом ОВД, обеспечивает летный экипаж воздушного судна с учетом летно-технических характеристик воздушного судна.

Векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющим экипажам воздушным судов выдерживать необходимую линию пути.

В случае, если воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается органом ОВД о целях такого наведения.

Векторение воздушного судна прекращается органом ОВД после выдачи диспетчером ОВД указания пилоту возобновить самостоятельное самолетовождение и, если в результате выполнения векторения воздушного судна отклонилось от ранее заданного маршрута - сообщения о местонахождении воздушного судна.

При заходе на посадку по приборам начатое векторение продолжается до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам или до получения разрешения органа ОВД на визуальный заход.

Момент доворота воздушного судна для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием векторения. Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом.

После получения разрешения на заход летный экипаж воздушного судна выдерживает последний заданный курс до входа в зону действия средства наведения на конечном этапе захода на посадку, затем без дополнительных указаний органа ОВД выполняет доворот и стабилизацию воздушного судна на линии, заданной средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

3.84. Воздушному судну, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

Экипаж воздушного судна, сообщивший органу ОВД о недостаточном остатке топлива для ожидания посадки в порядке общей очереди, имеет преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед другими воздушными судами, кроме воздушных судов, которым требуется немедленная посадка.

3.85. При одновременном визуальном заходе на посадку двух воздушных судов преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

3.86. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан:

установить на эшелоне перехода шкалы давлений барометрических высотомеров на давление QFE или QNH аэродрома;

сличить показания всех высотомеров;

проверить готовность к посадке.

3.87. При выполнении визуального захода на посадку или захода с применением кругового маневрирования экипаж воздушного судна обязан сообщить органу ОВД об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами и получить разрешение на продолжение захода на посадку.

3.88. При полетах на неконтролируемый аэродром или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится обслуживание аэродромного (воздушного и (или) наземного) движения, перед заходом на посадку КВС обязан:

выполнить осмотр ВПП с воздуха и оценку ее состояния и пригодности;

передать сведения о месте и магнитном курсе посадки на частоте связи органа ОВД, в районе ответственности которого он находится.

После приземления, при наличии связи с органом ОВД, сообщить ему о посадке.

3.89. Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже установленного эксплуатационного минимума, заход на посадку по ППП не продолжается ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты входа в глиссаду.

Если после пролета этой высоты получено значение метеорологической видимости или RVR ниже установленного минимума, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В этом случае, при условии, что до достижения DA/H или MDA/H, КВС установлен надежный визуальный контакт с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки и условия видимости позволяют непрерывно наблюдать входной торец ВПП (входные ограничительные огни ВПП), а при заходе на посадку по III категории ИКАО осевые огни и посадочные огни ВПП, КВС имеет право произвести снижение ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку.

Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случае, в которых используется информация о RVR в разных точках, контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, при этом RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП не менее RVR установленного минимума для взлета.

В любом случае, КВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме в месте, в котором будут нарушены ограничения эксплуатационных минимумов данного аэродрома, или, по мнению КВС, не обеспечивается безопасность посадки.

3.90. КВС обязан прекратить снижение и выполнить прерванный заход на посадку (уйти на второй круг), если:

наблюдаются опасные метеорологические явления;

скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

для выдерживания градиента снижения на глиссаде снижения требуется увеличение режима работы двигателей более номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;

до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация высоты принятия решения и (или) опасного сближения с землей;

заход на посадку при осуществлении коммерческой воздушной перевозки не стабилизирован по требованиям, установленным в РПП при достижении высоты 300 м над уровнем аэродрома при полете в приборных метеорологических условиях или при достижении высоты 150 м над уровнем аэродрома при полете в визуальных метеорологических условиях, если иное не установлено РЛЭ;

до достижения DA/H при точном заходе на посадке или при заходе на посадку с вертикальным наведением, не установлен визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

при неточном заходе на посадку в приборных метеорологических условиях до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

потерян визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами при снижении ниже DA/H или MDA/H;

в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

При отсутствии разрешения на посадку на контролируемый аэродром при достижении высоты 60 м над аэродромом, но не ниже DA/H или MDA/H выполняется прерванный заход (уход на второй круг).

3.91. После выполнения прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) КВС принимает решение о возможности повторного захода на посадку или полета на запасной аэродром в зависимости от количества топлива и ожидаемых условий посадки.

3.92. Посадка воздушного судна ночью выполняется с включенными посадочными фарами. При посадке в тумане и других метеорологических явлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются КВС.

3.93. КВС после завершения полета делает записи в бортовом журнале обо всех известных или предполагаемых дефектах в воздушном судне.

Особенности полетов на вертолетах

3.94. На аэродромах, используемых одновременно самолетами и вертолетами, допускается оборудование площадок с отдельным стартом для вертолетов.

3.95. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, должны быть удалены от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

3.96. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить только КВС при полном составе экипажа воздушного судна, а также бортмеханику и инженерно-техническому персоналу, прошедшему необходимую подготовку, в условиях проведения указанного опробования при обеспечении надежной швартовки.

3.97. Перед каждым полетом вертолета КВС обязан выполнить контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления. Высоту контрольного висения вертолета определяет КВС.

При полетах при выполнении авиационно-химических работ, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом. Приземление вертолета после контрольного висения не обязательно.

3.98. При рулении вертолета по земле расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

Другим воздушным судам не должно создаваться вреда от струи несущего винта вертолета и от предметов, которые могут быть ей увлечены.

3.99. При взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

до воздушного судна, находящихся в воздухе или взлетающих - двух диаметров несущего винта;

до других препятствий - половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

до препятствий над палубами морских судов (судов внутреннего водного транспорта), площадками, приподнятыми над поверхностью земли или воды - согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

3.100. Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее разрешаются при условии, если:

вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;

обеспечиваются требования пункта 3.99 настоящих Правил;

несущие винты не создают вихря, приводящего к потере необходимого визуального контакта с наземными ориентирами.

В случаях, когда необходимо обеспечить одновременное висение вертолетов, минимальные безопасные расстояния между центрами соответствующих стоянок должно быть равным 4 диаметрам несущего винта вертолета.

3.101. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле - на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

3.102. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее осмотра КВС для определения ее пригодности для посадки.

3.103. При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения согласно рекомендациям РЛЭ под руководством одного из членов экипажа воздушного судна или другого подготовленного лица.

3.104. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, выбранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного или пыльного вихря, должны выполняться с полетной массой, позволяющей маневрировать в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

В случае образования снежного или пыльного вихря перед зависанием на взлете экипаж воздушного судна обязан раздуть снег или пыль струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров. При посадке на заснеженную или пыльную площадку висение выполняется вне зоны влияния воздушной подушки. Продолжить снижение и производить посадку разрешается только при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

3.105. При наличии на посадочной площадке снега или пыли должны быть приняты меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного или пыльного вихря.

3.106. В случае потери видимости ориентиров при висении, экипаж воздушного судна обязан вывести вертолет из зоны вихря вверх. Запрещено висение, взлет и посадка в снежном или пыльном вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров.

3.107. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта. Высота определяется по радиовысотомеру и визуально по плавающим на воде предметам.

3.108. При оказании помощи людям, находящимся на воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и относа плавсредств, зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально.

3.109. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями КВС разрешается произвести посадку вертолета на площадку, подобранную с воздуха. О своих действиях КВС обязан информировать орган ОВД при наличии с ним связи.

3.110. При наличии на части ВПП метеорологических явлений или дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, по согласованию с органом ОВД контролируемого вертодрома разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где видимость соответствуют минимуму.

3.111. При производстве полетов в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета должна быть не менее 500 м и обеспечивать в случае необходимости возможность разворота на 180°.

Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота должно быть не менее 50 м.

3.112. Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске выполняются с обходом населенных пунктов:

в равнинной местности: днем и в сумерках – при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, ночью - при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м;

в горной местности – днем, по ПВП.

3.113. Груз, транспортируемый на внешней подвеске вертолета, сбрасывается в следующих случаях:

на висении, если при максимальной мощности двигателя (двигателей) вертолет снижается;

при потере летным экипажем воздушного судна визуального контакта с землей в условиях снежного или пыльного вихря;

при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения вертолета;

при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;

при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;

при отказе двигателя (двигателей);

в других случаях по решению КВС.

Особенности выполнения полетов на гидросамолетах

3.114. Полеты на гидросамолетах выполняются на акватории, подобранные в соответствии с требованиями Правил использования поверхностных водных объектов для взлета, посадки воздушного судна, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2006 г. № 882[1].

3.115. В случае вынужденной посадки гидросамолета на воду КВС обязан:

дрейфовать в защищенное от ветра место и поставить гидросамолет на якорь;

держать наготове спасательные средства;

эвакуировать при возможности пассажиров на сушу;

принять все меры к сохранению плавучести гидросамолета.

Полеты в особых условиях и особые случаи в полете

3.116. К особым условиям и особым случаям относятся полеты в следующих ситуациях:

полеты в горной местности;

полеты по ПВП над безориентирной местностью и пустынями и над водной поверхностью;

полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли;

полеты в сложной орнитологической обстановке;

повышенная электрическая активность атмосферы;

сильная болтанка;

грозовая деятельность;

пыльная буря;

попадание в зоны опасных для полетов метеорологических явлений, если это не предусмотрено в РЛЭ;

попадание в метеоусловия, к которым экипаж воздушного судна не подготовлен;

отказ системы воздушного судна, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке;

потеря радиосвязи;

потеря ориентировки;

незаконное вмешательство на борту воздушного судна;

ранение или внезапное ухудшение здоровья члена экипажа воздушного судна или пассажира;

вынужденная посадка вне аэродрома;

отказ радиолокационных средств ОВД и радиотехнического обеспечения полетов на аэродроме посадки.

3.117. К опасным для полетов метеорологическим явлениям относятся:

на аэродроме вылета и посадки - гроза, град, сильная болтанка, сильный сдвиг ветра, гололед, сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная буря, вулканический пепел или осадки в виде дождя ухудшающие метеорологическую видимость до величины менее 800 м;

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации от 29 января 2007 г. № 5, ст. 650

по маршруту полета - гроза, град, сильное обледенение, сильная болтанка, вулканический пепел.

3.118. Правила полетов в особых случаях и особых условиях устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51.

Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

3.119. При появлении признаков сильной электризации выключается одна УКВ радиостанция, если это возможно, и ночью включается освещение кабины экипажа воздушного судна.

3.120. Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

шумы и треск в наушниках;

беспорядочные колебания стрелок радиокомпасов;

свечение на остеклении кабины экипажа воздушного судна и свечение концов крыльев в темное время суток.

3.121. Изменение высот полета в зонах повышенной электризации выполняются с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с требованиями РЛЭ.

После выхода из слоя облаков, до входа в другой слой, выполняется горизонтальная площадка продолжительностью 5 - 10 секунд.

3.122. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу воздушного судна необходимо:

доложить органу ОВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения воздушного судна разрядом;

проконтролировать параметры работы двигателей;

проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;

осмотреть воздушное судно в целях обнаружения повреждений;

при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Учебные полеты и имитация полета по приборам

3.123. Запрещается выполнять учебные полеты на воздушном судне, за исключением пилотируемых свободных аэростатов, если данное воздушное судно не оборудовано системой спаренного двойного управления.

3.124. Запрещается производить имитацию полета по приборам без соблюдения следующих условий:

а) второе кресло управления занято лицом, обладающим свидетельством частного пилота с квалификационными отметками типа, класса, соответствующими воздушному судну, на котором выполняется полет и которое имеет достаточный обзор;

б) воздушное судно оборудовано системой спаренного двойного управления, за исключением полетов на аэростатических летательных аппаратах;

в) на воздушном судне отсутствуют пассажиры.

3.125. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту воздушного судна может находиться не более двух тренируемых или обучаемых экипажей воздушного судна или четырех пилотов.

При выполнении полетов с выключением двигателя или на режимах сваливания на борту воздушного судна должен находиться один тренируемый (обучаемый) экипаж воздушного судна.

Контрольные полеты (облеты)

3.126. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушного судна к эксплуатации, их систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

3.127. Воздушные суда, прошедшие ремонт и летные испытания на заводах, при приемке их представителями авиационных предприятий опробуются в полете экипажами этих предприятий, если облеты предусмотрены воздушным законодательством.

3.128. В зависимости от программы контрольного полета в задание на полет могут быть включены работники научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.

Акробатические полеты

3.129. Запрещается выполнять акробатический полет:

над густонаселенными территориями и населенными пунктами;

ближе 200 м от мест скопления людей при проведении массовых мероприятий;

ближе 8 км от воздушной трассы;

в облаках;

ниже 50 м истинной высоты;

при дальности видимости менее 3000 м.

Использование парашютов

3.130. Запрещается использовать или предлагать использовать парашют, если не соблюдаются требования, содержащиеся в его эксплуатационной документации к его эксплуатации, включая требования к процедурам и срокам его укладки.

3.131. На воздушном судне, на борту которого находится хотя бы одно лицо без надетого парашюта, запрещается производить намеренные маневры с углом крена, превышающим 60 градусов по отношению к линии горизонта или углом наклона фюзеляжа воздушного судна (тангажа), превышающим 30 градусов к линии горизонта.

Требования настоящего пункта не распространяются на летные проверки с целью получения свидетельства пилота или квалификационных отметок, а также на введение в штопор и другие летные маневры, обязательные для выдачи свидетельств и квалификационных отметок, если они выполняются лицом, имеющим свидетельство с квалификационной отметкой «пилот-инструктор»,

полученной в соответствии с пунктом 8.1 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147[1].

Буксировка планеров

3.132. Запрещается выполнять буксировку планера воздушного судна без соблюдения следующих условий:

КВС, осуществляющего буксировку, имеет необходимую квалификацию;

воздушное судно, осуществляющее буксировку, оборудовано сцепным устройством, которое позволяет безопасно производить буксировку;

применяемый буксирный канат (трос) обладает прочностью на разрыв, составляющей не менее 80 процентов и не более 200 процентов от максимальной массы планера в снаряженном состоянии. Разрешается применять буксирный канат, который обладает прочностью на разрыв, превышающей максимальную массу планера в снаряженном состоянии более чем в два раза, если соблюдаются следующие условия:

а) на месте крепления буксирного каната к планеру установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, составляющим не менее 80 процентов от максимальной массы планера в снаряженном состоянии и превышающим эту массу не более чем в два раза;

б) на месте крепления буксирного троса к воздушному судну, осуществляющему буксировку, установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, превышающим, но не более чем на 25 процентов, сопротивление на разрыв предохранительной серьги, установленной на месте крепления буксирного каната к планеру, и превышающим максимальную массу планера в снаряженном состоянии не более чем в два раза.

3.133. До начала проведения буксировки в контролируемом воздушном пространстве КВС, осуществляющий буксировку, обязан сообщить о проведении буксировки органу ОВД.

До начала буксировки должна быть достигнута договоренность между пилотом воздушного судна, осуществляющего буксировку, и пилотом планера о порядке взаимодействия, включая сигналы взлета и отцепления, воздушную скорость и порядок действий в аварийной ситуации для каждого из пилотов.

3.134. КВС запрещается осуществлять намеренный сброс буксирного каната после отцепки планера, если это может создать опасность для жизни или имущества третьих лиц.

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701

IV. Требования к подготовке и выполнению полетов воздушных судов авиации общего назначения, не относящихся к легким или сверхлегким

Общие требования

4.1. Физические, юридические лица, выполняющие полеты в целях АОН на воздушных судах, не относящихся к легким или сверхлегким, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II и III настоящих Правил.

4.2. Физическое, юридическое лицо Российской Федерации, организующее и выполняющее полеты воздушных судов, не относящихся к легким или сверхлегким, в целях АОН, должно иметь свидетельство эксплуатанта, полученное в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 июня 2003 г. № 147[1].

4.3. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его работники знали и исполняли законы, правила и процедуры государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

4.4. КВС обеспечивает подготовку и выполнение полетов. Эксплуатант описывает процедуры подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет роли и обязанности персонала, связанного с исполнением указанных процедур.

4.5. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы КВС имел на борту воздушного судна информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

4.6. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование.

4.7. Система управления безопасностью полетов должна включать:

процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

процессы разработки и внедрения профилактических мероприятий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;

обеспечение постоянного контроля и регулярной оценки адекватности и эффективности мер по управлению безопасностью полетов.

4.8. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, если им не установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить полет.

4.9. Эксплуатант утверждает РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 23 сентября 2003 г., регистрационный № 5104

4.10. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страница учета поправок;

служебные обязанности, функции и субординация руководящего и эксплуатационного персонала;

система управления безопасностью полетов эксплуатанта;

система руководства полетами;

правила в отношении минимального перечня исправного оборудования, в случаях применения MEL;

производство полетов в нормальных условиях;

стандартные эксплуатационные процедуры;

метеорологические ограничения;

ограничения полетного и рабочего времени;

чрезвычайные ситуации в полете;

процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;

квалификация и подготовка персонала;

ведение учетной документации;

описание системы управления техническим обслуживанием;

процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);

эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;

использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев, в случаях, когда применяются самописцы;

обработка опасных грузов, в случаях, когда перевозятся опасные грузы.

4.11. Карты контрольных проверок применяются летными экипажами воздушного судна до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийных ситуациях для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в РЛЭ, а также в РПП.

При разработке карт контрольных проверок эксплуатантом учитывается человеческий фактор.

4.12. Эксплуатант определяет для полетов по ППП метод установления абсолютных высот пролета местности в соответствии с требованиями государства, в котором совершается полет.

4.13. Эксплуатант обеспечивает, чтобы КВС не выполнял полет на аэродром или с аэродрома, используя эксплуатационные минимумы меньше, чем установлены для данного аэродрома уполномоченным органом государства, в котором он расположен.

4.14. Эксплуатант ведет контроль утомляемости авиационного персонала, занимающегося летной эксплуатацией и техническим обслуживанием воздушного судна, для исключения возможности выполнения персоналом своих обязанностей в состоянии утомления. Программа контроля определяет полетное и рабочее время и включается в РПП.

Подготовка к полетам

4.15. Эксплуатант реализует в РПП процедуры для обеспечения начала полета только в том случае, если КВС удостоверится, что:

выполнены требования пунктов 2.7 - 2.28 настоящих Правил;

воздушное судно является годным к полетам, зарегистрировано и на борту находятся документы, указанные в пункте 4.19 настоящих Правил;

масса воздушного судна и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

летно-технические характеристики воздушного судна соответствуют ожидаемых условиям на используемых маршрутах и аэродромах;

любой имеющийся на борту груз должным образом распределен и надежно закреплен;

при осуществлении авиационных работ выполнены правила, установленные в главах VI и VII настоящих Правил для конкретного вида работ.

Эксплуатант определяет процедуры подготовки к полетам, обеспечивающие безопасное выполнение полета на основе учета летно-технических характеристик воздушного судна, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых условий на используемых маршрутах и аэродромах.

Указанные процедуры включаются в РПП.

4.16. Дополнительно к требованиям пункта 2.9 настоящих Правил эксплуатант обеспечивает выполнение следующих требований:

а) запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют установленным эксплуатационным минимумам аэродрома для посадки или ниже их, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам;

б) запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

для самолетов с двумя силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного одному часу полета на крейсерской скорости с одним двигателем;

для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

в) имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что метеорологические условия на нем будут к расчетному времени прилета отвечать соответствующим для этого полета эксплуатационным минимумам этого аэродрома или превышать их.

Учет ограничений летно-технических характеристик

4.17. Полет начинается только в том случае, когда летно-технические характеристики воздушного судна, приведенные в РЛЭ, позволяют выполнить в предстоящем полете следующие требования:

а) масса воздушного судна в начале взлета не превышает массы, позволяющей выполнить требования пункта 4.17.1, или массы, указанной в подпунктах 4.17.2 и 4.17.3, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным в подпунктах 4.17.2 и 4.17.3, а в отношении запасных аэродромов – подпункте «в» настоящего пункта и пункте 4.17.3 настоящих Правил;

б) масса воздушного судна в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы;

в) расчетная масса воздушного судна к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы;

4.17.1. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или располагаемой ВПП, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в пункте 4.17.2 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

4.17.2. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования, содержащиеся в пункте 4.17.3 настоящих Правил, не снижаясь до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота пролета препятствий.

4.17.3. Летно-технические характеристики самолета позволяют приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции.

4.18. При выполнении требований пункта 4.17 настоящих Правил, следует учитывать факторы, значительно влияющие на летно-технические характеристики воздушного судна: масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура, градиент уклона ВПП и состояние ВПП (наличие слякоти, воды, льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов и т.п.).

Дополнительные судовые документы и бортовое оборудование

4.19. В дополнение к положениям пункта 2.20 настоящих Правил воздушное судно имеет на борту РПП или его части, относящиеся к выполнению конкретного полета, и карты контрольных проверок.

4.20. В дополнение к требованиям пункта 2.18 настоящих Правил:

воздушные суда с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 15000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 человек, должны быть оборудованы БСПС (TCAS);

самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 человек, должны быть оборудованы системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета (далее - GPWS), выполняющей функции установленные в пункте 5.76 настоящих Правил.

Электронные навигационные данные

4.21. Эксплуатант воздушного судна не использует программные продукты с электронными навигационными данными, обработанными для применения на борту воздушного судна и на земле, если не введены процедуры эксплуатанта, обеспечивающие целостность и актуальность этих данных и соответствие указанных продуктов функциям оборудования, которое будет их использовать.

Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех его воздушных судов, которым такие данные требуются.

Допуск экипажа ВС к полету

4.22. На каждый полет эксплуатант назначает пилота, исполняющего обязанности КВС.

4.23. Эксплуатант в зависимости от типа воздушного судна определяет функции всех членов летного экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в обычной и аварийной обстановке, а также в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

Эксплуатант устанавливает и осуществляет программу подготовки экипажа воздушного судна, которая предназначена для приобретения и поддержания необходимой квалификации летного экипажа, включая навыки, касающиеся функциональных возможностей человека, а также обучение методам и правилам пользования аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта воздушного судна.

Эксплуатант не допускает членов экипажа к полетам, не выполнивших указанные программы.

4.24. Программы наземной и летной подготовки разрабатываются и утверждаются либо в виде собственных программ либо, при содействии учебного учреждения, в виде программы такого заведения. В РПП эксплуатанта включаются указанные программы или дается на них ссылка. Программа подготовки должна включать обучение навыкам по использованию всего установленного оборудования.

4.25. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанность КВС, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил три взлета и посадки на воздушном судне того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

4.26. Эксплуатант не поручает второму пилоту осуществлять пилотирование воздушного судна при выполнении взлета и посадки с людьми на борту, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил взлета и посадки на

самолете того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

4.27. Эксплуатант удостоверятся в том, что члены летного экипажа воздушного судна обладают необходимой квалификацией для исполнения порученных служебных обязанностей.

Эксплуатант обеспечивает ежегодное проведение проверок техники пилотирования и умения пилотов действовать в аварийной обстановке, выявляющих фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа и модификации. Эксплуатант обеспечивает выполнение указанных проверок назначенным им пилотом-инспектором.

4.28. Количество членов кабинного экипажа воздушного судна для каждого типа воздушного судна определяется эксплуатантом, исходя из пассажировместимости или числа перевозимых лиц, для обеспечения безопасной и быстрой эвакуации людей, а также выполнения необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее установленного в РЛЭ.

V. Правила подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок

Общие требования

5.1. Физические, юридические лица, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II и III.

5.2. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа воздушного судна были ознакомлены с законами, правилами и процедурами, касающимися их обязанностей и применимыми к районам пролета воздушного судна, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам.

5.3. Принятие решений о начале, продолжении полета, отклонении от плана полета и (или) прекращении полета возлагается на КВС в порядке, установленном в РПП, с учетом информации, предоставленной сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером), в том случае, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за выполнением полетов предусматривается привлечение сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера).

5.4. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы КВС имел на борту самолета всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

5.5. Эксплуатант вводит систему управления безопасностью полетов, которая:

включает процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов;

обеспечивает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов;

обеспечивает постоянное улучшение обязательных показателей работы системы управления безопасностью полетов.

5.6. В рамках системы управления безопасностью полетов определяется структура функций в вопросах обеспечения безопасности полетов эксплуатанта, в том числе и функции руководителей эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов.

5.7. Эксплуатант воздушного судна с максимальной взлетной массой более 27000 кг утверждает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант направляет данные средств объективного контроля в уполномоченный орган, на который возложены функции по выдаче сертификатов (свидетельств) авиационного персонала гражданской авиации, а также в установленных случаях их приостановление, ограничение действия и аннулирование.

Программа анализа полетных данных обеспечивает защиту источника таких данных.

5.8. В рамках системы управления безопасностью полетов эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенную для исполнения персоналом эксплуатанта.

5.9. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие выполнение следующих условий:

полет не начинался, пока эксплуатант на основании полученных им данных не удостоверится в том, что имеющиеся наземные и (или) водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета, для безопасной эксплуатации воздушного судна и защиты людей на борту, соответствуют условиям, в которых должен выполняться полет, и что они правильно используются для этой цели;

о любых неполадках в работе средств обеспечения полетов, замеченных во время полетов, без излишней задержки сообщалось в организации, обслуживающие указанные средства.

5.10. Эксплуатант обеспечивает наличие РПП и его применение авиационным персоналом, занимающимся вопросами обеспечения, подготовки и выполнения полетов.

5.11. При внесении изменений в РПП, о них сообщается всему авиационному персоналу, которому надлежит пользоваться РПП, и в уполномоченный орган в области гражданской авиации, на который возложены функции по обязательной сертификации юридических, физических лиц, осуществляющих и (или) обеспечивающих коммерческие воздушные перевозки.

5.12. РПП должно содержать сведения:

а) Часть А «Общие положения»:

инструкции с общим изложением обязанностей авиационного персонала, имеющего отношение к выполнению полетов;

системы нормативов полетного и рабочего времени и времени отдыха членов летного и кабинного экипажей воздушного судна в соответствии с пунктом 5.23 настоящих Правил;

перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая оборудование, необходимое для выполнения полетов в воздушном пространстве, в котором предписано использовать основанную на характеристиках навигацию;

для полетов по правилам ETOPS – подлежащие использованию правила навигации, процедуры при отказе двигателя при выполнении полетов с применением правил ETOPS, а также назначение и использование запасных аэродромов;

обстоятельства, при которых необходимо экипажу воздушного судна прослушивать радиочастоты;

метод определения минимальных абсолютных высот полета в соответствии с пунктом 5.18 настоящих Правил;

методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов;

меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту;

организация и процедуры наземного обслуживания;

порядок действий КВС, ставших свидетелями авиационного происшествия;

состав летного экипажа воздушного судна для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности полномочий членов экипажа воздушного судна;

точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей;

условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с пунктом 2.13 настоящих Правил;

инструкции по контролю за массой и центровкой воздушного судна;

инструкции по устранению (предупреждению) обледенения и контролю за выполнением этих операций;

технические требования к рабочему плану полета;

действия экипажа воздушного судна в обычной ситуации для каждого этапа полета;

указания по использованию обычных карт контрольных проверок и времени их использования;

правила вылета в непредвиденных обстоятельствах;

указания по обеспечению информации об абсолютной высоте и сообщению об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа воздушного судна;

указания по использованию автопилотов и автоматов тяги в приборных метеорологических условиях;

указания по взаимодействию с органами ОВД;

инструктаж относительно вылета и захода на посадку;

процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами;

процедура стабилизированного захода на посадку;

ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности;

необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам;

указания по выполнению точных и неточных заходов на посадку по приборам;

распределение обязанностей среди членов летного экипажа воздушного судна и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж воздушного судна при выполнении захода на посадку и посадки по приборам в ночное время и приборных метеорологических условиях;

инструкции и требования по обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли;

принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования БСПС;

порядок действий КВС перехватываемых воздушных судов;

визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15000 м, дополнительно:

информация о действиях пилота в случае воздействия солнечной космической радиации;

порядок действий в случае принятия решения об аварийном снижении, предусматривающий необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение и действия, которые следует предпринять в случае, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда связь прервана;

подробные сведения о введении системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП) в соответствии с пунктом 5.5 настоящих Правил, включая заявление эксплуатанта о политике в области обеспечения безопасности полетов и функции персонала, включая руководителей эксплуатанта;

информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации;

инструкции и указания по авиационной безопасности;

контрольный перечень осмотра воздушного судна, разрабатываемый в соответствии с пунктом 5.103 настоящих Правил;

б) Часть В «Информация по эксплуатации воздушного судна»:

сертификационные и эксплуатационные ограничения;

порядок действий летного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и карты контрольных проверок;

инструкции по эксплуатации и информация о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями;

информация для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги (мощности) силовых установок и скорости полета;

максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемого воздушного судна и уменьшенные значения, подлежащие

применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа воздушного судна, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов;

инструкции и данные для расчета массы и центровки воздушного судна;

инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза;

информация о системах, органах управления воздушного судна и инструкции по их использованию;

перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов воздушных судов и разрешенных специальных полетов, включая требования, касающиеся выполнения полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках;

перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию;

правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по видам аварийных ситуаций, координацию действий экипажа воздушного судна, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа;

порядок действий кабинного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним карты контрольных проверок, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и кабинного экипажей;

спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки оборудования перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода;

код визуальных сигналов «земля – воздух» для использования оставшимися в живых в авиационном происшествии.

в) Часть С «Районы, маршруты и аэродромы»:

маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа воздушного судна в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для выполнения полетов;

минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте;

эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов;

информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств;

необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных настоящими Правилами, включая определение:

требований к длине ВПП при взлете в случае сухой, влажной или покрытой осадками поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию;

ограничений набора высоты при взлете;

ограничений набора высоты при полете по маршруту;

ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке;

требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной, мокрой и покрытой осадками поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию;

дополнительной информации.

г) Часть D «Подготовка авиационного персонала»:

подробные сведения о программе подготовки членов летного экипажа воздушного судна в соответствии с пунктом 5.84 настоящих Правил;

подробные сведения о программе подготовки членов кабинного экипажа воздушного судна к выполнению обязанностей в соответствии с пунктом 5.99 настоящих Правил;

подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов (диспетчера).

5.13. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь авиационный персонал, обеспечивающий и выполняющий полеты, был проинструктирован относительно своих обязанностей и функций.

5.14. Эксплуатант обеспечивает авиационный персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна РЛЭ, в котором содержатся процедуры по эксплуатации воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

Эксплуатант разрабатывает карты контрольных проверок с учетом требований РЛЭ и РПП, а также с учетом человеческого фактора, и обеспечивает их применение летными экипажами воздушных судов до, во время и после полета.

5.15. Эксплуатант может устанавливать минимальные абсолютные высоты полета по ППП на маршрутах, не менее тех, которые установлены государством, над территорией которого выполняется полет.

5.16. Эксплуатант указывает в РПП метод, с помощью которого он определяет минимальные абсолютные высоты для полетов по ППП, выполняемые по маршрутам, где не были установлены минимальные абсолютные высоты государством, над территорией которого выполняются данные полеты, или государством, отвечающим за аэронавигационное обслуживание полетов.

Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, должны быть не меньше высот, указанных в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Эксплуатационные минимумы аэродромов

5.17. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы каждого используемого для выполнения полетов аэродрома, и утверждает методы определения таких минимумов. Такие минимумы не могут быть ниже минимумов, которые установлены для таких аэродромов государством, в котором они

расположены, за исключением тех случаев, когда на это получено согласие уполномоченного органа этого государства.

5.18. При определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении конкретной перевозки, учитываются:

а) тип, летно-технические характеристики воздушного судна;

б) размеры и физические характеристики ВПП, которые могут быть выбраны для использования;

в) соответствие и характеристики имеющихся визуальных и невизуальных средств;

г) оборудование, имеющееся на воздушных судах для целей навигации и (или) контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку и прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);

д) препятствия в зонах захода на посадку и прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и предельные значения абсолютной (относительной) высоты пролета препятствий при заходе на посадку по приборам;

е) средства, используемые для определения метеорологических условий;

ж) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями.

Инструктивный материал по установлению эксплуатационных минимумов аэродрома содержится в документе ИКАО «Руководство по всепогодным полетам» (Doc 9365 AN/910 ИКАО).

5.19. Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III, а также при видимости менее 800 м не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

5.20. Эксплуатант устанавливает правила, обеспечивающие пересечение воздушного судна порога ВПП в посадочной конфигурации с достаточным запасом высоты в посадочном положении.

Учет заправки топливом и маслом

5.21. Эксплуатант ведет учет заправки топливом и маслом, который позволяет подтвердить выполнение в каждом полете требований, установленных в пункте 5.44 настоящих Правил.

5.22. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение трех месяцев.

Рабочее время, полетное время, и время отдыха

5.23. Эксплуатант разрабатывает и указывает в РПП нормативы рабочего времени, полетного времени и времени отдыха, которые позволяют ему контролировать утомляемость всех членов экипажей воздушного судна и соответствуют требованиям Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 ноября 2005 г. № 139[1].

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 20 января 2006 г., регистрационный № 7401

Если возникает необходимость в отклонении от правил, регламентирующих утомляемость членов экипажей воздушных судов, эксплуатант определяет приемлемые средства, позволяющие осуществлять такие отклонения. При любых отклонениях эксплуатант обеспечивает эквивалентный уровень безопасности полетов.

Эксплуатант ведет учет полетного времени, рабочего времени и времени отдыха всех членов его экипажей воздушных судов.

Эксплуатант сохраняет учетные документы о каждом полете самолета на высоте более 15000 м определения общей дозы воздействия космической радиации на каждого члена экипажа в течение 12 месяцев подряд.

Подготовка к полету

5.24. Эксплуатант обеспечивает меры для подготовки экипажа воздушного судна к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета в следующих случаях:

перед первым полетом в качестве КВС;

перед первым полетом в качестве КВС по новому маршруту, в новом регионе;

перед полетом по специальному заданию;

в случае истечения срока, указанного в пункте 5.94 настоящих Правил.

Допускается проведение предварительной подготовки непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха.

Предварительная подготовка включает в себя выполнение процедур подготовки к полету, установленных в настоящих Правилах, порядок проведения предварительной подготовки устанавливается в РПП.

5.25. Полет или серия полетов не начинается до тех пор, пока КВС не заполнит формы предполетной подготовки, предусмотренные в РПП и удостоверяющие тот факт, что КВС удовлетворен результатами подготовки, подтверждающими, что:

а) воздушное судно годно к полетам;

б) приборы и оборудование, предусмотренные в настоящих Правилах для предстоящего полета, установлены в достаточном количестве;

в) на воздушном судне выполнено предусмотренное эксплуатационной документацией техническое обслуживание;

г) масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

д) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

е) произведена проверка, результаты которой показали, что будут соблюдены в ходе намеченного полета эксплуатационные ограничения, предусматриваемые пунктами 2.16, 2.17 и 5.52 настоящих Правил; и

ж) соблюдены требования пункта 5.26 настоящих Правил, касающиеся составления рабочего плана полета.

Заполненные формы предполетной подготовки эксплуатант хранит в течение 90 дней.

5.26. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов в порядке, определенном в РПП. Рабочий план полета утверждается КВС и, когда это предусмотрено РПП, сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером) и включает в себя сведения:

тип воздушного судна;

номер рейса или государственный и регистрационный опознавательные знаки;

маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения, расстояния, время полета между ними, и заданные путевые углы на маршруте, включая полет на запасные аэродромы;

запланированная крейсерская скорость и общее время полета, расчетное и фактическое время пролета указанных пунктов;

минимальные безопасные высоты (эшелоны) полета, запланированные высоты (эшелоны) полета;

расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;

запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;

расчет плана полетов, измененного в полете;

необходимая метеорологическая информация;

другая информация, установленная эксплуатантом;

если информация из любого из вышеперечисленных пунктов содержится в другом, доступном для экипажа воздушного судна документе, она может не приводиться в рабочем плане полета.

Форма рабочего плана полета утверждается эксплуатантом и приводится в РПП.

Один экземпляр рабочего плана полета передается представителю эксплуатанта или, если это невозможно, сдается на хранение в пункте вылета.

При составлении рабочего плана выполняются требования пунктов 5.27 - 5.44 настоящих Правил.

Запасные аэродромы

5.27. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета равны установленным эксплуатационным минимумам аэродрома или ниже их или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

5.28. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета при расчете в стандартных атмосферных условиях, в штиль:

а) для самолетов с двумя силовыми установками не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем или двух часов полета, если эксплуатант имеет разрешение на полеты по правилам ETOPS с пороговым временем не менее 120 минут;

б) для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды эксплуатационному минимуму аэродрома в течение 1 часа до и после расчетного времени прибытия с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

5.29. Запасные аэродромы на маршруте выбираются и указываются в рабочем плане полета для самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями.

5.29.1. Кроме случаев, указанных в пункте 5.47 настоящих Правил, запасной аэродром по маршруту следования выбирается таким образом, чтобы с любой точки маршрута до выбранного запасного аэродрома на маршруте время полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере не превышало 60 минут для воздушного судна с двумя реактивными двигателями или 180 минут с тремя и более двигателями.

5.29.2. Прогнозируемые метеорологические условия на запасном аэродроме за один час до и после расчетного времени прилета будут соответствовать:

при посадке по категории II и III (A, B или C) - минимуму при категории I;

при посадке по категории I - не менее минимума для неточного захода на посадку;

при неточном заходе на посадку нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDA/H для неточного захода на посадку не менее чем на 50 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для неточного захода на посадку не менее чем на 500 м;

при визуальном заходе на посадку – минимум для визуального захода.

5.30. Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета, по крайней мере, один запасной аэродром пункта назначения, уход на который возможен с ВПР аэродрома назначения или с заранее запланированной точки на маршруте (рубежа ухода) за исключением случая, если аэродром назначения имеет две ВПП, пригодные для посадки воздушного судна, и получена информация о фактической погоде и прогнозе погоды, дающая основание для уверенности в том, что в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия, нижняя граница облаков будет превышать MDA/H для захода на посадку с применением кругового маневрирования не менее чем на 150 м, но не ниже 600 м, и видимости не менее 5000 м.

В качестве запасного аэродрома пункта назначения может использоваться вторая непересекающаяся ВПП аэродрома назначения.

5.31. При расчетной продолжительности полета с рубежа ухода до аэродрома назначения более 2 часов информация о фактической погоде и прогнозе погоды на аэродроме назначения должна указывать на то, что в течение периода времени, за 2 часа до и через 2 часа после расчетного времени прибытия, метеорологические условия будут не хуже указанных в пункте 5.38 настоящих Правил, но не ниже 200 м по нижней границе облаков и горизонтальной видимости не менее 2500 м.

5.32. Запасной вертодром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета, если погодные условия на вертодроме вылета не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома.

5.33. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома при взлете, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома для выполнения взлета.

5.34. При полете, выполняемом по ППП, в рабочем плане полета и в плане полета указывается не менее одного запасного вертодрома в пункте назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия дают основание для уверенности в том, что к расчетному времени прилета вертолета на вертодром назначения, а также в течение 1 часа до и после запланированного времени посадки, заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях,

б) пригодный запасной вертодром отсутствует. В этом случае определяется рубеж возврата (PNR).

5.35. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома назначения, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома для посадки.

5.36. Пригодные запасные вертодромы, расположенные в открытом море, выбираются, исходя из следующего:

а) запасные вертодромы, расположенные в открытом море, используются только после PNR (до PNR используются только запасные вертодромы на суше);

б) характеристики вертолета с летно-техническими характеристиками 1 и 2 классов с одним неработающим двигателем позволяют произвести посадку на запасном вертодроме;

в) обеспечивается место на палубе;

д) информация о погоде должна быть надежной и точной.

Запасные вертодромы, расположенные в открытом море, не должны использоваться, если возможно иметь на борту воздушного судна запас топлива, достаточный для выполнения полета на запасной вертодром, расположенный на суше.

Метеорологические условия

5.37. Полет, который планируется выполнять по ПВП, не начинается до тех пор, пока текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому воздушное судно будет следовать по ПВП, обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать ПВП.

5.38. За исключением случаев, указанных в пункте 5.39 настоящих Правил, запрещается начинать полет по ППП до тех пор, пока не будет получена информация, указывающая на то, что:

а) условия на аэродроме намеченной посадки к расчетному времени прилета будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

б) условия на запасном аэродроме пункта назначения, если таковой требуется, к расчетному времени прилета будут соответствовать при планируемом заходе на посадку:

по категории III (a, b или c) нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже 60 м, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума аэродрома при категории I;

по категории II нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже 60 м, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума аэродрома при категории I;

по категории I нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже MDA/H для неточного захода на посадку, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума для неточного захода на посадку;

по некатегорированной системе посадки по приборам нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна быть не ниже MDA/H для неточного захода на посадку и видимость (видимость на ВПП) не менее эксплуатационного минимума для неточного захода на посадку;

при неточном заходе на посадку нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDA/H для неточного захода на посадку не менее чем на 50 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для неточного захода на посадку не менее чем на 500 м;

с применением кругового маневрирования нижняя граница облаков (вертикальная видимость) превышает MDA/H для захода на посадку с применением кругового маневрирования не менее чем на 100 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для захода на посадку с применением кругового маневрирования не менее, чем на 1000 м.

При выборе запасных аэродромов используются эксплуатационные минимумы аэродрома, применяемые на конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра.

5.39. Разрешается начинать полет по ППП при отсутствии информации о метеорологических условиях аэродрома назначения при наличии двух запасных аэродромов с метеорологическими условиями, соответствующими требованиям подпункта «б» пункта 5.38 настоящих Правил, или одного запасного аэродрома, на котором нижняя граница облаков будет:

превышать MDA/H для захода на посадку с применением кругового маневрирования не менее чем на 150 м, но не менее чем на 450 м, при видимости не менее 5000 м;

превышать MDA/H на 100 м, при видимости на ВПП на 1000 м больше эксплуатационного минимума.

Запас топлива и масла

5.40. Количество топлива и масла на борту самолетов с поршневыми двигателями должно позволять:

а) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем до наиболее критического, с точки зрения расхода топлива, запасного аэродрома, указанного в планах полета, после чего продолжить полет еще в течение 45 минут;

б) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода:

выполнить полет до запасного аэродрома через определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 45 минут;

выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжать его в течение 45 минут, предусмотрев дополнительный запас топлива, составляющий 15% топлива, запланированного на полет по маршруту полетного времени, но не более двух часов;

в) при выполнении полета без запасного аэродрома назначения выполнить полет до аэродрома назначения и продолжать его еще в течение 45 минут.

5.41. Количество топлива и масла на борту самолетов с газотурбинными двигателями должно позволять:

а) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения выполнить полет до аэродрома намеченной посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг, выполнить полет до запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета, после чего выполнить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения. При использовании в качестве запасного аэродрома назначения второй непересекающейся ВПП аэродрома назначения, планируемый остаток топлива должен обеспечивать полет после прибытия на аэродром назначения в течении не менее 60 минут на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях;

б) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода выполнить полет до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м над запасным аэродромом, либо выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем продолжать его в течение двух часов при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом в РПП или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения;

в) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения при превышении требований подпункта «б» пункта 5.38 настоящих Правил на 50 м по нижней границе облаков и 500 м по дальности видимости, уход на который возможен с рубежа ухода выполнить полет до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м над запасным аэродромом, либо выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжать его в течение одного часа при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения; или

г) при выполнении полета без запасного аэродрома пункта назначения при соблюдении условий пункта 5.30 настоящих Правил выполнить полет до аэродрома назначения и продолжать его еще в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над аэродромом назначения при стандартных температурных условиях, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения эксплуатанта, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения.

5.42. Количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ПВП должно обеспечивать выполнение полета до вертодрома намеченной посадки, после этого продолжение полета в течение 20 минут на скорости, оптимальной с точки зрения расхода топлива.

5.43. Количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ППП должно обеспечивать:

а) при отсутствии потребности в запасном вертодроме (в случаях, предусмотренных в подпункте «а» пункта 5.34 настоящих Правил) выполнить полет до вертодрома назначения, после того продолжить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над вертодромом назначения при стандартных температурных условиях и выполнить заход на посадку и посадку;

б) при наличии потребности в запасном вертодроме выполнить полет до вертодрома назначения, осуществить заход на посадку и прерванный заход на посадку (уход на второй круг), а затем продолжить полет до запасного вертодрома, указанного в плане полета, после чего выполнять полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку;

в) при отсутствии пригодного запасного вертодрома (в случаях, предусмотренных в подпункте «б» пункта 5.34 настоящих Правил) выполнить полет до вертодрома назначения и затем позволит выполнить безопасную посадку в течение периода, соответствующего географическим и другим внешним условиям.

5.44. При расчете количества топлива и масла учитываются:

прогнозируемые метеорологические условия;

предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов ОВД и по метеоусловиям, а также задержки, связанные с воздушным движением;

при выполнении полета по ППП один заход на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, а также уход на второй круг;

любые другие условия, которые могут задержать посадку воздушного судна или вызвать повышенный расход топлива и (или) масла.

Разрешается изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута и следования на другой аэродром при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены вышеприведенные требования.

Дополнительные требования при выполнении полетов

5.45. За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета или посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна по ПВП:

днем - ниже 100 м над поверхностью земли и ближе 150 м по горизонтали от препятствия;

ночью, в равнинной и холмистой местности – ниже 300 м над любым препятствием в пределах горизонтального радиуса 8000 м от препятствия, а в горной местности - ниже 600 м над любым препятствием в пределах горизонтального радиуса 8000 м от препятствия.

5.46. Эксплуатант определяет в РПП порядок проведения метеорологических наблюдений с борта воздушного судна и сообщения их результатов органу ОВД, а также сообщений о встреченных опасных условиях полета.

5.47. Эксплуатанты самолетов с двумя газотурбинными двигателями, максимальной взлетной массой более 50000 кг, на маршрутах, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, выполняют следующие правила (ETOPS):

а) полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которого имеют специальную подготовку для выполнения таких полетов;

б) эксплуатант разрабатывает и включает в РПП соответствующие программы подготовки членов таких летных экипажей воздушных судов, которые должны включать:

правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;

применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов по маршрутам, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам крейсерского полета с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;

порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в крейсерском полете;

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов;

в) при планировании полета, при выборе пригодных запасных аэродромов на маршруте, метеорологические условия на аэродроме за один час до и после расчетного времени прибытия, должны быть:

при точном заходе - высота нижней границы облаков не ниже значения DA/DH увеличенного на 60 м при дальности видимости на 800 м больше опубликованного значения дальности видимости;

при неточном и визуальном заходе - высота нижней границы облаков не ниже значения MDH/MDA увеличенного на 120 м при дальности видимости на 1500 м больше опубликованного значения дальности видимости;

г) эксплуатант имеет в спецификации к сертификату эксплуатанта разрешение выполнять полеты по правилам ETOPS, с указанием типа воздушного судна и максимального времени, соответствующему расстоянию, пролетаемому на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем в стандартных атмосферных условиях до пригодного для посадки аэродрома.

Учет ограничений летно-технических характеристик

5.48. Воздушное судно эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), РЛЭ и нормами, применяемыми для установления эксплуатационных ограничений летно-технических характеристик, которые определены в пункте 5.52 настоящих Правил.

5.49. Самолеты с одним двигателем эксплуатируются только в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые в случае отказа двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

5.50. В условиях, когда безопасное продолжение полета не обеспечивается в случае отказа двигателя, перевозки на вертолетах осуществляются с учетом выполнения условий безопасной вынужденной посадки.

5.51. Выполнение перевозок пассажиров в приборных метеорологических условиях на вертолетах с летно-техническими характеристиками класса 3 осуществляется согласно положениям пункта 5.61 настоящих Правил.

5.52. Разрешается начинать полет только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в РЛЭ, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены требования, содержащиеся в пунктах 5.53 - 5.66 настоящих Правил.

При выполнении указанных требований, следует учитывать все факторы, которые влияют на летно-технические характеристики воздушного судна (масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура; уклон ВПП и состояние ВПП, т. е. наличие слякоти, воды и (или) льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов).

5.53. Масса воздушного судна в начале взлета не превышает массы, указанной в пунктах 5.48 и 5.56 - 5.59, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным пунктами 5.57 и 5.58, а в отношении запасных аэродромов - пунктами 5.55 и 5.59 настоящих Правил.

5.54. Масса воздушного судна в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей

превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметров для определения максимальной взлетной массы.

5.55. Расчетная масса воздушного судна к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметров для определения максимально допустимой массы при посадке.

5.56. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока не будут выполняться требования, содержащиеся в пункте 5.57 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

5.57. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования пункта 5.58 настоящих Правил, не снижаясь ни в каком месте до высоты ниже минимально разрешенной.

5.58. При полетах самолетов с тремя или более двигателями на любой части маршрута, где расположение запасных аэродромов и общая продолжительность полета таковы, что для сохранения общего уровня безопасности следует учитывать возможность выхода из строя второго двигателя, самолет в случае выхода из строя любых двух двигателей способен продолжать полет до запасного аэродрома на маршруте и совершить посадку.

5.59. Летно-технические характеристики самолета позволяют приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с учетом необходимости остановки или, если речь идет о гидросамолете, достижения достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом КВС учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

5.60. Летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют:

а) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или до этой точки, прервать взлет и остановиться в пределах располагаемой зоны прерванного взлета;

б) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или после этой точки, продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока вертолет не будут выполняться требования, указанные в пункте 5.62 настоящих Правил.

5.61. Летно-технические характеристики класса 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой момент после достижения определенной в РЛЭ точки после взлета продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока не будут выполняться требования, указанные в пункте 5.62 настоящих Правил.

При отказе критического двигателя до достижения определенной в РЛЭ точки после взлета применяются требования, указанные в пункте 5.50 настоящих Правил.

5.62. При отказе двигателя в любой точке траектории полета на вертолете с летно-техническими характеристиками класса 3 применяются требования, указанные в пункте 5.50 настоящих Правил.

5.63. Летно-технические характеристики классов 1 или 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой точке этапа полета по маршруту продолжить полет до места, в котором могут быть выполнены условия, указанные в пункте 5.65 или в пункте 5.66 настоящих Правил, не допуская снижения вертолета ниже разрешенной высоты в любой точке полета.

5.64. Летно-технические характеристики класса класса 3 вертолета позволяют при всех работающих двигателях выполнять полет по своему намеченному маршруту или запланированным измененным маршрутам, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полета.

5.65. В случае отказа критического двигателя в любой точке этапа захода на посадку и посадки до точки принятия решения о посадке летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории. В том случае, когда отказ критического двигателя происходит после точки принятия решения о посадке, летно-технические характеристики вертолета позволяют выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции.

5.66. В случае отказа критического двигателя до характерной точки до посадки летно-технические характеристики класса 2 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий на траектории захода на посадку, выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий на траектории полета. При отказе двигателя после указанной точки и до посадки применяются требования пункта 5.50 настоящих Правил.

Учет сведений о препятствиях

5.67. В случае если на аэродроме не определены процедуры взлета, начального набора высоты, захода на посадку и посадки эксплуатант использует данные о препятствиях для разработки таких процедур с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, установленных РЛЭ.

Судовые документы

5.68. На воздушном судне должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

РЛЭ;

MEL;

инструкция по действиям в особых случаях полета;

бортовой и санитарный журналы;

свидетельство (запись в бортовом журнале) о техническом обслуживании и годности его к эксплуатации;

сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации (копии);

сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) при международных полетах;

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

РПП (части РПП относящиеся к порядку подготовки и выполнения полетов) эксплуатанта;

копии лицензий эксплуатанта на воздушные перевозки пассажиров и (или) грузов;

задание на полет;

рабочий план полета;

актуализированные сборники аэронавигационной информации;

генеральная декларация (при международных полетах), пассажирская ведомость (манифест), грузовая ведомость (манифест), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе, предусмотренную в пункте 49 Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. № 141;

аэронавигационные (полетные) карты на бумажных и (или) электронных носителях;

форму донесения об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении;

страховые полисы членов экипажа воздушного судна и ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна;

метеорологическую документацию, предусмотренную РПП;

сводную загрузочную ведомость для воздушных судов.

5.69. Кроме документов, указанных в пункте 5.68 настоящих Правил, на борту воздушного судна должны быть иные документы, которые требуются по правилам государства, над территорией которых производится полет.

5.70. Указанное в пункте 5.68 настоящих Правил задание на полет содержит следующие записи:

государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;

дата записи;
фамилии членов экипажа воздушного судна и выполняемые ими обязанности;
пункты вылета и прибытия;
планируемое и фактическое время взлета и посадки;
цель полета, номер рейса;
замечания, касающиеся полета;
подпись КВС;
иные записи, установленные эксплуатантом.
Форма задания на полет и порядок его ведения определяется эксплуатантом.

Перечни минимального исправного оборудования

5.71. Выполнение коммерческих воздушных перевозок при отказе в работе какого-либо прибора, оборудования или системы допускается на основании MEL, за исключением случаев выполнения полетов на воздушных судах, разработанных или эксплуатировавшихся в СССР, для которых основанием для выполнения полета с отказавшими приборами, оборудованием или системой могут служить положения РЛЭ.

5.71.1. MEL, предназначенный для определения возможности эксплуатации воздушного судна с неработающими приборами, оборудованием или системами в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования, составляется эксплуатантом для каждого воздушного судна на основании основного перечня минимального исправного оборудования (далее – MMEL) или для воздушных судов, разработанных или ранее эксплуатировавшихся в СССР, - требований РЛЭ.

5.71.2. MMEL, применяемый для разработки перечня минимального оборудования эксплуатанта, издается держателем сертификата типа воздушного судна и утверждается уполномоченным органом государства разработчика воздушного судна.

5.71.3. MEL включается в РПП и должен содержать:

предисловие, содержащее правила применения перечня минимального оборудования техническим персоналом и летными экипажами воздушных судов;

определения и пояснения применяемых терминов;

перечень являющихся признаками выхода из строя приборов, оборудования и систем, соответствующих предупреждающих и уведомляющих сигналов;

перечень приборов, оборудования и систем, при выходе из строя которых допускается эксплуатация воздушного судна с указанием для каждого воздушного судна:

количества установленных приборов на воздушном судне и количества требуемых для выполнения полета;

допустимого периода восстановления работоспособности вышедшего из строя прибора, оборудования или системы;

необходимости маркирования прибора, оборудования и системы в кабине экипажа воздушного судна и (или) пассажирской кабине;

требуемых дополнительных процедур технической подготовки воздушного судна к полетам, если таковые требуются;

требуемых дополнительных процедур летной эксплуатации воздушного судна, если таковые требуются;

условий применения настоящего пункта, включая прогнозируемые условия полета, при которых запрещено его начинать с отказавшим устройством.

5.71.4. При утверждении MEL учитывается:

опыт эксплуатации данного типа воздушного судна;

опыт эксплуатации данного типа и аналогичных типов воздушного судна эксплуатантом;

квалификация и подготовка членов летных экипажей воздушного судна эксплуатанта.

5.71.5. Экипаж воздушного судна, при выходе из строя нескольких указанных в MEL компонентов оборудования, в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом в РПП, обязан перед началом полета убедиться в отсутствии взаимосвязей между неработающими компонентами, приводящих к снижению уровня безопасности ниже допустимого предела или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

5.71.6. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности эксплуатант должен учитывать вероятность дополнительных отказов приборов, оборудования или систем воздушного судна при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием.

5.71.7. В случае допуска к полету воздушного судна при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в бортовой журнал воздушного судна техническим персоналом, производящим подготовку воздушного судна к вылету, вносятся сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также производится маркировка отказавших приборов, если таковая требуется.

5.71.8. Окончательное решение о начале полета при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы принимает КВС.

5.71.9. В случае обнаружения выхода из строя какого-либо прибора, оборудования или системы после закрытия дверей воздушного судна с целью выполнения полета КВС организует выполнение процедур, предписанных РЛЭ, и принимает решение о прекращении или продолжении выполнения полета на основании требований MEL и РЛЭ и, в случае необходимости, обращается к техническому персоналу.

5.71.10. Справочная информация в РПП, основанная на MEL, должна позволять КВС быстро принимать решение о прекращении, продолжении полета и на этапе от закрытия дверей воздушного судна с целью выполнения полета до начала разбега.

5.71.11. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы ремонт вышедших из строя каких-либо приборов, оборудования или систем выполнялся в возможно короткий срок. Повторное применение пункта MEL при выявлении выхода из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в первых четырех полетах после ремонта допускается только для возврата воздушного судна на базовый аэродром или аэродром, имеющий организацию по техническому облуживанию и ремонту воздушных судов.

5.71.12. Эксплуатант, осуществляющий полеты с применением MEL, разрабатывает и включает соответствующие положения в программы подготовки членов летного экипажа воздушного судна.

Бортовые приборы и оборудование

5.72. На борту воздушного судна устанавливаются или находятся приборы и оборудование, указанные в пунктах 5.71 – 5.79 настоящих Правил в зависимости от используемого воздушного судна и условий, в которых должен выполняться полет.

5.73. Воздушное судно оснащается приборами, которые позволяют летному экипажу воздушного судна контролировать траекторию полета, выполнять любые требуемые Правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного самолета, в ожидаемых условиях эксплуатации.

5.74. В дополнение к требованиям пункта 2.18 настоящих Правил воздушное судно оснащается:

запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах и в количестве, соответствующем числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном воздушном судне, который должен включать один или несколько комплектов первой помощи;

на самолетах, на которых разрешено перевозить более 250 пассажиров, комплект медицинских средств для использования врачами или другими квалифицированными лицами для оказания неотложной медицинской помощи в полете;

переносными огнетушителями, не создающими опасной концентрации ядовитых газов внутри самолета. Не менее чем по одному огнетушителю устанавливается в кабине летного экипажа воздушного судна и в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа.

5.75. Для полетов по ППП воздушные суда с максимальной взлетной массой более 5700 кг оснащаются в дополнение к требованиям пункта 2.18.8 настоящих Правил аварийным источником питания для электрических приборов, указывающих пространственное положение воздушного судна, а воздушные суда, введенные в эксплуатацию после 1 января 1975 г., оборудуются аварийным источником питания, независимым от основной системы электроснабжения и не менее 30 минут обеспечивающим работу и освещение авиагоризонта КВС.

Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения, и на приборной доске четко указывается, что авиагоризонт (авиагоризонты) воздушного судна работает от аварийного источника питания.

5.76. Вертолеты с максимальной взлетной массой свыше 3100 кг и иные воздушные суда с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг или воздушные суда, на борту которых разрешена перевозка более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли (GPWS) с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, автоматически предоставляющую летному экипажу воздушного судна предупреждения о потенциально опасной близости земной поверхности.

5.77. Самолеты с газотурбинными двигателями, у которых максимальная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешена перевозка более 19 человек, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС).

5.78. Использование бортовых регистраторов полетных параметров (самописцев) полетных данных с записью на фотопленку запрещено.

5.79. При наличии самописцев, они включаются экипажем воздушного судна вручную или автоматически перед началом полета и не выключаются в течение всего полета.

5.80. В случае авиационного происшествия или инцидента, бортовые самописцы экипаж воздушного судна выключает по завершении полета и не включает вновь до тех пор, пока они не будут переданы в порядке, предусмотренном Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609[1].

5.81. Эксплуатант выполняет требования пункта 4.21 настоящих Правил в отношении использования программных продуктов с электронными навигационными данными.

Допуск экипажа воздушного судна к полету

5.82. На каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве КВС.

5.83. Численность летного экипажа воздушного судна увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в РЛЭ или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам, в случаях, когда это необходимо для типа используемого воздушного судна, вид выполняемого полета и продолжительность полета между пунктами, в которых происходит смена летного экипажа воздушного судна.

5.84. Эксплуатант не допускает членов летного экипажа воздушного судна до выполнения своих функций, если они не прошли подготовку по разработанной эксплуатантом программе подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей и:

а) предусматривает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации;

б) состоит из наземной и летной подготовки на типе (типах) воздушных судов, на котором работают члены летного экипажа;

в) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями силовой установки, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;

г) включает подготовку в целях приобретения знаний и навыков, касающихся схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе производства полетов, характеристик работоспособности человека, включая

[1] Собрание законодательства Российской Федерации 1998, № 25, ст. 2918; 2008, № 48, ст. 5604

контроль факторов угрозы и ошибок, и перевозки опасных грузов воздушными судами;

д) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, которые они должны осуществлять, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа воздушного судна, в том числе при выполнении нештатных или аварийных процедур;

е) предусматривает следующее:

ознакомление вновь принятого на работу члена летного экипажа с его обязанностями и функциями, требованиями эксплуатанта по выполнению полетов;

ежегодную подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации;

подготовка по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена - не реже одного раза в три года;

ежегодную теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;

теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания – не реже одного раза в три года;

теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна;

проверку уровня владения английским языком в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Требования к членам летных экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации при подготовке к выполнению международных полетов», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2007 г. № 90;

не реже одного раза в три года подготовку в области авиационной безопасности;

не реже одного раза в год теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;

не реже одного раза в год теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;

теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку – не реже одного раза в год.

не реже одного раза в год тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту;

ежегодную теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;

ежегодную теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере или на воздушных судах, включая проверку;

ежегодную теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

теоретическую подготовку не реже одного раза в 7 месяцев к выполнению нормальных процедур выполнения полетов и к действиям в аварийных ситуациях, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

не реже одного раза в три года тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

ежегодную проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне;

не реже одного раза в три года теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;

ежегодную оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне.

5.85. Летная подготовка осуществляется на тренажерных устройствах имитации условий полета, допущенных уполномоченным органом в области гражданской авиации для данной цели.

5.86. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов, дистанционного обучения или сдачи письменных экзаменов.

5.87. Требования относительно летной подготовки на конкретном типе воздушного судна считаются выполненными, если:

а) использовались тренажерные устройства имитации условий полета, допущенные уполномоченным органом в области гражданской авиации для данной цели;

б) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в 5.95 настоящих Правил, на данном типе воздушного судна.

5.88. Эксплуатант применительно к конкретному типу воздушного судна определяет функции всех членов летного экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

В программе подготовки, организуемой эксплуатантом, предусматривается ежегодная тренировка, включающая методы и правила пользования аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта воздушного судна.

5.89. Эксплуатант не поручает КВС или второму пилоту управление воздушным судном конкретного типа или его модификации при взлете и посадке, если пилот в течение 90 предшествующих дней не выполнил трех взлетов и посадок на воздушных судах такого же типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

Если КВС или второй пилот летает на воздушных судах разных модификаций одного и того же типа или на воздушных судах различных типов, но с аналогичными характеристиками относительно эксплуатационных процедур, систем и управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях могут быть

объединены требования в отношении каждой модификации или каждого типа воздушных судов.

5.90. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанности сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот:

а) не исполнял обязанности КВС, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне этого типа или его модификации;

б) не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на воздушном судне этого типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели, и не практиковался в выполнении процедур захода на посадку и посадки, при этом отработка выполнения процедур захода на посадку и посадки может осуществляться в роли пилота, непилотирующего воздушное судно.

5.91. Эксплуатант не поручает штурману или бортинженеру (бортмеханику) исполнять обязанности на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней указанный член летного экипажа воздушного судна:

а) не исполнял свои обязанности на воздушном судне этого типа или его модификации;

б) не прошел тренировку для восстановления навыков, включая действия в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, на воздушном судне этого типа под контролем инструктора или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

5.92. Эксплуатант не назначает пилота в качестве КВС для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока этот пилот не будет удовлетворять требованиям пунктов 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил.

5.92.1. Каждый пилот должен удостоверить эксплуатанта в том, что он в достаточной мере знает:

а) намеченный маршрут и намеченные для посадки аэродромы, в том числе:

местность и минимальные безопасные абсолютные высоты;

сезонные метеорологические условия;

технические средства, порядок обслуживания и Правила в области метеорологии, связи и воздушного движения;

правила поиска и спасания;

навигационные средства и правила, включая любые правила дальней навигации, связанные с маршрутом, по которому должен выполняться полет; и

б) правила построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, расположение препятствий, топографию местности, светосигнальные средства, средства обеспечения захода на посадку, а также схемы прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам и применяемые эксплуатационные минимумы.

5.92.2. КВС выполняет заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту с присутствием в кабине лица, подготовленного для выполнения посадки

на данном аэродроме, в качестве члена летного экипажа воздушного судна или наблюдателя, за исключением случаев, когда:

а) заход на посадку на аэродром выполняется над несложной для навигации местностью, схемы захода на посадку по приборам и имеющиеся средства схожи с известными пилоту схемами и средствами, либо когда имеется уверенность в том, что заход на посадку и посадка могут быть выполнены в визуальных метеорологических условиях;

б) снижение с высоты начального этапа захода на посадку может быть выполнено днем в визуальных метеорологических условиях;

в) эксплуатант с помощью графических средств изображения земной поверхности в районе подхода и аэродрома устанавливает, что квалификация КВС дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме.

5.93. Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет способа достижения уровня квалификации.

5.94. Эксплуатант не назначает пилота КВС на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом, если в течение предшествовавших 12 месяцев этот пилот не выполнил, по крайней мере, одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа воздушного судна, с инспектирующим пилотом, или наблюдателем в кабине летного экипажа:

а) в этом районе; и

б) по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

В том случае, когда в течение более чем 12 месяцев КВС не совершил ни одного полета по маршруту или над аналогичной местностью в установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, соответствующим этой цели, перед назначением его КВС для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте, этот пилот должен быть проверен эксплуатантом в соответствии с пунктами 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил.

5.95. Эксплуатант обеспечивает проведение проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа или его модификации. В случаях, если полеты выполняются по ППП, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие полеты назначенному им пилоту.

Указанные проверки осуществляются дважды в течение любых последовательных 12 месяцев, с интервалом не менее 120 дней.

Тренажерные устройства имитации полета, допущенные уполномоченным органом в области гражданской авиации, могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они допущены.

Если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на воздушном судне разных модификаций одного и того же типа или на воздушных судах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то эксплуатант принимает

решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении проверок на каждой модификации или каждом типе воздушного судна.

5.96. Эксплуатант устанавливает достаточное число членов кабинного экипажа воздушного судна для каждого типа самолета, исходя из пассажировместимости или числа перевозимых пассажиров, для того чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее установленного РЛЭ. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип воздушного судна в РПП.

5.97. Каждый член кабинного экипажа воздушного судна, в функции которого входят действия по аварийной эвакуации, занимает предусмотренное место во время взлета и посадки или по указанию КВС.

5.98. Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию КВС, когда член кабинного экипажа воздушного судна занимает место в кресле, он пристегивается привязным ремнем или привязной системой при наличии таковой.

5.99. Член кабинного экипажа воздушного судна допускается до выполнения своих функций если он соответствует требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147[1], имеет соответствующее свидетельство и ежегодно проходит подготовку по программе, после которой должен:

а) исполнять связанные с обеспечением безопасности обязанности и функции, которые необходимо выполнять члену кабинного экипажа воздушного судна при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

б) уметь пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием (спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы и желоба, аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование и комплекты первой помощи и т.п.);

в) при работе на воздушных судах, выполняющих полеты на высоте более 3000 м, знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных воздушных судах - о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;

г) знать обязанности и функции других членов экипажа воздушного судна в аварийной обстановке в части, необходимой для выполнения обязанностей члена кабинного экипажа воздушного судна;

д) знать типы опасных грузов, которые разрешены и запрещены к перевозке в пассажирской кабине, и пройти программу подготовки по опасным грузам в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации»,

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701

утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. № 141[1]; и

е) знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, включая вопросы координации действий между членами летного экипажа и членами кабинного экипажа воздушного судна.

Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер)

5.100. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) допускается к работе, если он:

а) отвечает требованиям, установленным Федеральными авиационными Правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147[2] и имеет соответствующее свидетельство;

в) в течение предшествующих 12 месяцев совершил, находясь в кабине экипажа воздушного судна, по крайней мере, один квалификационный полет над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять свои функции, и продемонстрировал эксплуатанту знание РПП, используемого бортового радио и навигационного оборудования;

д) продемонстрировал эксплуатанту знания, касающиеся возложенных на него функций и районов, в пределах которых он уполномочен их осуществлять, в следующих областях:

сезонных метеорологических условий и местных источников метеорологической информации;

влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

инструкций по загрузке воздушных судов;

е) продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;

ж) продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в пункте 5.101 настоящих Правил;

з) если в течение прошедших 12 месяцев исполнял свои обязанности.

5.101. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) выполняет следующие обязанности:

а) оказывает помощь КВС в подготовке к полету и обеспечивает наличие соответствующей информации;

б) оказывает помощь КВС в подготовке рабочего плана полета и плана полета для ОВД, подписывает, при необходимости, и представляет план полета для ОВД соответствующему органу ОВД;

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 29 сентября 2008 г., регистрационный № 12356

[2] Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701

в) обеспечивает КВС в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;

г) в случае аварийной ситуации во время полета сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) приступает к выполнению процедур, предусмотренных РПП и передает КВС информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного завершения полета, включая информацию о любых изменениях плана полета, необходимость в которых возникает в ходе этого полета.

Авиационная безопасность

5.102. На всех самолетах, где устанавливается дверь кабины летного экипажа воздушного судна дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, предусмотренных в пункте 3.10 настоящих Правил.

5.103. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту воздушного судна контрольного перечня осмотра воздушного судна, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке воздушного судна на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

5.104. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки членов экипажа воздушного судна по авиационной безопасности, обеспечивающую принятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и включающую в себя следующие элементы:

а) оценка уровня опасности события;

б) связь и координация между членами экипажа;

в) соответствующие меры самообороны;

г) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств;

д) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров;

е) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;

ж) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты воздушного судна;

з) правила досмотра воздушного судна и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов.

5.105. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления своих работников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на воздушном судне, с тем, чтобы его работники способствовали предотвращению актов терроризма или других форм незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

VI. Общие правила выполнения авиационных работ

6.1. Физические лица, юридические лица, выполняющие авиационные работы, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II, III, IV и VII настоящих Правил.

6.2. Авиационные работы в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии их выполнения подразделяются на следующие виды:

авиационно-химические работы;

воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

работы с целью оказания медицинской помощи;

летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации.

6.3. Эксплуатант, в дополнение к требованиям пункта 4.10 настоящих Правил предусматривает в РПП особенности выполнения авиационных работ видов, в том числе:

порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

6.4. На борту воздушного судна могут находиться представители заказчика, выполняющие на борту воздушного судна функции, связанные с выполнением авиационных работ.

6.5. Авиационный персонал, выполняющий авиационные работы, должен иметь подготовку, соответствующую виду выполняемых работ.

6.6. Авиационные работы выполняются в фактических метеорологических условиях, соответствующих виду работ и ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

6.7. Перед началом работ, а также в процессе их выполнения, КВС обязан иметь информацию о погоде в районе выполнения авиационной работы.

6.8. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве, КВС обязан сообщить органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале, приостановлении и окончании работ, а также поддерживать с ним радиосвязь не реже, чем через 60 минут.

6.9. При выполнении посадки вне аэродрома КВС перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его пригодности для посадки.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 50 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

6.10. Подготовка к авиационным работам аэродромов, вертодромов, акваторий, посадочных площадок и их оборудования осуществляется их владельцем. Перед началом работ эксплуатант проводит контроль готовности временных площадок.

6.11. Заказчик обеспечивает соответствие фактической загрузки значениям, указанным в заявке на полет. Соблюдение ограничений по взлетной и посадочной массам воздушного судна обеспечивает КВС.

VII. Правила выполнения видов авиационных работ

Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве

7.1. В начале сезона работ каждое воздушное судно, занятое в производстве авиационно-химических работ (далее – АХР), перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) при полной полетной массе и установленной сельскохозяйственной аппаратурой, результаты которого записываются в эксплуатационную документацию воздушного судна.

7.2. АХР разрешается выполнять:

в равнинной местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении от склонов не менее 5 км – при видимости не менее 3000 м (на вертолетах - 2000 м) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м;

в горной местности - при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м.

В случае ухудшения погоды ниже значений, допустимых для конкретного вида работ, КВС прекращает выполнение полетов.

7.3. До начала обработки участка (полей, садов, виноградников и т. п.) КВС определяет с земли или с воздуха расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.4. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т. п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над верхушками отдельных деревьев леса - не ниже 10 м.

7.5. Полеты для обработки участков разрешается начинать:

в равнинной местности – не ранее чем за 30 минут до восхода солнца;

в горной местности – не ранее восхода солнца.

Полеты для обработки участков завершаются до захода солнца.

7.6. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.7. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах. Крены воздушного судна выдерживаются в соответствии с РЛЭ.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над линиями электропередач - не менее 20 м.

7.8. Полеты вдоль воздушных линий связи и электропередач над участками, пересеченными такими линиями, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;

с наветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с.

7.9. Для обработки участков на склонах гор заходы должны выполняться:

а) вдоль горизонталей склона, кроме случаев, указанных в подпункте «б»;

б) в случаях, когда невозможно выполнить требования подпункта «а», гоны и развороты для последующих заходов на гон должны выполняться в сторону понижения рельефа местности или, при сохранении рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ - вверх по склону.

7.10. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР допустимо производить только под руководством лиц, имеющих подготовку для проведения этой операции.

7.11. При выполнении полетов с целью выполнения АХР запрещается:

оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов (удобрений и т.п.);

обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;

выполнять маневры в целях устранения задержки выхода химикатов (удобрений и т.п.);

брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания;

членам летного экипажа воздушного судна покидать рабочее место до завершения полета.

Воздушные съемки

7.12. К воздушным съемкам относятся: аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные полеты.

7.13. При выполнении воздушных съемок на истинной высоте менее 50 м:

развороты производятся на истинной высоте не менее 50 м;

угол крена не более 30°, а при использовании выпускных устройств не более 20°.

7.14. Допускается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом КВС должны поддерживать радиосвязь друг с другом для своевременного информирования о своем местонахождении.

7.15. В случае применения воздушных съемок группой воздушных судов, а также съемок в условиях Арктики, Антарктики, на островах открытых морей и океанов порядок проведения таких съемок вносится в РПП.

7.16. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению QNE (760 мм рт. ст.).

7.17. При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом КВС может передавать управление автопилотом штурману, продолжая контролировать выдерживание режима полета.

7.18. При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой для съемки с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или аппаратуры для съемки.

7.19. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

7.20. Запрещается выполнять:

полеты воздушных судов с выпускными устройствами при отсутствии механизма, обеспечивающего автоматический сброс троса в аварийной ситуации;

полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при наличии болтанки;

полеты против солнца в равнинной местности на истинных высотах менее 100 м, а в горной местности - менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30°;

полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20° для воздушного судна данного типа.

Лесоавиационные работы

7.21. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны лесов, обследования и учета лесов и обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

7.22. При обнаружении пожаров разрешается по просьбе представителя заказчика выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД, при наличии с ним связи.

7.23. Разрешается снижение над пожарами по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

7.24. Запрещены полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП.

7.25. Сброс вымпела для передачи донесений производится с высоты над препятствиями не менее:

в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м – 50 м;

в горной местности – 100 м.

7.26. При сбрасывании вымпелов не допускается:

производить заходы и развороты вверх по склону;

приближение при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;

производить сброс вымпела лично КВС;

выполнять маневры над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

7.27. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с технологиями, изложенным в РПП.

Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы

7.28. Производство строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если заказчик:

не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

не назначил представителя для руководства работами.

7.29. По решению КВС перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производится тренировочный полет и висение над объектом работ для определения рациональных направлений способа и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

7.30. Для взаимодействия летного экипажа воздушного судна с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и (или) установленная КВС визуальная сигнализация.

7.31. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 2000 м.

7.32. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с запасом топлива по усмотрению КВС, но не менее 20 минут полета.

Работы с целью оказания срочной медицинской помощи

7.33. Полеты, с целью оказания срочной медицинской помощи с аэродромов, не оборудованных для ночных полетов, разрешается выполнять:

в равнинной местности - с рассветом и заканчивать за 30 минут до наступления темноты;

в горной местности - не ранее восхода солнца и заканчивать не позднее захода солнца.

Посадки воздушных судов при выполнении срочных полетов ночью разрешаются на аэродромах, имеющих световое обозначение (костры, жаровни и т. п.).

7.34. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания срочной медицинской помощи.

В этом случае КВС обязан принять меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

7.35. При срочных полетах вылет воздушного судна разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды на маршруте и в пункте посадки.

7.36. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, производится в первоочередном порядке.

7.37. В случае вынужденной посадки экипаж воздушного судна обязан принять все возможные меры по организации доставки больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.

VIII. Обеспечение полетов

Авиатопливообеспечение полетов

8.1. Заправка воздушных судов горючими и смазочными материалами, не имеющими паспортов качества, запрещается.

8.2. Паспорта качества (их заверенные копии) на выдаваемые горючие и смазочные материалы предъявляются члену летного экипажа воздушного судна или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой воздушного судна.

8.3. Запрещается заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту воздушного судна имеются пассажиры.

8.4. Заправка, дозаправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо) из воздушного судна во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке могут осуществляться при соблюдении следующих условий:

а) на борту воздушного судна вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;

б) экипаж воздушного судна, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

в) табло «Пристегнуть ремни» выключено;

г) табло «Не курить» и световые указатели аварийных выходов включены;

д) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

е) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

ж) стоянка воздушного судна и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, свободны от препятствий;

з) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из воздушного судна, включая наличие трапа при одной входной двери на воздушном судне, или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

и) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна.

8.5. Допускается заправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо) из вертолетов при вращающихся винтах, если это не противоречит РЛЭ.

8.6. При возникновении опасной ситуации или при нарушении указанных в пункте 8.4 настоящих Правил требований, заправка, дозаправка, слив топлива из воздушного судна с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке, прекращаются.

Аварийно-спасательное обеспечение полетов

8.7. Аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации осуществляется в целях своевременного оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих бедствие на аэродроме и в районе аэродрома.

8.7.1. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся силами собственника аэропорта (аэродрома) в соответствии с аварийным планом аэропорта (аэродрома).

Аварийным планом аэропорта (аэродрома) должно быть предусмотрено привлечение специальных служб и координация их действий.

8.8. Экипажи воздушных судов авиационных предприятий, привлекаемые для выполнения поиска и спасания, обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны пройти соответствующую подготовку.

8.9. В зависимости от обстановки подаются следующие сигналы оповещения:

«Тревога» - в случаях, когда авиационное происшествие произошло внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 минут;

«Готовность» - в случаях, когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается 30 минут и более.

Авиационное медицинское обеспечение полетов

8.10. Члены экипажа воздушного судна эксплуатанта, персонал органов ОВД, не прошедшие установленный для них предполетный (предсменный) медицинский осмотр в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. № 50[1], а также в случае выявленных нарушений пункта 2.5 настоящих Правил, к исполнению своих функций по управлению воздушного судна и обслуживанию воздушного движения не допускаются.

8.10.1. При выполнении международных полетов с аэродрома, находящегося на территории иностранного государства, а также при выполнении авиационных работ и других полетов с аэродромов, где отсутствует медицинский работник, который имеет право проводить медицинский осмотр, а также с посадочных площадок, предполетный медицинский осмотр не проводится, решение о допуске членов экипажа воздушного судна к полетам принимает КВС.

Аэродромное обеспечение полетов

8.11. Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома, включающего ВПП, РД, перроны и места

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный № 3417

стоянки воздушных судов, площадки специального назначения, в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

8.12. Подготовка аэродрома к полетам воздушных судов, контроль над его техническим состоянием, своевременный ремонт, определение значений коэффициента сцепления осуществляется главным оператором аэропорта.

8.13. Организация работ на контролируемом аэродроме, время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам воздушных судов, техническое состояние аэродрома определяется главным оператором аэропорта и в письменной форме согласовывается органом ОВД.

Главный оператор аэропорта своевременно информирует орган ОВД о техническом состоянии элементов аэродрома, системы светосигнального оборудования, электроснабжения аэродрома. Орган ОВД аэродрома обеспечивает оперативное информирование экипажей воздушных судов о состоянии аэродрома.

8.14. Перед временным прекращением приема и выпуска воздушных судов вызванным техническим состоянием аэродрома, проведением работ, требующих прекращения полетов, органом ОВД на основании информации, полученной от главного оператора аэропорта, в зональный центр ОрВД подается информация о времени начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам не позднее, чем за два часа до начала проведения работ.

Информация о времени окончания работ является основанием для вылета воздушного судна из других аэропортов с расчетом прилета на данный аэродром не ранее указанного времени окончания работ.

8.15. При возникновении обстоятельств, делающих невозможным прием, выпуск воздушных судов, главный оператор аэродрома незамедлительно передает информацию об этом органу ОВД аэродрома для передачи в адрес органов ЕС ОрВД и экипажам прибывающих воздушных судов.

Окончательное решение о посадке принимает КВС. При этом службы обеспечения полетов принимают все возможные меры для обеспечения безопасности при посадке.

8.16. Работы на летном поле аэродрома проводятся только с разрешения руководителя полетов и под руководством ответственного лица аэродромной службы главного оператора аэропорта за проведение работ.

При работах на ВПП каждые 15 минут осуществляется контрольная проверка радиосвязи между ответственным лицом аэродромной службы за проведение работ и соответствующим органом ОВД.

8.17. Работы на ВПП прекращаются с немедленным ее освобождением от всех средств механизации в случаях:

потери радиосвязи между органом ОВД и лицом, ответственным за указанные работы;

по указанию органа ОВД.

8.18. Порядок расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме устанавливается главным оператором аэропорта в соответствии с требованиями «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах

Российской Федерации», утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 июля 2006 г. № 82[1].

8.19. Спецмашины, выезжающие на летную полосу и рулежные дорожки оборудуются габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения.

Габаритные и проблесковые огни, установленные на аэродромных автомобилях, должны быть включены при работе техники на летном поле независимо от времени суток.

Машина ответственного за проведение работ на аэродроме лица аэродромной службы главного оператора аэропорта дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена на частоте посадки (взлета).

Метеорологическое обеспечение полетов

8.20. Метеорологическое обеспечение полетов осуществляется в целях обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов путем предоставления требуемой метеорологической информацией пользователям воздушного пространства, органам, осуществляющим организацию воздушного движения.

8.21. В данных о фактической погоде, распространяемых на аэродромах, на которых магнитное склонение составляет 5° и более, направление ветра указывается от магнитного меридиана.

8.22. На аэродромах метеослужбой должно непрерывно вестись наблюдение за возникновением, развитием и окончанием явлений погоды, опасных для авиации.

8.23. По запросу экипажа воздушного судна производится контрольное измерение соответствующих метеорологических элементов.

Орнитологическое обеспечение полетов

8.24. Орнитологическое обеспечение полетов включает комплекс мероприятий, направленных на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами, и включает:

орнитологическое обследование района аэродрома;

ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц на аэродромах, и проведение мероприятий по их отпугиванию;

проведение визуальных и радиолокационных системных наблюдений для обеспечения контроля за орнитологической обстановкой;

сбор и оценку сведений о фактической орнитологической обстановке в районе аэродрома в целях определения опасности, создаваемой птицами для полетов воздушных судов;

доведение до летных экипажей воздушных судов информации об орнитологической обстановке (предупреждение о ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродромах, в районах аэродромов, на маршрутах, в районах полетов);

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 2 октября 2006 г., регистрационный № 8343

проведение занятий по авиационной орнитологии со специалистами ОВД, аэродромной службы и других служб, связанных с орнитологическим обеспечением полетов.

8.25. На аэродромах проводится учет всех случаев столкновений воздушных судов с птицами независимо от их последствий.

8.26. На аэродромах принимаются меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами, вплоть до временного прекращения полетов.

Обеспечение авиационной безопасности

8.27. Обеспечение авиационной безопасности включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

8.28. Эксплуатанты принимают меры авиационной безопасности в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 ноября 2005 г. № 142[1].

8.29. В аэропортах иностранных государств представитель эксплуатанта совместно с КВС принимают необходимые меры по предотвращению и пресечению попыток незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в соответствии с законами и правилами государства пребывания.

8.30. На аэродромах, посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, КВС организует обеспечение мер авиационной безопасности с привлечением членов экипажа воздушного судна.

Электросветотехническое обеспечение полетов

8.31. Система светосигнального оборудования включается:

при ночных полетах - за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

Система визуальной индикации глиссады включается:

при ночных полетах за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях за 15 минут до расчетного времени прибытия воздушных судов;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

8.32. Система светосигнального оборудования выключается:

с восходом солнца;

в дневное время - при видимости более 2000 м;

при отсутствии полетов или перерыве в прилетах (вылетах) воздушных судов более 15 минут.

Система визуальной индикации глиссады выключается при перерывах в прилете воздушных судов более 15 минут.

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 30 сентября 2008 г., регистрационный № 12367

8.33. Все оперативные переключения в системе электроснабжения аэропорта на объектах, задействованных для обеспечения полетов воздушных судов, производятся только по согласованию с органом ОВД.

8.34. Руководителем полетов (диспетчером) днем предоставляется время для проведения ежедневного технического обслуживания электросветотехнических средств, используемых для обеспечения полетов воздушных судов, в соответствии с графиками.

8.35. Запрещается использование для обеспечения полетов воздушных судов электросветотехнических средств, на которых не выполнены или не завершены работы по техническому обслуживанию, а также проведение проверок работоспособности электросветотехнических средств на аэродромах ночью и днем в сложных метеоусловиях при нахождении на глиссаде воздушного судна.

IX. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов

Общие требования

9.1. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов включает в себя организацию и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание[1].

9.2. Организация воздушного движения (далее - ОрВД) осуществляется в целях обеспечения возможности придерживаться пользователем воздушного пространства планируемого времени вылета и прибытия и представляет собой:

обслуживание воздушного движения;

организацию потоков воздушного движения;

организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания воздушного движения и организации потоков воздушного движения.

9.3. Обслуживание воздушного движения осуществляется центрами ЕС ОрВД, органами ОВД пользователей воздушного пространства, органами полетно-информационного обслуживания.

9.4. Схемы полета в районе аэродрома, в том числе на курсах взлета и посадки, должны исключать, а при невозможности исключения – максимально ограничивать пролет воздушного судна над населенными пунктами, взрывоопасными и другими объектами.

Предоставление аэронавигационной информации

9.5. Предоставление аэронавигационной информации включает:

сбор, обработку, обеспечение достоверности, хранение и порядок доведения аэронавигационной информации;

предоставление летному экипажу воздушного судна полной и достоверной аэронавигационной информации по всему маршруту полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения с учетом запасных аэродромов;

своевременное и точное предупреждение о функционировании средств связи и навигации, предоставление другой информации, имеющей важное значение для

[1] Статья 69 Воздушного кодекса Российской Федерации

безопасности полетов, включая информацию о состоянии и прогнозе характеристик навигационного поля спутниковой навигационной системы, состоянии основных и запасных аэродромов путем издания и распространения NOTAM, передачи сообщений службой автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС).

9.6. Предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету обеспечивает КВС или, при осуществлении коммерческих воздушных перевозок, эксплуатант.

В аэропортах организуется предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее - Брифинг).

Брифинг аэропорта производится по запросам эксплуатантов или КВС и включает в себя:

ведение документов аэронавигационной информации;

обеспечение хранения, приема и выдачи документов аэронавигационной информации экипажам воздушных судов;

ведение журнала регистрации изменений в аэронавигационной обстановке на аэродроме и направление зафиксированной в нем информации в службу аэронавигационной информации;

контроль издания и достоверности информации НОТАМ, опубликованной на основании записи в журнале регистрации;

получение, обработка и хранение аэронавигационной информации по районам полетной информации (районам ОВД) и гражданским аэродромам на территории Российской Федерации;

предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной информации по аэродромам вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ОВД) через которые пролегает маршрут полета;

выполнение предварительных расчетов полета;

взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениям);

прием у экипажа воздушного судна или представителя эксплуатанта плана полета и передача его по каналам связи органу ЕС ОрВД;

рассылка специальных сообщений связанных с выполнением полета;

согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации службам аэропорта;

прием донесений с борта воздушных судов и передача их службам аэропорта;

сбор послеполетной информации у экипажей воздушных судов;

передача послеполетной информации экипажей воздушных судов заинтересованным службам для принятия соответствующих мер.

Предоставление метеорологической информации

9.7. Метеорологическую информацию летные экипажи воздушных судов могут получать в составе сообщений АТИС, ВОЛМЕТ, обеспечиваемых органами ОВД.

9.8. При отсутствии на аэродромах автоматических систем вещания метеорологической информации, а также по запросу летного экипажа воздушного судна, сведения о погоде на аэродроме передаются летному экипажу воздушного судна органом ОВД.

9.9. Экипаж воздушного судна, находящийся в полете, по запросу органа ОВД сообщает сведения о фактической погоде, а также, при возможности, о наблюдении им опасных метеорологических явлений. Сведения о погоде, полученные от экипажей воздушных судов, используются метеорологическими подразделениями при подготовке оперативных прогнозов погоды.

Поиск и спасание

9.10. Общий порядок организации поиска и спасания терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, поиска и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов, взаимодействия органов и служб единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации, а также этих органов и служб с федеральными органами исполнительной власти устанавливаются Федеральными авиационными правилами поиска и спасания в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2008 г. № 530[1].

9.11. КВС потерпевшего бедствие воздушного судна или другой член экипажа этого воздушного судна используют любую возможность для своевременного оповещения о случившемся.

Обслуживание воздушного движения

9.12. Обслуживание воздушного движения включает диспетчерское обслуживание воздушного движения, полетно-информационное обслуживание воздушного движения, консультативное обслуживание воздушного движения, аварийное оповещение.

9.13. Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает:

районное диспетчерское обслуживание;

диспетчерское обслуживание подхода;

аэродромное диспетчерское обслуживание.

9.14. Для каждого диспетчерского органа ОВД устанавливаются границы зоны ответственности с учетом технических возможностей, используемых органом ОВД средств радиотехнического обеспечения полетов.

Обслуживание воздушного движения воздушных судов, выполняющих полеты в конкретной части воздушного пространства, а также движение воздушного судна по площади маневрирования аэродрома, осуществляется только одним органом ОВД.

9.15. Районное диспетчерское обслуживание воздушного движения осуществляется РЦ (ВРЦ) ЕС ОрВД, которыми обслуживаются полеты воздушных судов:

по воздушным трассам (внутренним и международным);

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации от 21 июля 2008 г. № 29 (часть II) ст. 3525

по спрямленным воздушным трассам;

на МВЛ и по маршрутам;

по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ;

по маршрутам зональной навигации;

по маршрутам подхода к аэродрому и выхода из района аэродрома, в случаях отсутствия диспетчерского органа (пункта) подхода.

9.16. Диспетчерское обслуживание воздушного движения подхода осуществляется диспетчерским органом (органами) подхода, которыми обслуживаются полеты воздушных судов:

по маршрутам подхода к аэродрому;

по маршрутам выхода из района аэродрома;

в районе аэродрома, исключая зону взлета и посадки;

по МВЛ;

по маршрутам зональной навигации.

9.17. Аэродромное диспетчерское обслуживание воздушного движения осуществляется диспетчерским органом (органами) аэродрома, которым обслуживаются воздушные суда:

при полетах в зоне взлета и посадки;

выполняющие взлет и посадку;

следующие по маршрутам в зоне взлета и посадки;

движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

9.17.1. На контролируемых аэродромах с непересекающимися ВПП, имеющими угол схождения или расхождения продолженных осевых линий 15 или менее (далее - параллельные ВПП), органом ОВД обеспечиваются следующие виды операций:

раздельные операции - одна ВПП используется для взлетов, а другая ВПП - для посадок;

полусмешанные операции - одна ВПП используется для взлетов или посадок, а другая ВПП - для посадок и взлетов;

смешанные операции - обе ВПП используются как для взлетов, так и для посадок.

9.17.2. Раздельные операции с параллельных ВПП осуществляются при следующих условиях:

угол расхождения траекторий взлетевшего и уходящего на второй круг воздушного судна составляет не менее 30° до момента достижения установленного продольного эшелонирования для зоны взлета и посадки;

на аэродроме имеется необходимое оборудование для обеспечения захода на посадку по приборам, по системам радиолокационного контроля и захода на посадку по наземным ориентирам;

на аэродроме обеспечиваются передача информации в сводке АТИС о работе аэродрома с параллельных ВПП.

9.17.3. Орган ОВД обеспечивает минимальный временной интервал между взлетом и посадкой воздушных судов:

а) при полетах с одной ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, не менее 45 секунд;

б) при взлете с одной ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, устанавливаются:

для легких воздушных судов за средними и тяжелыми воздушными судами – не менее трех минут;

для тяжелых и средних воздушных судов, следующих за тяжелыми воздушными судами – не менее двух минут;

во всех остальных случаях – не менее одной минуты.

При взлете легких или средних воздушных судов со средней части ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, за тяжелыми воздушными судами, взлетающими от ее начала, минимальный временной интервал устанавливается 3 минуты.

9.17.4. Условиями для выполнения одновременных независимых вылетов с параллельных ВПП являются:

расстояние между осевыми линиями параллельных ВПП 1000 м и более;

наличие обзорного радиолокатора, обеспечивающего опознавание воздушных судов на расстоянии 2 км от выходного (от порога, с которого производится взлет) порога ВПП;

взаимное расхождение траекторий вылета составляет не менее 15° сразу после взлета (при расхождении траекторий на 45° и более - радиолокационный контроль необязателен);

процедуры обслуживания воздушного движения обеспечивают требования действующего радиолокационного эшелонирования;

обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме независимых вылетов.

9.17.5. Условиями для выполнения одновременных зависимых параллельных заходов на посадку являются:

наличие радиолокатора, обеспечивающего радиолокационное наблюдение за воздушными судами, заходящими на посадку, отдельно на каждую ВПП;

при расстоянии между продолжениями осей параллельных ВПП 1000 м и более расстояние между воздушными судами, заходящими на параллельные ВПП, должно быть не менее 4 км;

заходы на посадку на обе ВПП выполняются по инструментальным системам посадки и траектории ухода на второй круг расходятся не менее 30 °;

входы в зоны действия курсовых маяков инструментальной системы посадки соседних ВПП производятся на продольных интервалах, установленных для зоны взлета и посадки, или с разницей по высотам не менее 300 м с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45 °;

обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме зависимых заходов на посадку;

процедуры обслуживания воздушного движения опубликованы в аэронавигационной информации.

9.17.6. Условия для выполнения одновременных независимых параллельных заходов на посадку:

расстояние между параллельными ВПП 1000 м и более, имеется радиолокатор, обеспечивающий контроль движения с требуемой точностью отдельным диспетчером на каждую ВПП;

заходы на посадку на обе ВПП выполняются по инструментальным системам посадки и траектории ухода на второй круг имеют угол расхождения не менее, чем на 300;

входы в зоны действия курсовых маяков инструментальной системы посадки соседних ВПП эшелонированы по высоте не менее, чем 300 м с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45 °;

обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме независимых заходов на посадку;

процедуры обслуживания воздушного движения опубликованы в аэронавигационной информации.

9.18. Функции РЦ (ВРЦ) ЕС ОрВД, диспетчерских органов (пунктов) подхода, диспетчерских органов (пунктов) аэродрома могут быть постоянно или временно объединены.

9.19. При полетах по ППП органами ОВД обеспечивается:

назначение эшелона полета;

установление интервалов эшелонирования;

при наличии средств наблюдения ОВД - контроль за выдерживанием летными экипажами воздушных судов заданных органом ОВД маршрутов полета, схем выхода из района аэродрома, снижения и захода на посадку, стандартных маршрутов вылета и прибытия, маршрутов зональной навигации;

предоставление летным экипажам воздушных судов полетно-информационного обслуживания (информации о воздушной обстановке, оперативной метеорологической и орнитологической информации, иных сведений, необходимых для выполнения полета);

при наличии средств наблюдения ОВД - информирование летных экипажей воздушных судов об отклонениях от заданной траектории полета;

содействие авиационным поисково-спасательным службам при организации поиска и спасания.

9.20. При выполнении полетов по ПВП органами ОВД обеспечивается:

соблюдение временных интервалов при взлете воздушных судов;

предоставление летным экипажам воздушных судов полетно-информационного обслуживания (информации о воздушной обстановке, оперативной метеорологической и орнитологической информации, иных сведений, необходимых для выполнения полета);

эшелонирование между воздушными судами при переходе на полет по ППП;

содействие авиационным поисково-спасательным службам при организации поиска и спасания.

9.21. Рубежи приема-передачи ОВД устанавливаются на границах зон ответственности диспетчерского пункта (сектора) органа ОВД.

9.22. Для повышения пропускной способности передача ОВД может осуществляться на оперативно согласованных между двумя органами ОВД рубежах передачи обслуживания

9.23. Диспетчер органа ОВД по запросу экипажа воздушного судна передает необходимую метеорологическую, аэронавигационную и другую информацию.

9.24. После принятия КВС решения о следовании на выбранный запасной аэродром диспетчер органа ОВД обеспечивает:

необходимые условия для безопасного полета воздушного судна;

максимально благоприятный маршрут и профиль полета.

Приложение
к Правилам

Термины и определения

В настоящих Правилах употребляются термины и определения приведенные:

а) в Воздушном кодексе Российской Федерации;

б) в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1084;

в) в Федеральных авиационных правилах полетов в воздушном пространстве Российской Федерации утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51;

г) следующие термины и определения:

абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH) – установленная абсолютная или относительная высота при точном заходе на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг) в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) - от превышения порога ВПП. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства применяется форма «абсолютная (относительная) высота принятия решения» и сокращение «DA/H»;

акробатический полет - не требуемые для нормального полета, преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся резким изменением его пространственного положения, необычным пространственным положением или необычным изменением скорости;

аэронавигационная информация – информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных;

аэронавигационные данные – изложение аэронавигационных фактических данных, концепции или инструкции в формализованном порядке, пригодном для связи, интерпретации или обработки;

аэродром – участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. В настоящих правилах термин «аэродром» применяется и в отношении вертодрома или посадочной площадке пригодных для безопасной посадки воздушного судна соответствующего вида;

барометрическая высота – атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере;

безопасная высота полета – минимально допустимая высота полета воздушных судов, гарантирующая от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

бортовое пилотажно-навигационное оборудование – совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для обеспечения решения задач пилотирования воздушного судна и воздушной навигации;

бортовой самописец – любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения профилактических мероприятий и расследования авиационного происшествия или инцидента;

векторение – обеспечение навигационного наведения воздушного судна посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД;

вертодром – участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов. В настоящих Правилах термин «вертодром» применяется и в отношении аэродрома или посадочной площадки подходящих для безопасной посадки вертолетов;

вертолет – воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП (RVR) – максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры;

визуальные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующие условиям, установленным в пунктах 3.33.1 - 3.33.3 настоящих Правил или превышающих их;

вынужденная посадка – посадка по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану;

государство регистрации воздушного судна – государство, в реестр которого занесено воздушное судна;

государство эксплуатанта – государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности - постоянное место пребывания эксплуатанта;

день - период времени между началом утренних гражданских сумерек и концом вечерних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

диспетчерское разрешение – разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна при его запросе, действовать в соответствии с условиями, установленными органом ОВД;

запасной аэродром – аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной

посадки или производить на нем посадку. К запасным относятся следующие аэродромы:

запасной аэродром при взлете – запасной аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

запасной аэродром на маршруте – аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке;

запасной аэродром пункта назначения – запасной аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна;

заход на посадку с применением кругового маневрирования (Circling) – продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение полета по кругу над аэродромом перед посадкой в пределах зоны визуального маневрирования;

извещение для авиационного персонала (NOTAM) – извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

категории точных заходов на посадку и посадок:

Категория I (кат. I) – точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения не менее 60 м и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;

Категория II (кат. II) – точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 60 м, но не менее 30 м и при дальности видимости на ВПП не менее 350 м;

Категория IIIA (кат. IIIA) – точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 30 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 200 м;

Категория IIIB (кат. IIIB) – точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 15 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 200 м, но не менее 50 м;

Категория IIIC (кат. IIIC) – точный заход на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП;

конечный этап захода на посадку – та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки:

в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа «ипподром», если таковая предусмотрена; или

в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг);

консультативное обслуживание воздушного движения – обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования полетов воздушных судов, выполняющих полеты по ППП;

контролируемый аэродром – аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения (воздушного и наземного);

контролируемое воздушное пространство – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства;

контрольная точка аэродрома (КТА) – точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

маршрут зональной навигации – маршрут, установленный для полетов воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH) – указанная в схеме неточного захода на посадку или схеме захода на посадку по кругу абсолютная или относительная высота, ниже которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH – от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м меньше превышения аэродрома. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму «минимальная абсолютная (относительная) высота снижения» (MDA/H);

навигация, основанная на характеристиках (PBN) – зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве;

начальный участок захода на посадку – участок схемы захода на посадку по приборам между начальной контрольной точкой захода на посадку и промежуточной контрольной точкой или, в соответствующих случаях, конечной контрольной точкой (или точкой) захода на посадку;

ночь – период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

обледенение – отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое - при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин, умеренное - от 0,5 до 1 мм/мин, сильное - более 1 мм/мин);

основной перечень минимального исправного оборудования (MMEL) – перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для

конкретного типа воздушных судов, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствуют началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила;

перечень минимального исправного оборудования (MEL) – перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями;

перрон – определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

площадь маневрирования – часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

полет по ПВП – полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов;

полет по ППП – полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам;

полет увеличенной дальности (ETOPS) – любой полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными силовыми установками, при котором время полета с крейсерской скоростью (в условиях МСА и в штилевых условиях) при одной неработающей силовой установке от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает 60 минут;

превышение порога ВПП – абсолютная высота порога ВПП;

превышение аэродрома – высота самой высокой точки ВПП относительно уровня моря. При наличии нескольких ВПП выбирается наибольшее значение;

приборные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, ниже установленных в пунктах 3.33.1 - 3.33.3 настоящих Правил;

программа технического обслуживания – документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается;

психоактивные вещества - алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители за исключением табака и кофеина;

рабочий план полета – план, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах;

рубеж передачи ОВД – рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором обслуживание движением данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому;

руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) – руководство (руководства) утвержденное государством разработчика воздушного судна и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, и инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;

руководство по производству полетов (РПП) – руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей;

сдвиг ветра – изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг ветра слабый - до 2 м/с на 30 м высоты, умеренный - от 2 до 4 м/с на 30 м высоты, сильный - от 4 до 6 м/с на 30 м высоты, очень сильный - 6 м/с и более на 30 м высоты);

сменный пилот на крейсерском этапе полета – член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха КВС или второго пилота;

схема захода на посадку по приборам – серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

схема неточного захода на посадку (NPA) – схема захода на посадку по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV) – схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок;

схема точного захода на посадку (PA) - схема захода на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку;

схема типа «ипподром» – схема маневрирования воздушных судов в зоне ожидания, или необходимости в потере высоты на начальном этапе захода на посадку, или вывода воздушного судна на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен;

эксплуатационный минимум аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) – – ограничения использования аэродрома для:

а) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и (или) видимости и, при необходимости, параметрами облачности;

б) посадки при выполнении точных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H), соответствующих эксплуатационной категории;

в) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H); и

г) посадки при выполнении неточных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;

точные заходы на посадку и посадки – заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки. Боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного навигационного средства, либо формируемых компьютером навигационных данных;

характерная точка до посадки – точка в пределах этапа захода на посадку и посадки, после которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка;

характерная точка после взлета – точка в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка.

gost.e-ecolog.ru