ПРИКАЗ

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

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" (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. 6244, 6245) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации при подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации Российской Федерации приказываю:

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

2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 90 дней со дня официального опубликования.

3. Не применять на территории Российской Федерации:

приказ МГА СССР от 8 апреля 1985 г. № 77 "Об утверждении и введении в действие Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР" (НПП ГА-85);

Наставление по штурманской службе в гражданской авиации СССР (НШС ГА-86), утвержденное Министром гражданской авиации СССР 10 июля 1985 г.

Министр **И.Е. Левитин**

Приложение

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) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 19 февраля 1997 г. № 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации"[1] (далее — Воздушный кодекс), Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1084[2] (далее — Федеральные правила использования воздушного пространства Российской

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383.

[2] Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 40, ст. 4861.

gost.e-ecolog.ru

Федерации), Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51[1], стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

1.2. Настоящие Правила устанавливают порядок подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, обеспечения и выполнения полета, а также общие правила выполнения авиационных работ.

1.3. Настоящие Правила обязательны для исполнения:

физическими и юридическими лицами независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющими организацию, обеспечение и выполнение полетов гражданских воздушных судов;

экипажами воздушных судов и соответствующими подразделениями государственной и экспериментальной авиации в случае выполнения ими коммерческих воздушных перевозок;

экипажами воздушных судов независимо от их национальной и ведомственной принадлежности при полетах по воздушным трассам, местным воздушным линиям, установленным для гражданских воздушных судов маршрутам, включая маршруты зональной навигации, а также в районах гражданских аэродромов и районах выполнения авиационных работ;

экипажами гражданских воздушных судов Российской Федерации за пределами Российской Федерации, если законы страны по использованию его воздушного пространства и пребывания в ней не требуют иного.

1.4. При осуществлении полетов, связанных со спасанием жизни людей или стихийными бедствиями, специальных полетов особой государственной важности руководителям авиационных предприятий разрешается допускать отступления от требований, изложенных в настоящих Правилах.

1.5. В *настоящих Правилах используются термины и определения*, которые приведены в приложении № 17 к настоящим Правилам.

1.6. При осуществлении обеспечения и выполнении полетов используются единицы измерения, принятые в Российской Федерации.

При выполнении полетов в воздушном пространстве другого государства используются единицы измерения другого государства.

II. Воздушные суда

2.1. Гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, подлежат государственной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации.

Сверхлегкие гражданские воздушные суда авиации общего назначения подлежат государственной регистрации в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации[2].

2.2. Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации[3].

---

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

[2] Пункт 1 статьи 33 Воздушного кодекса.

[3] Пункт 2 статьи 33 Воздушного кодекса.

2.3. При включении данных о гражданском воздушном судне в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации гражданскому воздушному судну присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на гражданское воздушное судно.

Изображение Государственного флага Российской Федерации на гражданском воздушном судне обязательно.

Изображение флага субъекта Российской Федерации, а также товарные знаки могут наноситься дополнительно.

Государственные и регистрационные опознавательные знаки гражданских воздушных судов, а также порядок нанесения этих знаков и порядок нанесения товарных знаков на гражданские воздушные суда устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации[1].

2.4. Каждому гражданскому воздушному судну, имеющему средства радиосвязи, присваивается позывной радиосигнал в порядке, установленном федеральными авиационными правилами[2].

Все воздушные суда, на которых производятся ночные полеты, должны быть оборудованы рулежно-посадочными фарами, иметь внутреннее освещение кабин, аэронавигационные огни. Воздушные суда могут иметь проблесковые маяки и строевые огни, а вертолеты, кроме того, — контурные огни.

Воздушные суда должны быть оборудованы аппаратурой для регистрации параметров полета и работы авиационной техники в соответствии с эксплуатационной документацией.

2.5. Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации (далее — требования к летной годности и охране окружающей среды) определяются федеральными авиационными правилами[3].

2.6. Гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам). Сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) выдается на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации) или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям.

Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), выданный на основании указанного акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается.

2.7. Гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами.

2.8. Гражданские воздушные суда в установленном порядке (на сверхлегкие летательные аппараты такой порядок не распространяется) оснащаются:

аппаратурой спутниковой навигации;

аварийными радиомаяками системы КОСПАС-САРСАТ (ELT).

---

[1]Пункт 6 статьи 34 Воздушного кодекса.

[2]Пункт 1 статьи 38 Воздушного кодекса.

[3]Статья 35 Воздушного кодекса.

Требования к бортовому оборудованию содержатся в приложении 6 к Конвенции о международной гражданской авиации и должны быть определены в соответствующих федеральных авиационных правилах.

2.9. К выполнению полета допускается исправное воздушное судно, которое прошло необходимое техническое обслуживание, а его годность к эксплуатации подтверждена в установленном порядке.

2.10. На каждом гражданском воздушном судне и у экипажа гражданского воздушного судна при производстве полетов должна быть следующая документация:

Судовые документы:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия);

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации (при эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, руководства по летной эксплуатации необязательно);

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

соответствующие документы на каждого члена экипажа;

документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации[1].

2.11. Использование легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения не влечет за собой обязанности получения физическим лицом, юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного этому сертификату (свидетельству) документа.

2.12. Перечень судовых документов при выполнении международных полетов должен соответствовать перечню, предусмотренному в Сборнике аэронавигационной информации (далее — АИП) конкретной страны.

2.13. Формуляры планера, двигателей и паспорта агрегатов должны находиться на борту воздушного судна в случаях:

перегонки для передачи другому физическому, юридическому лицу или эксплуатанту, а также для выполнения периодических видов технического обслуживания;

направления на ремонт, переоборудование, доработку и возвращения к месту постоянного базирования;

при полетах в район (перегонки) базирования для выполнения авиационных работ в отрыве от места постоянного базирования и возвращения к месту постоянного базирования.

2.14. На воздушных судах должны находиться перечни минимального оборудования, разрешающие эксплуатацию воздушного судна с некоторыми неработающими системами или оборудованием.

При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности должна учитываться вероятность дополнительных отказов систем или оборудования.

Признаки отказов систем или оборудования для данного полета записываются в журнал технического состояния воздушного судна для информирования летного экипажа воздушного судна (далее — летный экипаж) и персонала технического обслуживания.

---

[1] Статья 67 Воздушного кодекса.

Соблюдение правил летной эксплуатации и технического обслуживания гражданского воздушного судна, предусмотренных эксплуатационной документацией гражданского воздушного судна и обеспечивающих поддержание его летной годности, возлагается в соответствии с пунктом 5 статьи 37 Воздушного кодекса на эксплуатанта или владельца легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющих свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.

2.15. Эксплуатанты обязаны предоставлять уполномоченному органу, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, а также разработчику авиационной техники информацию о техническом состоянии авиационной техники и об особенностях ее эксплуатации.

2.16. В зависимости от приборной скорости пересечения порога ВПП при максимальной сертифицированной посадочной массе воздушного судна устанавливается категория воздушного судна (приложение № 1 к настоящим Правилам).

2.17. По интенсивности создаваемой спутной турбулентности различаются:

тяжелые воздушные суда с максимальной взлетной массой 136 т и более;

средние воздушные суда с максимальной взлетной массой от 7 до 136 т;

легкие воздушные суда с максимальной взлетной массой 7 т и менее.

2.18. Вертолеты различаются:

вертолеты с летно-техническими характеристиками класса 1, которые позволяют в случае отказа критической силовой установки выполнить посадку в зоне прерванного взлета или безопасно продолжить полет до соответствующей зоны приземления в зависимости от того, когда произошел отказ;

вертолеты с летно-техническими характеристиками класса 2, которые позволяют в случае отказа критической силовой установки безопасно продолжать полет, за исключением тех случаев, когда отказ имеет место до достижения характерной точки после взлета или после характерной точки до посадки, когда может потребоваться выполнение вынужденной посадки;

вертолеты с летно-техническими характеристиками класса 3, которые позволяют в случае отказа силовой установки в любой точке на траектории полета выполнить вынужденную посадку.

III. Экипаж воздушного судна

3.1. Экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников).

Состав экипажа воздушного судна определенного типа устанавливается в соответствии с требованиями летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

Минимальный состав экипажа из числа лиц летного состава указывается в РЛЭ.

3.2. В состав летного экипажа воздушного судна Российской Федерации, которое относится к коммерческой гражданской авиации, могут входить только граждане Российской Федерации. Включение в состав летного экипажа данного воздушного судна иностранного гражданина допускается только на период его подготовки в целях получения допуска

к деятельности по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на воздушном судне определенного типа при условии, что иностранный гражданин не исполняет обязанностей командира воздушного судна Российской Федерации.

3.3. Полет гражданского воздушного судна запрещается, если состав летного экипажа меньше минимально установленного РЛЭ или эквивалентным ему документом.

3.4. Экипаж воздушного судна, управление которым в полете обеспечивается одним пилотом, если предусмотрено РЛЭ или эквивалентным ему документом, состоит из командира воздушного судна.

3.5. Члены экипажа воздушного судна по состоянию здоровья должны соответствовать установленным требованиям.

3.6. Каждый член экипажа обязан обладать знаниями, умениями и навыками, соответствующими его квалификации, на таком уровне, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета с выполнением требуемых должностных обязанностей.

3.7. При исполнении служебных обязанностей, связанных с выполнением полетов, члены экипажа воздушного судна должны иметь при себе действующие документы:

сертификат (свидетельство) специалиста;

медицинское заключение, являющееся неотъемлемой частью свидетельства (сертификата) члена экипажа;

удостоверение члена экипажа воздушного судна для допуска в контролируемую зону аэропорта (аэродрома);

при международных полетах — паспорт гражданина Российской Федерации, удостоверяющий личность гражданина за пределами Российской Федерации.

Указанные документы члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц.

Предусматривается ношение членами экипажа воздушного судна при исполнении служебных обязанностей установленной эксплуатантом форменной (специальной) одежды.

3.8. Права и обязанности командира и других членов экипажа воздушного судна определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Права и обязанности членов экипажа эксплуатантом вносятся в РПП.

3.9. Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за 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[1].

3.10. Командир воздушного судна имеет право:

принимать окончательные решения о взлете, полете 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 соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и задания на полет с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и, по возможности, в соответствии с установленными правилами полетов;

---

[1] Пункт 2 статьи 57 Воздушного кодекса

в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. Командир воздушного судна 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 командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

принимать решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки. При отсутствии соответствующих служб авиационной безопасности командир воздушного судна имеет право проводить предполетный досмотр лиц и объектов, указанных в статье 85 Воздушного кодекса;

принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.

В случае вынужденной посадки воздушного судна командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания воздушных судов[1].

3.11. Командир воздушного судна в пределах своей компетенции при выполнении полета обеспечивает:

выполнение положений настоящих Правил;

выполнение требований РЛЭ или эквивалентного ему документа и карт контрольных проверок на всех этапах полета;

уведомление в установленном порядке и в возможно короткие сроки о любом инциденте или происшествии с воздушным судном, которым он управляет;

ведение в установленном порядке бортового журнала воздушного судна.

3.12. Второй пилот:

должен быть подготовлен к обеспечению безопасного завершения полета в случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья или по другим причинам не способен в полете выполнять свои обязанности;

выполняет маневр по уходу на второй круг в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом, если к моменту достижения высоты принятия решения командиром воздушного судна не было принято и не сообщено летному экипажу решение о выполнении посадки или об уходе на второй круг.

3.13. Летчики — наблюдатели, бортоператоры, выполняющие специальные работы, а также другие специалисты, включенные в состав экипажа, подчиняются командиру воздушного судна и выполняют свои обязанности в соответствии с должностными инструкциями и технологией выполнения полетов, в том числе и на определенном виде авиационных работ.

3.14. Подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечню должностей авиационного персонала гражданской авиации проводится в образовательных учреждениях, имеющих выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации сертификаты.

---

[1] Статья 58 Воздушного кодекса.

Подготовка пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может проводиться инструкторами, получившими соответствующее разрешение уполномоченного органа в области гражданской авиации[1].

3.15. В состав экипажа воздушного судна могут быть включены стажеры, при этом в состав летного экипажа — не более одного человека.

Стажер может выполнять функциональные обязанности члена экипажа, в должности которого он стажируется, под контролем члена экипажа, непосредственно занимающегося его стажировкой.

Стажер подчиняется командиру воздушного судна и члену экипажа, непосредственно занимающемуся его стажировкой.

Своевременность, полнота и правильность выполнения функциональных обязанностей и принимаемых стажером решений обеспечиваются членом экипажа, непосредственно занимающимся его стажировкой.

По согласованию с командиром воздушного судна стажер, включенный в состав летного экипажа, пользуется правами члена экипажа, в должности которого он стажируется, в той степени (объеме), которую определило ему лицо, занимающееся непосредственно его стажировкой.

3.16. Все члены экипажа в том числе должны:

соблюдать предполетный отдых;

своевременно докладывать командиру воздушного судна обо всех отклонениях и неисправностях в работе авиационной техники и оборудования воздушного судна и давать рекомендации по их устранению;

проявлять заботу о пассажирах, принимать в установленном порядке меры по обеспечению их безопасности, сохранности воздушного судна и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации.

3.17. Члены летного экипажа вправе требовать от наземного персонала, обслуживающего воздушное судно, пунктуального соблюдения установленных для указанного наземного обслуживания правил, в том числе от специалистов инженерно-авиационной службы — устранения неисправностей, включая приборное и навигационное оборудование воздушного судна.

3.18. Если воздушное судно терпит или потерпело бедствие, командир воздушного судна и другие члены экипажа воздушного судна принимают все возможные меры по сохранению жизни и здоровья людей, находящихся на борту воздушного судна, а также по обеспечению сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

IV. Аэродромы, аэропорты, вертодромы и посадочные площадки

4.1. Гражданские аэродромы и аэропорты подлежат государственной регистрации с включением данных о них, соответственно, в Государственный реестр гражданских аэродромов Российской Федерации и Государственный реестр аэропортов Российской Федерации только при наличии сертификатов (свидетельств) годности.

Ведение указанных реестров возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации[2].

4.2. Порядок допуска к эксплуатации гражданских аэродромов, аэропортов или вертодромов, требования, предъявляемые к гражданским аэродромам, аэропортам и посадочным площадкам, порядок обязательной сертификации аэродромов и аэропортов, используемых в гражданской

---

[1] Статья 54 Воздушного кодекса.

[2] Пункт 1 статьи 41 Воздушного кодекса.

авиации, их оборудование и перечень этого оборудования, размещение собственниками маркировочных знаков и устройств на зданиях и сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, расположенных в районе аэродромов, установлены федеральными авиационными правилами.

4.3. Размещение в районе аэродрома зданий, сооружений, линий связи, линий электропередачи, радиотехнических и других объектов, которые могут угрожать безопасности полетов воздушных судов или создавать помехи в работе радиотехнического оборудования, устанавливаемого на аэродроме, должно быть согласовано с собственником аэродрома и осуществляться в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

Размещение линий связи и линий электропередачи, сооружений различного назначения в зоне действия систем посадки, вблизи объектов радиолокации и радионавигации, предназначенных для обеспечения полетов воздушных судов, и размещение радиоизлучающих объектов должны согласовываться с уполномоченным органом в области использования воздушного пространства органами ЕС ОрВД, а также с федеральными органами исполнительной власти в соответствии с ведомственной принадлежностью юридических лиц, осуществляющих права владения или пользования системами посадки, объектами радиолокации и радионавигации.

4.4. Соответствие гражданских аэродромов и вертодромов в период их эксплуатации установленным требованиям обеспечивает организация, осуществляющая эксплуатацию аэродрома, вертодрома.

Соответствие посадочной площадки установленным требованиям обеспечивает ее владелец.

4.5. Требования, установленные федеральными авиационными правилами к гражданским аэродромам и аэропортам, обязательны для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также гражданами и юридическими лицами, участвующими в проектировании, строительстве, приемке, эксплуатации и ремонте этих аэродромов и аэропортов.

4.6. Обслуживание воздушных судов в аэропортах предусматривается на единообразных условиях, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

4.7. Аэродромы гражданской авиации различаются:

по видам поверхности ВПП — аэродромы с искусственным покрытием (ИВПП), грунтовые (ГВПП), гидроаэродромы, снежные и ледовые;

по характеру использования — постоянные и временные, дневные и круглосуточного действия;

по назначению — учебные и другие;

по расположению и использованию летными экипажами при полетах по воздушным трассам и установленным маршрутам — базовые, промежуточные, вылета, назначения и запасные;

по высоте над уровнем моря и характеристике рельефа — горные и равнинные;

по допуску к эксплуатации по минимумам для посадки — категорированные и некатегорированные;

в зависимости от длины ВПП — классифицированные (А, Б, В, Г, Д и Е) и неклассифицированные (аэродромы, имеющие ВПП размером менее чем класс аэродрома класса Е).

4.8. Аэродромы гражданской авиации могут использоваться в качестве запасных аэродромов в установленном порядке.

4.9. Производство полетов в районе аэродрома организуется в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационным паспортом аэродрома).

При производстве полетов летными экипажами используются сведения, публикуемые в документах (сборниках) аэронавигационной информации.

Полеты гражданских воздушных судов на аэродроме, не имеющем утвержденной в установленном порядке инструкции по производству полетов в районе аэродрома или аэронавигационного паспорта аэродрома, выполняться не могут.

4.10. Вертодромы подразделяются:

на вертодромы на уровне поверхности — расположенные на земной или водной поверхности;

на вертодромы, приподнятые над поверхностью, — расположенные на приподнятой над землей конструкции;

на вертопалубы — расположенные в водной акватории на плавающей или неподвижной конструкции.

КТА вертодрома устанавливается в случаях, когда вертодром не совмещен с аэродромом.

4.11. Для эпизодических, сезонных полетов, выполнения авиационных работ и других целей могут использоваться посадочные площадки, размеры и условия на которых обеспечивают безопасный взлет и посадку воздушного судна соответствующего типа.

4.12. Аэродромы (вертодромы, гидроаэродромы) и их средства в соответствии с опубликованными условиями их использования постоянно поддерживаются в состоянии пригодности для обеспечения полетов в течение установленных часов работы независимо от погодных условий.

V. Классификация полетов в гражданской авиации

5.1. Полеты гражданских воздушных судов классифицируются в зависимости от принадлежности, назначения, условий пилотирования и навигации, района, высоты, физико-географических условий и времени суток.

5.2. По принадлежности полеты различаются:

на используемые в целях коммерческой гражданской авиации (для предоставления услуг при выполнении коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнения авиационных работ);

на используемые в целях авиации общего назначения.

5.3. По назначению полеты различаются:

на транспортные — осуществление воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты;

по выполнению авиационных работ — авиационные работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей;

на учебные — для обучения курсантов и слушателей образовательных заведений (учреждений) гражданской авиации;

на тренировочные — для тренировки и квалификационной проверки летного состава гражданской авиации;

на исследовательские (научные) — для проведения научных и других исследований, отработки методик летного обучения в гражданской авиации;

на испытательные (контрольно-испытательные полеты) — для испытаний воздушных судов или установленных на них силовых установок и оборудования;

на облеты гражданских воздушных судов — для проверки по специальным программам работы систем и агрегатов воздушного судна, которые не могут быть проверены на земле;

на облеты наземных систем и радиотехнических средств (РТС) — для контрольных полетов в целях проверки, настройки РТС и наземных посадочных и светотехнических систем;

на перегоночные — для полетов в целях ремонта (из ремонта) и видов технического обслуживания гражданских воздушных судов, а также к месту базирования или работы;

на демонстрационные — для показа авиационной техники и в целях обеспечения других массово-общественных мероприятий;

для поиска и спасания и обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций.

5.4. По условиям пилотирования и навигации полеты различаются на визуальные и полеты по приборам.

5.5. По району выполнения полеты различаются:

на аэродромные — в районе аэродрома или аэроузла;

на площадные — в зонах (районах) выполнения авиационных работ;

на трассовые — по воздушным трассам и МВЛ;

на внетрассовые — по маршруту вне воздушных трасс и МВЛ.

5.6. По высоте полета полеты различаются:

на предельно малые высоты — до 200 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;

на малые высоты — выше 200 м и до 1000 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;

на средние высоты — выше 1000 м и до 4000 м (включительно) от уровня моря;

на большие высоты — выше 4000 м и до 12 000 м (включительно) от уровня моря;

на стратосферные — выше 12 000 м от уровня моря.

5.7. По физико-географическим условиям полеты различаются:

над равнинной и холмистой местностью;

над горной местностью;

над пустынной местностью;

над водным пространством;

в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли.

5.8. По времени суток полеты различаются:

на дневные — в период между восходом и заходом солнца;

на ночные — в период между заходом и восходом солнца;

на смешанные — в случаях, когда при выполнении полетов в период от взлета до посадки воздушного судна происходит переход от дневного полета к ночному и наоборот.

VI. Минимумы

6.1. Основными параметрами при определении минимумов выполнения полетов гражданских воздушных судов являются:

высота принятия решения (или минимальная высота снижения, MDA/H);

высота нижней границы облаков;

видимость на ВПП (видимость).

Для сверхлегких воздушных судов в зависимости от особенностей летной эксплуатации типа летательного аппарата дополнительно учитывается степень атмосферной турбулентности и болтанки.

6.2. В целях обеспечения безопасности полетов определяются следующие минимумы:

эксплуатационные минимумы аэродрома (вертодрома);

воздушного судна;
командира воздушного судна;
вида авиационных работ.

Эксплуатационные минимумы аэродрома (вертодрома)

6.2.1. Эксплуатационные минимумы аэродрома подразделяются:
для взлета;
для захода на посадку и посадки;
для точного захода на посадку и посадки;
для неточного захода на посадку и посадки;
для захода на посадку и посадки с наведением.

6.2.2. При предоставлении на категорированных аэродромах инструментальных данных о видимости на ВПП, измеренных в трех установленных точках замера, могут применяться:
для взлета — наименьшее значение;
для посадки в ручном режиме:
первые последовательные две точки замера — не ниже приемлемого минимума;
третья точка — не менее 75 м;
для посадки в автоматическом режиме (посадка и пробег):
первая точка — не ниже минимума;
вторая точка — не менее 125 м;
третья точка — не менее 75 м.

6.2.3. Эксплуатационный минимум аэродрома устанавливается:
параметрами для взлета:
минимальные дальность видимости на ВПП и/или видимость и при необходимости минимальная высота нижней границы облачности, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа;
параметрами для посадки:
при выполнении точного захода на посадку и посадки — выраженные в минимальных величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения (DA/H), соответствующие эксплуатационной категории и при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа;
при выполнении захода на посадку и посадки с вертикальным наведением — выраженные в минимальных величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения (DA/H) и при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа;
при выполнении неточного захода на посадку и посадки — выраженные в минимальных величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной/относительной высоты снижения (MDA/H).
При необходимости может устанавливаться минимальная высота нижней границы облачности, при которой разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

6.2.4. Минимумы аэродромов для взлета и посадки рассчитываются в соответствии с утвержденным в установленном порядке руководством по всепогодным полетам.

6.2.5. Эксплуатационные минимумы вертодрома устанавливаются:
параметрами для взлета — выраженные в величинах дальности видимости на ВПП и/или видимости и при необходимости параметры облачности;
параметрами для посадки при выполнении точного захода на посадку и посадки — выраженные в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения (DA/H), соответствующие эксплуатационной категории;

параметрами для посадки при выполнении захода на посадку и посадки с вертикальным наведением — выраженные в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения (DA/H);

параметрами для посадки при выполнении неточного захода на посадку и посадки — выраженные в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной/относительной высоты снижения (MDA/H) и при необходимости параметрами облачности.

6.2.6. Тренировочные минимумы аэродрома могут устанавливаться:

для взлета — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и при необходимости высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет при тренировочных полетах на воздушном судне данного типа;

для посадки — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых разрешается выполнять посадку при тренировочных полетах на воздушном судне данного типа.

Минимумы воздушного судна

6.3. Для каждого типа (категории) воздушного судна устанавливаются минимумы воздушного судна для взлета и посадки, а также ограничения по скорости и направлению ветра.

6.3.1. Минимумы воздушного судна для взлета предусматривают минимальные дальность видимости на ВПП и/или видимость, позволяющие безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.

6.3.2. Минимумы воздушного судна для посадки предусматривают минимальные дальность видимости на ВПП и/или видимость и при необходимости минимальную высоту нижней границы облачности, позволяющие безопасно производить посадку на воздушном судне данной категории.

Минимум командира воздушного судна

6.4. Минимум командира воздушного судна (пилота) определяется и устанавливается после прохождения им соответствующей подготовки и проверки:

для взлета — минимальные дальность видимости на ВПП и/или видимость, при которой командиру разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа;

для посадки — минимальные дальность видимости на ВПП и/или видимость, а также минимальная высота нижней границы облачности, при которых командиру разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

Возможно сочетание минимальной высоты нижней границы облачности с высотой принятия решения (далее — ВПР), при которых командиру разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа;

для полета по ПВП и минимальным условиям ПВП — минимальная допустимая видимость и минимальная допустимая высота нижней границы облачности, при которых командиру разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

Ограничения по скорости ветра для командира воздушного судна определяются после выполнения контрольных полетов в соответствующих условиях.

Минимум вида авиационных работ

6.5. Минимум вида авиационных работ установлен правилами выполнения авиационных работ определенных видов.

6.6. Для обеспечения безопасности и эффективности полетов в сложных метеорологических условиях применяются категории точных заходов на посадку и посадок в соответствии с пунктом 10.2.6 настоящих Правил.

К полетам в сложных метеорологических условиях должны быть соответственно оборудованы и проверены аэродромы, оборудованы воздушные суда и подготовлены летные экипажи.

Применение минимума командира воздушного судна в условиях ниже установленных по I категории возможно только при условии наличия допуска в этих условиях у другого пилота (и, если это предусмотрено, — других членов летного экипажа).

6.7. Взлет, полет по ПВП, посадка выполняются по наивысшему из минимумов аэродрома, воздушного судна или командира воздушного судна.

6.8. При международных полетах для зарубежных аэродромов применяются минимумы для взлета и посадки, которые не должны быть менее минимумов, установленных государством, на территории которого расположен аэродром.

VII. Организация летной работы

7.1. Организация летной работы как комплекс обязательных в коммерческой гражданской авиации и АОН (эксплуатанты) мероприятий и в части, касающейся других пользователей воздушного пространства по управлению летной деятельностью с целью достижения высокого уровня обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов, включает:

планирование летной работы;

летно-методическую работу;

профессиональную подготовку членов экипажей воздушных судов;

допуск летного состава к полетам;

формирование экипажей воздушных судов;

предварительную и предполетную подготовку летных экипажей;

полеты с проверяющим в составе экипажа воздушного судна;

проверку техники пилотирования, практической работы членов экипажа;

разборы полетов;

контроль полетов, анализ летной работы и безопасности полетов.

7.1.1. Организация летной работы определяется Руководством по организации летной работы.

7.1.2. Организация летной работы в гражданской авиации осуществляется:

командно-летным составом уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов;

образовательными организациями (учреждениями) гражданской авиации, которые вправе обеспечивать первоначальную подготовку летного состава, бортоператоров и бортпроводников, а также их переподготовку;

авиационными предприятиями, эксплуатантами;

летными подразделениями авиационных предприятий, эксплуатантов и других организаций гражданской авиации, в структуре которых предусмотрены летные подразделения (летные экипажи).

Планирование летной работы

7.2. При составлении планов организации и выполнения летной работы используются:

настоящие Правила и нормативные документы в сфере организации летной работы в гражданской авиации;

анализы организации летной работы и состояния безопасности полетов.

7.2.1. В целях контроля организации, планирования, обеспечения и выполнения летной работы применяется летно-штабная документация, включая учет уровня квалификации пилота, штурмана, бортинженера и/или бортмеханика, а также учет того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут.

Ведение летно-штабной документации осуществляется в установленном порядке.

7.2.2. Для экипажей гражданских воздушных судов при планировании летной работы применяются установленные режимы рабочего времени и времени отдыха.

Для экипажей гражданских воздушных судов, выполняющих авиационные работы, а также учебные и тренировочные полеты, устанавливается предельное количество полетов в течение рабочего (служебного) полетного времени (полетной смены).

7.2.3. Для планирования и учета летной подготовки применяются нормативы по количеству полетов (заходов на посадку), предусмотренные учебными программами и программами подготовки летного состава (ППЛС) по каждому типу воздушного судна, и полетному времени.

Летно-методическая работа

7.3. Летно-методическая работа включает:

разработку и внедрение рациональных методов обучения летного состава;

обучение (привитие навыков) и совершенствование методической подготовки инструкторов и командно-летного состава;

обобщение, анализ и распространение передового опыта летной работы;

создание, совершенствование и эффективное использование учебно-методической базы.

Оборудование учебно-методических баз (летно-методические и технические классы) авиационных предприятий, эксплуатантов обеспечивается их руководителями в обязательном порядке.

Профессиональная подготовка членов экипажей воздушных судов

7.4. Профессиональная подготовка членов экипажей проводится в целях достижения и поддержания должного уровня знаний, навыков и умений, обеспечивающего безопасность и эффективность полетов, в том числе при действиях в особых случаях и аварийных ситуациях.

7.4.1. Профессиональная подготовка летного состава предусматривает:

первоначальную подготовку — в образовательных заведениях (учреждениях) гражданской авиации в соответствии с учебными планами и программами;

периодическую подготовку и повышение квалификации;

переподготовку на другой тип воздушного судна;

подготовку в летных подразделениях.

7.4.2. Разделы (элементы) профессиональной подготовки состоят из:

теоретической подготовки;

практических занятий на авиационной технике;

подготовки на тренажерном устройстве имитации полета;

летной подготовки на воздушном судне данного типа.

7.4.3. Периодическая подготовка, повышение квалификации и переподготовка на другой тип воздушного судна летного состава, подготовка в летных подразделениях проводятся в установленных объемах и в установленные сроки.

Переподготовка на другой тип воздушного судна может проводиться в авиационном учебном центре.

Переподготовка на воздушное судно иностранного производства может проводиться в авиационном учебном центре иностранного государства.

7.4.4. Тренажерная подготовка летного состава проводится с целью получения опыта и совершенствования практических навыков управления воздушным судном в различных условиях и особых случаях в полете на комплексном пилотажном тренажере (тренажерных устройствах имитации полета), соответствующем эксплуатируемым типам воздушных судов.

7.4.5. Выдача разрешений на использование комплексных пилотажных тренажеров в целях приобретения опыта или проверки квалификации, если это необходимо для выдачи свидетельств или получения квалификационных отметок, осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации при условии, что они соответствуют требованиям международных стандартов, изложенных в приложении 1 к Конвенции о международной гражданской авиации "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868) и Техническом руководстве по критериям классификационной оценки пилотажных тренажеров ИКАО (Doc 9625).

7.4.6. Подготовка членов летного экипажа на тренажерах осуществляется инструкторами, обладающими соответствующей летной подготовкой и опытом, имеющими квалификационную отметку инструктора в свидетельстве.

Процедуры, сроки прохождения тренировки на тренажерах и другие связанные с тренажерной подготовкой вопросы предусматриваются в ППЛС по каждому типу воздушного судна.

7.4.7. При отсутствии тренажера(ов) или возможности отработки отдельных элементов программ на имеющихся тренажерах подготовка членов экипажей выполняется на воздушных судах без пассажиров и груза на борту по специальным программам.

Допуск летного состава к полетам

7.5. Допуск к самостоятельным полетам лиц летного состава, имеющих соответствующие свидетельства, осуществляется в соответствии с ППЛС по типам воздушных судов.

7.5.1. Курсанты и слушатели авиационных учебных заведений (учреждений) гражданской авиации, не имеющие действующих свидетельств, при прохождении первоначальной летной подготовки, а также члены летного экипажа воздушного судна, не имеющие допуска к полетам на воздушном судне данного типа, при прохождении переподготовки включаются в состав летного экипажа в соответствии с утвержденными в установленном порядке учебными программами.

7.5.2. К выполнению полетов в гражданской авиации на нескольких типах воздушных судов могут быть допущены:

члены летных экипажей — не более двух типов;

члены кабинных экипажей — не более четырех типов;

лица командно-летного, инспекторского состава уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов, а также лица командно-летного состава авиационных предприятий, эксплуатантов (не ниже уровня заместителя командира летного отряда, старшего штурмана и бортинженера/бортмеханика летного отряда):

пилоты — не более трех типов;

штурманы — не более четырех типов;

бортинженеры/бортмеханики — не более двух типов.

7.5.3. Допуск командира воздушного судна, пилота к самостоятельным полетам при переходе с одного вида шасси на другой (лыжи, колеса, поплавки) осуществляется в соответствии с ППЛС.

7.5.4. Подготовку и проверку в рейсовых условиях (ознакомительный полет) командира воздушного судна и штурмана на получение допуска (маршрутной и аэродромной квалификации) к полетам по маршрутам и на аэродромы осуществляет пилот-инструктор; подготовку и проверку штурмана экипажа может выполнять штурман-инструктор, а второго пилота — командир воздушного судна при условии, что командир воздушного судна и штурман (при его наличии в составе летного экипажа) должны иметь действующий допуск к полетам на данный аэродром и по маршруту.

Срок действия допуска (квалификации) к полетам по маршруту и на аэродромы, где требуется применение особых навыков или знаний, не может превышать 12 месяцев, а допуск к полетам в районы и на аэродромы, расположенные в Арктике и Антарктике, не может превышать шести календарных месяцев.

Маршруты и аэродромы, где требуется применение особых навыков или знаний, определяет уполномоченный руководитель летного подразделения авиационного предприятия, эксплуатанта.

7.5.5. Перед полетом командир воздушного судна, второй пилот и штурман должны иметь необходимую информацию о маршруте и аэродромах (назначения и запасных), их оборудовании и используемых процедурах.

Эксплуатант не вправе планировать командиру воздушного судна и членам экипажа выполнение полета по маршруту / участку маршрута и на аэродром, к которому они соответствующим образом не подготовлены / не имеют допуска.

7.5.6. Маршрутная квалификация включает знания:

рельефа, препятствий и безопасных высот;

сезонных метеорологических условий;

метеорологического обеспечения, радиосвязи и средств УВД, видов обслуживания и процедур;

процедур поиска и спасания;

навигационных средств на маршруте и в зонах, через которые проходит полет.

7.5.7. Аэродромная квалификация включает знания:

района аэродрома, основной топографии, препятствий, минимальных безопасных высот, светотехнического оборудования;

процедур отправления, прибытия, ожидания и инструментального захода, а также любых процедур, применяемых при полетах над густонаселенными районами.

7.5.8. В зависимости от сложности маршрута и/или аэродрома применяются следующие методы подготовки:

для маршрутов и аэродромов, где не требуется применения особых навыков или знаний, — предварительная подготовка с применением соответствующей компьютерной программы подготовки, утвержденной в установленном порядке, с контролем готовности к полетам;

для маршрутов и аэродромов, где требуется применение особых навыков или знаний, а также районов и аэродромов, расположенных в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли:

предварительная подготовка с применением соответствующей компьютерной программы подготовки, утвержденной в установленном порядке, с контролем готовности к полетам;

тренировка на сертифицированном тренажере, имеющем соответствующую базу данных, включающую рельеф местности, или

выполнение ознакомительного полета под наблюдением инструктора (командира воздушного судна), или

выполнение ознакомительного полета в качестве обзервера (наблюдателя) на воздушном судне или тренажере (для командира воздушного судна).

Соответствующие правила допуска членов экипажей воздушных судов к полетам эксплуатант устанавливает в РПП.

7.5.9. Допуск члена летного экипажа гражданского воздушного судна к полетам при перерыве в летной работе или в полетах на данном типе воздушного судна более 90 дней производится после тренировки на комплексном тренажере в объеме, установленном РПП эксплуатанта, а также летной тренировки в аэродромных или рейсовых условиях.

7.5.10. Допуск члена кабинного экипажа гражданского воздушного судна к полетам при перерыве в полетах на данном типе воздушного судна более 90 дней определяется в РПП эксплуатанта.

7.5.11. Лица командно-летного и инспекторского состава независимо от занимаемой должности при выполнении полетов командиром конкретного типа воздушного судна в течение первого года назначения на должность командира конкретного типа воздушного судна при перерыве в полетах более 30 календарных дней должны пройти тренировку в аэродромных или маршрутных (производственных) условиях.

7.5.12. Порядок допуска к полетам после перерыва в летной работе или в полетах на данном типе воздушного судна более 30 дней устанавливается в РПП эксплуатанта с учетом квалификации, подготовленности и состава летного экипажа.

Формирование экипажей воздушных судов

7.6. Формирование экипажа воздушного судна проводится с учетом целей учебного задания, уровня подготовленности командира воздушного судна и членов летного экипажа.

7.6.1. Особенности формирования экипажа воздушного судна эксплуатант предусматривает в РПП.

7.6.2. Необходимость замены члена (членов) летного экипажа при использовании закрепленного метода экипажей определяется руководителем летного подразделения с учетом выполнения всех требований подготовки и условий допуска каждого члена экипажа воздушного судна.

При невозможности использования запланированного для выполнения полета (полетов) экипажа воздушного судна он должен быть заменен резервным, предусмотренным для таких целей планом работы (полетов) эксплуатанта.

В исключительных случаях возможна замена одного члена экипажа. Решение принимает руководитель летного подразделения, подписавший полетное задание, или вышестоящее уполномоченное должностное лицо.

7.6.3. При необходимости выполнения полета (полетов) в условиях, к которым запланированный экипаж оказался не допущенным, руководитель летного подразделения вправе включать в день вылета в состав экипажа проверяющего с требуемым допуском (от пилота-инструктора и выше).

7.6.4. В случае производственной необходимости в полетное задание (в графе особых отметок) без права нахождения в кабине летного экипажа в установленном порядке могут быть включены:

лица инженерно-технического персонала;

диспетчер по обеспечению полетов;

уполномоченные сотрудники службы авиационной безопасности или органов внутренних дел.

Предварительная и предполетная подготовки членов летных экипажей

7.7. Каждому полету должна предшествовать соответствующая подготовка летного экипажа.

Подготовка к полетам состоит из предварительной и предполетной подготовок.

Процедуры и порядок проведения предварительной и предполетной подготовок эксплуатантом устанавливаются РПП.

Подготовку к полетам проходят все лица, входящие в состав летного экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы.

7.7.1. Предварительная подготовка является основным видом подготовки к полету и проводится под руководством командира летного подразделения или заместителя командира летного подразделения (для эксплуатанта) и завершается не позже чем за сутки до дня вылета.

Для проведения предварительной подготовки привлекаются соответствующие специалисты.

Предварительная подготовка проводится:

перед самостоятельным полетом командира воздушного судна на данном типе воздушного судна;

перед первым полетом командира воздушного судна по новой воздушной трассе, МВЛ, маршруту, району выполнения авиационных работ;

перед полетом по специальному заданию;

перед выполнением нового вида авиационных работ;

при систематических полетах;

в случае истечения срока действия допуска к полетам по маршруту и на аэродромы (маршрутной и/или аэродромной квалификации);

в горной местности, а также в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли — один раз в три месяца;

по воздушным трассам или виду авиационных работ в равнинной и холмистой местности — на усмотрение командира летного подразделения в зависимости от квалификации и подготовленности членов летного экипажа;

перед полетом на новые:

горные аэродромы и площадки — для пилотов и штурманов;

аэродромы (площадки) в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли — для всех членов летного экипажа;

в случае, когда в течение более чем 12 предшествующих месяцев командир воздушного судна не совершил ни одного полета по рядом проходящему маршруту или над аналогичной местностью в таком установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, предусмотренном для этой цели;

для маршрутов и аэродромов, где требуется применение особых навыков или знаний.

В исключительных случаях допускается проведение предварительной подготовки непосредственно перед вылетом, но с учетом требуемого объема и установленного режима труда и отдыха.

7.7.2. Предварительная подготовка предусматривает:

уяснение задачи (цели) предстоящего полета;

изучение особенностей выполнения полетов в предстоящий период и соответствующих изменений в документах аэронавигационной информации;

подбор и подготовку документации, необходимой для выполнения полета (полетов);

изучение особенностей эксплуатации авиационной техники, особенностей техники пилотирования и порядка взаимодействия членов экипажа с учетом ожидаемых или возможных условий полета;

контроль готовности экипажа к выполнению полета (полетов).

7.7.3. Контроль готовности экипажа к выполнению полета предусматривает оценку знаний членов экипажа (каждого из них в части касающейся) по следующим вопросам:

намеченный маршрут;

аэродромы: вылета, посадки и запасные;

местность и минимальные безопасные абсолютные высоты;

сезонные особенности метеорологических условий по маршруту и соответствующим аэродромам;

технические и навигационные средства и режимы их работы, особенности обеспечения и порядок обслуживания по маршруту и соответствующим аэродромам;

особенности поиска и спасания по маршруту и соответствующим аэродромам;

правила построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, а также схемы прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по ПВП и ППП и применяемые эксплуатационные минимумы;

особенности и режимы работы светосигнальных средств, средств обеспечения захода на посадку.

Знания схем вылета, прибытия, полетов в зоне ожидания и захода на посадку могут быть продемонстрированы на соответствующем тренажере.

Командир летного подразделения или его заместитель, организующий предварительную подготовку экипажа, обеспечивает ее полноту и качество.

7.7.4. В исключительных случаях при изменении задания на полет (полет по новому маршруту, воздушной трассе) не на аэродроме постоянного базирования предварительная подготовка проводится командиром воздушного судна и, как правило, накануне дня вылета с учетом соблюдения режима отдыха перед вылетом, рабочего времени и порядка проведения предварительной подготовки.

7.7.5. К каждому полету или полетам на авиационных работах, в том числе тренировочным, проводится предполетная подготовка воздушного судна и его экипажа.

7.7.6. Проведение предполетной подготовки экипажа организует командир воздушного судна с учетом целей предстоящего полета (полетов на авиационных работах) и тренировочных полетов, конкретной аэронавигационной и метеорологической обстановки, особенностей инженерно-технического обслуживания воздушного судна и других факторов, влияющих на безопасность и эффективность полетов.

Экипаж должен приступить к предполетной подготовке не позднее:

одного часа до намеченного времени вылета в базовых аэропортах, перед началом выполнения авиационных работ, при смене экипажа (эстафете);

30 минут до намеченного времени вылета в промежуточных аэропортах при кратковременных стоянках.

7.7.7. При предполетной подготовке воздушного судна каждый член летного экипажа и старший бортпроводник (бортпроводник, бортоператор) докладывают командиру воздушного судна о результатах осмотра воздушного судна и готовности к полету в соответствии с установленными процедурами.

Командир воздушного судна:

лично осматривает воздушное судно перед вылетом (эксплуатант такую процедуру предусматривает в РПП);

принимает доклады от каждого члена летного экипажа и старшего бортпроводника (бортпроводника, бортоператора) о результатах осмотра воздушного судна и готовности к полету;

проверяет по документам и приборам наличие необходимого количества топлива, а также взлетную массу и центровку воздушного судна.

Полеты с проверяющими в составе экипажа воздушного судна

7.8. Полеты с проверяющими (лица командно-летного, инспекторского и инструкторского состава) в составе экипажа планируются и осуществляются в установленном порядке в соответствии с:

планами летной работы эксплуатанта (летных подразделений) и учебных организаций (учреждений) гражданской авиации;

планами летной работы и проведения государственного контроля уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов.

7.8.1. Проверяющие должны иметь:

действующий сертификат (свидетельство) специалиста гражданской авиации;

допуск к инструкторской работе на воздушном судне данного типа;

допуск к выполнению данного вида работ на воздушном судне данного типа;

минимум проверяющего (пилота) ниже или равный минимуму проверяемого командира воздушного судна (пилота) (если проверка или тренировка осуществляется с целью подтверждения или присвоения минимума);

класс специалиста гражданской авиации не ниже класса проверяемого.

При этом:

полномочия проверяющего из лиц командно-летного, инспекторского или инструкторского состава эксплуатанта определяются в задании на полет;

полномочия проверяющего из лиц командно-летного и инспекторского состава уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов (пилоты с инструкторским допуском на данном типе воздушного судна) и привлекаемых к процедурам сертификации эксплуатантов экспертов (по специальности пилот) устанавливаются инспекторским заданием;

проверяющий выполняет в полном объеме функции члена экипажа, рабочее место которого занимает.

Проверяющий при выполнении производственных полетов не вправе имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

7.8.2. Лицо командно-летного, инспекторского и инструкторского состава — пилот, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего и занимающего рабочее место одного из пилотов (в зависимости от целей проверки), является старшим на воздушном судне и обеспечивает безопасность полета независимо от того, управляет ли он воздушным судном лично или передал управление проверяемому пилоту.

Если проверяющий не занимает кресло пилота, он также несет ответственность за обоснованность принимаемых им решений, за правильность и объективность определения соответствия квалификационным требованиям уровня профессиональной подготовки и навыков проверяемого специалиста.

7.8.3. При занятии проверяющим кресла пилота и в случае, если его минимум ниже минимума командира воздушного судна, полет может выполняться по минимуму проверяющего, за исключением минимумов ниже I категории.

В случае, если минимум проверяющего (пилота) выше минимума командира воздушного судна и предполагается заход на посадку при метеоусловиях, при которых проверяющий к полетам не допущен, проверяющий не может занимать кресло пилота.

7.8.4. В случае, если проверяющий из лиц командно-летного и инспекторского состава уполномоченного органа в области гражданской авиации включается в задание на полет в день вылета без предварительного согласования с руководством эксплуатанта, ему запрещается занимать кресло пилота.

7.8.5. В процессе подготовки к полету проверяющий обязан довести экипажу цель и условия проверки.

После завершения полета и проведения командиром воздушного судна послеполетного разбора проверяющий проводит анализ допущенных членами экипажа отклонений и оценивает работу экипажа.

Результаты летных проверок и тренировок проверяющим оформляются лично.

7.8.6. Включенный в состав летного экипажа проверяющий, не являющийся по специальности пилотом, должен быть вписан в задание на полет в графу соответствующего члена экипажа. При этом он подчиняется командиру воздушного судна, выбирает место в кабине с учетом цели проверки по согласованию с командиром воздушного судна и обеспечивает безопасность полета по своей специальности.

7.8.7. Для контроля (с правом нахождения в кабине летного экипажа) за выполнением экипажами требований настоящих Правил и других документов, регламентирующих летную работу на земле и в воздухе, могут вписываться с оборотной стороны задания в графу "Особые отметки" должностные лица, имеющие летную специальность, в том числе и не допущенные к выполнению полетов на воздушном судне данного типа, при наличии у них соответствующего задания и документов, удостоверяющих личность:

командно-летный и инспекторский состав уполномоченного органа в области гражданской авиации — во все экипажи гражданской авиации;

командно-летный и инструкторский состав учебных заведений (учреждений), научно-исследовательских учреждений и организаций в случаях специальных тренировок и/или исследований — в экипажи гражданской авиации по решению уполномоченного органа в области гражданской авиации.

7.8.8. В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать не более одного проверяющего (или инструктора) и одного стажера.

При этом проверяющие из лиц командно-летного и инспекторского состава уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов могут включаться в состав экипажа воздушного судна независимо от наличия другого проверяющего только с целью проверки технологии работы экипажа без права занятия рабочего места члена экипажа воздушного судна.

7.8.9. Общее число проверяющих не должно быть более двух человек.

Проверки техники пилотирования, практической работы членов экипажа

7.9. Проверки техники пилотирования, практической работы планируются и осуществляются:

членов экипажей, командно-летного и инструкторского состава эксплуатанта;

летных специалистов образовательных заведений (учреждений), научных учреждений и организаций гражданской авиации, в положениях которых предусмотрена летная работа;

командно-летного и инспекторского (летных специалистов) состава уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов.

Проверки техники пилотирования, практической работы командно-летного и летного состава проводят их руководители и заместители руководителей, должностные лица командно-летного и инспекторского состава, имеющие соответствующие допуски.

Оформленные в установленном порядке результаты проверки техники пилотирования, практической работы действительны на период, соответствующий установленному сроку проверки членов экипажа.

7.9.1. Проверки техники пилотирования, практической работы выполняются в случаях, предусмотренных программами подготовки и переподготовки летного состава по типам воздушных судов, подтверждения квалификации членов экипажа.

7.9.2. Проверки техники пилотирования (для пилотов), практической работы членов экипажей могут выполняться на пилотажном тренажере (при наличии) и на воздушном судне.

7.9.3. Проверки техники пилотирования (для пилотов), практической работы членов экипажей проводятся при допуске:

к полетам на вновь освоенном типе воздушного судна;

к самостоятельным полетам;

к видам авиационных работ, кроме членов кабинного экипажа;

к полетам в соответствующих метеоусловиях и времени суток (для пилотов);

к полетам с использованием новых для члена экипажа установленных на воздушном судне оборудования и систем, при необходимости;

к инструкторской работе,

а также при:

определении или подтверждении квалификации;

переходе на воздушное судно с другим видом шасси, кроме членов кабинного экипажа;

после перерыва в летной работе (в установленных случаях).

7.9.4. Квалификационная проверка членов экипажа проводится:

по процедурам:

при присвоении класса (если предусмотрено);

при выдаче и продлении срока действия свидетельства;

при подтверждении (по предусмотренным срокам или при перерыве в летной работе) права выполнения полетов на данном типе воздушного судна;

при допуске к выполнению полетов на другом типе воздушного судна;

по решению руководителя (летного подразделения, службы бортпроводников авиационного предприятия, соответственно);

по срокам:

на воздушном судне — не реже одного раза в год;

на тренажере — не реже одного раза в полгода (шесть месяцев).

В течение первого года работы на воздушном судне данного типа проверка практической работы (на воздушном судне или комплексном тренажере) проводится не реже одного раза в три месяца независимо от занимаемой должности.

7.9.5. При квалификационной проверке члена летного экипажа — пилота проверяются техника пилотирования и другие предусмотренные элементы практической работы.

7.9.6. При квалификационной проверке члена экипажа, не являющегося пилотом и членом кабинного экипажа, проверяется соответствующая практическая работа (поэлементно).

7.9.7. Квалификационная проверка члена кабинного экипажа проводится в полете в соответствии с определенными обязанностями на воздушном судне данного типа.

7.9.8. Квалификационные проверки члена экипажа воздушного судна, имеющего допуск к полетам на двух и более типах воздушных судов, проводятся на каждом типе.

Разборы полетов

7.10. Разборы полетов являются одной из основных форм профилактики безопасности полетов, повышения профессиональной подготовки членов экипажей воздушных судов и проводятся в целях:

оценки уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов;

оценки работы экипажей и летного подразделения (службы) в целом;

оценки на общих разборах качества работы и взаимодействия служб эксплуатанта, обеспечивающих полеты;

совершенствования профессиональной подготовки;

обобщения и распространения опыта;

мобилизации на обеспечение требований безопасности, регулярности и эффективности полетов и культуры обслуживания пассажиров;

ознакомления с мероприятиями по профилактике авиационных происшествий.

7.10.1. Разборы полетов проводятся в сроки:

послеполетный разбор в экипаже — после выполнения задания на полет, а для экипажей, выполняющих авиационные работы, — по окончании рабочего (летного) дня;

плановые (в летных подразделениях авиационного предприятия, с командно-летным и инструкторским составом эксплуатанта, общие) — не реже одного раза в месяц;

внеплановые разборы, как правило, целевые — по решению эксплуатанта или уполномоченного органа в области гражданской авиации или его территориального органа.

7.10.2. Разборы полетов с учетом их целей в том числе должны предусматривать:

индивидуальную оценку члена экипажа, при необходимости;

применение материалов и расшифровок средств объективного контроля;

тематическое изучение причин и обстоятельств авиационных событий как профилактическая мера, исключающая повторения допущенных в них отклонений, нарушений;

вопросы методики летного обучения и повышения (разъяснения) теоретических знаний;

изучение анализов организации летной работы в части касающейся и анализов состояния безопасности полетов;

другие вопросы.

7.10.3. Особенности подготовки и проведения разборов полетов эксплуатантом излагаются в РПП.

7.10.4. Содержание разборов и указания руководителя, проводившего разбор, должны быть в официальном порядке доведены до всех соответствующих летных специалистов, не присутствующих на данном разборе.

Контроль полетов, анализ летной работы и безопасности полетов

7.11. Эффективный контроль за выполнением полетов обеспечивает своевременное проведение практических мероприятий по профилактике безопасности полетов.

7.11.1. Контроль полетов осуществляется:

командно-летным, инспекторским и руководящим составом эксплуатантов;

уполномоченными должностными лицами учебных заведений (учреждений), научных и иных организаций гражданской авиации;

уполномоченными должностными лицами аэропортов;

должностными лицами уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов;

уполномоченными должностными лицами государств, на территории которых производят полеты экипажи гражданских воздушных судов под флагом Российской Федерации;

уполномоченными лицами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и других международных организаций, имеющих соответствующие полномочия заинтересованных государств;

должностными лицами уполномоченного органа в области использования воздушного пространства;

должностными лицами органов ОВД в пределах их компетенции.

7.11.2. При контроле полетов используются:

полетная, судовая и летно-штабная документация летных подразделений и материалы проверок членов экипажей воздушных судов, включая материалы средств объективного контроля (полетной информации);

результаты наблюдения уполномоченными должностными лицами за организацией и выполнением полетов;

информация органов ОВД, инженерно-авиационной службы и других служб, обеспечивающих и контролирующих полеты;

результаты инспекторских и выборочных осмотров воздушных судов;

материалы анализа полетной информации бортовых и наземных средств регистрации параметров полета и речевой информации;

материалы наблюдений общественных инспекторов по безопасности полетов (если таковые имеются);

анализы эксплуатации авиационной техники.

7.11.3. Контроль за выполнением полетов каждого экипажа с использованием материалов средств объективного контроля (полетной информации) осуществляется систематически, но не реже одного раза в месяц.

В обязательном порядке указанный вид контроля проводится:

при подтверждении квалификации члена летного экипажа;

при выполнении тренировочных полетов в аэродромных условиях;

по заявкам (решениям, предписаниям) уполномоченных должностных лиц летных подразделений, инспекций и инженерно-авиационной службы авиационных предприятий, уполномоченных должностных лиц уполномоченных органов в области гражданской авиации и их территориальных органов;

при выявлении нарушений РЛЭ или эквивалентного ему документа и правил полетов;

для выявления причин отказов авиационной техники;

при выполнении полетов особой государственной важности;

по требованию командира воздушного судна.

Руководители служб, производящих первичную обработку материалов средств объективного контроля (полетной информации), обеспечивают сроки и качество представляемой полетной информации, при этом окончательный анализ и выводы по полученным данным о действиях летных экипажей проводит командно-летный состав летных подразделений.

7.11.4. По результатам летной работы (выполнения полетов) за полугодие календарного года составляется анализ организации летной работы и состояния безопасности полетов.

VIII. Обеспечение полетов

8.1. Обеспечение полетов гражданских воздушных судов включает:

аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (организация и обслуживание (управление) воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязью, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание);

аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов;

навигационное (штурманское) обеспечение полетов;

метеорологическое обеспечение полетов;

инженерно-авиационное обеспечение;

аэродромное обеспечение;

авиатопливообеспечение;

светотехническое обеспечение;

радиотехническое обеспечение;

орнитологическое обеспечение;

организационное обеспечение перевозок, авиационных работ;

организационное обеспечение полетов;

обеспечение авиационной безопасности;

авиационное медицинское обеспечение;

аварийно-спасательное обеспечение.

Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов

8.2. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов предоставляется на всех этапах полета воздушных судов.

Все пользователи воздушного пространства обладают равными правами на его использование.

8.2.1. Организация воздушного движения (ОрВД) осуществляется в целях обеспечения возможности пользователем воздушного пространства придерживаться планируемого времени вылета и прибытия и представляет собой:

обслуживание (управление) воздушного движения;

организацию потоков воздушного движения;

организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения;

выдерживание предпочтительных профилей полета при минимальных ограничениях и без снижения установленных уровней безопасности.

8.2.2. Обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется центрами ЕС ОрВД, органами ОВД пользователей воздушного пространства, органами полетно-информационного обслуживания.

8.2.3. Использование воздушного пространства в районе аэродрома (вертодрома, аэроузла) осуществляется в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) или аэронавигационным паспортом аэродрома.

Схемы полета в районе аэродрома, в том числе на курсах взлета и посадки, должны исключать, а при невозможности исключения — максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами, взрывоопасными и другими объектами.

8.2.4. Разрешительный и уведомительный порядки использования воздушного пространства установлены Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

8.2.5. Обеспечение авиационной электросвязи предусматривает взаимодействие между органами ОВД по каналам связи, организованным или арендуемым соответствующими федеральными органами исполнительной власти и организациями. Отключение каналов связи взаимодействия между органами ОВД запрещается.

Соответствие режимов работы электросвязи установленным параметрам периодически проверяется с использованием специального оборудования. Периодичность и объем проверок, контроль выполнения осуществляются в установленном порядке.

Информация о возникновении аварий и неисправностей в работе электросвязи немедленно передается уполномоченным инженерно-техническим составом по технической эксплуатации электросвязного оборудования диспетчеру органа ОВД и записывается в специальный журнал.

При обеспечении полетов не допускаются:

использование средств электросвязного оборудования, на которых не выполнены или не завершены работы по ежедневному техническому обслуживанию;

проведение проверок работоспособности электросвязного оборудования при нахождении на этапе захода на посадку воздушного судна; в сложных метеоусловиях.

Радиообмен между органами ОВД и летными экипажами воздушных судов, переговоры диспетчеров органов ОВД, метеорологические консультации летных экипажей и диспетчеров, предполетный контроль, а также метеорологическая информация, передаваемая по радиоканалам, регистрируются аппаратурой звукозаписи.

Материалы звукозаписи хранятся в соответствии с установленными нормами.

8.2.6. Обеспечение аэронавигационной информацией включает:

сбор, обработку, обеспечение достоверности, хранение и порядок доведения аэронавигационной информации. Форма, содержание и сроки обновления документов аэронавигационной информации на бумажных и электронных носителях должны соответствовать установленным требованиям;

предоставление летному экипажу полной и достоверной аэронавигационной информации по всему маршруту полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения с учетом запасных аэродромов. Предоставление аэронавигационной информации организуется и выполняется уполномоченными в установленном порядке авиационными предприятиями, организациями, эксплуатантами, а также — при обучении соответствующего авиационного персонала — учебными заведениями (образовательными учреждениями) гражданской авиации;

своевременное и точное предупреждение о функционировании средств связи и навигации, предоставление другой информации, имеющей важное значение для 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).

8.2.7. Обеспечение аэронавигационной информацией на уровне пользователя воздушного пространства включает:

сбор, хранение и порядок доведения аэронавигационной информации до летного экипажа;

своевременное информационное обеспечение пилотажно-навигационных комплексов, навигационных систем.

8.2.8. Метеорологическую информацию летные экипажи воздушных судов могут получать в составе сообщений АТИС, VOLMET, обеспечиваемых органами ОВД в порядке полетно-информационного обслуживания воздушного движения.

Сообщения АТИС передаются по ГГС и на АРМ, в том числе на рабочих местах предполетной подготовки летных экипажей. Летный экипаж может получать указанные сообщения на бумажном носителе.

Для летных экипажей воздушных судов, находящихся в полете, организуются передачи по каналам радиосвязи сообщений АТИС и VOLMET.

При отсутствии на аэродромах автоматических систем вещания метеорологической информации, а также по запросу летного экипажа сведения о погоде на аэродроме передаются летному экипажу диспетчером органа ОВД.

Сведения о погоде, полученные от летных экипажей воздушных судов, используются метеорологическими подразделениями при подготовке оперативных прогнозов погоды.

8.2.9. Выполнение полетов, в том числе при уведомительном порядке использования воздушного пространства, без получения соответствующей аэронавигационной и метеорологической информации запрещается.

8.2.10. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей организует и осуществляет уполномоченный орган в области использования воздушного пространства во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые в установленном порядке возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания[1].

Навигационное (штурманское) обеспечение полетов

8.3. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов осуществляется в целях безопасной, точной и эффективной воздушной навигации, а именно:

формирования (установления) заданных траекторий полетов воздушных судов;

обеспечения наибольшей точности и надежности навигации по воздушным трассам, МВЛ, установленным маршрутам и при полетах по выполнению авиационных работ;

обеспечения оптимального и безопасного вывода воздушных судов на аэродромы посадки, а также выдерживания установленных схем маневрирования в районе аэродрома;

разработки и внедрения схем и процедур маневрирования в районах аэродромов;

совершенствования существующих и внедрения прогрессивных методов навигации.

8.3.1. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов включает:

разработку нормативных документов, регулирующих подготовку и выполнение полетов в навигационном отношении, а также требования к навигационной подготовке и порядок подготовки соответствующего авиационного персонала;

разработку навигационных процедур;

определение минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов и минимумов для визуальных полетов;

разработку схем маневрирования воздушных судов в районе аэродрома (аэроузла);

совершенствование качества подготовки и выполнение полетов с комплексным применением навигационных средств, выбором оптимальных маршрутов и эшелонов, а также обоснованием наиболее рационального размещения наземных и технических средств навигации и посадки;

применение материалов информационного обеспечения для пилотажно-навигационных комплексов и навигационных систем;

---

[1] Пункт 1 статьи 88 Воздушного кодекса.

осуществление взаимодействия между ведомствами и организациями, регулирующими, контролирующими, обеспечивающими и выполняющими полеты.

8.3.2. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов летных экипажей гражданских воздушных судов эксплуатантов коммерческой гражданской авиации и эксплуатантов АОН возлагается на эксплуатанта.

8.3.3. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов, осуществляемое эксплуатантом, включает обеспечение летных экипажей воздушных судов:

сборниками аэронавигационной информации на бумажных и (или) электронных носителях;

комплектом документов аэронавигационной информации (двумя комплектами — для воздушных судов с раздельной кабиной летного экипажа);

данными по эксплуатационным минимумам аэродромов для взлета, посадки и запасных, а при необходимости — минимумам для выполнения полетов самолетами с двумя газотурбинными двигателями по правилам ETOPS;

результатами предварительных навигационных расчетов и (или) бланками установленной формы;

сопроводительной документацией к бортовой базе аэронавигационных данных, при необходимости, и таблицами аэронавигационных данных для пилотажно-навигационных комплексов и навигационных систем;

аэронавигационными картами на электронных и/или бумажных носителях, отвечающими установленным требованиям;

требуемым навигационным (штурманским) снаряжением.

8.3.4. Эксплуатант при наличии в аэропорту своего представителя — диспетчера по обеспечению полетов в целях полетного диспетчерского обеспечения своих экипажей, в том числе не имеющих штурмана в составе экипажа, организует предоставление командиру воздушного судна:

необходимой информации в соответствии с планом полета;

рабочего плана полета;

плана полета (далее — ФПЛ) для ознакомления и подписи с последующей подачи его в органы ОрВД;

другие действия, предусмотренные эксплуатантом в РПП.

В этом случае служба аэропорта, осуществляющая непосредственное навигационное обеспечение экипажей и предоставление им аэронавигационной информации, не отвечает за подготовку такого экипажа к полету.

8.3.5. Форма, содержание и сроки обновления документов аэронавигационной информации на бумажных и электронных носителях должны соответствовать установленным требованиям, а форматы и объемы баз аэронавигационных данных должны соотноситься с потребностями и функциональными возможностями пилотажно-навигационных комплексов и навигационных систем.

8.3.6. В целях точной и безопасной навигации:

используются инструкции по производству полетов на международных воздушных линиях, АИП и другие;

применяются таблицы установочных данных для навигационно-пилотажных комплексов, основные сокращения и условные обозначения, применяемые в воздушной навигации (приложение № 2 к настоящим Правилам);

учитываются данные авиационных астрономических ежегодников (таблицы высот и азимутов солнца, луны и планет, таблицы высот и азимутов звезд, бортовая карта неба, календарный справочник моментов восхода и захода солнца);

используются (подготавливаются) полетные, радионавигационные и специальные карты для планшетов и индикаторов навигационной обстановки навигационных вычислительных устройств, бланки навигационного (штурманского) расчета полета.

8.3.7. Подбор и подготовка полетных карт (приложение № 3 к настоящим Правилам) в каждом случае определяются характером выполняемого задания на полет.

Полетные карты должны охватывать район, обеспечивающий возможность полета по маршруту, обхода опасных метеорологических условий, спрямление или изменение маршрута, уход на запасной аэродром и восстановление ориентировки в случае ее потери.

Любые полеты без полетной карты запрещаются. Исключение могут составлять полеты на сверхлегких воздушных судах (применяются при необходимости).

8.3.8. Установленные районы авиационных работ, маршруты полетов, а также запретные зоны наносятся на аэронавигационные и полетные карты.

8.3.9. При полетах воздушных судов гражданской авиации по воздушным трассам, МВЛ, установленным маршрутам и при выполнении авиационных работ применяются полетные карты:

аэронавигационные, полимаршрутные, маршрутные (радионавигационные);

аэронавигационные карты масштаба 1 : 1 000 000 или крупнее для легких воздушных судов и вертолетов всех классов.

8.3.10. При выполнении полетов вне воздушных трасс, маршрутов зональной навигации и местных воздушных линий при разрешительном порядке их использования полеты воздушных судов выполняются по маршрутам.

Прокладка маршрута полета воздушного судна осуществляется в соответствии с ограничениями и особенностями, приведенными в пунктах 9.2.2—9.2.13 настоящих Правил.

8.3.11. Каждому полету должен предшествовать его предварительный навигационный расчет.

Исключение составляют полеты по установленным маршрутам при выполнении ряда авиационных работ, перелеты на аэродромы, расположенные в одном аэроузле, а также при аэродромных тренировочных полетах.

При этом рабочий план полета (предварительный навигационный расчет) выполняется на бланке штурманского бортового журнала или с использованием электронно-вычислительной техники и соответствующих программ должностным лицом наземного штурманского обеспечения полетов.

Если эксплуатантом не предусмотрена процедура подготовки рабочего плана полета (предварительного навигационного расчета), а также в других случаях, то указанные расчеты выполняются в процессе предполетной подготовки летным экипажем (пилотом, штурманом).

В случаях, когда предварительный навигационный расчет полета разрешается не применять (не рассчитывать), летный экипаж:

на предполетной подготовке с учетом эквивалентного ветра определяет в установленном порядке расчетное время полета и потребное количество топлива (по РЛЭ);

использует только достоверную информацию о путевых углах, расстояниях, штилевом времени полета и безопасных высотах по участкам маршрута.

8.3.12. В летных образовательных заведениях (учреждениях) штурманский бортовой журнал (при тренировках в рейсовых, маршрутных условиях) при учебных полетах заполняется экипажем в полете и сдается с отчетной документацией.

Метеорологическое обеспечение полетов

8.4. Метеорологическое обеспечение полетов осуществляется в целях обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов путем предоставления пользователям воздушного пространства, органам, осуществляющим организацию воздушного движения, требуемой метеорологической информации.

8.4.1. Метеорологические наблюдения на аэродромах и посадочных площадках производятся в соответствии с установленными требованиями.

Метеорологическое оборудование, устанавливаемое на гражданских аэродромах, аэродромах совместного базирования гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов и аэродромах совместного использования, должно соответствовать требованиям годности эксплуатации, что подтверждается соответствующим сертификатом годности эксплуатации.

8.4.2. Объем и порядок предоставления пользователям воздушного пространства метеорологической информации на аэродромах и посадочных площадках определяются в соответствии с требованиями нормативных документов по метеорологическому обеспечению полетов.

8.4.3. В данных о фактической погоде на аэродромах, на которых магнитное склонение составляет 5° и более, направление ветра указывается от магнитного меридиана.

8.4.4. На аэродромах в целях обеспечения должного уровня безопасности полетов наблюдения за возникновением, развитием и окончанием явлений погоды, опасных для авиации, должны вестись непрерывно.

Если результаты инструментальных измерений метеорологических элементов отличаются от данных экипажей воздушных судов, то производится контрольное измерение соответствующих метеорологических элементов.

8.4.5. Вылеты экипажей воздушных судов по прогнозам основных и запасных аэродромов не могут производиться, если запас времени действия прогнозов заканчивается менее чем за 30 минут после расчетного времени посадки.

8.4.6. Организационное обеспечение летных экипажей гражданских воздушных судов эксплуатантов коммерческой гражданской авиации и эксплуатантов АОН метеорологической консультацией и документацией в период предполетной подготовки возлагается на эксплуатанта.

8.4.7. Метеорологическое обеспечение полетов при выполнении авиационных работ по районам полетов осуществляется в порядке, предусмотренном нормативными документами по метеорологическому обеспечению полетов и специальной инструкцией по производству полетов в районе авиационных работ.

Особенности метеорологического обеспечения полетов при выполнении авиационных работ предусматриваются эксплуатантом в РПП.

8.4.8. При учебных и тренировочных полетах в районе аэродрома (аэроузла), организуемых в летных образовательных заведениях (учреждениях) гражданской авиации, метеорологическую документацию и консультацию получает должностное лицо, уполномоченное на организацию указанных полетов.

8.4.9. При сложностях определения возможности полетов по ПВП может проводиться разведка погоды (при наличии запасного аэродрома в соответствии с требованием настоящих Правил и без пассажиров на борту воздушного судна) наиболее опытными экипажами, имеющими допуск к полетам в сложных метеорологических условиях, в том числе по условиям ППП.

8.4.10. Летный экипаж в полете сообщает сведения о фактической погоде по запросу органа ОВД, при встрече с опасными метеорологическими явлениями.

Инженерно-авиационное обеспечение

8.5. Инженерно-авиационное обеспечение включает:

поддержание воздушных судов в исправном состоянии в соответствии с эксплуатационной документацией воздушных судов и установленными нормативами;

обеспечение своевременного и качественного технического обслуживания воздушных судов;

учет ресурсного и технического состояния авиационной техники, а также выполненных работ по поддержанию летной годности воздушных судов;

сбор, учет, анализ и предоставление данных об отказах и неисправностях авиационной техники и об особенностях летно-технической эксплуатации воздушных судов;

разработку и практическую реализацию мероприятий по устранению и по предупреждению отказов и неисправностей;

планирование технического обслуживания и ремонта авиационной техники, а также ее конструктивных доработок;

контроль полноты и качества выполнения работ по поддержанию летной годности воздушных судов;

ведение и обеспечение сохранности эксплуатационной, включая пономерную, а также судовой документации;

контроль полноты и качества выполнения работ по поддержанию летной годности воздушных судов, включая работы по оценке оформления пономерной документации и результаты специальных осмотров;

работы по исследованию отказавших агрегатов;

обработку и анализ полетной информации;

рекламационно-претензионную работу;

работу в соответствии с требованиями по содержанию производственной базы для поддержания летной годности воздушных судов;

поддержание и повышение профессионального уровня соответствующего авиационного персонала;

поддержание и повышение технических знаний и практических навыков членов экипажей воздушных судов в вопросах летно-технической эксплуатации;

осуществление мер по сохранности авиационной техники на земле.

8.5.1. К работам по техническому обслуживанию воздушного судна допускаются лица инженерно-технического состава, а также другие специалисты из числа авиационного персонала, имеющие сертификат (свидетельство) установленной формы и соответствующий допуск (допуски).

8.5.2. В случаях, когда на аэродроме или посадочной площадке техническое обслуживание гражданского воздушного судна не обеспечивается, экипаж:

при отсутствии инженерно-технического состава проводит осмотр воздушного судна в объеме, регламентированном РЛЭ, и выполнение работ, процедурно представленных в соответствующей нормативной и технологической документации воздушного судна данного типа. Результаты осмотра и информация о других выполненных работах записываются командиром воздушного судна в бортовой журнал;

при наличии инженерно-технического состава осуществляет контроль выполнения им работ и обслуживания данного типа воздушного судна, процедурно представленных в соответствующей нормативной и технологической документации воздушного судна данного типа. Результаты осмотра и информация о других выполненных работах записываются в бортовой журнал с подтверждением подписями лица инженерно-технического состава и командира воздушного судна.

8.5.3. Передача гражданского воздушного судна, бортового имущества, документации, запорных устройств производится в установленном порядке с оформлением записи в бортовом журнале.

При этом передача бортового имущества, документации, запорных устройств осуществляется согласно описям бортового журнала.

8.5.4. При приемке гражданского воздушного судна экипаж, принимающий его в установленном порядке, информируется о техническом состоянии и выполненных на нем работах.

Аэродромное обеспечение

8.6. Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию аэродрома (ВПП, РД, перроны и места стоянки воздушных судов) для производства полетов в постоянной эксплуатационной готовности (для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов).

8.6.1. Подготовка аэродрома к полетам воздушных судов, контроль за его техническим состоянием, своевременный ремонт, определение значения коэффициента сцепления осуществляются организацией, эксплуатирующей аэродром.

Производство работ на аэродроме и организация их контроля, принятие решения о начале, прекращении, возобновлении или ограничении полетов по техническому состоянию аэродрома осуществляются с разрешения уполномоченного должностного лица организации, эксплуатирующей аэродром.

На контролируемых аэродромах указанные действия осуществляются по согласованию с органом ОВД.

8.6.2. Перед временным прекращением приема и выпуска воздушных судов по техническим причинам предусмотрена подача информации об окончании работ в адреса, предусмотренные табелем сообщений о движении воздушных судов в гражданской авиации, но не позднее двух часов до начала работ.

Информация о времени окончания работ является основанием для вылета воздушных судов из других аэропортов с расчетом прилета на данный аэродром не ранее указанного времени окончания работ.

8.6.3. При экстренной необходимости аэродром может быть закрыт немедленно по принятии решения.

8.6.4. При работах на ВПП каждые 15 минут осуществляется контрольная радиосвязь между соответствующим диспетчером органа ОВД и должностным лицом аэродромной службы, ответственным за указанные работы.

8.6.5. Продолжительность очистки аэродромных покрытий не должна превышать установленных норм.

8.6.6. Работы на ВПП прекращаются с немедленным ее освобождением от всех средств механизации в случаях:

потери радиосвязи между соответствующим диспетчером органа ОВД и должностным лицом аэродромной службы, ответственным за указанные работы;

по указанию органа ОВД на аэродроме.

8.6.7. Условия торможения на искусственных покрытиях ВПП характеризуются значением коэффициента сцепления, толщиной и видом атмосферных осадков на покрытии.

Влияние коэффициента сцепления и осадков учитывается в соответствии с РЛЭ.

8.6.8. Порядок расстановки и движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации устанавливается на всех аэродромах инструкциями по производству полетов (аэронавигационным паспортом аэродрома).

8.6.9. Маркировка искусственных покрытий ВПП и грунтовых аэродромов производится в соответствии с установленными требованиями.

8.6.10. Аэродромные машины и механизмы, предназначенные для работы на летном поле, оборудуются рабочими средствами радиосвязи, проблесковыми и габаритными огнями, включаемыми во время работы на летном поле независимо от времени суток.

Авиатопливообеспечение

8.7. Авиатопливообеспечение авиационными горючими и смазочными материалами в целях заправки и технического обслуживания воздушных судов включает: прием, хранение, подготовку, определение кондиционности, заправку (обработку) воздушного судна.

8.7.1. Прием, хранение, подготовка, определение кондиционности, выдача авиационного горючего и смазочных материалов для заправки (обработки) и непосредственная заправка горючими и смазочными материалами воздушного судна осуществляются в соответствии с установленными требованиями.

8.7.2. Заправка воздушных судов горючими и смазочными материалами, не имеющими паспортов качества, запрещается.

8.7.3. Паспорта качества (их заверенные копии) на выдаваемые горючие и смазочные материалы предъявляются члену летного экипажа или представителю эксплуатанта при заправке воздушного судна по их требованию в обязательном порядке.

8.7.4. На воздушных судах не производятся заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту воздушного судна имеются пассажиры, производятся посадка и высадка пассажиров из воздушного судна.

Особенности заправки, дозаправки, слива топлива из воздушных судов при наличии во время обслуживания на борту пассажиров указаны в приложении № 5 к настоящим Правилам.

Светотехническое обеспечение

8.8. Светотехническое обеспечение полетов включает комплекс организационно-технических мероприятий, проводимых в установленном порядке в целях поддержания технического состояния и эксплуатационных параметров оборудования, обеспечивающего безопасность полетов, и предусматривает:

подготовку и допуск лиц инженерно-технического состава к технической эксплуатации светотехнического оборудования;

планирование использования светотехнических средств;

содержание средств светотехнического обеспечения полетов в исправном состоянии;

учет и анализ отказов и неисправностей светотехнических средств, разработку и проведение мероприятий по повышению надежности этих средств.

8.8.1. Светотехническое оборудование, устанавливаемое на гражданских аэродромах, аэродромах совместного базирования гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов и аэродромах совместного использования, должно соответствовать требованиям годности к эксплуатации, что подтверждается соответствующим сертификатом годности к эксплуатации.

8.8.2. Соответствие режимов работы светотехнических средств установленным параметрам периодически проверяется с использованием специального оборудования.

Периодичность и объем этих проверок, контроль выполнения осуществляются в установленном порядке.

8.8.3. 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 экипажа воздушного судна;

система визуальной индикации глиссады — днем и ночью при любой видимости за 15 минут до расчетного времени прибытия воздушных судов.

8.8.4. Все оперативные переключения в системе электроснабжения аэродрома производятся по согласованию с органом (диспетчером) ОВД, а выключения — с записью в специальном журнале.

8.8.5. В случае изменения направления рабочего старта полеты могут начинаться с этим направлением только после доклада должностного лица службы светотехнического (электросветотехнического) обеспечения полетов органу ОВД о готовности к работе светотехнических средств с новым направлением.

8.8.6. Информация о возникновении аварий и неисправностей в светосигнальном оборудовании и системе электроснабжения немедленно передается уполномоченным инженерно-техническим составом по технической эксплуатации светотехнического оборудования диспетчеру органа ОВД и записывается в специальном журнале.

8.8.7. При обеспечении полетов не допускается:

использование средств светотехнического обеспечения полетов, на которых не выполнены или не завершены работы по ежедневному техническому обслуживанию;

проведение проверок работоспособности систем светосигнального оборудования в сложных метеоусловиях при нахождении на этапе захода на посадку воздушного судна;

использование систем светосигнального оборудования, для которых закончился срок действия удостоверения (сертификата) годности к эксплуатации.

Радиотехническое обеспечение

8.9. В радиотехническое обеспечение полетов как в комплекс организационных и технических мероприятий входит поддержание объектов и средств радиотехнического обеспечения в постоянной готовности к практическому применению (предоставлению) и использованию радиолокационной и радионавигационной информации, необходимой для обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

8.9.1. Радиотехническое оборудование, устанавливаемое на гражданских аэродромах, аэродромах совместного базирования и аэродромах совместного использования, должно быть сертифицировано, а объекты радиотехнического обеспечения полетов — соответствовать требованиям годности к эксплуатации.

8.9.2. Средства радиотехнического обеспечения полетов включаются по указанию руководителя полетов органа ОВД в следующем порядке:

системы посадки (радиомаячная система посадки, оборудование системы посадки, посадочный радиолокатор) — не позднее 15 минут до расчетного времени посадки воздушного судна. При этом посадочный радиолокатор включается и используется для контроля захода на посадку

для легких и сверхлегких самолетов и вертолетов по требованию летного экипажа, для других воздушных судов — при высоте нижней границы облаков 200 м и ниже и/или видимости менее 2000 м. При использовании посадочного радиолокатора документирование информации о заходе на посадку воздушного судна осуществляется во всех случаях;

остальное радиотехническое оборудование аэродрома — не позднее 30 минут до расчетного времени посадки (пролета) воздушного судна.

8.9.3. Средства радиотехнического обеспечения полетов включаются во всех случаях по требованию летных экипажей независимо от метеорологических условий.

8.9.4. В случае изменения курса посадки от уполномоченных должностных лиц инженерно-технического состава по технической эксплуатации радиотехнических средств должен поступить доклад органу ОВД об их готовности к работе с новым курсом посадки.

8.9.5. Средства радиотехнического обеспечения полетов могут быть выключены по решению руководителя полетов органа ОВД:

при отсутствии прилетов и вылетов других воздушных судов;

по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна;

по окончании связи летного экипажа вылетевшего воздушного судна с соответствующим органом (диспетчером) ОВД.

8.9.6. В целях информирования летных экипажей воздушных судов о неисправностях или отказах средств радиотехнического обеспечения полетов и их выключении по этой причине должностные лица службы эксплуатации радиотехнического оборудования немедленно сообщают об этом руководителю полетов органа ОВД и фиксируют происшедшее в специальном журнале.

8.9.7. Средства радиотехнического обеспечения полетов, на которых не выполнены работы по техническому обслуживанию или закончился срок действия сертификата годности объекта к эксплуатации для обеспечения полетов, не используются.

8.9.8. Основным режимом вторичной радиолокации при обслуживании (управлении) воздушного движения в воздушном пространстве Российской Федерации является режим "RBS".

При отсутствии на воздушном судне бортового ответчика, работающего в режиме "RBS", или если вторичный радиолокатор не работает в данном режиме, обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется с использованием режима "УВД" по указанию диспетчера органа ОВД.

Орнитологическое обеспечение

8.10. 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 информации об орнитологической обстановке (предупреждение о ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродромах, в районах аэродромов, на маршрутах, в районах полетов);

проведение занятий по авиационной орнитологии с летным составом, специалистами ОВД, аэродромной службы и других служб, связанных с орнитологическим обеспечением полетов, по утвержденным в установленном порядке программам.

8.10.1. На аэродромах проводится учет всех случаев столкновений воздушных судов с птицами независимо от их последствий.

8.10.2. На аэродромах могут приниматься меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами вплоть до временного прекращения полетов.

8.10.3. В полосах воздушных подходов на удалении менее 30 км, а вне полос воздушных подходов — менее 15 км от контрольной точки аэродрома (КТА) не допускается размещать объекты, способствующие привлечению и массовому скоплению птиц.

Организационное обеспечение перевозок, авиационных работ

8.11. Обеспечение воздушных перевозок (далее — перевозки) и авиационных работ осуществляется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса, настоящих Правил и других нормативных документов.

8.11.1. Организационное обеспечение перевозок включает:

расчет, комплектование и распределение коммерческой загрузки воздушных судов;

расчет центровки и загрузки воздушных судов;

выполнение установленного порядка оформления пассажиров, багажа, почты и грузов;

доставку пассажиров, багажа, грузов и почты к воздушному судну (от воздушного судна) и их загрузку (выгрузку) на (из) воздушное судно;

загрузку и разгрузку воздушных судов в соответствии с центровочным графиком в установленном порядке;

обеспечение в части касающейся безопасного наземного обслуживания;

оформление перевозочной и сопроводительной документации;

досмотр пассажиров, багажа и ручной клади, контроль за перевозкой опасных грузов;

обслуживание пассажиров в полете.

8.11.2. Организационное обеспечение перевозок осуществляется:

в аэропорту — в установленном порядке подразделениями (службами) организации перевозок эксплуатанта или другой организацией (при наличии у нее соответствующих полномочий на осуществление такой деятельности);

в полете — членами кабинного экипажа, а при их отсутствии — членом экипажа по поручению командира воздушного судна;

на аэродромах и посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие подразделений (служб) организации перевозок, — командиром воздушного судна.

8.11.3. Комплектование и распределение коммерческой загрузки на борту воздушного судна и расчет центровки производит диспетчер по центровке.

При отсутствии диспетчера по центровке, а также окончательный расчет коммерческой загрузки производит второй пилот.

Окончательное решение о массе загрузки воздушного судна, распределении загрузки внутри воздушного судна принимает командир воздушного судна исходя из анализа метеорологической и аэронавигационной обстановки на аэродромах вылета, посадки и по маршруту полета.

8.11.4. Посадка и высадка пассажиров производятся под руководством и контролем уполномоченного должностного лица по организации перевозок и бортпроводника или другого члена экипажа (по поручению командира воздушного судна).

8.11.5. Количество пассажиров на борту воздушного судна, не учитывая детей в возрасте до двух лет, должно соответствовать количеству кресел, оборудованных привязными ремнями.

8.11.6. На аэродромах, не имеющих обеспечивающих служб, а также посадочных площадках организационное обеспечение авиационных работ возлагается на эксплуатанта.

Организационное обеспечение полетов

8.12. Под организационным обеспечением полетов предусматривается реализация комплекса мер, обеспечивающих возможность удовлетворения возникающих потребностей в авиационной деятельности с максимальной эффективностью.

8.12.1. Организационное обеспечение полетов осуществляется в порядке и требуемом объеме в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

Указанное обеспечение достигается за счет своевременного предоставления пользователям воздушного пространства, а также органам и службам, участвующим в планировании и обеспечении полетов, необходимой информации:

о возможности выполнения заявленных полетов;

о наличии у пользователей воздушного пространства соответствующих прав;

о согласованных с уполномоченными органами в области гражданской авиации и использования воздушного пространства условий выполнения полетов.

8.12.2. Организационное обеспечение полетов включает:

получение необходимых разрешений уполномоченных органов в области гражданской авиации и в области использования воздушного пространства Российской Федерации и иностранных государств на право:

— выполнения полета заявленным пользователем воздушного пространства;

— выполнения заявленных воздушных перевозок и авиационных работ;

— использования заявленного воздушного судна;

— использования для взлетов и посадок планируемых аэродромов (посадочных площадок);

— использования для выполнения полета заявленных элементов структуры воздушного пространства;

— выполнения полета в заявленный период времени согласно заявленному графику, а также разового выполнения полета;

своевременную подготовку к обеспечению полетов всех органов и служб;

предварительное согласование возможностей обслуживания планируемого полета соответствующими органами и службами на аэродромах (посадочных площадках) вылета и прилета, включая прием и выпуск воздушных судов, обслуживание пассажиров, багажа, груза и почты, заправку ГСМ, заказ бортпитания и др. согласно заявленным графику, цели и условиям выполнения полета;

доведение до органов и служб, участвующих в планировании и обеспечении полетов, информации о согласованных с соответствующими уполномоченными органами в области гражданской авиации и в области использования воздушного пространства графиках, целях и условиях выполнения полетов;

посуточное планирование полетов и контроль:

— сбора и учета запросов пользователей воздушного пространства на получение разрешений на выполнение полетов, воздушных перевозок и авиационных работ;

— регистрации разрешений уполномоченных органов в области гражданской авиации и в области использования воздушного пространства Российской Федерации, а также иностранных государств на право выполнения планируемых полетов, воздушных перевозок и авиационных работ;

— сбора и учета согласованных графиков, целей и условий выполнения полетов;

— составления сводных планов полетов накануне дня их выполнения;

— представления сведений о сводных планах полетов и разрешениях уполномоченного органа в области гражданской авиации и в области использования воздушного пространства в органы ЕС ОрВД;

— соблюдения разрешенных условий выполнения полетов;

— сбора, учета и анализа данных о регулярности выполненных полетов, разработки и практической реализации мер по повышению качества воздушных перевозок;

— выявления случаев нарушений пользователями воздушного пространства согласованных графиков выполнения полетов по неуважительным причинам;

— разработки и реализации мер по повышению регулярности выполняемых полетов и совершенствованию процедур допуска к выполнению полетов пользователей воздушного пространства;

— поддержания и повышения профессионального уровня персонала, осуществляющего организационное обеспечение полетов.

8.12.3. Уполномоченный орган в области гражданской авиации и уполномоченный орган в области использования воздушного пространства могут выдавать в установленном порядке разрешения на выполнение разовых полетов, обусловленных:

особыми условиями эксплуатации воздушного судна;

необходимостью осуществления специальных полетов особой государственной важности.

8.12.4. Организационное обеспечение полетов выполняется и оперативно контролируется в установленном порядке.

8.12.5. Организационное обеспечение полетов (рейсов) производится как по расписанию, так и вне расписания и начинается с этапа рассмотрения заявок (запросов) эксплуатантов.

Организационное обеспечение полетов (рейсов) по расписанию производится при проведении процедур согласования и утверждения графика регулярных воздушных перевозок уполномоченным органом в области гражданской авиации.

8.12.6. Порядок подачи запросов, их объем, порядок рассмотрения и получения разрешений в Российской Федерации, а также схема доведения до пользователей воздушного пространства, органов и служб, участвующих в планировании и обеспечении полетов, необходимой информации осуществляются в установленном порядке.

Порядок подачи запросов и получения разрешений уполномоченных органов в области гражданской авиации иностранных государств публикуется в АИП соответствующих государств.

8.12.7. Без наличия разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации и уполномоченного органа в области использования воздушного пространства, а также соответствующего органа иностранного государства на выполнение соответствующего полета заявки (планы полетов) органами ЕС ОрВД не принимаются и не обеспечиваются.

Обеспечение авиационной безопасности

8.13. Обеспечение авиационной безопасности гражданской авиации осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Обеспечение авиационной безопасности включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

8.13.1. Авиационный персонал, персонал организаций, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта, обязан соблюдать требования инструкции по пропускному и внутриобъектовому режимам аэропорта.

8.13.2. Члены экипажей воздушных судов для выполнения полетного задания и иных служебных обязанностей допускаются в контролируемую зону аэропорта (аэродрома) по удостоверениям членов экипажей воздушных судов в порядке, установленном администрацией аэропорта, с соблюдением процедур предполетного досмотра.

8.13.3. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта (аэродрома), сотрудники органов пограничного, таможенного и иных видов государственного контроля, а также автотранспорт допускаются в контролируемую зону аэропорта (аэродрома) по пропускам установленного в данном аэропорту образца и в соответствии с требованиями инструкции по пропускному и внутриобъектовому режимам.

8.13.4. В контролируемой зоне аэропорта (аэродрома) не допускается:

эксплуатация автомобилей и механизмов, не зарегистрированных в установленном порядке, а также личного транспорта;

использование без разрешения администрации аэропорта (аэродрома) кинокамер, фото- и видеоаппаратуры;

нахождение авиационного персонала, работников авиационных предприятий и иных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта (аэродрома), после окончания рабочего времени (смены) без разрешения администрации;

курение и разведение огня в непредусмотренных местах;

загромождение территории строительными и другими материалами, предметами, которые затрудняют движение транспорта;

нецелевое использование аэродромной территории[1].

8.13.5. В аэропортах других государств представитель эксплуатанта совместно с командиром воздушного судна принимает необходимые меры по предотвращению и пресечению попыток незаконного вмешательства в деятельность со стороны лиц, не связанных с выполнением полета, используя предоставленные им права, в соответствии с законами и правилами государства пребывания.

На аэродромах, посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности или где нет представителя эксплуатанта, командир воздушного судна организует обеспечение мер авиационной безопасности с привлечением членов экипажа.

Авиационное медицинское обеспечение

8.14. Медицинское обеспечение полетов осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами в целях:

сохранения здоровья, повышения работоспособности лиц летного состава, диспетчеров органов ОВД и других лиц авиационного персонала;

динамического врачебного наблюдения лиц летного состава, диспетчеров органов ОВД в межкомиссионный период;

---

[1]Пункт 16 Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам", утвержденных приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142 (зарегистрирован Минюстом России 28 декабря 2005 г., регистрационный № 7321).

проведения предполетного (предсменного) медицинского контроля;
контроля за летной нагрузкой и питанием;
предоставления медицинских услуг и проведения реабилитационных мероприятий.

8.14.1. Медицинский осмотр авиационных специалистов, включенных в задание на полет, но не являющихся членами экипажа, проводится наряду с членами экипажа с предъявлением заключения медицинского учреждения гражданской авиации о допуске к полетам по состоянию здоровья.

8.14.2. Члены экипажа воздушного судна эксплуатанта, диспетчеры органов ОВД и другие должностные лица, не прошедшие установленные для них предполетный (предсменный) медицинский осмотр, медицинское освидетельствование, медицинские осмотры по медицинским показаниям, а также в случае выявленных нарушений предполетного (предсменного) режима к выполнению полета и управлению воздушным движением не допускаются.

8.14.3. При выполнении международных полетов (с зарубежного аэродрома), а также при выполнении авиационных работ и других полетов с временных аэродромов, посадочных площадок Российской Федерации предполетный медицинский осмотр не проводится.

В этом случае решение о допуске членов экипажа к полетам принимает командир воздушного судна.

Особенности авиационного медицинского обеспечения полетов эксплуатант устанавливает в РПП.

8.14.4. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха летного состава гражданской авиации должна соответствовать установленным правилам.

8.14.5. К выполнению обязанностей члена экипажа воздушного судна и диспетчера органа ОВД не допускаются лица, находящиеся под воздействием спиртных напитков или наркотиков, лекарственных средств, ограничивающих способность выполнения своих обязанностей.

8.14.6. Членам экипажей, выполняющих полеты в местности и страны, неблагополучные в эпидемиологическом отношении, в установленном порядке проводятся профилактические прививки.

8.14.7. Гражданские воздушные суда должны быть оснащены необходимым запасом медицинских средств, помещаемых в легкодоступные места:

комплектами первой помощи;
универсальными профилактическими комплектами;
медицинскими комплектами для оказания врачебной помощи.

Аварийно-спасательное обеспечение

8.15. 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.

8.15.1. 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) должны быть предусмотрены привлечение специальных служб и координация их действий.

8.15.2. Для выполнения аварийно-спасательных работ на аэродроме и в районе аэродрома в каждой смене аэропорта создается аварийно-спасательная команда.

8.15.3. Экипажи воздушных судов авиационных предприятий, привлекаемые для выполнения поиска и спасания, обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны пройти соответствующую подготовку и иметь допуск к таким полетам.

8.15.4. В зависимости от обстановки расчетам аварийно-спасательной команды подаются следующие сигналы оповещения:

"Тревога", когда авиационное происшествие произошло внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 минут;

"Готовность", когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается 30 минут и более.

8.15.5. Командир потерпевшего бедствие воздушного судна или другой член экипажа этого воздушного судна использует любую возможность для своевременного оповещения о случившемся.

IX. Воздушное пространство Российской Федерации. Организация и обслуживание (управление) воздушного движения в Российской Федерации

9.1. Порядок использования воздушного пространства Российской Федерации, организация и обслуживание (управление) воздушного движения регламентируются воздушным законодательством Российской Федерации.

Отношения в области использования воздушного пространства и в области авиации регулируются Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

Разрешительный и уведомительный порядки использования воздушного пространства

9.2. Разрешительный порядок использования воздушного пространства устанавливается при выполнении полетов воздушных судов в классах воздушного пространства A, B, C, D и E, а также в воздушном пространстве, выделенном для полетов воздушных судов государственной и экспериментальной авиации и деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с полетами воздушных судов.

9.3. Разрешение на использование воздушного пространства пользователям воздушного пространства выдают центры ЕС ОрВД.

Порядок запроса и выдачи разрешений на использование воздушного пространства Российской Федерации установлен Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

Регулярные международные полеты воздушных судов Российской Федерации и иностранных государств, выполняемые на основании международных договоров Российской Федерации о воздушном сообщении, производятся в соответствии с расписанием полетов.

Решения о запрещении деятельности по использованию воздушного пространства и аннулировании заявок на использование воздушного пространства принимают те центры ЕС ОрВД, которым предоставлено право выдавать соответствующие разрешения на использование воздушного пространства.

Информация о разрешениях, выданных на выполнение международных полетов, отказах или аннулированных разрешениях доводится до ГЦ ЕС ОрВД.

9.4. Деятельность, связанная с использованием воздушного пространства при разрешительном порядке его использования (без учета исключительных обстоятельств, предусмотренных Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации), осуществляется в соответствии с поданными заявками (графиками) на разовые полеты и (или) на основании сформированного расписания.

9.5. Уведомительный порядок использования воздушного пространства может устанавливаться в классах воздушного пространства F и G, а также в классе E (при их установлении в Российской Федерации) при полетах воздушных судов по ПВП.

9.6. Пользователи воздушного пространства при уведомительном порядке подают уведомление об использовании воздушного пространства в ближайший орган полетно-информационного обслуживания, в районе полетной информации которого планируется деятельность по использованию воздушного пространства.

Уведомление о начале и окончании деятельности по использованию воздушного пространства при уведомительном порядке использования воздушного пространства обязательно.

Орган полетно-информационного обслуживания, получивший уведомление об использовании воздушного пространства, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности полетов в районе ответственности.

9.7. Деятельность по использованию воздушного пространства при уведомительном порядке его использования без получения соответствующей информации (о воздушной обстановке, аэронавигационной и метеорологической информации) от органа полетно-информационного обслуживания запрещается.

Ответственность за безопасность полетов при осуществлении деятельности в условиях уведомительного порядка использования воздушного пространства возлагается на командира воздушного судна.

9.8. Организация потоков воздушного движения представляет собой деятельность по организации безопасных, упорядоченных и ускоренных потоков воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности органа ОВД и соответствия объема воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим органом ОВД.

Организация потоков воздушного движения осуществляется центрами ЕС ОрВД во взаимодействии с органами ОВД.

Обслуживание (управление) воздушного движения

9.9. Обслуживание (управление) воздушного движения включает диспетчерское обслуживание (управление) воздушного движения, полетно-информационное обслуживание воздушного движения, консультативное обслуживание воздушного движения, аварийное оповещение.

9.10. Диспетчерское обслуживание (управление) воздушного движения включает:

районное диспетчерское обслуживание (управление);

диспетчерское обслуживание (управление) подхода;

аэродромное диспетчерское обслуживание (управление).

Для каждого диспетчерского пункта органа ОВД устанавливаются границы зоны ответственности.

Обслуживание (управление) воздушного движения воздушных судов, выполняющих полеты в конкретной части воздушного пространства, а также движения воздушных судов по площади маневрирования аэродрома осуществляется только одним полномочным органом ОВД.

9.10.1. Районное диспетчерское обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется РЦ (ВРЦ) ЕС ОрВД, которыми обслуживаются полеты воздушных судов:

по воздушным трассам (внутренним и международным);

по спрямленным воздушным трассам;

на МВЛ и по маршрутам;

по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ;

в районах авиационных работ (в установленных случаях);

по маршрутам зональной навигации;

по маршрутам подхода к аэродрому (в установленных случаях).

9.10.2. Диспетчерское обслуживание (управление) воздушного движения подхода осуществляется диспетчерскими органами (пунктами) 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;

в районах авиационных работ (в установленных случаях).

9.10.3. Аэродромное диспетчерское обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется диспетчерскими органами (пунктами) аэродрома, которыми обслуживаются воздушные суда:

при полетах в зоне взлета и посадки, включая аэродромный круг полетов;

выполняющие взлет и посадку;

следующие по маршрутам в зоне взлета и посадки;

движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

9.11. Функции отдельных РЦ (ВРЦ) ЕС ОрВД, диспетчерских органов (пунктов) подхода, диспетчерских органов (пунктов) аэродрома могут быть совмещены или временно объединены.

9.12. При полетах по ППП органами ОВД обеспечиваются:

назначение безопасного эшелона полета;

установление интервалов эшелонирования;

контроль за выдерживанием летными экипажами воздушных судов установленных (заданных диспетчером) 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);

информирование летных экипажей воздушных судов об отклонениях от установленной (заданной) траектории полета;

содействие авиационным поисково-спасательным службам при организации поиска и спасания.

9.13. При выполнении полетов по ПВП органами ОВД обеспечиваются:

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.

9.14. Обслуживание (управление) воздушного движения в закрепленном за диспетчерским пунктом обслуживания (управления) воздушного движения воздушном пространстве (зоне ответственности) начинается на установленном рубеже приема обслуживания (управления) воздушного движения при входе воздушного судна на согласованном эшелоне (высоте) в соответствующую зону ответственности диспетчерского пункта обслуживания (управления) воздушного движения и заканчивается при выходе воздушного судна из нее в момент пролета рубежа передачи обслуживания (управления) воздушного движения и приема воздушного судна на обслуживание смежным диспетчерским пунктом обслуживания (управления) воздушного движения.

9.15. Рубежи приема-передачи обслуживания (управления) воздушного движения устанавливаются, как правило, на границах зон (районов, секторов) обслуживания (управления) воздушного движения с учетом технических возможностей, используемых органом ОВД средств радиотехнического обеспечения полетов (РТОП) и указываются в инструкциях по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлов) или аэронавигационных паспортах аэродромов, а также публикуются в документах аэронавигационной информации.

9.16. Стандартные рубежи передачи обслуживания (управления) воздушного движения при вылете воздушных судов:

между диспетчерским пунктом руления (ДПР) и стартовым диспетчерским пунктом (СДП) — предварительный старт;

между СДП и диспетчерским пунктом круга (ДПК) — высота, установленная инструкцией по производству полетов в районе аэродрома или аэронавигационным паспортом аэродрома;

между ДПК и диспетчерским пунктом подхода (ДПП) — высота второго эшелона зоны ожидания или рубеж на установленном расстоянии от аэродрома;

между ДПП и местным диспетчерским пунктом (МДП) — нижний безопасный эшелон в пределах района аэродрома, включая воздушные коридоры входа и выхода, или установленная граница МДП по высоте;

между ДПК и МДП — рубеж на установленном расстоянии от аэродрома;

между ДПП и РЦ ЕС ОрВД — граница района аэродрома (аэроузла) по расстоянию или высоте;

между РЦ ЕС ОрВД и МДП — нижний безопасный эшелон в пределах района ОВД или установленная граница МДП по высоте;

между ДПК и вспомогательным диспетчерским пунктом подхода (ВДПП) — высота, установленная инструкцией по производству полетов в районе аэродрома или аэронавигационным паспортом аэродрома, а также рубеж на установленном расстоянии от аэродрома;

между ВДПП и ДПП — эшелон (высота) в установленных границах района аэродрома (аэроузла).

9.17. В районах аэроузлов может устанавливаться единый эшелон (высота) передачи обслуживания (управления) воздушного движения между ДПП и ДПК для всех аэродромов, входящих в данный аэроузел, указанный в соответствующей инструкции по использованию воздушного пространства зоны ЕС ОрВД или инструкции по производству полетов в районе аэроузла.

9.18. Стандартные рубежи передачи обслуживания (управления) воздушного движения при прилете воздушных судов:

между РЦ ЕС ОрВД и МДП — нижний безопасный эшелон в пределах района ЕС ОрВД или установленная граница МДП по высоте;

между РЦ ЕС ОрВД и ДПП — границы района аэродрома (аэроузла) по расстоянию или высоте;

между МДП и ДПП — нижний безопасный эшелон в пределах района аэродрома, включая воздушные коридоры входа и выхода, или установленная граница МДП по высоте;

между ДПП и ДПК — высота второго эшелона зоны ожидания или эшелон (высота), установленный инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) или аэронавигационным паспортом аэродрома, а также рубеж на установленном расстоянии от аэродрома;

между ДПК и СДП при визуальном заходе на посадку — место воздушного судна в зоне визуального маневрирования после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП или ее ориентирами;

между ДПК и СДП при заходе на посадку по ПВП — при выходе воздушного судна на конечный этап захода на посадку;

между ДПК и пунктом диспетчера посадки (ПДП) — в районе выхода на предпосадочную прямую на установленном расстоянии и азимуте от аэродрома;

между ПДП и СДП — момент визуального обнаружения воздушного судна диспетчером СДП после пролета ближнего приводного радиомаркера (БПРМ);

между СДП и ДПР — момент освобождения воздушным судном ВПП;

между ВДПП и ДПК — высота, установленная инструкцией по производству полетов в районе аэродрома или аэронавигационным паспортом аэродрома, или рубеж на установленном расстоянии от аэродрома;

между ДПП и ВДПП — нижний безопасный эшелон в установленных границах района аэродрома.

9.19. Порядок обслуживания (управления) воздушного движения на воздушных трассах, МВЛ, установленных маршрутах, в районах авиационных работ и аэродромов гражданской авиации определяется соответствующими инструкциями по использованию воздушного пространства зон ЕС ОрВД, инструкциями по производству полетов в районах аэродромов или аэронавигационными паспортами аэродромов, инструкциями по производству полетов в районе авиационных работ и технологиями работ, разрабатываемыми для каждого РЦ (ВРЦ, диспетчерского пункта) с учетом местных условий и особенностей обслуживания (управления) воздушного движения.

9.20. При получении сообщения о возникновении особого случая в полете диспетчер обеспечивает необходимые условия для безопасного полета воздушного судна, строго соблюдает правила радиообмена, исключая радиообмен, не относящийся к данной ситуации, действует в соответствии с разделом технологии работы "Обслуживание (управление) воздушного движения в особых условиях и особых случаях в полете", разрабатываемым для каждого диспетчерского пункта.

9.21. После принятия командиром воздушного судна решения о следовании на выбранный запасной аэродром диспетчер органа ОВД информирует летный экипаж воздушного судна о согласованном маршруте следования на запасной аэродром, эшелоне (высоте) полета, а также о фактической и прогнозируемой погоде на запасном аэродроме (при отсутствии сообщений VOLMET, по запросу экипажа воздушного судна).

По запросу летного экипажа воздушного судна полет на запасной аэродром обеспечивается с оптимальным маршрутом, профилем полета и, при необходимости, по кратчайшему расстоянию.

X. Правила полетов

10.1. Полеты воздушных судов могут выполняться:

по правилам полетов по приборам (ППП);

по правилам визуальных полетов (ПВП), включая полеты по минимальным условиям ПВП.

В отдельных случаях полеты в других условиях, не позволяющих применять только ППП и/или ПВП, могут выполняться по специальным инструкциям, утверждаемым уполномоченными органами в области гражданской авиации и в области использования воздушного пространства.

10.1.1. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

При выполнении групповых полетов нормы вертикального, продольного и бокового эшелонирования (микроэшелонирования) устанавливаются актами уполномоченных органов, осуществляющих государственное регулирование в области гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

10.1.2. В процессе предполетной подготовки члены экипажа воздушного судна обязаны (на контролируемых аэродромах) сверить показания личных часов с контрольными. На воздушном судне члены летного экипажа обязаны проверить показания бортовых часов, завести их и установить точное время.

На гражданских воздушных судах закрытие дверей и грузовых люков после посадки пассажиров и загрузки багажа, почты и грузов и их открытие после заруливания на стоянку осуществляются соответствующими должностными лицами в установленном порядке, при этом на грузовых воздушных судах эксплуатация самолетного погрузочно-разгрузочного оборудования осуществляется только подготовленными членами экипажа.

Экипаж информирует пассажиров о размещении бортовых аварийно-спасательных средств на борту воздушного судна и инструктирует их о правилах использования аварийно-спасательных средств.

Летный экипаж воздушного судна устанавливает связь с органом ОВД (на контролируемых аэродромах и/или при полете в контролируемом воздушном пространстве) для получения диспетчерского разрешения на выполнение полета, условий выхода, а в случае применения — и дискретного кода приемоответчика вторичной радиолокации.

Подтверждением диспетчерского разрешения на вылет на контролируемых аэродромах является выдача разрешения летному экипажу на запуск двигателей.

10.1.3. Не допускается нахождение в кабине летного экипажа предметов, ограничивающих управление воздушным судном, нормальную эксплуатацию систем и оборудования воздушного судна и деятельность членов экипажа воздушного судна а также лиц, не связанных с выполнением задания на полет.

При перевозке пассажиров на воздушных судах пассажировместимостью более 60 человек и сертифицированной взлетной массой более 45 тонн дверь кабины летного экипажа должна находиться 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, имеющих на это право.

Члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа при служебной необходимости по вызову и разрешению командира воздушного судна.

При выполнении полетов устанавливаются следующие правила использования привязных ремней членами летного экипажа:

на взлете и посадке члены летного и кабинного экипажей пристегиваются поясными и плечевыми ремнями безопасности, если рабочие места оборудованы такими ремнями и применение плечевых ремней безопасности не препятствует возможности выполнять обязанности согласно руководству по летной эксплуатации воздушного судна данного типа;

на других этапах полета члены летного экипажа пристегиваются на рабочих местах поясными ремнями безопасности;

лица, сопровождающие груз, пристегиваются поясными ремнями на взлете и при посадке, а также по требованию командира или члена экипажа воздушного судна;

пассажиры пристегиваются поясными ремнями от начала руления до набора эшелона (высоты) полета и от начала снижения с эшелона (высоты) полета до выключения двигателей на стоянке, а также по требованию командира или члена экипажа воздушного судна.

10.1.4. Радиообмен с органом ОВД ведется в соответствии с Федеральными авиационными правилами осуществления радиосвязи командиром воздушного судна. По решению командира воздушного судна допускается ведение радиосвязи другим членом летного экипажа.

10.1.5. Покидание кабины летного экипажа одним из его членов возможно только кратковременно и по разрешению командира воздушного судна.

Время и очередность приема пищи членами летного экипажа в полете определяет командир воздушного судна. Не допускается одновременный прием пищи двумя пилотами.

Кратковременное оставление рабочего места командиром воздушного судна возможно в условиях, не угрожающих безопасности полета. Члены летного экипажа об этом информируются командиром воздушного судна заблаговременно.

При кратковременном оставлении командиром воздушного судна своего рабочего места второй пилот управляет воздушным судном и руководит работой летного экипажа. При этом остальные члены летного экипажа обязаны находиться на своих рабочих местах.

На воздушном судне, летный экипаж которого состоит из командира воздушного судна и второго пилота, при кратковременном покидании рабочего места одним из пилотов в кабине летного экипажа должен присутствовать член кабинного экипажа (если такой кабинный экипаж предусмотрен и входит в состав экипажа воздушного судна данного типа).

10.1.6. Ведение членами летного экипажа переговоров, не связанных с выполнением задания на полет, должно быть исключено:

от начала запуска двигателя (двигателей) и до набора эшелона (высоты) полета после взлета;

от начала снижения с эшелона (высоты) полета и до выключения двигателя (двигателей) после посадки.

10.1.7. Проблесковые маяки (при их наличии) включаются перед запуском двигателя (двигателей) и выключаются после остановки двигателя (двигателей) или остановки винтов на вертолете, если не установлено иное.

10.1.8. На установленных рубежах членами летного экипажа готовность к выполнению очередного этапа полета проверяется по карте контрольных проверок в обязательном порядке.

10.1.9. Возможность и порядок курения на борту воздушного судна определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

10.1.10. Посадочные фары (при их наличии) воздушного судна используются по решению командира воздушного судна в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом.

10.1.11. Командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку ниже установленного минимума в случаях, не позволяющих выполнить уход на запасной аэродром с благоприятной погодой, а именно: малого остатка топлива, отказа авиационной техники, потери радиосвязи, опасного для жизни ухудшения состояния здоровья (болезни) члена экипажа или пассажира и др.

Ответственность за принятое решение и исход посадки возлагается на командира воздушного судна.

10.1.12. Преимущественным правом на обеспечение и выполнение посадки пользуются воздушные суда в следующей очередности:

выполняющие вынужденную (экстренную) посадку;

имеющие остаток топлива на меньшую продолжительность полета;

с находящимися на них лицами, нуждающимися в срочной медицинской помощи;

командиры которых не подготовлены к посадке в ожидаемых условиях, а уход на запасной аэродром невозможен;

выполняющие полет в составе группы;

с пассажирами.

10.1.13. Летный экипаж докладывает органу ОВД:

об условиях руления или полета, препятствующих выполнению настоящих Правил и требований РЛЭ или эквивалентного ему документа;

о наблюдаемом опасном метеорологическом явлении;

об опасном сближении с другим воздушным судном или объектом, определяемым визуально или по информации бортовой системы предотвращения столкновений;

о выполняемых вертикальных маневрах по рекомендациям бортовой системы предотвращения столкновений, а также о восстановлении условий, заданных в диспетчерском указании или диспетчерском разрешении органа ОВД после разрешения конфликтной ситуации;

об условиях полета (по запросу органа ОВД);

о занятии эшелона крейсерского полета и начале снижения с него;

о пролете пунктов обязательного донесения (доклад о пролете пунктов обязательного донесения может не производиться при получении летным экипажем информации от органа ОВД об использовании режима вторичной радиолокации для контроля за полетом воздушного судна);

о перелетах стай птиц, угрожающих безопасности полетов;

о чрезвычайных ситуациях природного или техногенного характера;

о выполнении указаний, данных органом ОВД.

10.1.14. Особенности ведения радиосвязи:

при полетах в районах авиационных работ передача донесения о местоположении воздушного судна осуществляется командиром воздушного судна с интервалом 30 минут, если орган ОВД, под управлением которого находится воздушное судно, не согласовал (установил) другой интервал времени;

при автоматической передаче информации АТИС (метеоинформации) в районе аэродрома летный экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД индекс прослушанной экипажем информации:

при вылете — при первой связи с аэродромными диспетчерскими пунктами руления (старта);

при прилете — при первой связи с диспетчерскими пунктами подхода (круга).

10.1.15. Изменение эшелона (высоты) полета производится по указанию или разрешению диспетчера органа ОВД, за исключением случаев, когда командир воздушного судна принимает в целях обеспечения безопасности полетов иное экстренное решение.

10.1.16. В случаях отказа или ухудшения характеристик работы систем связи, навигации, измерения высоты, управления полетом или других систем воздушного судна до уровня ниже требуемого в воздушном пространстве летный экипаж воздушного судна незамедлительно должен проинформировать об этом соответствующий орган ОВД.

10.1.17. Отклонения от текущего плана полета допускаются по согласованию (указанию) с органом ОВД для обхода опасных явлений погоды, ухода на запасной аэродром или для вынужденной посадки воздушного судна.

10.1.18. На воздушных судах, не допущенных к полетам в условиях сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM), для повышения точности выдерживания заданного эшелона (высоты) полета производится в установленном порядке осреднение показаний бортовых высотомеров.

10.1.19. Командир воздушного судна должен знать или иметь на борту самолета необходимую информацию, касающуюся организации поиска и спасания в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

10.1.20. Полеты в условиях обледенения возможны только на воздушных судах, имеющих противообледенительные системы.

10.1.21. Использование аппаратуры государственной системы радиолокационного опознавания производится в установленном порядке.

10.1.22. Командир воздушного судна должен соблюдать правила и процедуры тех государств, в пределах воздушного пространства которых выполняются полеты.

При перехвате воздушного судна-нарушителя:

летный экипаж воздушного судна, которое перехвачено другим воздушным судном, действует в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации;

если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, летным экипажем принимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем фразеологии, используемой при перехвате воздушного судна (приложение № 15 к настоящим Правилам), передавая каждую фразу дважды.

Если обстановка, угрожающая безопасности полета или безопасности воздушного судна или находящихся в нем лиц, требует принятия мер, которые ведут к нарушению местных правил или процедур, командир воздушного судна немедленно уведомляет об этом соответствующий орган ОВД, а после посадки — уполномоченный орган государства, в воздушном пространстве которого произошел инцидент.

Копия уведомления об инциденте представляется полномочному органу государства эксплуатанта (государства регистрации воздушного судна), как правило, в течение десяти дней.

10.1.23. Полеты иностранных воздушных судов на аэродромы Российской Федерации, на которые не выполняются регулярные международные рейсы, обеспечиваются сопровождением (лидированием) в соответствии с настоящими Правилами.

Организация обеспечения сопровождения (лидирования) иностранных воздушных судов, подготовка специалиста по лидированию, порядок лидирования определяются положением о сопровождении (лидировании) иностранных воздушных судов.

Решение на выполнение лидирования иностранных воздушных судов принимает уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Правила полетов по приборам

10.2. ППП предусматривают:

выполнение полетов в условиях, при которых местонахождение, пространственное положение и параметры полета воздушного судна определяются экипажем по показаниям пилотажно-навигационных приборов;

выдерживание экипажем параметров полета для соблюдения вертикальных, продольных и боковых интервалов эшелонирования, в том числе установленных органом ОВД.

10.2.1. ППП применяются:

в верхнем воздушном пространстве;

в нижнем воздушном пространстве при полетах с истинной скоростью более 450 км/ч;

в нижнем воздушном пространстве при полетах с истинной скоростью 450 км/ч и менее, если не применяются ПВП;

при полетах в закрытой кабине (с применением шторок).

10.2.2. Решение о возможности перехода на полет по ПВП принимает командир воздушного судна.

В контролируемом воздушном пространстве переход на полет по ПВП возможен только с разрешения органа ОВД, под управлением которого находится летный экипаж воздушного судна.

Орган ОВД не должен принуждать командира воздушного судна к переходу от полета по ППП к полету по ПВП.

10.2.3. При выполнении полета по ППП летный экипаж осуществляет контроль за воздушной и метеорологической обстановкой как визуально, так и с использованием бортовых радиотехнических средств.

10.2.4. При выполнении полета по ППП командир воздушного судна обеспечивает:

соблюдение безопасной высоты полета;

выдерживание заданного эшелона (высоты) и параметров полета;

точность навигации по воздушной трассе, заданному маршруту и траектории, схеме выхода после взлета и захода на посадку;

своевременный доклад органу ОВД (под управлением которого находится его воздушное судно) об отклонении от текущего плана полета и согласование такого отклонения;

достоверность информации о месте воздушного судна, параметрах и условиях полета;

точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД.

10.2.5. Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

неточные заходы на посадку и посадки — заход на посадку и посадка по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

заходы на посадку и посадки с вертикальным наведением — заход на посадку и посадка по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающие требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок;

точные заходы на посадку и посадки — заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения по данным об отклонениях от линий курса и глиссады, формируемых наземными и спутниковыми радиотехническими средствами, и при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки.

При этом боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью наземного навигационного средства либо формируемых компьютером навигационных данных.

10.2.6. Категории точных заходов на посадку и посадок:

категория I — точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения не менее 60 м (200 футов), либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;

категория II — точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 60 м (200 футов), но не менее 30 м (100 футов), и при дальности видимости на ВПП не менее 350 м;

категория IIIA — точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 30 м (100 футов) или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 200 м;

категория IIIB — точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 15 м (50 футов) или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 200 м, но не менее 50 м;

категория IIIC — точный заход на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

Если относительная высота принятия решения (DH) и дальность видимости на ВПП (RVR) подпадают под разные категории, то заход на посадку и посадка по приборам будут выполняться в соответствии с требованиями самой жесткой категории (например: полет с DH в диапазоне категории IIIA, но при RVR в диапазоне категории IIIB будет рассматриваться как полет по категории IIIB или полет с DH в диапазоне категории II, но при RVR в диапазоне категории I будет рассматриваться как полет по категории II).

Заходы на посадку и посадки по приборам по категории II и категории III не разрешаются, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).

Если информация о дальности видимости на ВПП (RVR) не предоставляется, установление эксплуатационных минимумов аэродрома ниже 800 м для заходов на посадку и посадок по приборам не разрешается.

Правила визуальных полетов, включая полеты по минимальным условиям ПВП

10.3. Правила визуальных полетов (ПВП) предусматривают:

выдерживание установленных интервалов между воздушными судами путем визуального наблюдения их летными экипажами;

выдерживание истинной безопасной высоты (при полетах на высотах ниже нижнего эшелона) и обход искусственных препятствий визуальным наблюдением за расположенной впереди местностью;

выдерживание установленного маршрута (схемы полета) в комплексе: с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств;

визуальная осмотрительность всех членов летного экипажа воздушного судна;

в контролируемом воздушном пространстве — дополнительно постоянное прослушивание радиочастоты органа ОВД, в зоне ответственности которого находится воздушное судно;

в неконтролируемом воздушном пространстве — дополнительно постоянное прослушивание эфира (рабочей радиочастоты).

10.3.1. Командиры воздушных судов, пилоты, не имеющие допуска к полетам по ППП, должны иметь подготовку (навыки) в пилотировании по приборам для выполнения полета в достаточной степени, которая обеспечит безопасное завершение полета при внезапном попадании воздушного судна в условия, исключающие возможность пилотирования по линии естественного горизонта и наземным ориентирам.

10.3.2. ПВП могут применяться в пределах нижнего воздушного пространства при полетах с истинной скоростью не более 450 км/ч:

днем — при полетах над облаками при их количестве ниже высоты полета не более двух октантов. В этом случае расстояние от верхней границы облаков до воздушного судна должно быть не менее 300 м;

в сумерках — при полетах в полярных широтах (выше 60 параллели).

10.3.3. Полеты по ПВП в полярных широтах (выше 60 параллели) с подбором посадочных площадок с воздуха и на аэродромы (площадки), не оборудованные светотехническими средствами, разрешается выполнять не ранее 30 минут после наступления рассвета и не позднее одного часа до наступления темноты.

10.3.4. Обход препятствия, наблюдаемого впереди по курсу воздушного судна, осуществляется, как правило, справа на удалении от него не менее 500 м.

10.3.5. Обгоняющим считается воздушное судно, которое приближается к впереди летящему воздушному судну с курсом, отличающимся от его курса менее чем на 70°.

Обгон впереди летящего воздушного судна возможен:

в полете — с правой стороны с интервалом не менее 500 м;

на круге (где круг предусмотрен) — более скоростным воздушным судном только до третьего разворота с внешней стороны круга с интервалом не менее 500 м.

При выполнении полетов по кругу обгон однотипного воздушного судна не допускается.

10.3.6. При полете на высоте ниже эшелона перехода не допускается встречное движение воздушных судов на одной высоте по одному неразведенному маршруту полета и/или МВЛ.

Изменение высоты (эшелона) полета производится:

в контролируемом воздушном пространстве — с разрешения органа ОВД, под непосредственным управлением которого находится воздушное судно;

в неконтролируемом воздушном пространстве — с информацией в эфир для других воздушных судов (на рабочей радиочастоте) о своих действиях.

В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах каждый командир воздушного судна должен отвернуть воздушное судно вправо для расхождения левыми бортами.

10.3.7. При полетах воздушных судов на пересекающихся курсах и одной высоте командиры воздушных судов (пилоты) не должны терять другое воздушное судно из вида независимо от выполняемого маневра:

при наличии возможности изменить высоту полета — заметивший воздушное судно слева уменьшает высоту полета, соответственно, справа увеличивает высоту полета с разностью безопасной высоты расхождения;

при отсутствии возможности изменить высоту полета (облачность, полет на минимальной высоте и другие ограничения) — выполнением отворота воздушного судна, как правило, вправо для безопасного расхождения левыми бортами.

10.3.8. При ухудшении метеорологических условий до значений, не соответствующих требованиям для полета по ПВП, командир воздушного судна обязан:

возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к полетам по минимальным условиям ПВП и к полетам по ППП;

перейти на полет по минимальным условиям ПВП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка командира и оснащенность воздушной трассы (или МВЛ) не препятствуют этому;

перейти на полет по ППП, если командир и воздушное судно, которым он управляет, имеют допуск к таким полетам.

Командиру вертолета в таком случае разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при фактической погоде, соответствующей минимуму командира вертолета. О своих действиях командир вертолета обязан сообщать в эфир на рабочей радиочастоте (в контролируемом воздушном пространстве информировать орган ОВД).

10.3.9. При переходе на полет по минимальным условиям ПВП или на полет по ППП командир воздушного судна обязан согласовать свои действия и эшелон (высоту) полета с органом ОВД, диспетчер которого обязан обеспечить установленные интервалы между воздушными судами и, при необходимости, согласовать освобождение нижнего (безопасного) эшелона и условия входа воздушного судна в смежный район обслуживания (управления) воздушного движения.

При внезапном попадании воздушного судна в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП, снижение ниже приборной безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет не допустимо. В этом случае командир обязан перейти на пилотирование воздушного судна по приборам, развернуться на 180°, возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем аэродроме.

При невозможности перейти на визуальный полет после разворота на 180° командир воздушного судна обязан приступить к набору нижнего безопасного эшелона и согласовать дальнейшие действия в контролируемом воздушном пространстве с диспетчером обслуживания (управления) воздушного движения.

Командир вертолета, кроме того, может действовать в соответствии с положениями пунктов 11.6.1, 11.6.2, 11.6.5, 11.6.6 и 11.6.10—11.6.13 настоящих Правил.

10.3.10. При выполнении полета по ПВП командир воздушного судна обеспечивает:

выполнение правил визуального полета и заданных условий полета;

соблюдение безопасной высоты полета (выдерживание истинных безопасных высот);

точность выдерживания маршрута полета и выполнения установленных процедур маневрирования, включая соблюдение установленных схем выхода из района аэродрома и захода на посадку;

своевременный доклад органу ОВД, под управлением которого находится воздушное судно, об отклонении от текущего плана полета;

достоверность информации о месте воздушного судна и условиях полета;

точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД.

10.3.11. Условия полета по правилам визуального полета определяются в зависимости от характеристики района полетов и скорости полета (приборная, км/ч) в соответствии с приложением № 6 к настоящим Правилам.

Полеты на воздушных судах, не допущенных к ППП, выполняются при видимости не менее 2000 м.

10.3.12. При выполнении полетов при поиске и спасании, обеспечении ликвидации чрезвычайных ситуаций, тренировочных и срочных санитарных полетов днем и ночью могут применяться минимальные условия полетов по ПВП.

Минимальные условия полетов по ПВП выше 60 параллели при выполнении транспортных полетов и ряда авиационных работ могут применяться ночью, а также в других районах и случаях, определенных в установленном порядке уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Минимальные условия ПВП используются летными экипажами, подготовленными к полетам по ППП, при полетах ниже нижнего безопасного эшелона и на эшелонах в пределах нижнего воздушного пространства на воздушных судах с максимальной скоростью полета не более 300 км/ч.

10.3.13. Минимальные условия ПВП предусматривают:

при пилотировании — контроль пространственного положения и местоположения воздушного судна путем комплексного совмещения визуальной осмотрительности и ориентировки по наземным дневным и световым ориентирам с одновременным контролем по приборам, включая имеющиеся навигационные средства, а также по линии естественного горизонта;

при выполнении полета — с соблюдением интервалов продольного и бокового эшелонирования, установленного для ППП;

при выдерживании заданного эшелона полета — с учетом искусственных препятствий;

при наличии контроля органа ОВД (управления полетами) за соблюдением интервалов между воздушными судами с применением радиотехнических средств и (или) на основании информации, получаемой от летных экипажей, и при условии, что нижний безопасный эшелон освобожден от других воздушных судов.

10.3.14. При организации полетов при минимальных условиях ПВП:

маршрут выбирается через ориентиры, легко опознаваемые в условиях ограниченной видимости, чтобы обеспечивался обход искусственных препятствий на удалении, позволяющем не включать их в расчет безопасной высоты;

встречное движение и обгон воздушных судов по маршруту, на МВЛ (при минимальных условиях ПВП) возможны только с применением вертикального эшелонирования, предусмотренного для ППП.

При невозможности эшелонирования таких полетов по высоте организуется одностороннее движение воздушных судов с продольным эшелонированием, установленным для ППП.

10.3.15. Минимальные условия ПВП по маршруту полета, а также в районе аэродрома могут применяться при соблюдении требований, приведенных в приложении № 7 к настоящим Правилам (минимальные запасы высот над препятствием для полета при минимальных условиях ПВП).

Общие правила вылета, прилета воздушных судов и определение запасного аэродрома

10.4. Командир воздушного судна принимает решение на вылет в соответствии с Правилами вылета и прилета воздушных судов (приложение № 8 к настоящим Правилам) при соблюдении следующих условий:

экипаж подготовлен к предстоящему полету и в состоянии обеспечить безопасное его выполнение;

воздушное судно технически годно к полету в ожидаемых условиях и может эксплуатироваться в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна данного типа или эквивалентного ему документа;

расчетные взлетная, полетная и посадочная массы и центровки воздушного судна не выйдут за ограничения, установленные РЛЭ воздушного судна данного типа или эквивалентным ему документом;

запас топлива на борту воздушного судна перед запуском двигателя(ей) для выполнения полета не меньше минимального значения, определенного в соответствии с требованиями к запасу топлива на полет;

имеется достаточная информация о метеорологической и аэронавигационной обстановках, об ограничениях и условиях по району полета, аэродрому вылета, назначения и запасным аэродромам, при этом:

аэродром вылета либо указанные в плане полета аэродром назначения и (или) запасные аэродромы технически пригодны и не будут закрыты в ожидаемое время вылета/прилета по любой причине, не связанной с метеорологическими условиями;

на маршруте предстоящего полета отсутствуют или не будут действовать ограничения или запреты на использование воздушного пространства, которые не позволят выполнить полет согласно представленному эксплуатантом плану полета либо действующему повторяющемуся плану полета;

полет обеспечен планом (планами), разрешениями (если требуются), подтвержденными органами ОрВД, а также необходимым видом обслуживания (управления) воздушным движением (если полет будет проходить в контролируемом воздушном пространстве), при этом представленный эксплуатантом план полета или существующий план продолжения полета должен соответствовать заданию на полет (выполнению полета).

10.4.1. В случае, если в период между принятием решения на вылет и вылетом воздушного судна сообщенные органом ОВД метеоусловия на аэродромах вылета, назначения и (или) запасных, а также по маршруту (району авиационных работ) ухудшились до значения ниже установленных для этих аэродромов (маршрутов) минимумов, командир воздушного судна повторно оценивает возможность вылета и принимает решение о переносе вылета или снятии части загрузки, если при подготовке к полету оказалось, что масса воздушного судна превышает допустимую массу воздушного судна для фактических условий.

10.4.2. Запрос командиром воздушного судна разрешения на запуск двигателя перед полетом является подтверждением принятия решения на вылет.

10.4.3. При задержке более чем на 20 минут от времени вылета, предусмотренного планом полета, или отмене вылета командир воздушного судна сообщает об этом органу ОВД и получает необходимую информацию для подтверждения или отмены принятого решения на вылет.

Метеорологическую информацию в этом случае разрешается получать по радио или по другим средствам связи.

10.4.4. Принятие решения на вылет, взлет и посадку воздушного судна производится по наивысшему из установленных минимумов: командира воздушного судна; аэродрома; воздушного судна.

10.4.5. При принятии решения на выполнение взлета или посадки соответствие фактического ветра установленным ограничениям определяется с учетом его порывов.

10.4.6. Варианты принятия решения на вылет с уходом на запасной аэродром с высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения рассматриваются как основные и предусматриваются при разработке планов (расписания) движения воздушных судов.

10.4.7. При определении пригодности запасного аэродрома учитываются:

характеристики аэродрома (расположение, превышение, климатические характеристики, характеристики ВПП, РД, перронов и т.п.);

наличие достаточного объема действующей аэронавигационной информации по этому аэродрому;

ограничения по выполнению полетов, включая ограничения по шуму, установленные на этом аэродроме;

наличие требуемых видов обеспечения полетов на этом аэродроме для эксплуатируемого типа воздушного судна и вида выполняемых полетов.

10.4.8. Запасные аэродромы подразделяются на:

запасной аэродром для взлета — аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

запасной аэродром для маршрута — 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 для пункта назначения — аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно произвести посадку на аэродроме назначения.

Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом для маршрута или запасным аэродромом для пункта назначения.

10.4.9. Запасной аэродром для взлета воздушных судов с двумя двигателями должен быть расположен в пределах:

не более одного часа полета на скоростях, определенных согласно требованиям РЛЭ или эквивалентного ему документа по фактической взлетной массе для условий международной стандартной атмосферы;

для полетов по правилам ETOPS — в соответствии с условиями разрешения при соблюдении соответствующих процедур;

для воздушных судов с тремя и более двигателями — не более двух часов полета на скоростях, определенных согласно РЛЭ или эквивалентному ему документу по фактической взлетной массе для условий международной стандартной атмосферы.

10.4.10. Запасной аэродром на маршруте для воздушных судов с двумя газотурбинными двигателями должен быть расположен в пределах:

одного часа полета с любой точки маршрута;

для полетов по правилам ETOPS — в соответствии с условиями разрешения при соблюдении соответствующих процедур.

10.4.11. В случае, если запасной аэродром для аэродрома назначения выбирается с расчетом рубежа ухода, то время полета с рубежа ухода до аэродрома назначения, а равно и до запасного аэродрома не должно превышать двух часов полета в крейсерском режиме со всеми работающими двигателями.

Если запасного аэродрома для аэродрома назначения в указанных пределах дальности не существует, то полет выполняется по правилам полета на изолированный аэродром.

10.4.12. Пригодные запасные морские вертодромы определяются исходя из следующего:

морские запасные вертодромы используются только после пролета рубежа возврата при отсутствии отказов в работе авиационной техники;

гарантируется место на палубе к моменту прилета на запасной;

информация о фактической погоде должна быть точной.

При этом командиру вертолета необходимо учитывать, что:

определенная в РЛЭ или эквивалентном ему документе методика посадки после отказа системы управления вертолета не позволит использовать некоторые вертопалубы в качестве запасных вертодромов;

морские запасные вертодромы не должны использоваться, если на борту можно иметь запас топлива, достаточный для выполнения полета на прибрежный запасной вертодром;

морские запасные вертодромы не следует использовать в неблагоприятной метеорологической и аэронавигационной обстановке.

Особенности принятия решения на вылет и прилет по ППП

10.5. Командир воздушного судна принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

на аэродроме вылета фактическая погода не ниже минимума, установленного для взлета;

на запасном аэродроме для взлета фактическая погода и прогноз не ниже установленного минимума для посадки (при проведении тренировочных и проверочных полетов в аэродромных условиях);

на маршруте полета имеются опасные явления погоды, обход которых невозможен;

на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета погода соответствует требованиям одного из вариантов приложений № 8 и 9 к настоящим Правилам;

имеется запасной аэродром, соответствующий требованиям приложения № 8 и пунктов 10.4, 10.4.1 и 10.4.6—10.4.12 настоящих Правил.

При этом если время прилета на аэродром назначения (запасной) совпадает с прогнозируемым периодом (BECMG) уменьшения видимости и (или) высоты нижней границы облаков, при принятии решения на вылет по ППП учитывается их наименьшее значение.

10.5.1. При принятии решения на вылет по ППП на аэродромах назначения и запасных не учитываются:

прогнозируемые ко времени прилета опасные явления погоды;

прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;

высота нижней границы облаков, если их фактическое и (или) прогнозируемое количество не более двух октантов;

временное (ТЕМРО) ухудшение видимости и (или) понижение нижней границы облаков, прогнозируемое ко времени прилета.

10.5.2. Аэродром, где требуется применение особых навыков, может быть выбран запасным, если командир воздушного судна имеет действующий допуск к полетам на этот аэродром в соответствии с пунктами 7.5.4 и 7.5.8 настоящих Правил.

10.5.3. Возможно принятие решения на вылет с рубежа ухода на запасной аэродром, в том числе и на аэродром вылета, в случае, когда неблагоприятная навигационная и (или) метеорологическая обстановка и заправка топливом не позволяют выбрать запасной аэродром, уход на который возможен с высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения.

В случае, когда запасной аэродром для аэродрома назначения выбирается с расчетом рубежа ухода, время полета с рубежа ухода до аэродрома назначения, а равно и до запасного аэродрома не должно превышать двух часов полета в крейсерском режиме со всеми работающими двигателями.

10.5.4. Командир воздушного судна принимает решение при условиях, указанных в пункте 10.5.3 настоящих Правил, если:

расчетная продолжительность полета от рубежа ухода до аэродромов назначения и запасного не превышает двух часов;

на аэродроме назначения и запасном фактическая погода не ниже минимума (при расчетной продолжительности полета более двух часов независимо от фактической погоды);

прогноз погоды ко времени прилета на аэродроме назначения и запасном соответствует требованиям пункта 10.5.1 настоящих Правил, при этом:

расчетное количество топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения должно быть не менее чем на один час полета на высоте 450 м над уровнем ВПП после пролета высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома;

рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна оставалось не менее чем на 30 минут полета на высоте 450 м над уровнем ВПП.

10.5.5. Командир воздушного судна имеет право принять решение на вылет без запасного аэродрома при соблюдении следующих условий:

на аэродроме назначения имеются две непересекающиеся ВПП, одна из которых может быть грунтовой, пригодные для посадки воздушного судна данного типа, и техническое состояние которых соответствует установленным требованиям;

на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета видимость на 2000 м и высота нижней границы облаков на 150 м выше минимума (наибольшего из установленных для всех ВПП по системе, которая будет использоваться для захода на посадку);

расчетный остаток топлива на борту воздушного судна на высоте 450 м над уровнем ВПП после пролета высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения не менее:

60 минут полета — для самолетов с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг;

45 минут полета — для самолетов с поршневыми или газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг;

30 минут полета — для вертолетов и дирижаблей.

10.5.6. При выполнении тренировочных полетов по ППП в районе аэродрома разрешается принимать решение на вылет без запасного аэродрома, если фактические высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше минимума, установленного для тренировочных полетов на данном аэродроме.

Особенности принятия решения на вылет и прилет по ПВП

10.6. Для выполнения полета по ПВП командир воздушного судна принимает решение на вылет при следующих условиях:

на аэродромах вылета, назначения и запасном фактическая погода соответствует минимуму командира воздушного судна и не ниже предусмотренной погоды для полетов по ПВП;

прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков по маршруту, в районе авиационных работ, аэродрому назначения и запасным не ниже минимума командира воздушного судна и предусмотренного для полетов по ПВП;

прогноз ветра без учета порывов в пределах установленных ограничений;

по маршруту полета (в районе авиационных работ) не прогнозируются опасные метеорологические явления, обход которых невозможен.

10.6.1. При отсутствии запасного аэродрома принимать решение на вылет по ПВП разрешается:

если ко времени прилета на аэродроме назначения прогнозируются видимость на 500 м и высота нижней границы облаков на 50 м выше установленного минимума;

при выполнении авиационных работ на вертолете — если прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков по маршруту и в районе авиационных работ не ниже минимума командира вертолета для полетов по ПВП и минимума для этого вида авиационных работ.

10.6.2. При принятии решения на вылет по ПВП прогнозируемые ко времени прилета на аэродроме назначения и запасном временные (ТЕМПО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков учитываются по их наименьшему значению.

При этом временные (ТЕМПО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков могут не учитываться в случае, если командир воздушного судна и воздушное судно допущены к полетам по ППП.

Высота нижней границы облаков по маршруту на аэродромах вылета, назначения и запасном не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество ниже высоты полета не более двух октантов, и обеспечивается полет с превышением над верхней границей облаков не менее 300 м.

10.6.3. На посадочные площадки, где нет возможности обслуживания метеорологическими органами, а органы ОВД (ОрВД) также не имеют соответствующей информации о погоде, решение на вылет для выполнения авиационных работ принимается на основании ориентировочного прогноза по району пункта посадки.

Правила установки шкалы давления барометрического высотомера

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

стандартное (QNE) — от изобарической поверхности, соответствующей стандартной атмосфере на уровне моря;

на аэродроме (QFE) — атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП аэродрома (вертодрома);

аэродрома (пункта) (QNH) — от изобарической поверхности, соответствующей атмосферному давлению, приведенному к среднему уровню моря по стандартной атмосфере;

минимальному, приведенному к уровню моря ($Р_{прив. мин.}$) — атмосферное давление по маршруту полета ниже нижнего эшелона полета.

На аэродромах, открытых для международных полетов, и на горных аэродромах возможно по запросу летного экипажа использование приведенного к среднему уровню моря давления по стандартной атмосфере.

10.7.1. Перед взлетом летный экипаж устанавливает на высотомерах давление аэродрома (QFE или QNH) и сравнивает показания высотомеров (с отметкой "0" на высотомере или превышением аэродрома).

Выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

по стандартному атмосферному давлению — от высоты перехода (при наборе высоты) и от эшелона полета до эшелона перехода (при снижении);

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;

по $Р_{прив. мин.}$ или по QNH — при полетах по маршрутам вне района аэродрома (аэроузла) на высотах ниже безопасного эшелона (эшелона перехода).

10.7.2. При вылете летным экипажем перевод шкалы давления барометрического высотомера с QFE или QNH производится:

на стандартное атмосферное давление (QNE) — при пересечении высоты перехода;

на $Р_{прив. мин.}$ — при пересечении границы района аэродрома или на рубеже, установленном органом ОВД.

10.7.3. Для полета по маршруту вне аэродрома (аэроузла) на высоте ниже нижнего эшелона летный экипаж значение $Р_{прив. мин.}$ получает от органа ОВД.

10.7.4. Перед вылетом с неконтролируемого аэродрома (площадки) установка шкалы давления барометрического высотомера производится на значение $Р_{прив. мин.}$

10.7.5. Полеты воздушных судов в переходном слое от высоты перехода до эшелона перехода в режиме горизонтального полета не допускаются.

10.7.6. В случае полета воздушного судна по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона района ЕС ОрВД и необходимости занятия эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с $Р_{прив. мин.}$ на стандартное давление осуществляется при пересечении высоты перехода района ЕС ОрВД.

10.7.7. При снижении воздушного судна с эшелона полета до высоты полета по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона района ЕС ОрВД перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления на $Р_{прив. мин.}$ производится при пересечении эшелона перехода района ЕС ОрВД.

При отсутствии сообщений АТИС эшелон перехода района ЕС ОрВД и значение $Р_{прив. мин.}$ летный экипаж воздушного судна получает от органа ОВД.

10.7.8. В контролируемом воздушном пространстве при обеспечении органом ОВД бесступенчатого профиля снижения с эшелона полета допускается установка QFE/QNH на шкале барометрического высотомера при пересечении эшелона перехода района ЕС ОрВД в режиме снижения.

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

со стандартного атмосферного давления (QNE) на значение QFE/QNH — при пересечении эшелона перехода района аэродрома (аэроузла);

с $P_{прив. мин.}$ на значение QFE/QNH — на установленном рубеже или по указанию органа ОВД.

10.7.10. Посадка на неконтролируемом аэродроме (площадке) производится по минимальному атмосферному давлению по маршруту (участку) полета, приведенному к уровню моря $P_{прив. мин.}$

10.7.11. На горных аэродромах при атмосферном давлении меньше предельного значения, которое может быть установлено на шкале давления барометрического высотомера, необходимо летному экипажу:

перед взлетом установить значение QNH (показания высотомера, соответствующие абсолютной высоте аэродрома, в этом случае принимаются за "условный нуль", относительно которого производится набор заданной высоты);

перед посадкой на контролируемом аэродроме установить на высотомере значение QNH (в этом случае высотомер будет показывать абсолютную высоту полета, а в момент приземления — абсолютную высоту порога ВПП над уровнем моря).

10.7.12. Последовательность перевода шкал давления барометрических высотомеров определяется РЛЭ или эквивалентным ему документом, а также технологией работы экипажа по типам воздушных судов.

Правила определения и выдерживания безопасных высот полета

10.8. Для целей безопасной аэронавигации рассчитываются:

минимальные высоты (эшелоны) полета по участкам маршрута (опубликованные на аэронавигационных картах и в сборниках аэронавигационной информации), а также полета в зоне ожидания;

высоты (эшелоны) пролета контрольных точек;

высоты (эшелоны) установки давления на шкале высотомера при вылете (заходе на посадку) в районе аэродрома (районе аэроузла);

высоты (эшелоны) установки давления на шкале высотомера при изменении высоты (эшелона) полета по маршруту в районе ЕС ОрВД.

10.8.1. В определенных случаях высота полета (эшелон) может быть ограничена:

необходимостью обеспечения безопасного полета по высоте в случае отказа двигателя/двигателей;

особенностями структуры воздушного пространства района полетов (ограничения указываются в документах аэронавигационной информации);

необходимостью обеспечения установленного минимального запаса высоты (безопасной высоты) над препятствиями.

10.8.2. При выполнении полета летный экипаж обязан учитывать в установленном порядке поправки высотомеров (инструментальные, аэродинамические и методические, в том числе температурные).

При этом необходимо учитывать влияние на безопасность полетов уменьшения истиной высоты при определенном понижении температуры наружного воздуха.

Для повышения точности выдерживания заданного эшелона (высоты) полета производится в установленном порядке осреднение показаний бортовых высотомеров.

10.8.3. Нижний (безопасный) эшелон полета по маршруту (эшелон перехода района ЕС ОрВД), опубликованный в документах аэронавигационной информации, используется при выполнении полетов по стандартному атмосферному давлению.

10.8.4. Минимальная безопасная высота или минимальная безопасная высота в секторе, опубликованная в документах аэронавигационной информации, учитывается при полетах по ППП в районе аэродрома в случае уклонения воздушного судна от установленной схемы маневрирования.

10.8.5. Безопасная высота для полета по воздушной трассе, МВЛ, маршруту полета, району аэродрома и району авиационных работ ниже эшелона перехода рассчитывается при подготовке к полету и используется при установке на высотомере $P_{прив. мин.}$

10.8.6. Безопасная высота полета по ПВП в районе аэродрома рассчитывается при подготовке к полету и используется при выполнении полетов по ПВП в районе аэродрома ниже эшелона перехода при установке на высотомере значения QNH.

10.8.7. Эшелон перехода района аэродрома (аэроузла) или района ЕС ОрВД является нижним (безопасным) эшелоном полета соответствующего района.

Если в районе полетов не установлено значение эшелона перехода, то для этого района при подготовке к полету рассчитывается нижний (безопасный) эшелон, который принимается в качестве эшелона перехода.

Безопасная высота по стандартному давлению (QNE) используется для расчета нижнего (безопасного) эшелона полета в случае, если в районе полетов не установлено значение эшелона перехода.

10.8.8. Расчет минимальной (безопасной) высоты полета, высоты (эшелона) перехода района аэродрома (аэроузла) и нижнего (безопасного) эшелона, высоты (эшелона) перехода района ЕС ОрВД осуществляется в установленном порядке.

10.8.9. При определении и выдерживании безопасных высот полета применяется истинная безопасная высота полета по ППП и ПВП:

в зоне взлета и посадки;

в районе подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам (в равнинной или холмистой местности и над водным пространством; в горной местности, где горы 2000 м и менее; в горной местности, где горы выше 2000 м).

10.8.10. Истинная безопасная высота полета по ППП и ПВП устанавливается:

в зависимости от рельефа местности и высоты искусственных препятствий на ней, скорости полета воздушного судна, применяемых правил, района полета;

с учетом допусков в точности пилотирования и навигации, погрешностей высотомеров в измерении высот, возможных вертикальных отклонений от траектории полета в условиях турбулентности атмосферы и орнитологической обстановки.

Истинные безопасные высоты полета указаны в приложении № 10 к настоящим Правилам.

10.8.11. Для обеспечения полета на высоте не ниже истинной безопасной производится расчет безопасной высоты полета.

Порядок расчета безопасных высот полета приведен в приложении № 11 к настоящим Правилам.

10.8.12. Перед каждым полетом по ППП определяются:

высота полета по аэродромному кругу, где круг предусмотрен (высота круга), минимальная безопасная высота (МБВ) в районе аэродрома и безопасная высота полета в районе подхода (по сборникам аэронавигационной информации, или аэронавигационным паспортам аэродрома, или инструкциям по производству полетов в районах аэродромов).

При этом высота полета по аэродромному кругу (высота круга) при необходимости определяется в зависимости от скорости полета по кругу и истинной безопасной высоты с округлением в сторону увеличения до значений, кратных 100 м;

летным экипажем — высота нижнего безопасного эшелона.

10.8.13. Для каждого аэродрома устанавливается МБВ полетов по приборам. Может быть использована в случае уклонения от установленной схемы маневрирования при выходе за пределы схемы захода на посадку.

Обеспечивает минимальный запас истинной высоты полета 300 м над высшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий на ней в пределах границ района аэродрома, но не менее чем в радиусе 50 км от КТА.

Если разница в высотах рельефа местности с учетом искусственных препятствий на ней составляет не более 100 м, МБВ устанавливается единой для всего района аэродрома.

При большей разнице высот район аэродрома делится на секторы. Для каждого сектора устанавливается МБВ. Высота наивысших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней определяется относительно уровня порога ВПП по направлению захода на посадку и округляется в сторону увеличения до значений, кратных 10 м.

10.8.14. Безопасная высота полета в районе подхода определяется по атмосферному давлению аэродрома, приведенному к уровню моря.

10.8.15. Безопасная высота полета в районе подхода, высота круга и МБВ указываются в сборниках аэронавигационной информации на основании данных, предусмотренных в инструкциях по производству полетов на аэродромах (аэронавигационных паспортах аэродромов).

10.8.16. Высота нижнего безопасного эшелона определяется путем расчета безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) с последующим увеличением полученного значения до высоты ближайшего попутного эшелона.

10.8.17. Перед каждым полетом по ПВП рассчитываются:

безопасная высота в районе аэродрома при полете ниже нижнего (безопасного) эшелона;

безопасная высота полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего (безопасного) эшелона;

высота нижнего (безопасного) эшелона.

10.8.18. При расчете безопасной высоты для полетов по ПВП ниже нижнего (безопасного) эшелона по маршруту и в районе аэродрома:

используется фактическое значение температуры на аэродроме вылета (назначения);

не учитывается в равнинной и холмистой местности высота искусственных препятствий, если скорость полета воздушного судна не превышает 300 км/ч. При этом летный экипаж воздушного судна обязан обходить искусственные препятствия визуально на удалении не менее 500 м.

Правила вертикального эшелонирования

10.9. В воздушном пространстве Российской Федерации установлены минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

300 м — от эшелона 900 м до эшелона 8100 м;

500 м — от эшелона 8100 м до эшелона 12 100 м;

1000 м — выше эшелона 12 100 м.

Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой или на дозвуковой скорости, должен быть 1000 м.

Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве осуществляется по полукруговой системе:

в направлении от истинного меридиана от 0° до 179° (включительно) устанавливаются эшелоны 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м, 4500 м, 5100 м, 5700 м, 6300 м, 6900 м, 7500 м, 8100 м, 9100 м, 10 100 м, 11 100 м, 12 100 м, 14 100 м и т.д.;

в направлении от истинного меридиана от 180° до 359° (включительно) устанавливаются эшелоны 1200 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м, 3600 м, 4200 м, 4800 м, 5400 м, 6000 м, 6600 м, 7200 м, 7800 м, 8600 м, 9600 м, 10 600 м, 11 600 м, 13 100 м, 15 100 м и т.д.

10.9.1. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости или дозвуковой скорости, должен составлять 1000 м.

10.9.2. Между высотами полетов воздушных судов ниже нижнего эшелона установлены следующие минимальные интервалы:

150 м — при полетах по ПВП со скоростью полета 300 км/ч и менее;

300 м — при полетах по ПВП со скоростью полета более 300 км/ч.

Минимальный интервал между нижним эшелоном и высотой полета по маршруту или при выполнении иной деятельности ниже нижнего эшелона должен быть 300 м.

10.9.3. В районе аэродрома для воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП ниже нижнего эшелона со скоростью полета 300 км/ч и менее, в местах пересечения с маршрутами полетов воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам, при радиолокационном контроле и продольном интервале между ними не менее 5 км, вертикальный интервал должен быть не менее 150 м.

10.9.4. При необходимости смены эшелона над поворотным пунктом маршрута из-за изменения общего направления полета занятие нового эшелона должно выполняться по разрешению органа ОВД с соблюдением установленных интервалов.

Занятие нового эшелона должно быть завершено за 20 км до пролета указанного пункта.

10.9.5. Если заданные истинные путевые углы большинства участков воздушной трассы (маршрута) находятся в пределах одного полукруга, а отдельных участков — в пределах другого, то для всей воздушной трассы (маршрута) могут устанавливаться единые эшелоны.

10.9.6. В районе аэродрома (аэроузла) и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от заданных путевых углов полета, но с соблюдением установленных интервалов.

Правила продольного эшелонирования

10.10. Минимальные интервалы продольного эшелонирования устанавливаются:

при полетах воздушных судов по ППП при наличии радиолокационного контроля,

при полетах воздушных судов по ПВП.

10.10.1. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по ППП при наличии радиолокационного контроля устанавливаются:

между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

на воздушных трассах и маршрутах вне их — не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 20 км;

в районе аэродрома (в зоне подхода) — не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 10 км;

в зоне взлета и посадки — не менее 10 км при следовании за воздушным судном с взлетной массой 136 тонн и более;

во всех остальных случаях — не менее 5 км;

между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 45° на одном эшелоне (высоте) и при пересечении эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном):

на воздушных трассах и маршрутах вне их — не менее 40 км, а при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 30 км;

в районе аэродрома (в зоне подхода) — не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 20 км;

между воздушными судами при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным воздушным судном в момент пересечения:

на воздушных трассах и маршрутах вне их — не менее 30 км при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов. При отсутствии автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 30 км с соблюдением бокового интервала не менее 10 км;

в районе аэродрома (в зоне подхода) — не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 20 км при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

между воздушными судами при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим в попутном направлении, в момент пересечения — не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 10 км.

10.10.2. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по ППП при отсутствии радиолокационного контроля устанавливаются:

между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

по воздушным трассам, местным воздушным линиям, по установленным маршрутам и в зоне подхода — 10 минут;

в зоне взлета и посадки при выполнении маневра захода на посадку — три минуты;

при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, — 10 минут в момент пересечения;

при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, — 20 минут в момент пересечения;

между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 45° на одном эшелоне (высоте), — 15 минут в момент пересечения.

10.10.3. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по ПВП устанавливаются:

между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), — 2 км;

в момент пересечения эшелона (высоты) полета, занятого другим воздушным судном, а также пересечения маршрута полета на одном эшелоне (высоте):

5 км — для воздушных судов со скоростями полета более 300 км/ч;

2 км — для воздушных судов со скоростями полета 300 км/ч и менее.

10.10.4. Для обеспечения интервалов продольного эшелонирования воздушным судам с турбореактивными двигателями может быть задана скорость полета по маршруту путем назначения числа "М" в пределах летно-технических характеристик воздушных судов данного типа.

Экипаж должен выдерживать установленное органом ОВД число "М" и запрашивать разрешение на его изменение.

В случае, если летно-технические характеристики воздушного судна не позволяют выдерживать назначенное число "М", экипаж должен информировать об этом орган ОВД.

Правила бокового эшелонирования

10.11. Минимальные интервалы бокового эшелонирования устанавливаются:

при полетах воздушных судов по ППП при наличии радиолокационного контроля;

при полетах воздушных судов по ПВП.

При отсутствии радиолокационного контроля боковое эшелонирование при полетах по ППП запрещается.

10.11.1. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полетах воздушных судов по ППП при наличии радиолокационного контроля устанавливаются:

на воздушных трассах и маршрутах вне их при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим в попутном направлении — не менее 10 км в момент пересечения;

в районе аэродрома (в зоне подхода) при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим в попутном направлении, — не менее 10 км в момент пересечения, а при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 5 км в момент пересечения;

при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим во встречном направлении, при использовании автоматизированных систем обслуживания или средств вторичной радиолокации — не менее 10 км в момент пересечения эшелона, занятого другим воздушным судном, а при отсутствии автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 10 км с соблюдением продольного интервала не менее 30 км;

в зоне взлета и посадки — не менее 10 км, а при использовании автоматизированных систем обслуживания (управления) воздушного движения или средств вторичной радиолокации — не менее 5 км.

10.11.2. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полетах воздушных судов по ПВП устанавливаются:

при обгоне впереди летящего воздушного судна на одной высоте — не менее 500 м;

при полете воздушных судов на встречных курсах — не менее 2 км.

10.11.3. При одновременном использовании двух и более параллельных или почти параллельных оборудованных взлетно-посадочных полос нормы эшелонирования могут быть иные, определенные в установленном порядке.

Правила изменения эшелона (высоты) полета и пересечения воздушной трассы, МВЛ и маршрута полета

10.12. Изменение назначенного эшелона (высоты) в контролируемом воздушном пространстве производится с разрешения органа ОВД при соблюдении безопасных интервалов.

10.12.1. Воздушное судно, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте) в контролируемом воздушном пространстве, имеет преимущество перед другими воздушными судами.

10.12.2. В случае, если нет возможности применить другой вид эшелонирования, эшелон, занятый воздушным судном, может быть задан другому воздушному судну при его освобождении и после доклада летного экипажа первого воздушного судна о начале снижения или наборе высоты.

10.12.3. Набор высоты, снижение и маневрирование в районе аэродрома выполняются с учетом своевременного занятия опубликованных или заданных органом ОВД высот (эшелонов) к назначенному рубежу (с учетом ограничений при полетах на горные аэродромы).

10.12.4. При возникновении угрозы безопасности полета командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменить эшелон (высоту) полета.

Командир воздушного судна немедленно докладывает о такой необходимости органу ОВД и одновременно, не изменяя высоты (эшелона) полета:

отворачивает воздушное судно на 30°, как правило, вправо;

создает боковой интервал от воздушной трассы (МВЛ или маршрута полета), установленный органом ОВД, но во всех случаях не менее 5 км;

выводит воздушное судно на прежний курс и приступает к изменению высоты (эшелона) полета.

В экстренных случаях (определяется командиром воздушного судна) изменение высоты (эшелона) полета может выполняться немедленно с началом отворота.

Возврат на воздушную трассу, МВЛ или маршрут полета производится с разрешения органа ОВД.

10.12.5. Вход на воздушную трассу (МВЛ, маршрут полета), выход из нее или пересечение воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета) производятся на предварительно согласованном эшелоне (высоте) и участках в режиме горизонтального полета, при этом:

эшелон (высота) входа в воздушную трассу (МВЛ, маршрут полета), а также эшелон (высота) пересечения воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета) должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км до ее границы. После выхода из воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета) изменение эшелона (высоты) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета);

командир воздушного судна не позднее пяти минут до входа в воздушную трассу (МВЛ, маршрут полета) обязан получить разрешение и уточнить в контролируемом воздушном пространстве условия входа у органа ОВД, осуществляющего обслуживание (управление) воздушного движения;

командир воздушного судна не позднее пяти минут до выхода из воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета) обязан получить разрешение и уточнить условия выхода у органа ОВД, осуществляющего обслуживание (управление) воздушного движения.

10.12.6. При последовательном пересечении воздушным судном нескольких воздушных трасс или МВЛ от органа ОВД, осуществляющего непосредственное управление воздушным движением в районе пересечения, может поступить летному экипажу одно разрешение на пересечение нескольких воздушных трасс.

10.12.7. При расположении аэродрома вылета вблизи воздушной трассы (МВЛ) условия ее пересечения могут сообщаться органом ОВД летному экипажу непосредственно перед вылетом.

Правила полетов по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам

10.13. Полеты по воздушным трассам, МВЛ и маршрутам выполняются на заданных эшелонах (высотах) полета в пределах установленной ширины воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета.

Выполнение полетов в пределах установленной ширины воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета при выполнении полетов по ППП достигается соответствием навигационных характеристик воздушного судна требуемым навигационным характеристикам (RNP).

Для обхода опасных метеорологических явлений отклонение от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета осуществляется по согласованию с органом ОВД.

Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью допускается на эшелоне не ниже 11 100 м.

10.13.1. При выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве должны выдерживаться требования по точности аэронавигации, установленные для данного района полета, при этом:

летный экипаж контролирует и анализирует аэронавигационную и метеорологическую обстановку по маршруту полета (в районе выполнения авиационных работ), на аэродроме назначения и запасных аэродромах и заданные органом ОВД эшелоны (высоты) полета;

орган ОВД при наличии радиолокационного контроля по запросу летного экипажа обеспечивает его информацией о местоположении его воздушного судна.

Информацию об ухудшении метеорологических условий ниже установленного минимума или прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) летный экипаж может получать по сообщению АТИС или от органа ОВД, под непосредственным управлением (обслуживанием) которого находится его воздушное судно.

10.13.2. При невозможности обхода зоны опасного явления погоды для продолжения полета в пункт назначения летный экипаж своевременно принимает наиболее безопасные меры для вывода воздушного судна из такой зоны с последующим выполнением посадки на запасном аэродроме (площадке), включая пункт вылета.

10.13.3. При изменении расчетного времени пролета пункта обязательного донесения более двух минут летный экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД уточненное расчетное время.

10.13.4. Летный экипаж воздушного судна до подхода к рубежу передачи управления по указанию органа ОВД устанавливает радиосвязь с тем органом ОВД, который далее будет осуществлять обслуживание (управление) воздушного движения, и:

информирует его о высоте (эшелоне) полета, местонахождении воздушного судна, расчетном времени выхода на заданный рубеж;

получает дальнейшие условия полета.

Об установлении радиосвязи (или ее отсутствии) летный экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД, под ответственностью которого пока находится.

При наличии у органа ОВД информации о воздушной обстановке от автоматизированных систем управления воздушным движением или вторичного радиолокатора летный экипаж этим органом ОВД может быть освобожден от докладов о пролете пунктов обязательного донесения и эшелоне полета.

При этом доклад о пролете последнего пункта обязательного донесения (выходе из зоны ответственности конкретного диспетчерского пункта ОВД) обязателен, если не получено иное указание органа ОВД.

10.13.5. При необходимости полета над (вблизи) населенным пунктом:

полет может выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенного пункта или на специально предусмотренной для этих целей посадочной площадке в пределах населенного пункта;

в случае, если метеоусловия не позволяют выдерживать установленную высоту (эшелон) полета, обход населенного пункта производится, как правило, с правой стороны, если не установлен иной порядок обхода.

10.13.6. При полете по ПВП по маршруту, проходящему в районе аэродрома (непосредственной близости), полет (обход аэродрома) осуществляется с соблюдением максимальной осмотрительности на безопасном удалении или по маршруту, указанному органом ОВД.

Правила определения минимального количества топлива на полет и аэронавигационного запаса топлива

10.14. Полет гражданского воздушного судна может выполняться только в том случае, когда воздушное судно имеет достаточный запас топлива и других предусмотренных РЛЭ видов заправки (масел, рабочих и иных жидкостей), гарантирующих безопасное завершение полета.

10.14.1. Достаточный запас топлива (минимальное количество) на полет состоит из:

расчетного количества топлива, необходимого для выполнения полета согласно плану;

аэронавигационного запаса топлива (АНЗ топлива);

невырабатываемого остатка топлива.

10.14.2. Расчетное количество топлива на полет включает:

топливо, расходуемое на земле, рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить запуск двигателя (двигателей), работу вспомогательной силовой установки (при ее наличии), руление;

рейсовое топливо, рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить полет от взлета до завершения посадки на аэродроме (в пункте) назначения.

10.14.3. АНЗ топлива не может быть меньше значения, предусмотренного РЛЭ или эквивалентным ему документом, и рассчитывается в зависимости от одного из следующих вариантов принятия решения на вылет:

уход на запасной аэродром с высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения — является основным, в том числе и при разработке планов (расписания) движения воздушного судна, и определяется как сумма:

топлива, необходимого для полета с высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения до высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) наиболее удаленного из выбранных запасных аэродромов;

топлива на 30 минут полета на высоте 450 м после прилета на запасной аэродром;

уход на запасной аэродром с рубежа ухода — количество топлива на борту воздушного судна к расчетному времени прилета на аэродром назначения должно обеспечить полет не менее 60 минут на высоте 450 м. Рубеж ухода рассчитывается таким образом, чтобы к моменту пролета высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) запасного аэродрома количество топлива на борту воздушного судна было не менее чем на 30 минут полета на высоте 450 м;

полет без запасного аэродрома при наличии на аэродроме более одной ВПП, пригодной для посадки данной категории (типа) воздушного судна, — АНЗ топлива принимается равным расходу топлива в условиях стандартной атмосферы на скорости ожидания на высоте 450 м в течение:

60 минут — для самолетов с газотурбинными двигателями;

45 минут — для самолетов с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг, а также самолетов с поршневыми двигателями;

30 минут — для вертолетов и дирижаблей.

Вертолеты могут выполнять строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы в радиусе не более 5 км от посадочной площадки с АНЗ топлива по усмотрению командира вертолета, но не менее чем на 20 минут полета;

полет на изолированный аэродром АНЗ топлива рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить выполнение полета на крейсерском эшелоне (высоте) для самолетов с поршневыми двигателями в течение 45 минут плюс 15% от времени полета по запланированному маршруту, но не более 120 минут, с газотурбинными двигателями — в течение 120 минут.

10.14.4. Резервное топливо включает АНЗ топлива, компенсационный запас, дополнительное топливо (если позволяет запас по загрузке и предельно допустимой центровке воздушного судна).

10.14.5. Компенсационный запас топлива рассчитывается в соответствии с РЛЭ, но в любом случае должен быть не менее 3% от массы основного запаса топлива — массы топлива, определенной для расходования при запуске и прогреве двигателя, рулении, взлете, полете по маршруту, заходе на посадку и посадке.

10.14.6. Перечень маршрутов, требующих дополнительного топлива, с указанием его количества определяется эксплуатантом в РПП.

Дополнительное топливо предусматривается при выполнении полетов в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли, по правилам ETOPS, в других случаях в соответствии с РПП эксплуатанта.

10.14.7. Окончательное решение о количестве АНЗ топлива и достаточного (минимального количества) топлива на полет, но не менее установленного, принимает командир воздушного судна в зависимости от аэронавигационной, метеорологической обстановки по маршруту полета, на аэродромах назначения и запасных, а также расстояний до аэродромов назначения и запасных.

10.14.8. Самолеты с двумя газотурбинными силовыми установками рекомендуется эксплуатировать на тех маршрутах, где в случае полета на одном работающем двигателе (при отказе другого) имеется реальная возможность при таких обстоятельствах произвести посадку на запасном аэродроме и что потребует учета повышенного расхода топлива при расчете АНЗ топлива.

Особенности полетов в воздушном пространстве приграничной полосы Российской Федерации и при пересечении государственной границы Российской Федерации

10.15. В воздушном пространстве над территорией Российской Федерации вдоль ее государственной границы установлена приграничная полоса с особым режимом ее использования.

В воздушном пространстве вдоль государственной границы Российской Федерации в Северном Ледовитом океане приграничная полоса не установлена.

Специальные районы, где допускается использование воздушного пространства без получения разрешения центров ОрВД, и воздушное пространство классов E, F и G в приграничной полосе не устанавливаются.

Пересечение государственной границы воздушными судами, выполняющими международные полеты, осуществляется по специально выделенным воздушным коридорам пролета государственной границы. Отклонения за их пределы не допускаются.

Правила пересечения государственной границы публикуются в документах аэронавигационной информации.

10.15.1. Основанием для пересечения государственной границы при выполнении международных полетов является: наличие допусков у членов экипажа к выполнению международных полетов; план полета; разрешение на использование воздушного пространства.

10.15.2. Основанием для пересечения государственной границы российскими воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве над открытым морем, является: план полета; разрешение на использование воздушного пространства.

10.15.3. Аппаратура государственного радиолокационного опознавания (если такая аппаратура предусмотрена на воздушном судне) включается летным экипажем воздушного судна принадлежности Российской Федерации не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации (влета) при выполнении международного полета.

При выполнении полетов в воздушном пространстве над открытым морем аппаратура государственного радиолокационного опознавания выключается при удалении воздушного судна от береговой черты Российской Федерации на расстояние 400 км и включается при приближении к береговой черте Российской Федерации на такое же расстояние.

10.15.4. Летный экипаж воздушного судна не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы сообщает соответствующему органу ОВД, осуществляющему обслуживание (управление) воздушного движения, свой позывной (номер рейса), местоположение, эшелон (высоту) и расчетное время пересечения государственной границы.

Орган ОВД, осуществляющий обслуживание (управление) воздушного движения, подтверждает (при необходимости изменяет) летному экипажу воздушного судна эшелон (высоту) и расчетное время пересечения государственной границы.

При отсутствии основания на пересечение государственной границы воздушным судном, выполняющим международный полет, разрешение летному экипажу воздушного судна на влет в воздушное пространство Российской Федерации не дается (соответствующим центром ЕС ОрВД) до урегулирования всех вопросов, не позволяющих разрешить указанное пересечение.

10.15.5. При получении разрешения на пересечение государственной границы от центра ЕС ОрВД орган ОВД, осуществляющий обслуживание (управление) воздушного движения, сообщает летному экипажу воздушного судна и органу ОВД сопредельного государства условия пересечения государственной границы, при этом:

при наличии прямых каналов связи между центром ЕС ОрВД и органом ОВД сопредельного государства согласование условий пересечения государственной границы осуществляется между центром ЕС ОрВД и органом ОВД сопредельного государства;

условия пересечения государственной границы сообщаются экипажу воздушного судна центром ЕС ОрВД или органом ОВД сопредельного государства. Летный экипаж воздушного судна, получивший условия пересечения государственной границы, сообщает органу ОВД, осуществляющему обслуживание (управление) воздушного движения, фактическое время пересечения государственной границы и эшелон (высоту) полета.

10.15.6. В случае различий в системах эшелонирования, принятых в Российской Федерации и в сопредельном с Российской Федерацией государстве, смена эшелона должна быть закончена за 30 км до пересечения государственной границы (границы зоны ЕС ОрВД над открытым морем), если иное не предусмотрено международными договорами и соглашениями и нет иных указаний центра ЕС ОрВД и органа ОВД.

10.15.7. Если воздушное судно, выполняющее международный полет, после пересечения государственной границы не может продолжать полет, и летный экипаж принял решение следовать на аэродром вылета и нет иных указаний органа ОВД, то пересечение государственной границы в обратном направлении выполняется по тому же маршруту.

Центр ЕС ОрВД сообщает летному экипажу воздушного судна условия выполнения полета и пересечения государственной границы.

10.15.8. Пересечение государственной границы воздушным судном при влете в воздушное пространство Российской Федерации без радиосвязи запрещается, кроме случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете (при наличии разрешения на выполнение международного полета, разрешения на использование воздушного пространства и плана полета).

Если после влета в воздушное пространство Российской Федерации летный экипаж воздушного судна принимает решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы в обратном направлении выполняется по тому же маршруту с занятием попутного эшелона.

10.15.9. Командир воздушного судна в случае вынужденного пересечения государственной границы (в случае аварии, стихийного бедствия, угрожающего безопасности воздушного судна, доставки спасенных людей, оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажирам, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств) обязан немедленно сообщить соответствующему органу ОВД и в дальнейшем действовать по его указаниям или указаниям командира дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации, поднятого в воздух для выяснения факта случившегося.

10.15.10. При использовании воздушного пространства приграничной полосы вынужденные отклонения от установленной воздушной трассы, МВЛ и маршрута полета производятся в сторону от государственной границы Российской Федерации.

В случае, если вынужденное отклонение от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета может привести к нарушению государственной границы Российской Федерации, командир воздушного судна прекращает выполнение задания, возвращается на аэродром вылета или на запасной аэродром с немедленным докладом об этом органу ОВД.

К воздушным судам, пересекшим государственную границу с нарушением установленных правил, принимаются меры в соответствии с законодательством Российской Федерации.

10.15.11. В воздушном пространстве приграничной полосы Российской Федерации не допускается выполнение полетов воздушных судов с выключенной государственной радиолокационной системой опознавания, а также воздушных судов, не имеющих двухсторонней радиосвязи с органами ОВД (управления полетами).

10.15.12. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы выполняются с использованием аэронавигационных карт установленного масштаба с обозначенной линией государственной границы Российской Федерации, шириной приграничной полосы и с указанием ограничительных пеленгов от радиосредств.

10.15.13. Пользователи воздушного пространства приграничной полосы в случаях оставления своих воздушных судов вне обозначенных в заявках аэродромов (площадок) обязаны информировать соответствующие органы ОВД о таких изменениях и о новом местонахождении своих воздушных судов.

Особенности производства полетов в районе аэродрома (аэроузла) и на контролируемых аэродромах

10.16. Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэродромов (аэроузлов) или аэронавигационным паспортом аэродрома, требования которых обязаны твердо знать и точно выполнять летные экипажи воздушных судов, базирующихся на данном аэродроме, а также должностные лица, организующие и обеспечивающие полеты в районе аэродрома (аэроузла).

Необходимые сведения об аэродромах (аэроузлах) публикуются в документах аэронавигационной информации и используются экипажами воздушных судов, которые не базируются на данном аэродроме, для выполнения полетов.

10.16.1. Аэродромные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку в районе аэродрома (аэроузла) предусматриваются на удалении друг от друга и от границ воздушных трасс в горизонтальной плоскости при наличии радиолокационного контроля на расстояние не менее 10 км, а без радиолокационного контроля — не менее 20 км.

В случае ограничений воздушного пространства района аэродрома (аэроузла) вышеуказанные значения могут быть меньше в два раза. В этих случаях аэродромные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ воздушных трасс и МВЛ в вертикальной плоскости на расстояние не менее 600 м.

В отдельных случаях при выполнении полетов воздушных судов со скоростью полета 300 км/ч и менее в аэродромных зонах по ПВП могут устанавливаться и другие значения, но не менее: в вертикальной плоскости — 300 м; в горизонтальной плоскости — 5 км.

При выполнении аэродромных полетов в районах аэродромов с ограниченным воздушным пространством возможно введение в установленном порядке ограничений на воздушных трассах, МВЛ и других элементах структуры воздушного пространства.

10.16.2. Для регулирования очередности захода на посадку воздушных судов устанавливаются зоны ожидания над радионавигационными точками или характерными наземными ориентирами.

Полет в зоне ожидания выполняется по установленным схемам и на эшелонах в соответствии с правилами эшелонирования.

Нижний эшелон зоны ожидания устанавливается с превышением не менее 300 м над высотой полета по кругу (высотой перехода).

При изменении атмосферного давления на 4 мм рт. ст. (5,3 мбар) и более или температуры воздуха на 10°С и более пересчитывается высота нижнего эшелона зоны ожидания.

Правила полетов в зоне ожидания и порядок внеочередного выхода из зоны ожидания для захода на посадку устанавливаются органом ОрВД.

10.16.3. Правила полетов в районе аэродрома (аэроузла) и графическая информация указываются в документах аэронавигационной информации.

Указанные на схемах навигационные средства используются при выполнении процедур вылета или захода на посадку.

10.16.4. При полетах в районах горных аэродромов снижение воздушного судна производится только после пролета маркированного рубежа на эшелоне (высоте) не ниже безопасного в секторе (секторах) и при наличии радиолокационного контроля, устойчивой работе бортового пилотажно-навигационного оборудования, уверенности летного экипажа и органа ОВД в местоположении воздушного судна.

10.16.5. Полеты в районе аэродрома выполняются:

по установленным маршрутам, воздушным трассам, МВЛ;

по маршрутам прибытия, схемам вылета, захода на посадку и ожидания;

по установленным схемами траекториям и задаваемым диспетчером ОВД или методом визуального захода на посадку, если такой заход предусмотрен в установленном порядке, а летный экипаж имеет соответствующий допуск.

10.16.6. При маневрировании в районе аэродрома обеспечивается пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) с соблюдением заданных высот, установленных ограничений по скорости полета, указанных в процедурах маневрирования, если не поступило других указаний от органа ОВД, а при отсутствии таких ограничений — в соответствии с приложениями № 1 и 4 к настоящим Правилам.

При выполнении процедуры маневрирования используются навигационные средства, на которых основана данная процедура.

Опубликованные на схеме процедуры маневрирования, не являющиеся процедурами зональной навигации, могут выполняться с применением оборудования зональной навигации при условии, что:

летный экипаж допущен к использованию оборудования зональной навигации для выполнения процедуры данного типа;

в бортовой базе данных содержится процедура зональной навигации, совпадающая с опубликованной процедурой.

10.16.7. Выполнение разворотов на маневрировании в районе аэродрома:

разворот начинается без упреждения, если начало разворота задается моментом достижения заданного значения навигационного параметра (высота, дальность, пеленг) или моментом пролета навигационного средства (контрольной точки);

разворот начинается с упреждением, если предусмотрен разворот на линию пути, заданную средством наведения, и момент начала разворота не указан.

Угол крена воздушного судна выдерживается в соответствии с предписанной процедурой для данного аэродрома. Если процедурой значение угла крена не установлено, то устанавливается угол крена, необходимый для выдерживания заданной траектории полета. Угол крена не может быть более ограниченного РЛЭ или эквивалентным ему документом.

10.16.8. Набор высоты производится с градиентом не менее значения, указанного на схеме, а если он не указан, то:

для процедуры вылета не менее 3,3% — для самолета и 5% — для вертолета;

для процедуры прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) — не менее 2,5%.

10.16.9. При невозможности вылета с использованием стандартной процедуры или процедуры, заданной органом ОВД, используется запасная установленная процедура вылета.

10.16.10. В контролируемом воздушном пространстве маневрирование воздушного судна от точки окончания полета по воздушной трассе или МВЛ до точки начала захода на посадку производится по установленному маршруту прибытия или по траекториям, задаваемым органом ОВД.

10.16.11. Процедуры вылета, начального этапа захода на посадку, ожидания, прерывания захода на посадку (ухода на второй круг), не основанные на средствах зональной навигации, могут выполняться с применением оборудования зональной навигации при соблюдении следующих условий:

оборудование зональной навигации, установленное на воздушном судне, сертифицировано, и летный экипаж допущен к его использованию для выполнения полета на соответствующем этапе;

для соответствующей процедуры в базе данных имеется маршрут зональной навигации, и летный экипаж убедился в его соответствии опубликованной схеме.

10.16.12. Радиолокационное наведение (векторение) при заходе на посадку по приборам представляет собой последовательно задаваемые органом ОВД магнитный курс, высоту и, при необходимости, скорость для выведения воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам.

При осуществлении радиолокационного наведения (векторения) точность выдерживания параметров, задаваемых органом ОВД, обеспечивает летный экипаж.

Начатое радиолокационное наведение (векторение) продолжается до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам или до получения разрешения на визуальный заход.

Момент доворота воздушного судна для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием радиолокационного наведения (векторения). Разрешение на заход выдается 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.

10.16.13. На контролируемых аэродромах с параллельными или почти параллельными ВПП могут одновременно использоваться разновариантные операции использования ВПП:

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.

10.16.14. Раздельные операции с параллельных ВПП могут осуществляться при соблюдении расстояния между ними, отвечающего требованиям норм годности аэродромов гражданской авиации, 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 соответствующее оборудование для обеспечения захода на посадку по приборам, по системам радиолокационного контроля и визуального захода на посадку;

на аэродроме предусмотрен порядок циркулярного сообщения АТИС о работе аэродрома с параллельных ВПП.

10.16.15. Минимальный временной интервал между взлетом и посадкой воздушных судов при полетах с одной ВПП и параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, устанавливается 45 с.

Минимальные временные интервалы 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 — три минуты;

для тяжелых воздушных судов за тяжелыми, а также средних воздушных судов, следующих за тяжелыми, — две минуты;

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 мин.

10.16.16. Параллельные ВПП могут использоваться одновременно для выполнения независимых взлетов, зависимых и независимых заходов на посадку.

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 (управления) воздушного движения обеспечивают требования действующего радиолокационного эшелонирования;

осуществление циркулярного сообщения о работе аэродрома в режиме независимых вылетов.

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 интервале 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 системам ИЛС, и траектории ухода на второй круг расходятся не менее чем на 30°;

входы в зоны действия курсовых маяков ИЛС 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 30° (в исключительных случаях не более 45°);

осуществление циркулярного сообщения о работе аэродрома в режиме зависимых заходов на посадку;

процедуры обслуживания (управления) воздушного движения опубликованы в сборниках аэронавигационной информации.

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 системам ИЛС, и траектории ухода на второй круг имеют угол расхождения не менее чем 30°;

входы в зоны действия курсовых маяков ИЛС соседних ВПП эшелонированы по высоте не менее чем 300 м с углом приближения к предпосадочной прямой не более 30° (в исключительных случаях не более 45°);

по центру между продолжениями осевых линий ВПП (воздушное пространство по центру между продолжением осевых линий двух ВПП) установлена промежуточная защитная зона, контролируемая отдельным диспетчером;

осуществление циркулярного сообщения о работе аэродрома в режиме независимых заходов на посадку;

процедуры обслуживания (управления) воздушного движения опубликованы в сборниках аэронавигационной безопасности.

10.16.17. Диспетчерское разрешение на заход на посадку по кратчайшему расстоянию выдается при наличии радиолокационного контроля за полетом с указанием курса следования и скорости полета или с применением экипажем навигационных систем.

При этом комплексное использование радиотехнических средств и выдерживание летным экипажем задаваемых диспетчером траекторий является обязательным.

10.16.18. Диспетчерские разрешения (указания), рекомендации и информация при заходе воздушных судов на посадку выдаются только с целью обеспечения эшелонирования воздушных судов.

Летный экипаж обеспечивает выдерживание траектории предпосадочной прямой.

Особенности в правилах выполнения особо важных и специальных рейсов (полетов) на вертолетах

10.17. Особо важные и специальные рейсы (полеты) на вертолетах могут выполняться по ПВП и ППП.

10.17.1. Особо важные и специальные рейсы (полеты) на вертолетах могут выполняться по ПВП при следующих предельных минимумах погоды:

в равнинной и холмистой местности днем:

высота облачности — 150 м;

дальность видимости (горизонтальная видимость) — 2000 м;

в равнинной и холмистой местности ночью:

высота облачности — 450 м;

дальность видимости (горизонтальная видимость) — 4000 м;

в горной местности до 2000 м днем:

высота облачности — 400 м;

дальность видимости (горизонтальная видимость) — 5000 м;

в горной местности 2000 м и более днем:

высота облачности — 700 м;

дальность видимости (горизонтальная видимость) — 8000 м.

10.17.2. Особо важные и специальные рейсы (полеты) на вертолетах могут выполняться по ППП при следующих предельных минимумах погоды:

для посадки:

высота облачности — 60 м;

дальность видимости (горизонтальная видимость) — 600 м;

для взлета:

высота облачности — 30 м;

дальность видимости (горизонтальная видимость) — 400 м.

10.17.3. Полеты вертолетов, выполняемые в целях обеспечения особо важных рейсов, а также полеты с целью тренировки летных экипажей могут выполняться при следующих предельных минимумах погоды по ПВП:

в равнинной и холмистой местности днем:

высота облачности — 100 м;

дальность видимости (горизонтальная видимость) — 1000 м;

в равнинной и холмистой местности ночью:

высота облачности — 300 м;

дальность видимости (горизонтальная видимость) — 4000 м;

в горной местности до 2000 м днем:
высота облачности — 400 м;
дальность видимости (горизонтальная видимость) — 2000 м;
в горной местности 2000 м и более днем:
высота облачности — 700 м;
дальность видимости (горизонтальная видимость) — 8000 м.

10.17.4. Ограничения по скорости ветра устанавливаются РЛЭ конкретного типа или эквивалентным ему документом.

Предельные минимумы погоды могут применяться при наличии у командира воздушного судна опыта полетов в данном (планируемом) районе и допуска к полетам по условиям по ППП.

10.17.5. При выполнении полетов на аэродромы, оборудованные системами посадки, в документах аэронавигационной информации которых не опубликованы метеорологические минимумы для вертолетов, летным экипажам разрешается выполнять посадки по минимуму командира воздушного судна, но не ниже минимального значения, установленного на конкретном аэродроме для других типов воздушных судов, в зависимости от системы посадки.

XI. Порядок выполнения полетов

Буксировка, запуск, руление

11.1. После занятия рабочих мест в кабине летный экипаж под руководством командира воздушного судна проводит предполетную (предстартовую) подготовку, которая завершается докладом членов летного экипажа о готовности к полету (согласно контрольным листам осмотра и картам контрольных проверок).

Если на борту воздушного судна (у экипажа) предусмотрено наличие аварийной радиостанции, то перед вылетом радиостанция должна быть подсоединена к батарее питания.

На неконтролируемых аэродромах и площадках перед началом движения воздушного судна командир воздушного судна осуществляет осмотр летного поля и выбирает маршрут буксировки и/или руления.

11.1.1. Буксировка воздушного судна производится в соответствии с установленными правилами и схемой руления данного аэродрома.

Безопасность буксировки обеспечивает уполномоченное должностное лицо (как правило, должностное лицо инженерно-авиационной службы), руководящее буксировкой.

В случаях, если при буксировке воздушного судна требуется соблюдение дополнительных установленных РЛЭ или эквивалентным ему документом условий эксплуатации, командир воздушного судна заблаговременно, до начала буксировки, оговаривает их с должностным лицом инженерно-авиационной службы (далее — ИАС), руководящим буксировкой.

11.1.2. Буксировка воздушного судна выполняется:

при наличии непрерывной двусторонней связи летного экипажа воздушного судна с органом ОВД (на контролируемом аэродроме) и разрешения органа ОВД, а также связи с буксировочной бригадой;

с включенными аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

При буксировке и запуске должна поддерживаться двусторонняя связь с ответственным лицом ИАС (по СПУ или радио), а на воздушных судах, не имеющих такой связи, — визуально с помощью установленных сигналов.

11.1.3. Пересечение и занятие ВПП или РД при буксировке воздушного судна на контролируемом аэродроме производятся по разрешению органа ОВД, при этом лица, осуществляющие буксировку: соблюдают визуальную и радиоосмотрительность; докладывают органу ОВД об освобождении ВПП или РД.

11.1.4. Если воздушное судно на контролируемом аэродроме установлено не по маркировочным знакам, командир воздушного судна или должностное лицо, осуществляющее буксировку (при буксировке воздушного судна без летного экипажа), немедленно информирует об этом орган ОВД.

11.1.5. До начала запуска двигателя (двигателей) на контролируемых аэродромах экипаж воздушного судна:

устанавливает контрольную связь с органом ОВД, осуществляющим обслуживание на перроне, и проверяет качество связи;

прослушивает метеорологическую информацию (при наличии автоматического вещания) и докладывает индекс текущей информации, запрашивает и получает от органа ОВД разрешение на запуск двигателя (двигателей) и дискретный код ответчика вторичной радиолокации (при его применении).

11.1.6. Запуск, прогрев на повышенных оборотах и опробование двигателя (двигателей) воздушного судна на контролируемом аэродроме выполняются по разрешению органа ОВД.

Опробование двигателя (двигателей) воздушного судна производится на стоянке или на специально оборудованной площадке (при их наличии) или на участках РД, отведенных и маркированных для этой цели.

11.1.7. Выруливание воздушного судна с места запуска двигателя (двигателей), а также заруливание воздушного судна выполняются:

на контролируемых аэродромах — с разрешения органа ОВД и ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск воздушного судна;

на неконтролируемых аэродромах и на посадочных площадках — с разрешения ответственного лица ИАС (при его наличии), обеспечивающего выпуск (прием) воздушного судна, или по усмотрению командира воздушного судна.

11.1.8. Летному экипажу выруливать (рулить) запрещается, если:

давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;

члены летного экипажа перед началом руления не выполнили требования РЛЭ, предшествующие этапу руления;

там, где это предусмотрено, не получено разрешение органа ОВД и (или) ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск воздушного судна;

безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий или неудовлетворительного состояния покрытия рулежных дорожек на маршруте руления;

отсутствует автомобиль сопровождения, если предусмотрено сопровождение при выруливании.

11.1.9. Автомобили сопровождения (с обязательным их оборудованием светосигнальными устройствами и радиостанцией) при рулении применяются по требованию летного экипажа.

11.1.10. В начале руления проверяется действие тормозов (если предусмотрено РЛЭ).

Руление выполняет командир воздушного судна или по его указанию второй пилот.

11.1.11. Выруливание с места стоянки (заруливание) выполняется по сигналам обеспечивающего ответственного лица ИАС.

Заруливание на место стоянки при отсутствии ИАС может выполняться по сигналам дежурного по сопровождению (перрону).

Указанные лица при соблюдении правил руления летным экипажем обеспечивают безопасное выруливание (заруливание) воздушного судна.

11.1.12. Члены летного экипажа при рулении обязаны следить за окружающей обстановкой и предупреждать пилота, выполняющего руление, о препятствиях.

При обнаружении на маршруте руления препятствия командир воздушного судна прекращает руление (принимает меры по предупреждению столкновения) и докладывает на контролируемом аэродроме о наличии препятствия органу ОВД.

11.1.13. Руление воздушного судна выполняется в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой руления по маркировочной разметке.

На контролируемых аэродромах маршрут руления указывается органом ОВД.

11.1.14. Скорость руления выбирается командиром воздушного судна в соответствии с требованиями РЛЭ данного типа воздушного судна или эквивалентного ему документа и в зависимости от состояния РД, ВПП, грунта, наличия препятствий и условий видимости, с обеспечением в случае необходимости безопасной остановки воздушного судна.

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

Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от запуска двигателей до их выключения.

11.1.16. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их командиры (пилоты) обязаны уменьшить скорость руления до минимальной и, держась правой стороны, безопасно разойтись левыми бортами.

При сближении на пересекающихся курсах пилот, выполняющий руление и видящий другое судно справа, обязан прекратить руление.

Обгон рулящего воздушного судна запрещается.

11.1.17. На контролируемом аэродроме занятие или освобождение ВПП, РД осуществляется в соответствии с указаниями органа ОВД. До занятия воздушным судном исполнительного старта на ВПП экипаж воздушного судна должен получить от органа ОВД информацию об условиях взлета и выхода из района аэродрома, при этом командир воздушного судна оценивает полученную информацию о фактической погоде, состоянии ВПП.

В случаях необходимости длительного занятия ВПП командир воздушного судна до ее занятия сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету.

Взлет

11.2. Взлет выполняет командир воздушного судна или по его команде второй пилот, при этом командир воздушного судна обеспечивает безопасное выполнение взлета независимо от того, выполняет ли взлет сам или второй пилот.

Второй пилот может выполнять вышеуказанную команду командира воздушного судна при наличии в установленном порядке соответствующего допуска или если такая тренировка предусмотрена заданием на полет.

11.2.1. Взлет производится:

на контролируемом аэродроме — с разрешения органа ОВД, полученного летным экипажем по запросу;

на неконтролируемом аэродроме (посадочной площадке) — по решению командира воздушного судна.

При этом разрешение на взлет, полученное от органа ОВД, не является принуждением к производству взлета.

11.2.2. В случае принятия командиром воздушного судна решения на выполнение взлета при условиях, если экипажу взлетать запрещается, то вся ответственность за исход взлета возлагается на командира воздушного судна.

11.2.3. На неконтролируемых аэродромах и посадочных площадках:

место начала взлета и его направление определяет командир воздушного судна;

информацию о времени, месте и направлении взлета летный экипаж воздушного судна передает "блиндом" (место и магнитный курс взлета) на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого находится летный экипаж воздушного судна.

11.2.4. Летному экипажу взлетать запрещается, если:

по курсу взлета имеются опасные метеорологические явления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;

фактическая погода ниже установленного эксплуатационного минимума;

в условиях сильного ливневого дождя метеорологическая видимость менее 600 м (значение видимости по ОВИ не учитывается);

скорость ветра у земли с учетом его направления, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления не соответствуют установленным РЛЭ ограничениям;

поверхность воздушного судна покрыта льдом, инеем или мокрым снегом;

взлетная масса превышает максимальное значение, предусмотренное РЛЭ или эквивалентным ему документом (рассчитанное в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом) для фактических располагаемых дистанций, метеорологических условий и требуемого градиента набора на начальном участке схемы вылета;

другое воздушное судно уходит на второй круг;

впереди на ВПП (летной полосе) имеются препятствия.

11.2.5. Взлет воздушного судна производится, как правило, от начала ВПП.

Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП при условии, если:

это опубликовано в сборниках аэронавигационной информации или предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (аэронавигационным паспортом аэродрома);

располагаемые характеристики ВПП (летной полосы) от места начала разбега соответствуют потребным характеристикам для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

11.2.6. При попутном ветре взлет разрешается, если величина попутной составляющей не превышает ограничения РЛЭ или эквивалентного ему документа.

11.2.7. Порядок использования взлетно-посадочных фар определяет командир воздушного судна в зависимости от внешних условий и в соответствии с нормами РЛЭ или эквивалентного ему документа и настоящих Правил.

Если при включении фар создается световой экран, ухудшающий видимость, взлет по решению командира воздушного судна на любом этапе взлета может производиться с выключенными фарами.

11.2.8. Решение о прекращении или продолжении взлета принимает командир воздушного судна.

11.2.9. Взлет в установленном порядке должен быть прекращен:

если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления и продолжение разбега не обеспечивает безопасности его выполнения;

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

11.2.10. При выполнении взлета не разрешается:

производить отрыв воздушного судна от ВПП экипажем на скорости менее расчетной;

вести радиосвязь летному экипажу и диспетчеру органа ОВД с момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м (установленной высоты начала маневра после взлета), если отсутствуют случаи возникновения угрозы безопасности полета.

11.2.11. После прекращения взлета, воздушного судна повторный взлет разрешается после выяснения и устранения причин, вызвавших его прекращение.

Набор высоты

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

Доклад летного экипажа о выполнении взлета на контролируемом аэродроме производится при полетах:

по ППП — в соответствии с правилами, опубликованными в сборнике аэронавигационной информации или информации, содержащейся в сводке автоматического вещания метеорологической информации;

по ПВП — по достижении высоты 200 м, а при полете на высоте менее 200 м — после набора заданной высоты.

При получении разрешения на бесступенчатый набор заданного эшелона доклад органу ОВД о взлете может не производиться.

11.3.1. После взлета воздушного судна набор высоты производится по прямой до начала предусмотренного в установленном порядке маневра, который может выполняться на высоте не менее:

100 м — на воздушных судах со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее;

200 м — на воздушных судах со скоростью полета по кругу более 300 км/ч.

Если иная высота установлена схемой вылета, то разворот на курс следования может выполняться по достижении воздушным судном высоты над рельефом местности не менее: для самолетов — 120 м; для вертолетов при взлете с разбегом — 90 м.

11.3.2. При выполнении авиационных работ разрешается выполнение разворота после взлета воздушного судна на относительной высоте не менее 50 м, если иное не предусмотрено правилами выполнения вида работ, РЛЭ или эквивалентным ему документом.

11.3.3. Набор заданного эшелона (высоты) полета производится по указанию органа ОВД в соответствии с установленной схемой выхода и маршрутом полета с соблюдением эксплуатационных режимов, определенных РЛЭ или эквивалентным ему документом.

При пересечении высоты перехода летный экипаж устанавливает шкалы давления барометрических высотомеров на стандартное атмосферное давление и сличает показания высотомеров в установленном порядке.

По окончании набора заданного эшелона летный экипаж также должен сверить показания высотомеров в установленном порядке.

11.3.4. При невозможности занятия после взлета заданного эшелона (высоты) полета к назначенному рубежу летный экипаж воздушного судна обязан сообщить об этом органу ОВД и действовать по его указанию.

11.4. В полете летный экипаж должен постоянно анализировать аэронавигационную и метеорологическую обстановку по маршруту полета (в районе работы), на аэродроме назначения, промежуточных и запасных аэродромах.

Контроль курса, в том числе при выполнении разворотов и после их окончания, других навигационных элементов полета, скорости и направления ветра выполняется летным экипажем с той периодичностью и в таком порядке, которые позволяют исключить отклонение воздушного судна от заданной траектории на величину, превышающую допустимое значение для данного района полетов.

В контролируемом воздушном пространстве информацию об опасных метеоусловиях на маршруте, об ухудшении метеорологических условий ниже установленного минимума или прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) летный экипаж получает от органа ОВД, под непосредственным управлением (обслуживанием) которого находится воздушное судно.

При наличии радиолокационного контроля летный экипаж имеет право запросить местоположение воздушного судна у органа ОВД.

11.4.1. Разрешение и условия на вход в воздушную трассу, МВЛ или маршрут полета при взлете с близко расположенного аэродрома летный экипаж может получить от органа ОВД перед взлетом или после взлета.

11.4.2. На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки и если количество топлива на борту воздушного судна не обеспечивает уход на запасной аэродром с ВПР аэродрома назначения, командир воздушного судна по согласованию с органом ОВД (в контролируемом воздушном пространстве) может:

произвести посадку на ближайшем промежуточном или запасном аэродроме для дозаправки топливом;

следовать до рубежа ухода на запасной аэродром.

11.4.3. До пролета рубежа ухода на запасной аэродром летный экипаж в контролируемом воздушном пространстве информирует диспетчера органа ОВД:

о расчетном времени пролета рубежа ухода на запасной аэродром — при входе в район ОрВД, где находится рубеж ухода на запасной аэродром;

о принятом решении на продолжение полета до аэродрома назначения или об уходе на запасной аэродром.

Решение на продолжение полета до аэродрома назначения или уходе на запасной аэродром командир воздушного судна принимает после получения от органа ОВД данных о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждения (неподтверждения) технической готовности аэродрома назначения к приему воздушного судна.

11.4.4. В контролируемом воздушном пространстве могут выставляться определенные требования по точности аэронавигации, установленные для данного района полета, и заданные органом ОВД высоты (эшелоны) полета.

11.4.5. Отклонения от текущего плана полета допускаются для обхода опасных явлений погоды, ухода на запасной аэродром или для вынужденной посадки воздушного судна.

В контролируемом воздушном пространстве все указанные отклонения от текущего плана полета допускаются по согласованию (указанию) с органом ОВД, под непосредственным управлением которого осуществляется полет.

При невозможности обхода зоны опасного явления погоды воздушное судно выводится летным экипажем из опасного для полета района с целью выполнения посадки на запасном аэродроме (площадке) или возврата в пункт вылета.

11.4.6. Своевременный возврат на аэродром вылета или посадка на запасном аэродроме по причинам, не позволяющим продолжить полет до аэродрома назначения, должны расцениваться как правильное решение командира воздушного судна.

11.4.7. Не допускается выполнение полетов ниже безопасной высоты, самовольное спрямление заданного маршрута.

Снижение, заход на посадку и посадка

11.5. Перед началом снижения с эшелона (высоты) полета или до входа воздушного судна в район аэродрома посадки (при полетах ниже нижнего эшелона) под руководством командира воздушного судна летный экипаж проводит предпосадочную подготовку и проверку выполненных операций по карте контрольных проверок.

Объем предпосадочной подготовки определяется командиром воздушного судна исходя из предстоящих конкретных условий снижения, захода на посадку и посадки.

При продолжительности полета менее одного часа часть предпосадочной подготовки по решению командира воздушного судна может быть проведена перед вылетом.

11.5.1. В случае отсутствия в сборниках аэронавигационной информации (или инструкциях по производству полетов, или аэронавигационных паспортах аэродромов), а также в информации органа ОВД условий и ограничений снижения летный экипаж производит снижение на режимах, установленных РЛЭ или эквивалентным ему документом.

При эксплуатации БСПС (TCAS) летные экипажи воздушных судов в процессе снижения должны учитывать возможность их ложного срабатывания в тех случаях, если не выдерживаются рекомендованные ограничения по вертикальной скорости снижения (7,6 м/с (1500 футов/мин.) при подходе к заданному эшелону (высоте) за 610 м (2000 футов).

11.5.2. Летный экипаж воздушного судна своевременно сообщает органу ОВД о невозможности выдерживания задаваемых органом ОВД параметров полета.

11.5.3. При смене ВПП (курса посадки) или возникновении условий, требующих изменения (уточнения) ранее принятых решений, летным экипажем проводятся дополнительная подготовка с учетом изменений, а также повторная проверка по карте контрольных проверок.

11.5.4. Если значение сообщенной видимости или контрольной RVR ниже установленного минимума, заход на посадку по ППП не продолжается:

при точном заходе на посадку — после пролета контрольной точки, определяемой внешним маркером;

при неточном заходе на посадку — ниже высоты 300 м (1000 футов) над аэродромом.

Если после пролета контрольной точки, определяемой внешним маркером, при точном заходе на посадку или ниже высоты 300 м (1000 футов) над аэродромом при неточном заходе на посадку значение сообщенной видимости или контрольной RVR не ниже установленного минимума, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H.

В любом случае воздушное судно прекращает заход на посадку на любом аэродроме в той точке, на рубеже которой не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов, указанных для данного аэродрома.

11.5.5. Если на аэродроме посадки фактическая скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления превышают установленные ограничения (по любому из перечисленных параметров), заход на посадку не выполняется.

11.5.6. Для воздушных судов 3 класса или легкого воздушного судна (самолета) и ниже, а также вертолетов при посадке с пробегом снижение с эшелона перехода и заход на посадку разрешаются, если на аэродроме посадки:

фактическая скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления не превышают установленных ограничений (по любому из перечисленных параметров);

видимость на ВПП (видимость) не менее минимума;

высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) не ниже минимума.

11.5.7. При входе в район контролируемого аэродрома командир воздушного судна обязан сообщить диспетчеру органа ОВД о своем местонахождении (курсе следования), высоте полета и выбранной системе захода на посадку и получить от него условия снижения для входа в зону взлета и посадки (стандартный маршрут прибытия STAR).

В районах аэродромов (аэроузлов) с интенсивным воздушным движением устанавливаются в большинстве своем стандартные ограничения поступательных и вертикальных скоростей снижения воздушных судов. Сведения о введении указанных ограничений публикуются в документах аэронавигационной информации.

В целях регулирования интервалов между воздушными судами органом ОВД могут задаваться в допустимых для данного воздушного судна пределах режимы поступательных и (или) вертикальных скоростей.

Воздушному судну, нуждающемуся в немедленной посадке, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

11.5.8. При входе в район контролируемого аэродрома по условиям ПВП летный экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД свой позывной, местонахождение, высоту полета и получает от него условия для захода на посадку.

11.5.9. При полетах на неконтролируемые аэродромы и посадочные площадки:

при выполнении полета в контролируемом воздушном пространстве командир воздушного судна сообщает органу ОВД предполагаемые время и место посадки, а при наличии с этим органом ОВД радиосвязи после посадки — и о выполнении посадки;

перед заходом на посадку командир воздушного судна:

выполняет контрольный заход в целях осмотра площадки с воздуха для определения ее состояния и пригодности, а также курса посадки в зависимости от направления ветра;

передает в эфир (на рабочей частоте или на частоте связи с органом ОВД, в районе которого он находится) место и магнитный курс посадки.

11.5.10. Полет в зоне ожидания производится по установленной схеме в соответствии с Правилами входа в зону ожидания (приложение № 12 к настоящим Правилам) или указанием органа ОВД.

Полет в зоне ожидания:

выполняется на скорости не более установленной для зоны ожидания, а если она не установлена, то на скорости, не превышающей значений, указанных в приложениях № 13, 14 к настоящим Правилам;

выполняется с креном, обеспечивающим угловую скорость разворота 3°/с, но не более 25°, если схемой не указано иное;

разворот на линию пути удаления начинается в момент выхода воздушного судна в контрольную точку зоны ожидания;

разворот на линию пути приближения начинается без упреждения, если начало разворота задается дальностью или пеленгом от наземного средства навигации или моментом пролета навигационного средства.

Если момент начала разворота на линию пути приближения не указан, то летный экипаж руководствуется временем полета по линии пути удаления от траверза контрольной точки ожидания, равным для штилевых условий:

1 минута, если эшелон (высота) зоны ожидания не превышает 4200 м;

1,5 минуты, если эшелон (высота) зоны ожидания превышает 4200 м.

В случае невозможности выполнения требований процедуры ожидания летный экипаж воздушного судна информирует об этом орган ОВД.

Летный экипаж соблюдает установленные (изложенные в том числе и в РПП эксплуатанта) навигационные процедуры входа, выполнения полета и выхода из зоны ожидания и обеспечивает нахождение воздушного судна в пределах зоны в течение заданного органом ОВД времени.

11.5.11. Снижение на конечном этапе захода на посадку начинается в контрольной точке конечного этапа захода на посадку, а при выполнении процедуры "ипподром" или обратных схем — после выхода на конечный этап захода на посадку.

При ступенчатом снижении на конечном этапе захода на посадку снижение ниже высоты, указанной в контрольной точке, до пролета этой точки не производится.

При отклонении параметров полета воздушного судна на величину, превышающую установленные пределы, заход на посадку должен быть прекращен.

11.5.12. Разрешение на посадку органа ОВД летный экипаж может получить на любом этапе захода на посадку, но не позднее достижения воздушным судном высоты принятия решения, или минимальной высоты снижения, или расстояния воздушного судна до ВПП не менее 1000 м.

11.5.13. Вертикальный маневр прерванного захода на посадку (уход на второй круг) может быть начат в любой точке конечного этапа захода на посадку, а горизонтальный маневр начинается в установленной точке схемы.

11.5.14. Заход на посадку с круга выполняется:

при непрерывном визуальном контакте с порогом ВПП или светотехническими средствами захода на посадку;

днем и в сумерках — на аэродромах, для которых такой заход предусмотрен.

В сумерках заход выполняется при включенных светотехнических средствах ВПП.

Летный экипаж обеспечивает нахождение воздушного судна в пределах установленной зоны визуального маневрирования.

Заход на посадку с круга на контролируемом аэродроме выполняется после получения разрешения органа ОВД и в соответствии с процедурой, разработанной эксплуатантом при использовании сборников аэронавигационной информации (на основе инструкции по производству полетов или аэронавигационного паспорта).

Снижение по приборам по установленной схеме захода на посадку с круга производится до высоты, установленной в точке начала захода по предписанной траектории или указанной органом ОВД.

11.5.15. Снижение воздушного судна в зоне визуального маневрирования после начала разворота на предпосадочную прямую и на предпосадочной прямой возможно при наличии визуального контакта с наземными ориентирами и ВПП.

При потере визуального контакта с ВПП в любой точке зоны визуального маневрирования снижение летным экипажем прекращается и выполняется полет в сторону ВПП с набором высоты и входом в схему прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) по приборам.

11.5.16. Визуальный заход на посадку выполняется в соответствии с процедурами, определенными в сборнике аэронавигационной информации, или с инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом аэродрома), или в другом установленном порядке.

Визуальный заход на посадку может начинаться в любой точке маршрута прибытия или любой точке схемы захода на посадку по приборам при условии установления необходимого визуального контакта с наземными ориентирами и ВПП.

На контролируемом аэродроме для выполнения визуального захода на посадку требуется разрешение органа ОВД.

Летный экипаж докладывает органу ОВД об установлении визуального контакта с ВПП.

Визуальный заход на посадку выполняется при условии, что высота нижней границы облаков не ниже минимальной высоты полета на начальном этапе захода на посадку, а видимость не менее:

5 км — на аэродроме, расположенном в равнинной, холмистой или горной местности с высотой рельефа до 1000 м;

8 км — на аэродроме, расположенном в горной местности с высотой рельефа 1000 м и более.

При одновременном визуальном заходе на посадку двух воздушных судов одного типа преимущество в заходе на посадку имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

Летный экипаж более легкого воздушного судна предоставляет возможность более тяжелому воздушному судну совершить посадку первым.

Визуальный заход на посадку не может выполняться, если летный экипаж не знает рельефа местности и характерных наземных ориентиров, на которых основана процедура захода на посадку.

11.5.17. При переходе к радиолокационному наведению (векторению) воздушного судна для захода на посадку выполнение визуального захода прекращается.

Радиолокационное наведение (векторение) прилетающего воздушного судна продолжается до выхода воздушного судна к конечному этапу захода на посадку при заходе на посадку по приборам или до получения разрешения на визуальный заход.

На аэродроме при радиолокационном наведении (векторении) разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с курсом выхода на конечный этап захода на посадку.

11.5.18. При заходе на посадку по посадочному локатору летный экипаж выполняет команды органа ОВД.

При отклонениях от заданной траектории по высоте (глиссаде) летный экипаж предпринимает корректирующие действия на основе предоставляемой органом ОВД информации даже в том случае, когда конкретных указаний об этом не поступило.

11.5.19. Заход на посадку по радиомаячным системам начинается в точке пересечения высоты полета с электронной глиссадой.

11.5.20. На конечном этапе захода на посадку в случае потери наведения по курсу и/или глиссаде при наличии соответствующих метеорологических условий осуществляется переход на резервную систему захода или выполняется процедура прерванного захода на посадку (ухода на второй круг).

11.5.21. При срабатывании сигнализации системы предупреждения о близости земли, если иное не установлено РЛЭ или эквивалентным ему документом, воздушное судно переводится в набор высоты с немедленным докладом органу ОВД.

11.5.22. Посадка на контролируемом аэродроме производится с разрешения органа ОВД, которое летным экипажем должно быть получено:

при точном заходе на посадку, заходе на посадку с использованием наведения — до достижения высоты принятия решения;

при неточном заходе на посадку — до достижения минимальной высоты снижения;

при заходе на посадку с круга, визуальном заходе на посадку, заходе на посадку по ПВП — на удалении от рабочего порога ВПП не менее одного километра.

11.5.23. При полете воздушного судна от точки входа в глиссаду до посадки указания и информация органа ОВД по выдерживанию заданной траектории могут приниматься без подтверждения.

11.5.24. Экипаж воздушного судна прекращает заход на посадку и выполняет процедуру ухода на второй круг, если:

до пролета высоты принятия решения не установлен или после ее пролета потерян необходимый для безопасной посадки визуальный контакт с огнями приближения или другими наземными ориентирами по курсу посадки;

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

не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов, указанных для данного аэродрома;

к моменту достижения высоты принятия решения или пролета точки прерванного захода по посадку скорость ветра у земли с учетом порывов, состояние поверхности ВПП или значение коэффициента сцепления не соответствуют установленным ограничениям;

метеорологическая видимость в условиях сильного ливневого дождя менее 1000 м, если иное не установлено РЛЭ;

для выдерживания установленной глиссады (градиента снижения) на конечном этапе захода на посадку требуется использование режима работы двигателей выше номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;

на конечном этапе захода на посадку отклонения от заданной траектории, расчетные значения поступательной и вертикальной скоростей снижения превышают установленные ограничения;

до пролета высоты принятия решения или до достижения минимальной высоты снижения не получено разрешение на посадку;

на конечном этапе захода на посадку или на ВПП появилось или наблюдается препятствие, опасное метеорологическое явление или скопление птиц;

после пролета высоты принятия решения или минимальной высоты снижения расчет на посадку не обеспечивает безопасности ее выполнения;

командир воздушного судна не уверен в благополучном исходе посадки.

Уход на второй круг является грамотным решением командира воздушного судна при условиях, перечисленных в настоящем пункте.

11.5.25. Процедура прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) на контролируемом аэродроме выполняется по установленной схеме или по указанию органа ОВД и предусматривает вывод воздушного судна в точку, с которой возможно выполнить повторный заход на посадку, полет в зону ожидания или на запасной аэродром.

Процедура прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) выполняется с высоты:

для точных заходов на посадку по категориям I и II — не ниже высоты принятия решения, по категории III — касания ВПП;

для заходов с наведением — не ниже высоты принятия решения;

для неточных заходов на посадку — не ниже минимальной высоты снижения.

11.5.26. Повторный заход на посадку может быть выполнен при прочих разрешающих условиях только в случае фактического наличия аэронавигационного запаса топлива, достаточного для ухода на запасной аэродром с высоты принятия решения или от точки начала процедуры прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) после повторного захода.

11.5.27. Летный экипаж докладывает органу ОВД о готовности к посадке до пролета ДПРМ, если не предусмотрено иного.

11.5.28. Посадка воздушного судна производится в зоне приземления ВПП (летной полосы, площадки) или в пределах установленных нормативов, обеспечивающих остановку воздушного судна после пробега на рабочей площади аэродрома (площадке). При попутном ветре посадка допускается в пределах установленных ограничений, ночью выполняется, как правило, с включенными посадочными фарами.

11.5.29. В случае, если при снижении на предпосадочной прямой летный экипаж получил информацию органа ОВД о скоплении птиц, угрожающем безопасности полета, или обнаружил их визуально, он должен принять все меры для предотвращения столкновения с птицами вплоть до ухода на второй круг.

Полеты на вертолетах

11.6. Полеты на вертолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками, как правило, на аэродромы (вертодромы) и посадочные площадки.

При перевозке почты, грузов, выполнении авиационных работ, в том числе с перевозкой пассажиров заказчика — юридического лица, разрешается производить посадки на площадки, подобранные с воздуха.

Полеты с посадочных площадок, расположенных на вершинах гор, седловинах, террасах, оборудованных на крышах зданий, приподнятых платформах, палубах морских (речных) судов, плавучих буровых установках, производятся в соответствии с настоящими Правилами, требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа и инструкциями по производству полетов на конкретную площадку.

Тренировочные полеты, полеты при поиске и спасании и обеспечении ликвидации чрезвычайных ситуаций, а также по срочным санитарным заданиям могут выполняться специально подготовленными в установленном порядке летными экипажами ночью на площадки, подобранные с воздуха, при минимальных условиях ПВП.

11.6.1. На аэродромах могут оборудоваться специальные площадки с отдельным стартом для вертолетов.

На контролируемом аэродроме:

для взлета или посадки вертолета по согласованию с органом ОВД командир вертолета может использовать любую часть ВПП (или любую другую часть летного поля, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (или аэронавигационным паспортом аэродрома), в том числе из-за наличия на части ВПП производственного дыма или явлений погоды, ухудшающих видимость на части ВПП до значения ниже минимума;

при наличии на части ВПП производственного дыма или явлений погоды, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, взлет или посадка вертолета разрешается по усмотрению командира вертолета в той части ВПП, где метеорологические условия соответствуют минимуму командира вертолета.

11.6.2. При принятии решения на вылет по ПВП командиру вертолета, допущенному к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, разрешается использовать посадочные площадки заказчика в качестве запасных.

Право подбора посадочных площадок с воздуха днем и ночью дается в установленном порядке после прохождения специальной программы подготовки.

11.6.3. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены потоком воздуха от несущего винта, должны быть удалены от концов лопастей на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

11.6.4. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить:

при отсутствии швартовочных креплений — при полном составе летного экипажа;

при надежной швартовке вертолета на площадках, а также на палубах морских (речных) судов — командиру вертолета, а также бортмеханику или лицам ИАС, прошедшим специальную подготовку.

11.6.5. При рулении вертолета, в том числе при рулении по воздуху (при наличии полозкового (лыжного) шасси), расстояние от концов лопастей несущего винта до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

При наличии на посадочной площадке снега (пыли) принимаются меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря.

В случае образования снежного (пыльного) вихря перед зависанием на взлете экипаж струей от несущего винта раздувает снег (пыль) до появления устойчивой видимости наземных ориентиров.

11.6.6. В целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления перед каждым взлетом выполняется контрольное висение со следующими особенностями:

при выполнении авиационно-химических работ (далее — АХР), учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом;

висение и перемещение вертолета на высоте до 10 м разрешаются при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума командира вертолета, если иное не установлено РЛЭ или эквивалентным ему документом.

При висении в случае потери видимости наземных ориентиров летный экипаж выводит вертолет из зоны вихря вверх.

Если состояние грунта или конструкция вертолета не позволяет выполнить руление, перемещение выполняется на высоте, установленной РЛЭ или эквивалентным ему документом.

При перемещении на высоте до 10 м, висении для взлета и при посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

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

до других воздушных судов — двух диаметров несущего винта;

до препятствий на палубах морских (речных) судов, приподнятых платформах, зданиях и сооружениях — согласно РЛЭ вертолета.

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

Приземление вертолета после контрольного висения перед взлетом не обязательно.

11.6.7. При взлете с ВПП с разбегом длина ВПП (часть ВПП) при прекращении взлета должна обеспечивать безопасное приземление вертолета с пробегом.

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

место стоянки определено для этих целей;

вертолет не создает препятствий взлетам и посадкам других воздушных судов;

несущие винты не создадут пыльного или снежного вихря, приводящего к потере визуального контакта с наземными ориентирами.

11.6.9. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, подобранных с воздуха, в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного (пыльного) вихря выполняются с полетной массой, позволяющей маневрирование в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

11.6.10. Висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров выполняться не должны.

11.6.11. При наборе высоты и заходе на посадку должен быть обеспечен запас высоты над препятствиями не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле, — на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

11.6.12. В полете при встрече с метеорологическими условиями ниже установленного минимума или опасными явлениями погоды командиру вертолета, имеющему соответствующий допуск, разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

О своих действиях командир вертолета в контролируемом воздушном пространстве информирует орган ОВД, в неконтролируемом передает в эфир (на рабочей частоте).

Взлет с площадки, подобранной с воздуха, разрешается без технического обслуживания (при метеорологических условиях, соответствующих минимуму командира вертолета) после выполнения предполетного осмотра вертолета (согласно РЛЭ или эквивалентному ему документу) и записи его результатов в бортовой журнал.

11.6.13. В горной местности разрешается прокладывать маршрут полета по ущельям, минимальная ширина которых 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.

11.6.14. 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.

11.6.15. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного осмотра в целях определения прочности и пригодности поверхности для посадки одним из членов экипажа или специально подготовленным должностным лицом инженерно-технического персонала.

Высадка должностного лица для вышеуказанных целей производится в режиме висения, а посадка вертолета — по его разрешению.

На вертолетах, оборудованных полозковыми (лыжными) шасси, при подборе площадки с воздуха наземный осмотр не производится. Такие посадки может производить также и командир вертолета, летный экипаж которого состоит (по РЛЭ или эквивалентному ему документу) из одного пилота.

11.6.16. При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения согласно требованиям РЛЭ вертолета или эквивалентного ему документа под руководством одного из членов экипажа, которого определил командир вертолета.

Полеты на гидросамолетах

11.7. На гидроаэродромы могут производиться полеты гидросамолетов в целях перевозки пассажиров, багажа, почты, грузов и др.

Разрешаются полеты с посадками на акватории, подобранные с воздуха, при перевозке почты, грузов, а также при выполнении авиационных работ.

11.7.1. Организация полетов на гидроаэродроме и порядок движения плавсредств определяются инструкцией по производству полетов гидроаэродрома.

11.7.2. Перечень снаряжения и аварийно-спасательных средств для гидросамолетов каждого типа определяется РЛЭ или эквивалентным ему документом в зависимости от цели выполняемого задания на полет.

Количество спасательных жилетов, а также плавсредств должно соотноситься с количеством лиц, находящихся на борту.

11.7.3. В случае вынужденной посадки на воду экипаж гидросамолета обязан:

дрейфовать, по возможности, в защищенное от ветра место и там поставить гидросамолет на якорь;

держать наготове спасательные средства;

эвакуировать, при возможности, пассажиров на сушу;

принять все возможные меры к сохранению плавучести гидросамолета.

Учебные и тренировочные полеты

11.8. Учебные и тренировочные полеты могут выполняться в районе аэродрома (подготовленной площадки), по воздушной трассе, маршруту, а также в специально установленных зонах в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации, настоящих Правил, учебных программ, программ подготовки членов экипажей воздушных судов и инструкций по производству полетов аэродромов.

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

При выполнении полетов с выключением двигателя (двигателей) или на предельных режимах на борту воздушного судна может находиться не более одного тренируемого (обучаемого) летного экипажа.

11.8.2. При перелетах с базового аэродрома на аэродромы, используемые в качестве учебных, и обратно:

при перелете воздушного судна на аэродром для выполнения тренировочных (учебных) полетов летному экипажу разрешается с разрешения органа ОВД выполнять задание, если:

подготовка к выполнению задания проведена в установленном порядке;

на аэродроме тренировки и запасных аэродромах не произошло изменений, препятствующих полетам;

срок действия прогнозов обеспечивает выполнение задания (прогноз может быть получен по радио);

на борту имеется соответствующий требованиям запас топлива, позволяющий продолжать полеты.

11.8.3. Состав экипажа при тренировочных полетах определяется исходя из цели задания на полет.

Тренирующий (тренируемый) выполняет обязанности того из членов экипажа, рабочее место которого он занимает.

11.8.4. Самостоятельные полеты обучаемых курсантов и слушателей — пилотов должны проводиться в летном экипаже, все члены (штурман, бортинженер, бортмеханик, бортрадист) которого допущены к инструкторской работе.

Пилот-инструктор при самостоятельных полетах курсантов (слушателей) должен находиться на пункте управления полетами или на борту воздушного судна, не занимая рабочего места.

11.8.5. Зоны учебных полетов устанавливаются:

как правило, над характерным ориентиром или над радионавигационной точкой;

с удалением от гор, воздушных трасс, воздушных коридоров, зон взлета и посадки на расстояния, обеспечивающие безопасность полетов.

Полеты в зоне должны обеспечиваться, как правило, радиолокационным (радиопеленгационным) контролем.

11.8.6. Пролет через зону на высотах, отведенных для выполнения учебного полета, без разрешения органа ОВД не допустим.

11.8.7. Пилот-инструктор обязан доложить органу ОВД характер и объем предстоящего задания на тренировку и запасной аэродром.

11.8.8. Допуск лиц командно-летного, инспекторского и инструкторского состава к полетам по тренировочным минимумам производится в установленном порядке.

11.8.9. Выполнение взлетов и посадок в аэродромных условиях разрешается при фактических метеоусловиях не ниже соответствующих тренировочных и эксплуатационных минимумов аэродрома, пилота-инструктора и наличии запасного аэродрома, отвечающего установленным требованиям.

11.8.10. При метеоусловиях ниже тренировочного минимума разрешается только выполнение заходов на посадку с уходом на второй круг с высот не меньших ВПР, установленных для тренировочных полетов.

Если при заходе на посадку до пролета ДПРМ экипаж получил информацию о фактической погоде на аэродроме, соответствующей установленному тренировочному минимуму, ему предоставляется право произвести посадку.

11.8.11. Воздушные суда, выполняющие учебные и тренировочные полеты, обслуживаются наравне с рейсовыми полетами, а для присвоения (подтверждения) минимума в сложных метеоусловиях (на аэродроме) должны иметь определенные преимущества.

Полеты по перегонке воздушных судов, в том числе при групповых перелетах

11.9. Полеты при перегонке воздушных судов в ремонт (из ремонта) и в целях перебазирования могут производиться днем и ночью в соответствии с требованиями настоящих Правил.

11.9.1. Для полетов по перегонке воздушных судов определяются наиболее опытные летные экипажи.

Перед перегонкой с летными экипажами проводится предварительная подготовка.

11.9.2. Перегонка воздушных судов, состояние которых не отвечает установленным техническим требованиям, производится только днем:

легких воздушных судов — с разрешения соответствующего (по принадлежности воздушного судна) территориального органа уполномоченного органа в области гражданской авиации;

остальных воздушных судов — с разрешения уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Разрешение на перегонку воздушного судна с одним отказавшим двигателем к месту замены отказавшего двигателя (если такая перегонка предусмотрена РЛЭ) выдает в установленном порядке:

с аэродрома, находящегося на территории Российской Федерации, — территориальный орган уполномоченного органа в области гражданской авиации;

из-за пределов Российской Федерации — уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Окончательное решение на выполнение полета в вышеуказанных случаях принимает только командир воздушного судна (с учетом характера отказа (неисправности), а также метеорологической и навигационной обстановки по маршруту полета и на аэродромах, а также подготовленности летного экипажа).

11.9.3. Особенности организации и выполнения перелетов групп воздушных судов:

при групповых перелетах назначается старший группы, который обеспечивает организацию перелета группы, принятие решения на вылет и своевременный возврат на аэродром вылета или следование на запасной аэродром при ухудшении метеорологических условий в полете;

летный экипаж должен быть готов, при необходимости, самостоятельно продолжить полет по маршруту или на запасной аэродром.

В составе группы при перегонке должно предусматриваться не более 10 воздушных судов.

Между летными экипажами этих воздушных судов в полете должна поддерживаться устойчивая двусторонняя радиосвязь.

Дистанции и интервалы между воздушными судами группы должны быть не менее 200 м.

При необходимости может предусматриваться самолет-разведчик, который следует впереди группы с интервалом в 10 минут.

Перегонка группы легких самолетов и вертолетов выполняется по ПВП в равнинной и холмистой местности при видимости не менее 4 км и высоте нижней границы облаков не ниже 250 м, в горной местности — в соответствии с таблицей приложения № 6 к настоящим Правилам.

11.9.4. Полеты по перегонке воздушных судов обслуживаются наравне с рейсовыми полетами.

Испытательные, исследовательские и контрольные полеты (облеты)

11.10. Испытательные полеты выполняются в целях испытаний воздушных судов, силовых установок, систем и оборудования гражданских воздушных судов, в том числе после капитального ремонта.

Исследовательские полеты выполняются в целях изучения возможности расширения условий эксплуатации гражданских воздушных судов (вопросов аэродинамики, прочности воздушных судов, отработки методик) и других научных исследований.

Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности к дальнейшей эксплуатации гражданского воздушного судна после доработок, ремонта, кроме капитального, или замены двигателей, агрегатов и систем, регламентных работ или стоянки более срока, установленного эксплуатационной документацией, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

11.10.1. Испытательные полеты проводятся:

на авиационных (авиаремонтных) заводах и в других уполномоченных в установленном порядке организациях;

на закрепленных за авиационными (авиаремонтными) заводами и уполномоченными организациями аэродромах. При этом должны обеспечиваться беспрепятственный прием, выпуск и техническое обслуживание воздушных судов, выполняющих полеты под литером “ИС” (испытательный);

на аэродромах базирования авиационных предприятий обеспечение и производство испытательных полетов выполняются в установленном порядке;

в соответствии с утвержденной в установленном порядке программой испытательных полетов.

К испытательным полетам допускается летный состав, прошедший специальную подготовку и имеющий свидетельства испытателей установленного образца.

Метеорологические условия для испытательных полетов устанавливаются в соответствии с утвержденной в установленном порядке программой летных испытаний.

Производство испытательных полетов воздушных судов других ведомств на аэродромах гражданской авиации возможно по ходатайству соответствующих ведомств и их согласованию в установленном порядке.

11.10.2. Исследовательские полеты проводятся в соответствии с утвержденной в установленном порядке программой исследовательских полетов.

К исследовательским полетам допускается летный состав, прошедший специальную подготовку и имеющий свидетельства испытателей установленного образца.

В отдельных случаях разрешается привлекать к таким полетам летный состав авиационных предприятий гражданской авиации, прошедший специальную подготовку.

Метеорологические условия для исследовательских полетов устанавливаются в соответствии с утвержденной в установленном порядке программой исследовательских работ.

11.10.3. Контрольные полеты (облеты) проводятся летными экипажами, допущенными к облетам, или специалистами-испытателями в составе летного экипажа, имеющими соответствующие допуски.

Облеты производятся:

воздушных судов — днем, а в полярных широтах севернее 60 параллели — и в сумерках при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, но не ниже минимума, установленного инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом аэродрома);

радиосветотехнических средств аэродрома — в любое время суток при минимуме, обеспечивающем летную проверку этих средств, но не ниже минимума, установленного инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом аэродрома);

для облета схем снижения и захода на посадку — только днем при метеоусловиях, обеспечивающих визуальный полет на высоте круга.

Воздушные суда, прошедшие летные испытания и принимаемые с заводов, в том числе после ремонта, облетываются (если облеты предусмотрены) экипажами, имеющими соответствующий допуск.

11.10.4. Для проведения испытательного, исследовательского или контрольного полета в состав летного экипажа (экипажа) в установленном порядке могут быть включены работники научно-исследовательских учреждений, лица инженерно-технического персонала и другие специалисты.

Решение о включении их в состав экипажа принимается:

для испытательных и исследовательских полетов — руководителем научно-исследовательского учреждения;

для контрольных полетов — руководителем авиационного предприятия, эксплуатанта, учебного учреждения (заведения);

для испытательных полетов после капитального ремонта воздушного судна — руководителем ремонтного предприятия (организации).

XII. Особенности организации и выполнения полетов в авиации общего назначения

12.1. Организация и выполнение полетов в авиации общего назначения (АОН) осуществляются в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

12.1.1. Организация и выполнение полетов воздушных судов АОН с неконтролируемых аэродромов, постоянных и временных площадок должны предусматриваться инструкциями по производству полетов, а осуществление полетов в контролируемом воздушном пространстве возможно только после согласования с соответствующим органом ЕС ОрВД.

12.1.2. Организация и выполнение полетов сверхлегких летательных аппаратов, аэростатов, дирижаблей и планеров АОН с контролируемых аэродромов или в районах этих аэродромов проводятся в соответствии с инструкцией по производству полетов на аэродроме.

12.1.3. Полеты сверхлегких летательных аппаратов, аэростатов, дирижаблей и планеров АОН выполняются, как правило, в специальной зоне полетов, выделенной элементом в воздушном пространстве Российской Федерации для определенных целей в установленном порядке.

12.1.4. Метеорологический минимум площадки взлета и района выполнения полетов летательными аппаратами АОН определяется инструкцией по производству полетов.

12.1.5. Для принятия решения на выполнение полетов АОН учитываются следующие показатели метеорологических условий:

скорость и направление ветра у земли;
уровень атмосферной турбулентности (болтанки);
высота нижней границы облаков;
горизонтальная видимость;
температура наружного воздуха;
вид и интенсивность осадков;
наличие обледенения;
наличие опасных явлений погоды.

12.1.6. Подготовка авиационного персонала для АОН предусматривает:

обучение в сертифицированном для таких целей учебном заведении (учреждении, центре);

прохождение программ обучения с учетом особенности подготовки по каждому виду летательных аппаратов;

получение свидетельства (сертификата) пилота вида летательного аппарата АОН.

12.1.7. Получение допусков летного состава к полетам по количеству типов летательных аппаратов АОН не ограничивается.

12.1.8. Выполнение полетов АОН осуществляется при соблюдении следующих условий:

члены экипажа воздушных судов (летательных аппаратов), персонал должны знать воздушное законодательство Российской Федерации, законы, правила и процедуры, которые имеют отношение к исполнению их обязанностей;

члены экипажа воздушных судов (летательных аппаратов) и персонал, осуществляющие техническую эксплуатацию воздушных судов (летательных аппаратов), должны иметь действующие свидетельства (сертификаты) авиационного специалиста, выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации, а также соответствующие допуски по типам воздушных судов;

наличие действующих страховых полисов конкретного воздушного судна (летательного аппарата) и персонала;

наличие на борту воздушных судов (летательных аппаратов) необходимой судовой документации;

при выполнении международных полетов члены летного экипажа должны быть подготовлены в соответствии с требованиями для выполнения международных полетов;

должны быть определены мероприятия и процедуры, обеспечивающие безопасное выполнение полетов.

12.1.9. Решение на выполнение полета принимается в том случае, если:

в установленном порядке представлена органу ЕС ОрВД заявка на использование воздушного пространства, а летный экипаж имеет необходимую для принятия решения на выполнение полетов аэронавигационную и метеорологическую информацию;

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

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

не будут превышаться эксплуатационные ограничения воздушного судна, содержащиеся в РЛЭ или эквивалентном ему документе;

соблюдены метеорологические ограничения (командира воздушного судна, воздушного судна, аэродрома) на аэродроме вылета, маршруте и аэродромах посадки и запасном;

аэродромы (площадки), используемые при полете, технически пригодны (или соответствуют установленным требованиям);

экипаж по численности и составу отвечает требованиям РЛЭ;

воздушное судно (летательный аппарат) оснащено необходимым аварийно-спасательным оборудованием и оборудованием для подачи сигналов бедствия;

обеспечиваются, насколько это возможно в случае авиационного происшествия или инцидента с воздушным судном (летательным аппаратом), сохранность всех соответствующих записей бортовых самописцев и самих бортовых самописцев, а также их хранение в безопасном месте до их передачи официальным органам;

воздушное судно (летательный аппарат) эксплуатируется в пределах установленных эксплуатационных ограничений, содержащихся в РЛЭ или эквивалентном ему документе, а также оснащено приборами, которые позволяют летному экипажу контролировать траекторию полета, выполнять любые требуемые правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного воздушного судна, в ожидаемых условиях эксплуатации.

12.1.10. На воздушных судах АОН при выполнении полетов дополнительно к изложенному в пункте 2.10 настоящих Правил должны быть:

комплект первой помощи, размещенный в легкодоступном месте;

переносные огнетушители, которые не приводят при разрядке к опасной концентрации ядовитых газов в воздухе внутри воздушного судна (летательного аппарата). Если это предусмотрено технической документацией, огнетушители устанавливаются в кабине летного экипажа и в пассажирских салонах;

кресло или спальное место для каждого лица (пассажира), достигшего двухлетнего возраста;

поясной привязной ремень на каждом кресле и удерживающие ремни на каждом спальном месте.

Указанный перечень может быть сокращен для легких и сверхлегких воздушных судов и указан в приложении к сертификату, выданному в том числе и на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие этого воздушного судна требованиям летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям.

12.1.11. Кроме оборудования, минимально необходимого для выдачи удостоверения о годности к полетам, на борту, при необходимости, устанавливаются в предусмотренном порядке приборы, оборудование и имеется полетная документация, предписываемые в зависимости от используемого воздушного судна и условий, в которых должен выполняться полет:

воздушное судно, которое выполняет контролируемый полет, обязательно оснащается связным радиооборудованием, способным в любое время в течение полета поддерживать двустороннюю связь с органами ОВД и соответствующими авиационными станциями и на установленных частотах;

при полетах в определенных участках воздушного пространства, в котором предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS) и связи, на борту воздушного судна должно быть установлено соответствующее оборудование;

воздушное судно, которое предназначено для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление в кабинах летного экипажа и в пассажирских салонах составляет менее 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода.

12.1.12. Все члены летного экипажа самолетов с герметизированными кабинами, выполняющих полет на такой высоте, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, должны иметь на своих рабочих местах быстро надевающуюся кислородную маску, которая обеспечивает при первой необходимости немедленную подачу кислорода.

Если выполняется полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление ниже 376 гПа, или если воздушное судно выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление превышает 376 гПа, и воздушное судно не может безопасно снизиться в течение четырех минут до абсолютной высоты, на которой атмосферное давление составляет 620 гПа — для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается, как минимум, 10-минутный запас кислорода.

12.1.13. Гидросамолеты при выполнении полетов должны оснащаться:

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

оборудованием, подающим звуковые сигналы, предписанные международными правилами, для предупреждения столкновения судов на море, там, где это применимо;

одним якорем;

одним морским якорем (плавучим) в случае, если он необходим для осуществления маневрирования.

Самолеты, выполняющие полеты увеличенной протяженности над водным пространством, должны иметь на борту, как минимум, по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого находящегося на борту человека, расположенному таким образом, чтобы человек, для которого оно предназначено, мог легко достать его со своего кресла или спального места.

12.1.14. В области летно-технической эксплуатации в АОН должно обеспечиваться:

проведение технического обслуживания воздушного судна в соответствии с его программой технического обслуживания, в том числе приемлемой и для государства регистрации;

все модификации и ремонты воздушных судов (летательных аппаратов) должны соответствовать требованиям летной годности, в том числе приемлемым и для государства регистрации;

хранение в течение установленных периодов следующих регистрируемых данных:

общего времени эксплуатации (соответственно, часов, календарного времени и циклов) воздушного судна (летательного аппарата) и всех агрегатов с ограниченным сроком службы;

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

соответствующих подробных данных о модификациях и ремонтах;

времени эксплуатации (соответственно, часов, календарного времени и циклов) после последнего капитального ремонта самолета или его агрегатов с соблюдением обязательного межремонтного срока службы;

текущих сведений о соблюдении программы технического обслуживания самолета;

подробных данных о техническом обслуживании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании.

При этом в случае временной или любой смены владельца или арендатора регистрируемые данные предоставляются новому владельцу или арендатору в обязательном порядке;

для каждого воздушного судна, осуществляющего полеты, ведется в установленном порядке бортовой журнал.

12.1.15. Владелец или арендатор воздушного судна (летательного аппарата) должен иметь в своем распоряжении для немедленной передачи авиационным координационным центрам поиска и спасания формуляры, содержащие информацию об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту воздушного судна.

12.1.16. В процессе эксплуатации проводятся проверки и оценки записей систем самописцев полетных данных и бортовых речевых самописцев в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности самописцев.

12.1.17. Демонстрационный полет воздушного судна (летательного аппарата) выполняется с соблюдением требований безопасности полетов воздушных судов.

12.1.18. При осуществлении демонстрационных полетов воздушных судов и спортивных соревнований, парашютных прыжков, подъемов привязных аэростатов, дирижаблей над населенными пунктами (в их непосредственной близости) выдача разрешений на использование воздушного пространства осуществляется в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

При проведении спортивных соревнований по видам авиационного спорта порядок и условия использования воздушного пространства в этих случаях согласовываются в установленном порядке с соответствующими центрами ЕС ОрВД, а при их планировании на аэродромах — и с администрацией аэродрома.

Общие правила выполнения полетов сверхлегких летательных аппаратов

12.2. С учетом аэродинамических и технических характеристик, а также задания на полет сверхлегкие летательные аппараты АОН могут выполнять в установленном порядке следующие специальные виды полетов:

парящие, в том числе в потоках обтекания, в термических потоках и по маршруту;

планирующие, в том числе склонные;

полеты моторных сверхлегких летательных аппаратов с ограниченным запасом топлива;

полеты моторных сверхлегких летательных аппаратов с подбором площадки с воздуха.

12.2.1. При отсутствии радиосвязи управление сверхлегкими летательными аппаратами АОН с земли осуществляется путем визуального контакта (определения) установленными знаками и сигналами.

12.2.2. Для обеспечения безопасности полетов безмоторных и моторных сверхлегких летательных аппаратов АОН учитываются следующие особенности:

переменный по высоте и направлению профиль полетов, что обусловлено поиском восходящих потоков в атмосфере;

возможность вынужденного прекращения полета на любом участке маршрута из-за отсутствия метеорологических условий для парения;

возможное отсутствие радиосвязи с их экипажами, а также отсутствие достоверной радиолокационной информации из-за малой эффективной отражающей поверхности сверхлегких летательных аппаратов;

метеорологические условия (необходимость их оценки с учетом основных критериев — турбулентности и скорости ветра у земли).

12.2.3. Полеты сверхлегких летательных аппаратов АОН в особых условиях (в зонах обледенения, грозовой деятельности, ливневых осадков, в условиях сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, пыльной бури и др.) запрещаются.

12.2.4. В зависимости от летно-технических характеристик сверхлегкие летательные аппараты АОН могут иметь ограничения по высотам:

предельно-малые высоты — до 50 м включительно;

малые высоты — выше 50 м до 300 м включительно;

средние высоты — выше 300 м до 1500 м включительно;

большие высоты — выше 1500 м.

12.2.5. Структура района аэродрома (площадки) и района полетов сверхлегких летательных аппаратов АОН с учетом малых высот полета и радиусов маневрирования может предусматривать следующие минимальные параметры:

истинную высоту полета по кругу для захода на посадку — 50 или 100 м;

удаление пилотажных зон от центра площадки — не менее 700 м;

минимальную ширину маршрута — 3 км.

Особенности полетов на аэростатах, дирижаблях и планерах авиации общего назначения

12.3. Пилотируемые аэростатические летательные аппараты подразделяются на аэростаты и дирижабли.

Полеты аэростатических летательных аппаратов выполняются в соответствии с заданными органом ОВД условиями и классифицируются по видам:

свободный полет — полет аэростата или дирижабля, выполняемый в воздушном пространстве с заданными органами ОВД аэронавигационными ограничениями и условиями;

привязной полет — подъем аэростата на швартовочных фалах, максимальная высота подъема регламентируется РЛЭ аэростата (или эквивалентным ему документом).

12.3.1. Организация полетов аэростатических летательных аппаратов включает выбор места старта, вероятного сектора воздушного пространства для свободного полета, площадок для выполнения безопасной посадки:

место старта и веер траекторий свободного полета аэростата выбираются исходя из фактического направления ветра с учетом действующих для данного района полетов ограничений;

размеры площадки, используемой для взлета и подъема на привязи, должны удовлетворять требованиям РЛЭ или эквивалентного ему документа и не требуют специального оснащения и разметки;

азимуты вероятного сектора воздушного пространства для свободного полета аэростата определяются направлением ветра по высотам;

дальность определяется скоростью ветра и располагаемым временем выполнения полета;

планируемые площадки для посадки аэростата выбираются с учетом располагаемой дальности полета в планируемом секторе;

соблюдение метеорологических минимумов аэростатических летательных аппаратов, которые определяются РЛЭ или эквивалентным ему документом.

12.3.2. Расчет взлетного веса и взлетной дистанции производится для фактических метеорологических условий (температура воздуха, атмосферное давление, скорость ветра у земли) при нормированной вертикальной скорости набора высоты не более 3 м/сек. с условием обеспечения высоты прохода над препятствиями по курсу взлета не менее 10 м.

12.3.3. Аэростатические летательные аппараты должны иметь швартовку, оснащенную устройством быстрой отцепки, препятствующим неконтролируемому перемещению по площадке (до выполнения взлета).

12.3.4. Очередность взлета определяет организатор (руководитель) полетов с учетом направления ветра (в целях избежания соприкосновения жесткими элементами конструкций оболочек аэростатических летательных аппаратов).

12.3.5. При одновременном или раздельном взлете нескольких аэростатических летательных аппаратов с одной площадки допускается непреднамеренное соприкосновение их мягкими оболочками.

12.3.6. Скоростное маневрирование аэростатов по вертикали на взлете и посадке при одновременном нахождении в зоне нескольких аэростатических летательных аппаратов запрещается.

12.3.7. Аэростат, находящийся выше, уступает пространство аэростату, находящемуся ниже.

12.3.8. Профиль полета аэростатического летательного аппарата определяется экипажем с учетом свободных полетов аэростатических летательных аппаратов вне воздушных трасс и МВЛ.

12.3.9. Допускается для аэростатического летательного аппарата:

пересечение в установленном порядке воздушных трасс и МВЛ аэростатическими воздушными судами, оборудованными ответчиками вторичной локации, при условии обеспечения установленных интервалов эшелонирования;

выполнение промежуточных посадок (касаний земной или водной поверхности) при условии наличия открытых подходов и отсутствия препятствий с последующим взлетом исходя из полученных перед взлетом или во время полета условий.

12.3.10. Площадка для выполнения посадки в планируемом секторе выбирается по курсу полета.

Ее размеры зависят от скорости ветра у земли с обязательным учетом расположения препятствий (строения, вышки, линии электропередач и т.д.).

12.3.11. Каждый полет аэростата сопровождается и обеспечивается наземной командой, имеющей автотранспорт, оснащенный необходимыми средствами радиосвязи.

12.3.12. Аэростатические летательные аппараты оборудуются сбрасываемым фалом длиной не менее 50 м.

12.3.13. Аэростатические летательные аппараты, выполняющие полеты над водными акваториями, укомплектовываются необходимым количеством спасательных плавательных средств.

12.3.14. В случае вероятной посадки на водную поверхность команды сопровождения укомплектовываются моторными плавательными средствами.

12.3.15. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов аэростатов производится командой наземного сопровождения.

12.3.16. Полеты в особых условиях (в зонах обледенения, грозовой деятельности, ливневых осадков, в условиях термической и динамической турбулентности атмосферы, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури): аэростатов — запрещаются, дирижаблей — допускаются в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом.

12.3.17. Полеты на дирижаблях в целях перевозки пассажиров осуществляются с посадками только на аэродромы (посадочные площадки).

2.3.18. Возможно производство посадок в установленном порядке на дирижаблях на площадки, подобранные с воздуха (без перевозки пассажиров).

12.3.19. Командиру дирижабля (пилоту), допущенному к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, при принятии решения на вылет по условиям ПВП разрешается использовать посадочные площадки в качестве запасных.

12.3.20. При выполнении полетов на аэродромы и посадочные площадки, на которых не обеспечивается техническое обслуживание дирижаблей, экипаж выполняет осмотр дирижабля в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом самостоятельно.

12.3.21. На аэродромах, используемых одновременно самолетами, вертолетами и дирижаблями, могут оборудоваться специальные площадки с отдельным стартом для дирижаблей.

На контролируемом аэродроме, при необходимости, командир дирижабля (пилот) с разрешения органа ОВД для взлета или посадки может использовать любую часть ВПП аэродрома.

12.3.22. При буксировке планера соблюдаются следующие условия:

командир воздушного судна, осуществляющего буксировку, имеет необходимую подготовку и квалификацию;

воздушное судно, осуществляющее буксировку, допущено к буксировке согласно РЛЭ или эквивалентному ему документу;

между командиром воздушного судна, осуществляющего буксировку, и пилотом планера организуется взаимодействие, включая сигналы готовности к взлету, готовности к отцепке, действий в аварийной ситуации.

12.3.23. Командиру воздушного судна, осуществляющего буксировку, не разрешается производить сброс буксирного троса после отцепки планера, если это может на земной поверхности представлять опасность для людей, животных и объектов.

XIII. Полеты в особых условиях

13.1. К полетам в особых условиях относятся:

полеты в зонах опасных атмосферных явлений: сильного обледенения, грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, сильного сдвига ветра, пыльной бури;

полеты в горной местности;

полеты над малоориентирной местностью, пустынями и над водной поверхностью;

полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли;

полеты в сложной орнитологической обстановке;

полеты при поиске и спасании.

13.1.1. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных атмосферных явлений или получении соответствующей информации командир воздушного судна, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ или эквивалентным ему документом, принимает меры для обхода опасной зоны.

13.1.2. При выполнении полетов в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли (вглубь Арктического бассейна и в Антарктике), в малоориентирной местности, в пустынях и над водной поверхностью на борту воздушных судов должны быть:

аварийная радиостанция;

запас продуктов питания и питьевой воды;

индивидуальные и групповые плавсредства (при полетах над водной поверхностью);

сигнальные средства;

оружие и спасательное снаряжение, предусматриваемое соответствующими инструкциями.

Порядок выполнения указанных полетов предусматривается в РПП эксплуатанта.

13.1.3. Надежная и безопасная навигация в особых условиях достигается:

соблюдением основных правил навигации (самолетовождения);

достаточным наземным радиотехническим и аэронавигационным обеспечением, комплексным применением навигационных средств в полете;

умением определять местонахождение воздушного судна и измерять навигационные элементы полета всеми доступными методами;

умением вести визуальную ориентировку;

своевременным и грамотным применением навигационного оборудования воздушного судна, обеспечивающего наибольшую эффективность самолетовождения в конкретной аэронавигационной обстановке.

Полеты в зонах сильного обледенения

13.2. Перед входом в зону возможного обледенения или при внезапном попадании в зону сильного обледенения летным экипажем должна быть включена противообледенительная система воздушного судна, если РЛЭ или эквивалентный ему документ не предусматривает другого порядка использования такой системы.

Если принятые меры по борьбе с обледенением воздушного судна оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета, командир воздушного судна по согласованию с органом ОВД в контролируемом воздушном пространстве изменяет высоту и/или маршрут полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета, или принимает решение об уходе на запасной аэродром. Командиру вертолета при попадании в указанные условия разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

При этом может применяться сигнал срочности.

Полеты в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков

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

характер гроз (внутримассовые или фронтальные);

расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;

необходимость дополнительной заправки топливом.

13.3.1. Полеты по ППП в зоне грозовой деятельности не разрешаются при отсутствии радиолокационного контроля или неисправной бортовой радиолокационной станции (РЛС) обнаружения грозовых очагов.

13.3.2. Не допускается вход воздушного судна:

в кучево-дождевые (грозовые), мощно-кучевые облака;

в зону сильных ливневых осадков под кучево-дождевыми (грозовыми), мощно-кучевыми облаками.

В случае непреднамеренного попадания воздушного судна в кучево-дождевые (грозовые), мощно-кучевые облака или сильные ливневые осадки под ними летный экипаж принимает меры к немедленному выходу из них, соблюдая при этом установленные правила полетов при изменении высот полета и маршрута.

13.3.3. Полет под кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками разрешается только днем вне зоны ливневых осадков, если:

высота полета воздушного судна над рельефом местности и искусственными препятствиями выдерживается не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях:

не менее 200 м — в равнинной и холмистой местности;

не менее 600 м — в горной местности;

вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков — не менее 200 м.

13.3.4. При наличии в районе аэродрома вылета мощно-кучевой и кучево-дождевой (грозовой) облачности летный экипаж должен с помощью бортовой РЛС осмотреть зону взлета и выхода из района аэродрома, оценить возможность взлета и определить порядок обхода опасных зон.

13.3.5. При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир воздушного судна для своевременного принятия соответствующего решения заблаговременно оценивает возможность продолжения полета.

В контролируемом воздушном пространстве летный экипаж воздушного судна получает от органа ОВД имеющуюся у него соответствующую метеоинформацию (метеообстановку) и согласовывает с ним свои действия.

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

13.3.7. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых (грозовых) облаков бортовой РЛС при отсутствии визуальных метеорологических условий разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы засветки.

Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортовой РЛС не менее 50 км (обход — между засветок, посередине).

13.3.8. При принятии решения на обход кучево-дождевых (грозовых) или мощно-кучевых облаков сверху (верхом) летный экипаж воздушного судна оценивает с помощью бортовой РЛС возможность своевременного набора высоты с учетом:

практического потолка воздушного судна;

скороподъемности воздушного судна;

запаса по скорости воздушного судна;

точности определения верхней границы (превышения) облаков.

Во всех случаях полет над кучево-дождевыми (грозовыми) или мощно-кучевыми облаками производится с превышением не менее 500 м.

13.3.9. При взлете и заходе на посадку в условиях ливневых осадков летный экипаж обязан учитывать возможность ухудшения летных и аэродинамических характеристик воздушного судна, а также ухудшение видимости из-за недостаточной эффективности стеклоочистителей в таких условиях.

13.3.10. При невозможности обойти кучево-дождевую (грозовую) и мощно-кучевую облачность летный экипаж воздушного судна должен следовать на запасной аэродром.

В контролируемом воздушном пространстве свои действия летный экипаж воздушного судна согласовывает с органом ОВД.

13.3.11. Летным экипажам воздушных судов запрещается преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые (грозовые) облака и в зоны сильных ливневых осадков.

Полеты в зоне сильной болтанки

13.4. Перед входом в зону возможной болтанки или при внезапном попадании в зону сильной болтанки экипаж воздушного судна принимает меры к тому, чтобы пассажиры были пристегнуты к креслам привязными ремнями.

13.4.1. При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки летный экипаж принимает меры для немедленного выхода из нее.

В контролируемом воздушном пространстве свои действия летный экипаж воздушного судна согласовывает с органом ОВД.

13.4.2. Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, летный экипаж обходит стороной.

При этом вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, необходимо обходить на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

13.4.3. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м и попадании воздушного судна в зону сильной болтанки летный экипаж должен вывести из этой зоны воздушное судно только с набором высоты и одновременным докладом органу ОВД в контролируемом воздушном пространстве.

13.4.4. При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир воздушного судна имеет право изменить высоту полета с соблюдением мер безопасности полета.

Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

13.5. Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в диапазоне температур от +5 до −10°С.

Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

шумы и треск в наушниках;

беспорядочные колебания стрелок радиокомпасов;

искрение на остеклении кабины летного экипажа и свечение на законцовках (концах) крыльев, что хорошо видно в темное время суток.

13.5.1. Командир воздушного судна о появлении признаков сильной электризации докладывает органу ОВД и по согласованию с ним принимает меры для выхода из такой зоны.

При этом рекомендуется выключить одну УКВ-радиостанцию, а ночью, кроме того, включить освещение кабины летного экипажа.

13.5.2. Изменение высоты полета в зонах повышенной электризации рекомендуется выполнять с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета, соблюдая требования РЛЭ или эквивалентного ему документа.

После выхода из одного слоя облаков до входа в другой выполняется горизонтальная площадка продолжительностью 5—10 с.

13.5.3. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества летный экипаж:

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

контролирует параметры работы двигателей;

проверяет работу радиооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;

по возможности осматривает воздушное судно в целях обнаружения повреждений;

при обнаружении отказов и неисправностей действует в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом.

13.5.4. При попадании воздушного судна в зону повышенной электрической активности атмосферы, угрожающей безопасности полета, командир воздушного судна имеет право немедленно изменить высоту полета с соблюдением установленных для подобных случаев настоящими Правилами процедур.

Полеты в условиях сдвига ветра

13.6. При выполнении полета в условиях сдвига ветра летный экипаж:

на взлете и посадке:

увеличивает расчетные скорости полета, но не превышая установленных ограничений в РЛЭ или эквивалентном ему документе;

осуществляет повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей, находясь в готовности к адекватному устранению возникающих отклонений от расчетных параметров и заданной траектории полета;

при заходе на посадку:

немедленно выполняет процедуру прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) с использованием взлетного режима, если:

вертикальная скорость снижения на удалении 4 км и менее от рабочего порога ВПП увеличилась на 3 м/с и более от расчетной

или

для выдерживания заданной траектории снижения требуется увеличение режима работы двигателей выше номинального режима.

Взлет (при прогнозируемом сильном сдвиге ветра) и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра не допустимы.

Полеты в условиях пыльной бури

13.7. При встрече с пыльной бурей на маршруте командир воздушного судна обязан обходить ее визуально или проходить над ней.

В контролируемом воздушном пространстве изменение высоты или маршрута полета воздушного судна в целях обхода пыльной бури летному экипажу разрешается только по согласованию с органом ОВД.

Взлет (при прогнозируемой сильной болтанке), заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при сильной болтанке не допускаются.

Полеты в горной местности

13.8. Наиболее заметное влияние горной местности на условия навигации проявляется при полетах на малых и средних высотах.

Полеты на большой высоте мало отличаются от обычных (в равнинной местности).

Рекомендуется применять в качестве полетных карт карты крупного масштаба.

13.8.1. Основными особенностями навигации в условиях, когда высота полета близка к высоте пролетаемых гор, являются:

ухудшение условий визуальной ориентировки из-за зон закрытия;

сокращение дальности действия радионавигационных и других применяемых средств, возникновение "горного эффекта";

скоротечность изменчивости погоды, наличие восходящих и нисходящих потоков воздуха;

стесненность маневра в ущельях, сложность обхода зон опасных метеорологических явлений;

недостаточная точность топографических карт отдельных малоисследованных районов.

13.8.2. При предстоящем выполнении и при подготовке к полету в горной местности летный экипаж дополнительно обязан:

изучить рельеф местности в полосе маршрута не менее чем по 50 км в обе стороны от воздушной трассы (маршрута), нанести на карту командные высоты, ограничительные пеленги. Особое внимание обратить на господствующие вершины, направления хребтов, ущелий, горных долин и их взаимное расположение;

на полетную карту нанести профиль местности по командным высотам и отметить их вдоль маршрута (линии заданного пути) по 25 км в обе стороны от оси (для полетов на больших высотах профиль вычерчивается для участков набора высоты и снижения на удалении до 150 км от аэродрома);

наметить обходные маршруты на случай встречи с опасными метеорологическими явлениями;

при полетах на малых высотах выделять как опасные участки с крутизной, невозможной для ее преодоления набором высоты;

проанализировать метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, а также орографической болтанки по маршруту полета и в зоне взлета и посадки;

изучить и отметить на карте места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки;

знать высоты аэродромов, расположенных в горах, особенности взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при взлете и посадке на горных аэродромах;

проверить наличие необходимого запаса кислорода и убедиться в исправности кислородного оборудования.

13.8.3. При подготовке к полету и в полете экипаж дополнительно должен учитывать следующие особенности:

ухудшение условий визуальной ориентировки при полетах на высотах, близких к высоте пролетаемых гор;

ухудшение условий ведения радиолокационной ориентировки;

уменьшение дальности действия радиотехнических средств и возникновение "горного эффекта";

скоротечность изменчивости метеорологических условий погоды, направления и скорости ветра;

ограниченную возможность маневрирования в ущельях и сложность обхода опасных метеорологических явлений;

значительную величину температурной погрешности барометрического высотомера;

полетную массу многодвигательного воздушного судна в случае отказа одного из двигателей, которая должна обеспечить полет на высоте не ниже безопасной для этого района.

13.8.4. Полет воздушного судна с герметизируемой кабиной выполняется только в том случае, если на борту воздушного судна имеется запас кислорода для всех членов экипажа воздушного судна и пассажиров в случае разгерметизации на период времени, когда "высота в кабине" будет более 3000 м.

Для полета на высоте более 7600 м или если высота будет менее 7600 м, но не будет возможности снизиться до высоты 4000 м в течение четырех минут, для пассажиров предусматривается дополнительно не менее чем 10-минутный запас кислорода.

13.8.5. На борту воздушного судна с негерметизируемой кабиной для полета на высоте выше 3000 м обеспечивается запас кислорода для всех членов экипажа воздушного судна и 10% запас для пассажиров на более чем 30-минутный период полета;

для полета на высоте выше 4000 м — для всех членов экипажа и пассажиров на весь период полета на высоте выше 4000 м.

13.8.6. После взлета набор высоты (эшелона) полета в горной местности разрешается выполнять по маршруту следования при условии обеспечения набора безопасной высоты (эшелона) до установленного пункта (рубежа).

При невозможности обеспечения набора безопасной высоты (эшелона) до установленного пункта (рубежа) набор высоты (эшелона) производится по установленной схеме.

13.8.7. При выполнении полета в горной местности по ПВП:

летный экипаж:

контролирует местонахождение воздушного судна по характерным вершинам гор, курс следования, приборную скорость полета и угол сноса, а при наличии возможности — и путевую скорость полета, направление и скорость ветра;

не входит в ущелья, ширина которых не обеспечивает безопасного разворота или преодоления горных хребтов набором высоты;

оценивает признаки изменения погоды;

в случае потери ориентировки набирает безопасную высоту (эшелон) для района полета и приступает в установленном порядке к восстановлению ориентировки.

При пересечении по ПВП горного хребта командир воздушного судна учитывает наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков.

Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателя (двигателей) выше номинального, то преодоление горного хребта на высотах менее 900 м над рельефом местности не допустимо.

13.8.8. При полетах по ППП на горных аэродромах при отсутствии непрерывного радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового пилотажно-навигационного оборудования снижение с нижнего безопасного эшелона не допустимо.

Снижение с нижнего безопасного эшелона и заход на посадку по установленной схеме допускаются после пролета установленного инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом аэродрома) маркированного рубежа при непрерывном радиолокационном контроле, устойчивой работе бортового пилотажно-навигационного оборудования, уверенности летного экипажа и диспетчера органа ОВД в точном местоположении воздушного судна.

Снижение воздушного судна по ППП ниже безопасного эшелона для посадки на горном аэродроме производится:

при наличии радиолокационного контроля или при применении угломерно-дальномерных систем (оборудования воздушного судна спутниковой навигационной системой), обеспечивающих полет по схеме захода на посадку;

при устойчивой работе бортового пилотажно-навигационного оборудования;

при уверенности летного экипажа в местоположении воздушного судна над установленными контрольной точкой, пунктом, рубежом.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового пилотажно-навигационного оборудования (по докладу летного экипажа) воздушное судно выводится на ДПРМ (ОПРС) аэродрома на эшелоне не ниже безопасного для определения местоположения судна с последующим снижением для захода на посадку.

На горных аэродромах полеты по траекториям, задаваемым диспетчером органа ОВД, не допустимы.

13.8.9. При выполнении полетов по МВЛ или маршрутам полета в случае необнаружения контрольного ориентира или пункта назначения в расчетное время допускается осуществлять их поиск методом расходящейся спирали.

При необнаружении контрольного ориентира или пункта назначения в течение 15—20 минут полета по расходящейся спирали командир воздушного судна принимает решение на возврат в пункт вылета, уход на ближайший запасной аэродром или при наличии на борту достаточного количества топлива уточняет местоположение воздушного судна путем выхода на характерный ориентир и повторяет поиск.

В контролируемом воздушном пространстве свои действия летный экипаж воздушного судна согласовывает с органом ОВД.

13.8.10. Переходить от полетов по ППП в горной местности и на горных аэродромах на полеты по ПВП не допускается.

Полеты над малоориентирной местностью, пустынями и над водной поверхностью

13.9. Выполнение полетов над малоориентирной местностью (тайгой, степью, пустыней, водным пространством, малообжитыми и неисследованными районами) связано с трудностями по ведению ориентировки в связи с отсутствием легкоопознаваемых наземных ориентиров и радиотехнических средств, применяемых в навигации (самолетовождении).

13.9.1. При подготовке к полету в малоориентирной местности и пустыне экипаж воздушного судна дополнительно обязан:

отметить на карте характерные ориентиры, имеющиеся по маршруту (караванные тропы, русла рек, озера, колодцы), а также удаленные ориентиры, которые могут быть использованы для общей ориентировки;

проконсультироваться по вопросам ведения ориентировки с членами экипажей воздушных судов, имеющими опыт полетов по данным маршрутам;

проверить наличие запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств.

13.9.2. Навигация (самолетовождение) в малоориентирной местности при полетах по ПВП:

при подготовке:

тщательно изучаются характерные особенности местности, помогающие ведению ориентировки: отдельные балки, овраги и высоты, мелкие населенные пункты, колодцы, высохшие озера, дороги и тропы, а также удаленные боковые ориентиры (вершины гор, большие реки, озера, берега морей, лесозащитные полосы), которые могут быть использованы для визуального пеленгования;

на картах уточняются границы распространения барханов, русел рек и высохших озер, пригодных для ведения визуальной ориентировки;

при подготовке к полету в трудноопознаваемые с воздуха населенные пункты или объекты маршрут на картах прокладывается на ближайший к ним характерный ориентир, от которого рассчитываются точный курс следования и время полета до пункта назначения. При этом летный экипаж должен подробно изучить район посадки (объекта), обращая внимание на все признаки, облегчающие выход в пункт назначения и его распознавание;

непосредственная навигация (самолетовождение):

осуществляется с точным выдерживанием расчетного курса следования (периодически уточняется фактический угол сноса на участках маршрута), заданной скорости и высоты полета; особое внимание уделяется определению путевой скорости;

при полетах вне трасс допускается в случае невыхода на контрольный ориентир или в пункт назначения отыскать объект, учитывая запас топлива, осуществляя полет по прямоугольному маршруту (кругу) вокруг выбранного на местности земного ориентира. Если после 15—20-минутного полета по прямоугольному маршруту (кругу) пункт назначения не будет обнаружен, командир воздушного судна обязан возвратиться в пункт вылета или уйти на ближайший запасной аэродром.

13.9.3. Навигация в малоориентирной местности при полетах по ППП (для воздушных судов с ГТД):

при подготовке:

изучаются особенности ведения радиолокационной ориентировки;

выбираются и выделяются на карте возможные радиолокационные ориентиры;

изучаются методы ведения ориентировки с помощью астрономических средств и способы применения систем дальней навигации;

намечаются возможные точки коррекции счисленных координат (для полетов с применением навигационно-пилотажных комплексов).

Непосредственная навигация (самолетовождение) предусматривает строгое выдерживание летным экипажем расчетного режима полета, периодическое внесение необходимых поправок в курс следования, скорость и высоту полета, комплексное использование имеющихся навигационных средств и систем.

13.10. Полеты над водной поверхностью разрешается выполнять на воздушных судах:

имеющих два двигателя и более;

имеющих один двигатель и не приспособленных для посадки на воду с условием, что маршрут полета возможен только на удалении от береговой черты не более дальности снижения с отказавшим двигателем;

на всех воздушных судах, приспособленных для посадки на воду.

13.10.1. При полетах над водной поверхностью, когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа воздушного судна и пассажиры обеспечиваются спасательными жилетами.

Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 минут, на воздушных судах независимо от типа должны быть индивидуальные и групповые плавательные средства (надувные спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту воздушного судна, со средствами жизнеобеспечения в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа.

13.10.2. При подготовке к полету над водной поверхностью летный экипаж дополнительно:

изучает береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности (если имеется возможность получения указанных сведений) в случае вынужденной посадки;

проверяет наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, запаса продуктов питания и питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;

изучает правила вынужденной посадки на воду и пользования плавательными средствами;

инструктирует пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами спасания и правилах поведения при аварийной посадке на воду.

13.10.3. Полеты по ПВП вблизи береговой линии материка и островов выполняются на безопасных высотах с учетом максимальных превышений рельефа местности в полосе по 5 км в обе стороны от оси маршрута.

13.10.4. Полеты воздушных судов на высотах ниже 4000 м над береговыми лежбищами морского зверя в зонах, указанных в Правилах охраны и промысла морских млекопитающих, без согласования с соответствующим полномочным органом выполняться не должны.

13.10.5. Командир воздушного судна перед взлетом в сторону моря или больших водных поверхностей обязан провести при предполетной подготовке дополнительную подготовку со всем экипажем воздушного судна по действиям и распределению обязанностей в случае приводнения воздушного судна.

Полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли

13.11. К полярным районам относятся части земного шара, прилегающие к северному и южному географическим полюсам и ограниченные полярными кругами.

Полеты в полярных районах организуются и выполняются с учетом физико-географических и метеорологических условий этих районов, а также ряда особенностей самолетовождения в них, а именно:

неустойчивости работы магнитных компасов;

малого количества (недостаточности) естественных и искусственных ориентиров;

частых изменений метеорологических условий;

продолжительности полярного дня (ночи);

нестандартно низких температур воздуха.

13.11.1. При выполнении полета в полярных районах Южного полушария Земли летный экипаж должен дополнительно учитывать:

обратное (видимое) суточное движение небесных светил;

особенность расположения верхней кульминации светил не в южной, а в северной части неба;

обратный знак вертикальной составляющей магнитного поля земли;

поглощение радиоволн средневолнового диапазона при полетах над ледовым щитом Антарктиды;

малые значения горизонтальной составляющей магнитного поля Земли, проявляющиеся в ненадежной работе магнитных компасов, большим значением магнитного склонения;

влияние периодического возникновения геомагнитных возмущений на прохождение радиоволн и работу магнитных датчиков;

несоответствие времен года Северного и Южного полушарий Земли.

13.11.2. При подготовке к полету в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли дополнительно:

проверяется наличие и исправность средств навигации в соответствии с заданием на полет;

проверяется комплектность и исправность снаряжения, специального обмундирования и оборудования;

сверяются карты и лоции;

проверяется наличие неприкосновенного запаса продуктов питания, питьевой воды, исправность аварийных радиостанций, сигнальных средств и специального снаряжения;

изучается опыт навигации других экипажей, имеющих опыт полетов в данном районе;

составляется навигационный план полета с учетом использования ортодромических и астрономических методов навигации.

13.11.3. К выполнению полетов в полярных районах допускаются члены летных экипажей, прошедшие специальную подготовку.

Формировать экипаж воздушного судна рекомендуется с учетом включения летного состава, ранее выполнявшего аналогичные полеты и работы.

В полетах могут в установленном порядке участвовать отдельные специалисты, обеспечивающие сбор необходимых сведений по программе, согласованной с территориальным органом уполномоченного органа в области гражданской авиации.

13.11.4. При полетах в полярных районах экипаж обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических навигационных средств, учитывать частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим работы средств связи и РТО, дальность их действия, а также постоянно контролировать и знать свое местонахождение и остаток топлива.

13.11.5. При выполнении транспортных перевозок на удаленные материковые базы в Антарктиде, дрейфующие научные станции и ледовые базы в Арктике полеты могут производиться с очередностью вылета по времени.

13.11.6. При работах на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах устанавливаются следующие особенности:

полеты воздушных судов выполняются только в паре;

для временных аэродромов (площадок) в полярных районах направление ВПП указывается от истинного меридиана;

первичные посадки на подобранные с воздуха площадки на льдинах разрешается выполнять на легких и менее воздушных судах — самолетах с лыжным шасси и на вертолетах;

подбор площадок для посадки на дрейфующие, припайные и шельфовые льды производится днем при метеоусловиях:

видимость — не менее 10 000 м;

высота нижней границы облаков — не менее 300 м при количестве облаков не более четырех октантов с прямым солнечным освещением.

13.11.7. Для полетов воздушных судов в Антарктике устанавливаются следующие особенности:

устанавливаются минимумы:

при полетах по дальним маршрутам между базовыми научными станциями видимость — не менее 5000 м, высота нижней границы облаков — не менее 600 м;

при полетах вглубь материка видимость — не менее 10 000 м, высота нижней границы облаков — не менее 700 м;

при полетах к санно-тракторным поездам и другим объектам со сбросом грузов с воздуха видимость — не менее 5000 м при отсутствии низовой метели и стоковых ветров, высота нижней границы облаков — не менее 150 м при количестве облаков не более четырех октантов;

на материке Антарктиды разрешается подбирать площадки, расположенные на высотах до 2000 м над уровнем моря, если иная высота не предусмотрена РЛЭ или эквивалентным ему документом.

13.11.8. Для полетов воздушных судов в арктических условиях и при проведении ледовой разведки устанавливаются следующие минимумы:

в открытом море видимость — не менее 2000 м, высота нижней границы облаков — не менее 150 м;

вблизи береговой линии материка, островов и архипелагов видимость — не менее 5000 м при отсутствии стоковых ветров, высота нижней границы облаков — не менее 200 м.

При проведении ледовой разведки вблизи береговой линии материка и островов безопасная высота полета должна быть занята на удалении не менее 5 км до наивысшего препятствия.

13.11.9. В целях надежной и безопасной навигации (самолетовождения) при полетах в полярных районах летный экипаж:

определяет при подготовке возможность применения бортовых навигационных средств в полете с учетом особенностей района полета;

использует в полете астрономические средства;

прокладывает маршрут полета, по возможности, в пределах рабочих областей радионавигационных средств;

для выдерживания курса следования сочетает работу ГПК с магнитными и астрономическими курсовыми приборами;

в полете непрерывно прокладывает линию фактического пути на карте. В качестве полетных карт применяет карты стереографической проекции;

использует для контроля пути радио- и астрономические средства, высокоточные РНС, ВРМ-5 и морские береговые радиомаяки;

при измерении навигационных элементов полета применяет все доступные средства и способы навигации;

при посадке на ледовый аэродром запоминает последний гироскопический курс перед выключением двигателей;

учитывая малое число запасных аэродромов, уточняет расчет АНЗ, оценивая поступающие прогнозы погоды;

при выводе воздушного судна в заданный пункт полет выполняет на оптимальной высоте, обеспечивающей наибольшую ширину просматриваемой местности;

знает особенности восстановления ориентировки в районе полетов;

при выходе на береговую черту или остров заблаговременно набирает безопасную высоту. Для учета возможного изменения давления на уровне моря сравнивает показания радио- и барометрического высотомеров.

Если в расчетное время заданный пункт не был обнаружен, выполняет поиск способом расходящейся спирали в течение времени, гарантирующего безопасное возвращение на аэродром посадки или запасной аэродром.

13.11.10. Возврат на запланированный аэродром посадки при необнаружении заданной точки и пункта не считается потерей ориентировки.

13.11.11. При невозможности передачи на корабль карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре разрешается сбрасывать их с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м.

13.11.12. Сброс вымпела на береговые и внутриматериковые пункты производится в соответствии с утвержденными инструкциями по сбросу.

Сброс вымпела не должен производиться:

при превышении нормальной полетной массы воздушного судна;

на расстоянии менее 300 м от склонов гор.

При этом в холмистой и горной местности необходимо учитывать опасное влияние стоковых ветров скоростью более 10 м/с.

13.11.13. При выполнении полетов в высокие широты Арктики и Антарктики летный экипаж воздушного судна независимо от запроса органа ОВД каждые 30 минут сообщает в эфир на рабочей частоте канала органа ОВД свои координаты.

13.11.14. В особо экологически охраняемых районах Антарктиды полеты выполняются с учетом согласованных мер по охране фауны и флоры этого континента.

13.11.15. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в полярных районах осуществляется на основании инструкции по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в районе, разрабатываемой в установленном порядке на период таких полетов.

13.11.16. Полеты гражданских воздушных судов на поиск и спасание людей в не терпящих отлагательства чрезвычайных ситуациях могут производиться с отступлением от настоящих Правил по решению не ниже уровня руководителя эксплуатанта, согласованному с руководителем соответствующего территориального органа уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Полеты в сложной орнитологической обстановке

13.12. Сложная орнитологическая обстановка может возникнуть в районе аэродрома и на траектории полета воздушного судна в периоды массового появления птиц, связанного с их суточными или сезонными миграциями и скоплениями.

В сложной орнитологической обстановке возможно возникновение особых случаев в результате опасных столкновений воздушных судов с птицами.

13.12.1. Командир воздушного судна оценивает возможность выполнения взлета при получении от органа ОВД информации об усложнении орнитологической обстановки.

Взлет в этих условиях рекомендуется производить с включенными фарами.

13.12.2. При полете по маршруту в случае обнаружения впереди на траектории полета птиц летный экипаж обходит их стороной или пролетает над ними.

13.12.3. При получении информации от органа ОВД о сложной орнитологической обстановке на подходе к аэродрому посадки или при визуальном обнаружении птиц летный экипаж принимает следующие меры для предотвращения столкновения:

повышает осмотрительность;

включает фары и обогрев стекол кабины (если они не были включены ранее);

повышает контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

выполняет, при необходимости, прерванный заход по посадку (уход на второй круг).

Полеты при поиске и спасании

13.13. Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия другого воздушного или морского судна или судна внутреннего плавания или обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, либо находящихся в опасности людей, оказывает помощь экипажу воздушного судна, терпящего бедствие.

Командир воздушного судна отмечает на карте место бедствия, сообщает о бедствии органу ОВД и продолжает прослушивать эту частоту.

Передача сообщений других воздушных судов на этой же частоте, не вызываемых крайней необходимостью, до особого указания органа ОВД может быть временно запрещена.

13.13.1. Командир любого воздушного судна при обнаружении терпящего бедствие воздушного или надводного судна выполняет указания органа ОВД и в случае, если он в состоянии это осуществить, выполняет следующие действия:

ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие;

принимает меры, которые помогут определить местонахождение воздушного или надводного судна, если данные о нем у соответствующего органа ОВД отсутствовали;

сообщает органу ОВД при возможности определения следующую информацию:

тип, опознавательные знаки и состояние воздушного судна, терпящего бедствие;

его местонахождение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге от известного ориентира или радионавигационного средства;

время наблюдения в часах и минутах;

количество людей на борту терпящего бедствие воздушного судна;

факт покидания людьми терпящего бедствие воздушного или надводного судна;

количество людей, находящихся на поверхности воды;

физическое состояние людей.

13.13.2. Командир воздушного судна, не являющегося поисково-спасательным, прибывший первым на место происшествия, руководит действиями всех других прибывающих позже воздушных судов до прибытия на место происшествия первого поисково-спасательного воздушного судна.

В том случае, когда необходимо направить надводное судно к месту бедствия, экипаж воздушного судна передает указания любыми имеющимися у него в распоряжении средствами, в том числе сигналами, указанными в приложении № 16 к настоящим Правилам.

13.13.3. Для передачи информации оставшимся в живых или наземным спасательным командам, когда двусторонняя связь отсутствует, экипаж сбрасывает, если это практически осуществимо, радиосвязное оборудование для установления связи или вымпел.

Экипаж воздушного судна подтверждает получение сигнала от терпящих бедствие, используя все возможные средства, в том числе сигналы, указанные в приложении № 16 к настоящим Правилам.

XIV. Особые случаи в полете

14.1. К особым случаям в полете относятся:

попадание воздушного судна в опасное метеорологическое явление;

отказ двигателя (двигателей);

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

пожар на воздушном судне;

потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности;

потеря радиосвязи;

потеря ориентировки;

нападение на экипаж воздушного судна (пассажиров);

ранение или внезапное ухудшение здоровья члена экипажа воздушного судна (пассажиров);

вынужденная посадка вне аэродрома;

отказ радиолокационных средств ОВД и РТО на аэродроме посадки;

применение парашютов в аварийных случаях.

14.1.1. О возникновении особого случая в полете командир (экипаж) воздушного судна сообщает в контролируемом воздушном пространстве органу ОВД.

При затруднении ведения связи по основному каналу необходимо перейти на аварийную частоту.

14.1.2. Особенности пилотирования и выполнение операций членами экипажа воздушного судна при возникновении особых случаев в полете должны соответствовать требованиям РЛЭ или эквивалентного ему документа.

Члены экипажа при выполнении операций в особых случаях полета обязаны докладывать о своих действиях командиру воздушного судна.

14.1.3. В случаях, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа воздушного судна и пассажиров, командир воздушного судна имеет право в том числе принять решение на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома или покидание воздушного судна в воздухе, если экипаж воздушного судна и пассажиры обеспечены парашютами.

Летный экипаж, по возможности, информирует о принятом решении орган ОВД.

14.1.4. Сигнал бедствия подается в случаях:

отказа двигателя (двигателей);

пожара на воздушном судне;

потери устойчивости, управляемости, нарушения прочности;

потери радиосвязи;

потери ориентировки;

нападения на экипаж (пассажиров);

вынужденной посадки вне аэродрома;

вынужденного покидания воздушного судна;

во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полета, летный экипаж подает сигнал бедствия в соответствии с приложением № 16 к настоящим Правилам;

сигналы бедствия передаются на рабочей частоте канала ОВД, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц в радиотелефонном режиме, а при запросе помощи у морских служб — на частотах 2182 кГц или 4125 кГц в радиотелефонном режиме;

на воздушных судах, оснащенных бортовыми ответчиками и/или специальной аппаратурой, в том числе позволяющей передавать сигнал бедствия (режим "Авария" и т.п.), командиром воздушного судна включается (при бедствии в вышеуказанных случаях) соответствующий режим.

14.1.5. Органами ОВД в целях своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, терпящих бедствие, организуется круглосуточное прослушивание частоты 121,5 МГц.

14.1.6. Командир воздушного судна, на котором произошел особый случай в полете, в случае изменения ранее принятого им решения немедленно сообщает об этом органу ОВД.

14.1.7. При вынужденной посадке летный экипаж, по возможности, вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями (информирует о ситуации).

Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, и аварийный радиомаяк должны быть постоянно включенными.

14.1.8. В случае бедствия воздушного судна и необходимости его покидания командир воздушного судна покидает воздушное судно последним.

Попадание воздушного судна в опасное метеорологическое явление

14.2. К опасным для полетов метеорологическим явлениям относятся: гроза, град, сильная болтанка, сильное обледенение, смерч, сильная пыльная буря.

Кроме того, на аэродроме вылета и посадки (при взлете и посадке) вышеуказанный перечень дополняется следующими опасными метеорологическими явлениями: сильный сдвиг ветра, гололед, ураган, сильный ливневый дождь при видимости менее 600 м при взлете и менее 1000 м при посадке.

14.2.1. При встрече с опасными метеорологическими явлениями на маршруте полета командир воздушного судна принимает все необходимые меры для их обхода.

14.2.2. При невозможности обхода зоны с опасными метеорологическими явлениями командир воздушного судна обязан принять решение о возврате на аэродром вылета или производстве посадки на ближайшем запасном аэродроме.

Командиру вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

Отказ двигателя (двигателей)

14.3. При отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне командир воздушного судна действует в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа.

14.3.1. Командиру воздушного судна рекомендуется при отказе двигателя на воздушном судне с одним двигателем на высотах до 100 м, в том числе на взлете, произвести вынужденную посадку перед собой, по возможности избегая столкновения с препятствиями.

14.3.2. При отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне с несколькими двигателями командир воздушного судна в зависимости от ситуации должен:

произвести посадку вне аэродрома;

слить часть топлива или сбросить груз для обеспечения возможности продолжения (улучшения условий) полета;

использовать любой режим работающих двигателей;

продолжить полет до ближайшего аэродрома независимо от его ведомственной принадлежности и произвести на нем посадку.

14.3.3. В случае отказа одного двигателя на воздушных судах с тремя и более двигателями, кроме пожара, летный экипаж при возможности продолжает полет до аэродрома назначения.

14.3.4. В случае возникновения реальной угрозы безопасности полета и если продолжение полета с работающими двигателями (двигателем) не представляется возможным, командир воздушного судна дополнительно:

передает (включает) сигнал бедствия и при наличии ответчика вторичной локации устанавливает на нем код 7700;

учитывает, что в конкретно сложившейся обстановке обоснованная более благополучным исходом посадка возможна и правомерна на любом аэродроме или вне аэродрома.

Отказ системы (систем) воздушного судна, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке

14.4. При отказе системы (систем) воздушного судна в полете экипаж воздушного судна действует в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа.

14.4.1. При обесточивании воздушного судна при отсутствии бортовых резервных источников электропитания или невозможности их использования летный экипаж:

при полете по ППП принимает меры к переходу на визуальный полет;

при полете по ПВП производит посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;

при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасности перехода на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следует в район, где возможен переход на визуальный полет, или выполняет полет по схеме "ипподром" с левым (правым) маршрутом на своем эшелоне (высоте) полета, при этом орган ОВД:

принимает меры по исключению возможности сближения воздушного судна, терпящего бедствие, с другими воздушными судами;

использует возможность организации лидирования воздушного судна, потерявшего радиосвязь, для оказания необходимой помощи в целях обеспечения более безопасных условий посадки.

14.4.2. При разгерметизации кабины, требующей выполнения экстренного снижения, летный экипаж:

применяет кислородные маски (переходит на режим питания кислородом);

приступает к экстренному снижению до высоты менее 4000 м, но во всех случаях не ниже нижнего безопасного эшелона в районе полета, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа;

может в сложной обстановке (по оценке командира воздушного судна) передать (включать) сигнал бедствия и при наличии ответчика вторичной локации установить на нем код 7700;

после выполнения экстренного снижения проверяет состояние здоровья пассажиров и при необходимости оказывает им помощь;

принимает решение о следовании на аэродром назначения или на ближайший пригодный для посадки аэродром.

Пожар на воздушном судне

14.5. При возникновении пожара на воздушном судне летный экипаж:

приступает к экстренному снижению и одновременно применяет все доступные средства для ликвидации пожара;

передает (включает) сигнал бедствия и при наличии ответчика вторичной локации устанавливает на нем код 7700.

14.5.1. В зависимости от сложившейся обстановки по решению командира воздушного судна летный экипаж продолжает полет до ближайшего аэродрома либо производит посадку вне аэродрома.

14.5.2. При возникновении пожара на воздушном судне на этапе взлета (набора высоты после взлета) и невозможности его ликвидировать командир воздушного судна по своему усмотрению может:

выполнить заход по кратчайшему маршруту для посадки на аэродроме взлета, в том числе при метеоусловиях ниже установленного эксплуатационного минимума;

произвести экстренную посадку на площадку, предусмотренную инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационным паспортом аэродрома);

произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха.

Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности

14.6. При потере устойчивости, управляемости, нарушении прочности командир воздушного судна:

передает (включает) сигнал бедствия и при наличии ответчика вторичной локации, по возможности, устанавливает на нем код 7700;

действует в соответствии с требованиями РЛЭ, если происшедшее предусмотрено в РЛЭ или эквивалентном ему документе;

если происшедшее не предусмотрено в РЛЭ или эквивалентном ему документе, то действует в соответствии со сложившейся обстановкой, используя опыт и возможности каждого члена экипажа воздушного судна.

Потеря радиосвязи

14.7. Радиосвязь считается потерянной, если в течение пяти минут при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них летный экипаж или орган ОВД не отвечает.

14.7.1. При потере радиосвязи летный экипаж воздушного судна:

передает (включает) сигнал бедствия и при наличии ответчика вторичной локации устанавливает код 7600;

принимает меры к восстановлению связи с органом ОВД через другие воздушные суда либо другие пункты ОВД;

использует аварийную частоту;

продолжает передавать информацию о принятом решении, местонахождении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее органом ОВД;

продолжает прослушивать по каналам радиосвязи и на частоте приводной радиостанции указания и информацию органа ОВД.

14.7.2. При потере радиосвязи после взлета командир воздушного судна выполняет полет по схеме, указанной в сборнике аэронавигационной информации для данного аэродрома, а при ее отсутствии выполняет полет по схеме типа "ипподром" и производит посадку на аэродроме вылета.

В этом случае командиру воздушного судна разрешается произвести посадку при метеоусловиях ниже эксплуатационного минимума.

14.7.3. Если из-за неблагоприятных метеорологических условий или по другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, то командир воздушного судна после выполнения установленной схемы или схемы типа "ипподром" может:

следовать на аэродром назначения, кроме зарубежного, по схеме выхода с набором заявленного в плане полета или повторяющемся плане полета эшелона (высоты) или заданной диспетчером аэродромного пункта ОВД высоты (эшелона)

или

следовать на запасной аэродром, выбранный при принятии решения на вылет, на нижнем безопасном эшелоне или на установленном для полета без радиосвязи эшелоне полета с учетом направления полета (4200, 4500 м или 7200, 7500 м).

14.7.4. При возвращении на аэродром вылета или при уходе на запасной аэродром, расположенный в направлении, обратном пути следования, полет выполняется на ближайшем к заявленному в плане полета или в повторяющемся плане полета попутном нижнем эшелоне, но не ниже безопасного, или на эшелоне для полетов без радиосвязи (4200, 4500 м или 7200, 7500 м).

14.7.5. В случае потери радиосвязи при полете по ППП командир воздушного судна оценивает возможность перехода на полет по ПВП и принимает решение о следовании на аэродром назначения или запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) или о возвращении на аэродром вылета.

В случае решения следовать на аэродром назначения:

полет выполнять на заявленном в плане полета или в повторяющемся плане полета эшелоне (высоте);

начинать снижение для захода на посадку по опубликованной схеме после пролета радиотехнического средства, на котором основана схема захода на посадку, не ранее расчетного времени прибытия на это средство. При этом посадка должна быть произведена не позднее 30 минут после расчетного времени прибытия.

В случае решения следовать на запасной аэродром полет выполнять на заданном при вылете эшелоне или установленной для полета без связи высоте (4200, 4500 м или 7200, 7500 м).

14.7.6. При отсутствии возможности произвести посадку на аэродроме назначения после прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) командир воздушного судна следует на запасной аэродром по схеме выхода с набором нижнего безопасного эшелона или установленного для полета без радиосвязи эшелона 4200, 4500 м или 7200, 7500 м.

Снижение для захода на посадку на запасном аэродроме производится после пролета радиотехнического средства, на котором основана опубликованная схема захода на посадку.

Если к моменту прибытия воздушного судна, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку в этих условиях.

14.7.7. В случае потери радиосвязи при полете по ПВП командир воздушного судна, избегая попадания в сложные метеорологические условия, следует на аэродром назначения по ПВП на заданной высоте (эшелоне).

Если невозможно продолжать полет на аэродром назначения по ПВП, — следует на запасной аэродром, погода которого позволяет произвести посадку по ПВП.

Сообщает о своем прибытии органу ОВД с помощью доступных средств передачи информации, не ожидая подтверждения о приеме ее органом ОВД.

14.7.8. Если отказ связи имеет место при полете в условиях ППП или в таких условиях, которые не позволяют завершить полет в условиях ПВП, летный экипаж воздушного судна:

выдерживает последние заданные скорость и эшелон (безопасный) или минимальную абсолютную высоту полета (если она больше) в течение семи минут после того, как летный экипаж не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательного донесения, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;

продолжает полет по маршруту согласно текущему плану полета до навигационного средства аэродрома назначения и выполняет полет в режиме ожидания над этим средством до начала снижения;

начинает снижение от навигационного средства аэродрома назначения точно в полученное и подтвержденное в последний раз время ожидаемого захода на посадку или как можно ближе к этому времени или, если расчетное время захода на посадку не было получено и подтверждено, начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

производит снижение для захода на посадку по опубликованной схеме после пролета радиотехнического средства, на котором основана схема захода на посадку, и совершает посадку, по возможности, в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

14.7.9. При невозможности установить радиосвязь летный экипаж воздушного судна передает сообщения о местоположении на установленной и аварийной частотах, перед которыми следует фраза “Отказ связи. Передаю блиндом”. Сообщения передаются дважды с указанием времени следующей передачи.

14.7.10. При взаимодействии с органами ОВД предусматривается:

использование всех имеющихся наземных РТС;

использование всех имеющихся каналов связи, включая частоту ДПРМ и аварийную частоту 121,5 МГц, в том числе и для передачи информации об условиях полета и погоде на аэродроме назначения и запасных аэродромах;

определение характера потери связи путем подачи команд об изменении курса или включения (выключения) сигнала бедствия;

извещение смежных диспетчерских пунктов органов ОВД, органов ПВО, а также органов ОВД аэродрома назначения и запасных аэродромов о потере радиосвязи с воздушным судном;

непосредственное управление движением других воздушных судов таким образом, чтобы исключить возможность их сближения с воздушным судном, потерявшим связь;

освобождение в районе аэродрома воздушного пространства от высоты круга до заданного эшелона к расчетному времени прибытия воздушного судна на аэродром назначения;

введение, при необходимости, режима радиомолчания (работа в эфире только на прием, выполнение команд органа ОВД без подтверждения);

завершение вертикального маневра с занятием высоты согласно последнему указанию органа ОВД.

14.7.11. Если через 30 минут после расчетного времени прибытия воздушное судно не произвело посадку, не установило связь и не наблюдается на экране радиолокатора, органы ОВД могут возобновить обычное воздушное движение в районе аэродрома.

При наличии средств вторичной радиолокации допускается обеспечение безопасных интервалов полета без освобождения всего воздушного пространства после точного определения фактического эшелона полета воздушного судна, следующего без связи.

14.7.12. При отказе наземных средств связи соответствующие органы ОВД принимают меры к восстановлению связи с использованием резервных средств и каналов или передают управление другому органу ОВД.

Потеря ориентировки

14.8. Ориентировка считается временно потерянной, если воздушное судно выведено летным экипажем самостоятельно или с помощью наземных РТС на заданный маршрут с последующей посадкой на аэродроме назначения.

Ориентировка считается полностью потерянной, если летный экипаж по этой причине произвел вынужденную посадку не на аэродроме назначения.

14.8.1. При потере ориентировки летный экипаж воздушного судна:

передает (включает) сигнал бедствия аппаратуры опознавания и при наличии ответчика вторичной локации устанавливает на нем код 7700;

в контролируемом воздушном пространстве докладывает органу ОВД о потере ориентировки, последнем достоверно известном местоположении воздушного судна, остатке топлива и условиях полета;

не допускает полета с произвольными курсами;

занимает безопасную высоту, установленную в РПП для данного района полетов;

в контролируемом воздушном пространстве с разрешения органа ОВД занимает наивыгоднейший эшелон (высоту) полета с целью обнаружения воздушного судна радиотехническими средствами и согласовывает свои действия с органом ОВД;

выполняет предусмотренные эксплуатантом в РПП меры по восстановлению ориентировки.

Если ориентировку невозможно восстановить, не допуская полной выработки топлива, до наступления темноты экипаж воздушного судна производит посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

При полете ночью и достаточном количестве топлива экипаж воздушного судна продолжает полет до наступления рассвета.

14.8.2. При потере ориентировки не допустимо снижение ниже безопасной высоты.

14.8.3. В приграничной полосе выполнять маневры для восстановления ориентировки не разрешается. Командир воздушного судна берет курс вглубь территории Российской Федерации.

14.8.4. В контролируемом воздушном пространстве после восстановления ориентировки дальнейшие действия летный экипаж согласовывает с органом ОВД.

В зависимости от сложившихся условий (характера задания на полет, метеорологической обстановки, запаса топлива, времени суток и т.д.) возможно:

продолжить полет в пункт назначения;

возвратиться на аэродром вылета;

совершить вынужденную посадку на ближайшем аэродроме или в другом безопасном месте.

14.8.5. Основными способами восстановления ориентировки в зависимости от условий полета являются:

определение места воздушного судна прокладкой на карте линий положения, рассчитанных с помощью имеющихся технических средств навигации (самолетовождения);

выход на радионавигационный ориентир;

определение местонахождения воздушного судна по данным пеленгования, полученным от радиолокаторов, пеленгаторных узлов, радиопеленгаторов;

выход на световой ориентир или светомаяк, опознаваемый по характеру его работы (в ночном полете);

выход на характерный линейный или крупный площадной ориентир.

14.8.6. При взаимодействии с органами ОВД предусматривается:

принятие необходимых мер для оказания помощи летному экипажу по восстановлению ориентировки;

немедленное принятие мер к поиску воздушного судна, если его летный экипаж сообщил о потере ориентировки или воздушное судно не прибыло в пункт назначения в расчетное время, а от смежных органов ОВД и вспомогательных радиолокационных пунктов не поступало сведений о его местонахождении. Для этого привлекаются все имеющиеся в распоряжении органа ОВД и в распоряжении других ведомств средства и специальные наземные радиотехнические установки;

включение всех наземных технических средств навигации (самолетовождения);

организация прослушивания радиообмена;

организация передачи (без приема подтверждения от корреспондента) необходимых указаний и распоряжений, связанных с дальнейшим выполнением полета летным экипажем, потерявшим ориентировку.

Нападение на экипаж воздушного судна (пассажиров)

14.9. При нападении или угрозе нападения на экипаж (пассажиров) воздушного судна командир воздушного судна, по возможности:

включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания (при его наличии);

при наличии ответчика вторичной локации устанавливает код 7500;

сообщает органу ОВД о нападении (свой позывной, местонахождение (координаты), высоту, курс полета), обо всех связанных с ним обстоятельствах и действует в соответствии со специальной инструкцией;

использует все свои права, предусмотренные воздушным законодательством.

Ранение или внезапное ухудшение здоровья члена экипажа воздушного судна (пассажиров)

14.10. В случае ранения или внезапного ухудшения состояния здоровья члена экипажа воздушного судна принимаются меры по оказанию ему необходимой медицинской помощи, принимается решение в зависимости от обстановки о продолжении или прекращении полета с соответствующим докладом органу ОВД.

14.10.1. По указанию командира воздушного судна обязанности члена летного экипажа, потерявшего работоспособность, выполняет наиболее подготовленный для конкретных функциональных обязанностей член летного экипажа.

14.10.2. При невозможности выполнения командиром воздушного судна своих функциональных обязанностей в связи с ранением или внезапным ухудшением состояния здоровья их выполняет в установленном порядке второй пилот.

14.10.3. В случае ранения или внезапного ухудшения состояния здоровья пассажира летный экипаж принимает все доступные меры для спасения его жизни без угрозы для жизни всех находящихся на борту воздушного судна лиц, вплоть до изменения плана полета и/или выполнения незапланированной посадки на любом пригодном аэродроме.

14.10.4. При взаимодействии с органами ОВД предусматривается:

обеспечение экипажа необходимой информацией в зависимости от принятого командиром воздушного судна решения;

передача соответствующих рекомендаций;

обеспечение работы аэронавигационных средств;

оказание экипажу воздушного судна помощи для благополучного завершения полета.

Вынужденная посадка вне аэродрома

14.11. В случае, если продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, командир имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома.

Вынужденная посадка вне аэродрома выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа.

14.11.1. Если позволяют обстоятельства, командир воздушного судна сообщает членам экипажа и органу ОВД о своем решении, в том числе о месте и времени предполагаемой посадки, передает (включает) сигнал бедствия, а при наличии ответчика вторичной локации устанавливает код 7700 и информирует пассажиров.

Штурман (второй пилот) сообщает членам экипажа воздушного судна местонахождение воздушного судна, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над водной поверхностью — направление и расстояние до берега.

14.11.2. После вынужденной посадки вне аэродрома экипаж воздушного судна оказывает необходимую помощь пассажирам и, пользуясь средствами связи, сообщает на ближайший аэродром или местным органам власти о времени, месте вынужденной посадки, состоянии членов экипажа воздушного судна, пассажиров, воздушного судна и о необходимой помощи.

14.11.3. Вылет с места вынужденной посадки допускается при выполнении следующих условий:

после выполнения всех установленных формальностей при расследовании;

наличие согласия органа ОВД;

при условии устранения неисправностей на воздушном судне (если они имели место);

при соответствии всех условий для взлета.

14.11.4. При отсутствии связи с органом ОВД и в случаях, не терпящих отлагательства (стихийное бедствие, необходимость оказания помощи раненым и т.д.), командир воздушного судна принимает решение на вылет самостоятельно.

14.11.5. Перед вылетом с места вынужденной посадки вне аэродрома командир воздушного судна осматривает местность (акваторию) и определяет ее пригодность для безопасного взлета. При необходимости командир воздушного судна принимает меры для устранения препятствий, а также для выполнения безопасного взлета с борта воздушного судна может быть снята загрузка или слита часть топлива.

Отказ радиолокационных средств ОВД и РТО на аэродроме посадки

14.12. При получении сообщения органа ОВД об отказе радиолокационных средств в районе полета командир воздушного судна выдерживает режим полета в соответствии с планом полета. Члены летного экипажа соблюдают максимальную осмотрительность (радиоосмотрительность).

14.12.1. При отказе радиотехнических средств на аэродроме посадки и невозможности по метеорологическим условиям произвести визуальную посадку на данном аэродроме летный экипаж воздушного судна следует на запасной аэродром.

При невозможности ухода на запасной аэродром (недостаток топлива, неисправность авиационной техники) по решению командира воздушного судна возможно произвести посадку при погоде ниже минимума.

14.12.2. При взаимодействии с органами ОВД предусматривается:

при необходимости введение органом ОВД режима радиомолчания;

применение интервалов эшелонирования, предусмотренных настоящими Правилами, при отсутствии радиолокационного контроля;

информирование летных экипажей воздушных судов, находящихся в контролируемой зоне, и смежных органов ОВД об отказе радиолокационных средств и о сложившейся воздушной обстановке.

Применение парашютов в аварийных случаях

14.13. При выполнении полетов на десантирование парашютистов или сброс грузов, а также если это предусмотрено соответствующей инструкцией для учебных полетов и ряда испытательных или исследовательских полетов, члены экипажа воздушного судна и другие лица, участвующие в полете, должны иметь парашюты с установленными страхующими приборами.

Подвесные системы парашютов должны быть надеты в течение всего полета.

Допускается снятие в полете парашютов в случае невозможности выполнения обязанностей по эксплуатации воздушного судна и его оборудования с надетыми парашютами.

Решение на покидание воздушного судна принимает командир воздушного судна.

14.13.1. Вынужденное покидание воздушного судна на парашютах в особых ситуациях является обязательным.

При этом определяются:

порядок обеспечения и использования парашютов при проведении испытательных и исследовательских полетов — программами испытаний (исследовательских полетов), утвержденными в установленном порядке;

порядок подачи команд на покидание воздушного судна членами экипажа, а также действия членов экипажа после покидания воздушного судна при приземлении и приводнении, после приземления (приводнения) с парашютом — инструкцией, утвержденной в установленном порядке;

правила вынужденного покидания воздушных судов эксплуатантов — в РПП.

14.13.2. При вынужденном покидании воздушного судна на парашютах летный экипаж, по возможности, информирует орган ОВД:

о своем местонахождении и создавшейся ситуации;

о решении на покидание воздушного судна и курсе воздушного судна;

командир воздушного судна передает (включает) сигнал бедствия.

В случае, если это возможно, летный экипаж по команде командира воздушного судна:

выбирает и устанавливает курс полета в направлении малонаселенного района со снижением по пологой глиссаде;

включает автопилот;

уничтожает (стирает) кодовое устройство аппаратуры опознавания;

при необходимости выключает двигатель (двигатели).

14.13.3. При снижении на парашюте члены экипажа воздушного судна должны наблюдать, по возможности, за другими членами экипажа, просматривать местность, обращая внимание на расположение населенных пунктов, дорог, троп, рек, озер, ущелий, а также на наличие кораблей, расположение островов, направление на берег.

Перед приводнением члены экипажа воздушного судна приводят в готовность плавательные средства.

XV. Международные полеты

15.1. Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Опознавательные знаки воздушных судов иностранных государств должны сообщаться эксплуатантами уполномоченному органу в области гражданской авиации до начала выполнения международных полетов.

15.1.1. Для выполнения полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации эксплуатанты обязаны предоставить уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответствен-

ности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам. Условия такого обеспечения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации[1].

15.1.2. Предоставление заявок и выдача разрешений на использование воздушного пространства осуществляются в соответствии с требованиями Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

15.1.3. При полетах воздушных судов по воздушным трассам и соответствующим МВЛ в пределах территории Российской Федерации, включая районы аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, а также в районах над открытым морем, в которых ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, радиосвязь может осуществляться на английском и русском языках.

15.1.4. Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов производятся в международных аэропортах (аэродромах).

Исключение составляют случаи, предусмотренные Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

15.1.5. Гражданские воздушные суда иностранных государств при производстве посадки на территории Российской Федерации могут быть подвергнуты осмотру с проверкой судовых документов и документов членов экипажа воздушного судна уполномоченными лицами уполномоченных органов в области гражданской авиации с участием соответствующих федеральных органов исполнительной власти.

15.1.6. На прибывающие в Российскую Федерацию, убывающие из Российской Федерации и следующие транзитом с посадкой на территории Российской Федерации воздушные суда, их экипажи и пассажиров, а также на имущество, багаж, грузы и почту, ввозимые в Российскую Федерацию и вывозимые из Российской Федерации, распространяется действие паспортных, таможенных и иных правил, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

15.1.7. Использование воздушного пространства для полетов иностранных воздушных судов вне воздушных трасс и местных воздушных линий, открытых для международных полетов, возможно в исключительных случаях в соответствии с законодательством Российской Федерации.

15.1.8. Полеты иностранных воздушных судов на аэродромы Российской Федерации, не открытые для международных полетов, разрешение на которые получено в установленном порядке, выполняются с лидировщиком на борту.

Порядок лидирования публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

15.1.9. При выполнении международных полетов вне воздушных трасс и МВЛ, открытых для международных полетов, специальные воздушные коридоры пролета государственной границы Российской Федерации выделяются в определенном порядке.

15.1.10. Пересечение государственной границы Российской Федерации осуществляется по разрешению центра ЕС ОрВД.

15.1.11. При выполнении международных полетов в воздушном пространстве иностранных государств и над открытым морем летный экипаж воздушного судна Российской Федерации руководствуется:

правилами полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых выполняется полет или которым передано обслуживание

[1] Статья 79 Воздушного кодекса.

(управление) воздушного движения над районами открытого моря, в том числе правилами эшелонирования;

соответствующими разрешениями на полеты со стороны полномочных органов иностранных государств;

воздушным законодательством Российской Федерации в части, не противоречащей правилам, установленным в иностранном государстве, а также соответствующими сборниками (сборниками аэронавигационной информации иностранного государства, сборниками аэронавигационной информации по международным воздушным трассам, NOTAM, циркулярами аэронавигационной информации и т.п.).

К выполнению международных полетов допускаются члены летных экипажей воздушных судов Российской Федерации, прошедшие подготовку по действующим специальным программам.

15.1.12. При выполнении международных полетов в целях спасения жизни людей, находящихся на борту воздушного судна, в случае явной угрозы безопасности полета командиром воздушного судна может быть принято решение о прекращении полета по маршруту и возвращении в пункт вылета или полете на запасной аэродром с отступлением от представленного плана полета и указаний органа ОВД.

О принятом решении командир воздушного судна сообщает органу ОВД, под непосредственным обслуживанием (управлением) которого находится воздушное судно (международный полет в неконтролируемом воздушном пространстве не выполняется).

15.1.13. Техническое обслуживание воздушных судов в иностранных аэропортах (на аэродромах) организует представитель эксплуатанта в порядке, предусмотренном РПП, а там, где он не предусмотрен,— командир воздушного судна или уполномоченный им член летного экипажа.

Расчет заправки авиатопливом, коммерческой загрузки и центровки воздушного судна, выполняющего международный рейс из зарубежного аэропорта, выполняется летным экипажем воздушного судна.

15.1.14. План международного полета (флайт-план), составляемый командиром воздушного судна или по его указанию другим членом летного экипажа, представляется командиром воздушного судна или представителем эксплуатанта в установленном порядке в аэропорту вылета не позднее 30 минут до вылета.

Флайт-планы не составляются при выполнении регулярных рейсов, для которых предусмотрены повторяющиеся планы полетов.

В случае разового изменения расписания, установленной воздушной трассы (маршрута) полета и типа воздушного судна составление и подача флайт-плана обязательны.

15.1.15. Командиру воздушного судна при выполнении международного полета разрешается в случаях задержек в иностранном аэропорту (аэродроме) принимать самостоятельное решение на продолжение рейса (с учетом того, чтобы общее рабочее время не превышало установленного времени).

15.1.16. Командиру воздушного судна при принятии решения на вылет с зарубежного аэропорта (аэродрома) допускается вылетать на аэродром назначения, расположенный на территории Российской Федерации, при отсутствии данных о фактической и прогнозируемой погоде на нем, если имеется запасной аэродром, соответствующий требованиям настоящих Правил.

Перед вылетом летный экипаж воздушного судна обязан установить на шкалах давления барометрических высотомеров значение атмосферного давления аэродрома, а на футомерах — давление, приведенное к среднему уровню моря.

15.1.17. В аэропортах, где введены ограничения по шумам, командиром воздушного судна Российской Федерации принимаются адекватные решения по соблюдению требований по шумовым ограничениям в той мере, в какой это допускается РЛЭ или эквивалентным ему документом.

15.1.18. При выполнении международного полета в том числе необходимо:

обеспечивать на территории иностранного государства выполнение положений его законодательства;

выполнение правил полетов государства, в воздушном пространстве которого выполняется полет;

обеспечивать выполнение иммиграционных, таможенных и карантинных правил, установленных государством пребывания;

обеспечивать правильное оформление судовых, грузовых, таможенных, карантинных и иммиграционных документов.

XVI. Общие правила выполнения авиационных работ

16.1. Авиационные работы гражданскими воздушными судами выполняются в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей.

16.1.1. Полеты для выполнения авиационных работ в зависимости от их цели, правил выполнения и особенностей технологии выполнения подразделяются на следующие основные виды:

авиационно-химические работы;

воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

транспортно-связные работы;

авиационные работы в Арктике, Антарктике, на островах открытых морей и океанов;

авиационные работы, проводимые с морских судов и морских буровых установок;

авиационные работы с целью проведения санитарных мероприятий;

авиационные экспериментальные и научно-исследовательские работы.

16.1.2. Эксплуатант особенности выполнения авиационных работ определенных видов предусматривает в РПП, в том числе:

условия и порядок выполнения конкретных (определенных) видов авиационных работ;

определение порядка использования, а при необходимости — и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей;

создание и порядок использования жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов;

осуществление контроля их выполнения.

16.1.3. В случаях, предусмотренных технологией работ, в состав экипажа воздушного судна могут включаться специалисты заказчика (летчики-наблюдатели, штурманы, бортоператоры и т.п.), имеющие действующие летные свидетельства соответствующего образца и застрахованные в установленном порядке.

16.1.4. Летный состав и другие специалисты, направляемые для выполнения авиационных работ, должны иметь соответствующую специальную подготовку.

16.1.5. При работе в отрыве от базового аэродрома задание на полет выдается на весь период работы.

16.1.6. Полеты с целью производства авиационных работ выполняются в условиях погоды и времени суток, установленных для данного вида работ.

16.1.7. Перед началом работ, а также при задержке воздушного судна в пункте назначения (процессе работы) на время, превышающее срок действия имеющегося прогноза погоды, командир воздушного судна обязан получить другой действующий на необходимый период времени прогноз, проанализировать фактическую погоду и принять решение на выполнение полета.

16.1.8. При невозможности получения прогноза погоды по наземным каналам командиру воздушного судна, имеющему самостоятельный налет более 1000 часов и допуск к внетрассовым полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, разрешается произвести взлет для получения прогноза погоды по радио при фактической погоде не ниже минимума командира воздушного судна.

Полеты с целью выполнения перелетов или производства авиационных работ без прогноза погоды не допускаются.

16.1.9. При выполнении авиационных работ после посадки на промежуточном, а при повторных вылетах — и на аэродроме базирования командиру воздушного судна разрешается принимать решение, а диспетчеру давать разрешение на вылет по радио при соблюдении следующих условий:

подготовка к предстоящему полету проведена в полном объеме перед началом работы (по докладу командира воздушного судна);

на маршруте, основных и запасных аэродромах (площадках) не произошло изменений, препятствующих выполнению полета;

срок действия прогноза погоды обеспечивает выполнение задания на полет (прогноз погоды можно получать по радио);

время стоянки воздушного судна не превышает одного часа. В этом случае ответственность за обоснованность принятия решения на вылет несет командир воздушного судна.

16.1.10. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве командир воздушного судна обязан доложить органу ОВД, в зоне управления которого он находится, о начале (приостановлении, окончании) работ, а также поддерживать с ним контрольную радиосвязь не реже чем через 30 минут, если этим органом ОВД не установлен иной порядок.

16.1.11. Посадочные площадки (аэродромы), как правило, выбираются наземным поиском. В отдельных случаях разрешается их подбор с воздуха лицом командно-летного состава, имеющим соответствующий допуск и полномочия.

16.1.12. В случае подготовки аэродромов (акваторий), посадочных площадок и их оборудования под производство полетов и вида авиационных работ представителями хозяйственных организаций обязательно осуществление контроля такой подготовки уполномоченными авиационными специалистами.

На каждый аэродром (посадочную площадку) разрабатывается и утверждается в установленном порядке инструкция по производству полетов.

16.1.13. На отдельных видах авиационных работ, при производстве которых предусмотрены полеты с подбором посадочных площадок с воздуха, на легких самолетах и вертолетах разрешается выполнять такие полеты командирам воздушных судов, имеющим допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.

16.1.14. К полетам с подбором посадочных площадок с воздуха относятся:

полеты, в процессе которых производится посадка воздушного судна на не подготовленные заранее участки местности, а также операции, выполняемые на вертолете в режиме висения вне аэродрома;

первичные для командира воздушного судна полеты, кроме авиационно-химических работ, с посадками на заблаговременно подготовленные аэродромы и посадочные площадки, где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется руководство полетами.

16.1.15. При выполнении преднамеренной посадки вне аэродрома командир воздушного судна перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его размеров, уклонов и состояния поверхности.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 100 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

16.1.16. Командир воздушного судна по заявке представителя заказчика в целях производственной необходимости имеет право изменять маршрут полета и место посадки в пределах района работ с предварительным информированием об этом в контролируемом воздушном пространстве органа ОВД.

16.1.17. Выполнение указаний (просьб, предложений) представителя заказчика, которые противоречат требованиям настоящих Правил, правил по выполнению вида авиационных работ и заданию на полет, не допустимо.

16.1.18. Производство строительно-монтажных работ, погрузочно-разгрузочных операций, перевозка грузов на вертолетах с применением внешней подвески не допускаются, если заказчик:

не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

со своей стороны не назначил в официальном порядке ответственного руководителя указанных видов работ.

Командир вертолета в таких случаях делает соответствующую запись на оборотной стороне заявки на полет.

16.1.19. Пассажиры и грузы, перевозимые на воздушных судах по заявкам заказчика, оформляются в установленном порядке. Ответственность за соответствие фактической массы загрузки значениям, указанным в заявлении на перевозку, несет заказчик. Ответственность за соблюдение предельной взлетной и посадочной массы воздушного судна несет командир воздушного судна.

16.1.20. Одиночные самостоятельные перелеты (без провозки) с базового аэродрома к месту работ и обратно, а также с одного рабочего аэродрома (площадки) на другой в районе авиационных работ разрешается выполнять командирам воздушных судов, допущенным к внетрассовым полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.

16.1.21. Заявки на выполнение работ по отстрелу диких животных, связанных с использованием воздушных судов, выполняются только при наличии соответствующего разрешения (заявки) от уполномоченных на это органов.

16.2. В период выполнения массовых авиационно-химических работ (далее — АХР) для технического обслуживания и обеспечения полетов, оперативного руководства и контроля эксплуатантом может организовываться функционирование опорных баз.

Каждое воздушное судно перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) с полной полетной массой и установленной сельскохозяйственной аппаратурой.

Результаты облета записываются в формуляр и бортовой журнал воздушного судна.

16.2.1. Полеты с базового аэродрома к месту АХР и обратно, а также с одного аэродрома (посадочной площадки) на другой выполняются по ПВП.

16.2.2. АХР разрешается выполнять:

в равнинной и холмистой местности — при видимости не менее 3000 м (на вертолетах — 2000 м) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м, а также в предгорьях и горных долинах на удалении крайней точки полета от склонов не менее 5 км;

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.

16.2.3. Условия выполнения полетов АХР:

разрешение летным экипажам на выполнение АХР выдается при фактической погоде не ниже установленного минимума командно-летному составу, находящемуся в районе работ, при условии постоянного контроля с его стороны за изменением погоды. В случае ухудшения метеорологических условий полеты должны быть прекращены;

принимают решение командиры воздушных судов, имеющие самостоятельный налет на АХР не менее 500 часов, допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха и соответствующее разрешение в задании на полет, на выполнение полетов по фактической погоде при следующих условиях:

видимость 5000 м и более;

высота нижней границы облаков на 100 м выше установленного минимума;

прогнозом погоды не предусматривается усиление скорости ветра более допустимой для воздушного судна данного типа и вида АХР;

время полета до обрабатываемого участка не более 20 минут.

В случае ухудшения погоды ниже указанных значений командир воздушного судна прекращает выполнение полетов.

16.2.4. До начала обработки участка командир воздушного судна определяет (наземным способом или с воздуха) расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется по прямоугольному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

16.2.5. 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.

16.2.6. Полеты для обработки участков разрешается начинать не ранее 30 минут до восхода солнца, а в горной местности — днем (с восходом солнца).

Указанные полеты после захода солнца не допустимы.

16.2.7. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по кратчайшему безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

16.2.8. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах. Крены воздушных судов выдерживаются в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над высоковольтными ЛЭП — не менее 20 м.

16.2.9. Порядок и условия выполнения полетов по обработке участков со сложным рельефом местности, а также при наличии на них высоковольтных ЛЭП определяются инструкцией по обработке таких участков, утверждаемой в установленном порядке.

16.2.10. Полеты вдоль проводов над участками, пересеченными воздушными линиями связи и электропередач, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от линии проводов не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;

с наветренной стороны на расстоянии от линии проводов 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.

16.2.11. Для обработки участков на склонах гор маршруты заходов должны выполняться, как правило, вдоль горизонталей склона. Развороты для последующих заходов должны выполняться в сторону понижения местности. Заходы вверх по склону разрешается производить при сохранении рабочей высоты и скорости, не менее установленной РЛЭ.

16.2.12. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР допустимо производить только под руководством лиц авиационно-технического состава.

16.2.13. При выполнении полетов на АХР летному экипажу воздушного судна 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 эволюции в целях устранения задержки выхода химикатов (удобрений и т.п.);

совершать несанкционированные полеты, в том числе над населенными пунктами, и брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания;

выполнять полеты без включенных средств сбора полетной информации;

членам летного экипажа покидать рабочее место до завершения полета.

Воздушные съемки

16.3. К полетам по воздушным съемкам относятся: аэрофотосъемочные; поисково-съемочные; аэросъемочные; аэровизуальные и т.п.

16.3.1. Перед началом работ, при необходимости, командир воздушного судна должен произвести рекогносцировочный полет над районом съемок (на высоте не менее безопасной).

16.3.2. При выполнении съемочных полетов на истинной высоте менее 50 м:

сами развороты производятся на высоте не менее 50 м;

угол крена не более 30°;

с выпускными устройствами — не более 20°.

16.3.3. Допускается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом командиры воздушных судов должны быть на радиосвязи друг с другом для своевременной информации о своем местонахождении.

На выполнение воздушной съемки группой воздушных судов эксплуатантом готовится для утверждения в установленном порядке инструкция.

16.3.4. Полеты по выполнению воздушных съемок в условиях Арктики, Антарктики, на островах открытых морей и океанов осуществляются в соответствии с требованиями настоящих Правил, руководств (программ) по видам съемок, инструкциями по организации и производству полетов данных регионов.

Руководства (программы) по видам съемок, инструкции по организации и производству полетов в условиях Арктики, Антарктики, на островах открытых морей и океанов утверждаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

16.3.5. Аэрофотосъемочные полеты производятся в целях фотографирования местности с воздушных судов, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой.

Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар).

Перелеты с участка на участок, а также изменение высоты фотографирования производятся с разрешения органа ОВД.

При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом командиром воздушного судна допускается передача управления автопилотом штурману с осуществлением контроля за выдерживанием режима полета.

16.3.6. Поисково-съемочные полеты выполняются в целях проведения различных видов аэрогеофизических съемок.

Поисково-съемочные полеты могут проводиться и с предельно малых высот.

При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или съемочной аппаратуры.

При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

Запрещается выполнять:

полеты воздушных судов с выпускными устройствами при отсутствии автоматического тросоруба мгновенного действия;

полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при болтанке;

полеты против солнца в равнинной и холмистой местностях на истинных высотах менее 100 м, а в горной — 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.

16.3.7. Аэросъемочные полеты выполняются в целях геологического картирования, дистанционного зондирования Земли, а также контроля за состоянием окружающей среды по определенным маршрутам в заданных районах.

При выполнении аэросъемочных полетов используются малые, средние и большие высоты с выдерживанием постоянной высоты по барометрическому высотомеру.

Протяженность съемочных маршрутов, высота полета, величина расстояния между маршрутами и другие параметры полета задаются заказчиком.

16.3.8. Аэровизуальные полеты выполняются в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование ЛЭП, линий связи, газо- и нефтепроводов и др., рек, каналов, автомагистралей; ледовая разведка; разведка запасов рыбы и зверя; инвентаризация диких животных и т.п.).

При выполнении аэросъемочных полетов используются малые, средние и большие высоты.

Аэровизуальные полеты выполняются, как правило, с наблюдателем заказчика на борту воздушного судна.

В случаях выполнения аэровизуальных полетов без наблюдателя заказчика на борту летный экипаж должен состоять не менее чем из двух человек.

Член летного экипажа, выполняющий активное пилотирование, не может производить аэровизуальное наблюдение.

Аэровизуальные полеты выполняются по ПВП и минимальным ПВП в заданных районах на высотах над препятствиями не менее 50 м днем и 250 м ночью.

Аэровизуальные полеты выполняются днем:

в равнинной и холмистой местности — при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 150 м;

в горной местности (до 2000 м) — при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков не менее 400 м;

в горной местности (выше 2000 м) — при видимости не менее 8000 м и высоте нижней границы облаков не менее 700 м.

Аэровизуальные полеты выполняются ночью только в равнинной и холмистой местности при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м.

При выполнении аэровизуальных полетов снижение воздушного судна для детального наблюдения объектов разрешается выполнять до высоты не менее 10 м над препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередач — до высоты не менее 20 м над опорами.

Ледовая разведка выполняется на воздушных судах с двумя и более двигателями на истинных высотах полета не менее 100 м.

В целях уточнения ледовой обстановки допускается снижение воздушного судна до 50 м над препятствиями.

При невозможности передачи на корабль карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре разрешается сбрасывать их с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м.

Полеты над местом скопления рыбы или морского зверя разрешается выполнять на высоте не менее 100 м.

Лесоавиационные работы

16.4. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях: авиационной охраны лесов; обследования и учета лесов; обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

16.4.1. Полеты по авиационной охране и обследованию лесов выполняются по ПВП и в заданных районах.

При обнаружении пожаров разрешается по просьбе летчика-наблюдателя выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информацией органа ОВД (в контролируемом воздушном пространстве).

16.4.2. Снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

16.4.3. Полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП не выполняются.

16.4.4. Сброс вымпела в пунктах приема 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.

16.4.5. 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 командиру воздушного судна;

выполнять эволюции над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

16.4.6. 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 Руководством по лесоавиационным работам и Правилами перевозки опасных грузов.

16.4.7. Выполнение полетов по обслуживанию организаций лесной промышленности (лесозаготовок, лесосплава и др.) производится в соответствии с положениями пунктов 16.2.2—16.2.13 настоящих Правил и нормативным документом по лесоавиационным работам.

16.4.8. Выполнение полетов по аэросеву леса, борьбе с вредителями и болезнями леса производится в соответствии с положениями пунктов 16.2.2—16.2.13 настоящих Правил.

Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы

16.5. К полетам на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах относятся:

монтаж и демонтаж строительных конструкций, ЛЭП, трубопроводов;

перевозка грузов на внешней подвеске;

проведение погрузочно-разгрузочных операций;

другие виды работ, связанные с висением и перемещением вертолета.

Полеты в целях выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа, положениями пунктов 11.6.2, 11.6.3, 11.6.8, 11.6.11, 11.6.13 и 11.6.16 настоящих Правил и других действующих правил, инструкций.

Инструкция по производству полетов для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ в конкретных условиях разрабатывается в установленном порядке (допускается ее разработка лицом командно-летного состава эксплуатанта, допущенным к данному виду работ).

16.5.1. Перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ, при необходимости, производятся контрольный облет и висение над монтажной (разгрузочной) площадкой для определения наивыгоднейших направлений подхода и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

16.5.2. Для определения наиболее целесообразного способа выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ организу-

ются и производятся, при необходимости, тренировочные полеты в специально отведенном месте в условиях, максимально приближенных к реальным по данному виду работ.

16.5.3. Для взаимодействия летного экипажа с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и установленная командиром воздушного судна визуальная сигнализация.

16.5.4. 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.

16.5.5. Если прогноз погоды не соответствует минимуму для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ, уполномоченным лицам командно-летного состава предоставляется право давать разрешение (с указанием в полетном задании) на самостоятельное принятие решения командиром воздушного судна на полеты при выполнении в комплексе следующих условий:

в качестве командира воздушного судна налет такого командира воздушного судна по выполнению авиационных работ составляет не менее 500 часов;

фактическая видимость — не менее 2000 м;

высота нижней границы облаков — 200 м и более.

16.5.6. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с АНЗ по усмотрению командира воздушного судна, но не менее 20 минут полета.

Транспортно-связные полеты

16.6. Транспортно-связные полеты выполняются в целях обслуживания различных экспедиций, научных и хозяйственных организаций, использующих воздушные суда для связи, а также перевозки пассажиров, груза и оборудования заказчика.

Транспортно-связные полеты выполняются в соответствии с требованиями настоящих Правил днем и ночью по ПВП (севернее 60 параллели — по минимальным ПВП) и ППП по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам.

16.6.1. Перевозка грузов может осуществляться и с использованием внешней подвески.

Разгрузка может осуществляться в полете методом сброса или в режиме висения вертолета, после посадки воздушного судна.

16.6.2. Сброс грузов производится с парашютами и без парашютов:

с парашютами — с высоты не менее 150 м;

без парашюта:

в равнинной местности — с высоты не ниже 25 м;

в холмистой местности — не ниже 50 м;

в горной местности — не ниже 100 м.

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

в равнинной и холмистой 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 при условиях в соответствии с приложениями № 6 и 7 к настоящим Правилам.

16.6.4. Груз, транспортируемый на внешней подвеске, должен быть сброшен аварийно в следующих случаях:

на висении, если использована максимальная мощность двигателя (двигателей), а вертолет самопроизвольно снижается;

при потере летным экипажем визуального контакта с землей в условиях снежного (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 обоснованному решению командира вертолета.

Авиационные работы в Арктике, Антарктике, на островах открытых морей и океанов

16.7. Полеты в Арктике, Антарктике, на островах открытых морей и океанов производятся, как правило, в целях обслуживания высокоширотных и других экспедиций, научных исследований и выполнения транспортных работ.

Полеты на острова и между островами в акватории открытых морей и океанов в Арктике, Антарктике относятся к полетам в особых условиях и выполняются с учетом положений пунктов 13.11.1—13.11.16 настоящих Правил.

16.7.1. К выполнению полетов в Арктике и Антарктике допускаются специально подготовленные летные экипажи, прошедшие теоретическую и летную подготовку, согласно утвержденным программам для данного вида работ.

16.7.2. Состав экипажа определяется в зависимости от типа и назначения воздушного судна, а также целей и условий полета.

16.7.3. Воздушные суда, предназначенные для работы в Арктике и Антарктике:

должны иметь контрастную окраску и быть снабжены специальным снаряжением, обеспечивающим возможность производить работы при автономном базировании;

должны находиться для обеспечения полетов вглубь полярных районов на воздушных судах специальное оборудование и снаряжение со средствами жизнеобеспечения в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа и положениями пункта 13.1.2 настоящих Правил;

оснащаются оборудованием, обеспечивающим надежную навигацию в этих условиях, радиостанцией для связи на средних волнах и соответствующими автоматическими аварийными радиостанциями.

При этом полеты вертолетов с базированием на морских судах могут выполняться без соответствующих аварийных радиостанций.

16.7.4. Организация обеспечения полетов осуществляется с учетом необходимых средств связи, навигации и радиолокации, принадлежащих организациям гражданской авиации, а также РТС других ведомств при обеспечении четкого и оперативного взаимодействия с ними.

Авиационные работы, проводимые с морских судов и морских буровых установок

16.8. Летный экипаж при базировании на борту морского судна дополнительно выполняет положения нормативных документов, действующих на судах морского флота Российской Федерации, в части, его касающейся.

Полеты воздушного судна, базирующегося на борту морского судна, выполняются по заданию уполномоченного должностного лица.

При этом командир воздушного судна обеспечивает обоснованность решения на вылет и безопасное выполнение полета.

16.8.1. При выполнении полетов с морских судов командир воздушного судна, имеющий самостоятельный налет на вертолетах не менее 2000 часов и соответствующее разрешение, записанное в задании на полет, имеет право принимать решение и выполнять полет по фактической погоде при следующих условиях:

видимость не менее 5000 м, высота нижней границы облаков на 100 м выше минимума для данного вида работ;

в прогнозе погоды не предусматривается усиление скорости ветра более допустимой для данного вида работ и ограничений РЛЭ для данного типа воздушного судна. При этом командир вертолета обязан в течение всего полета следить за изменением погоды и в случае ее ухудшения ниже указанных значений прекратить выполнение задания.

16.8.2. Полеты вертолета с (на) морского судна или на морскую буровую установку (далее — МБУ) выполняются по установленным маршрутам и на вертолетах с двумя двигателями независимо от удаления от береговой черты при обеспечении устойчивой двусторонней радиосвязи и контроля по направлению с использованием радиотехнических средств, установленных на морском судне (МБУ).

16.8.3. Полеты на МБУ, установленные на удалении более 30 км от береговой черты и не оборудованные РТС, не допускаются.

16.8.4. При двух и более МБУ в районе с радиусом 2 км и менее полеты организуются таким образом, чтобы в этом радиусе в полете находился один вертолет.

16.8.5. Летный экипаж воздушного судна в период предполетной подготовки обеспечивается сведениями о фактической погоде, параметрах качки морского судна, а также состоянии морской поверхности по маршруту в районе морского судна (МБУ).

Предельные значения скорости ветра и параметров качки устанавливаются инструкцией по производству полетов на морском судне (МБУ), утвержденной в установленном порядке.

16.8.6. Полеты с морских судов и МБУ выполняются днем и ночью по ПВП при условиях погоды днем: видимость — не менее 2000 м, высота нижней границы облаков — не менее 150 м; ночью: видимость — не менее 4000 м, высота нижней границы облаков — не менее 450 м.

Авиационные работы с целью проведения санитарных мероприятий

16.9. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения подразделяются:

на срочные, выполняемые для оказания экстренной медицинской помощи;

на полеты, связанные с доставкой медицинского персонала для плановых консультаций, медицинских грузов и выполнением других заявок по санитарным мероприятиям.

Полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий производятся на основании заключенных организациями здравоохранения с эксплуатантами договоров и их заявок.

Степень срочности полета в оба направления указывается в задании на полет на основании заявок организаций здравоохранения.

В отдельных случаях, связанных со спасанием жизни людей, допускается выполнение полетов для оказания экстренной медицинской помощи без письменных заявок с последующим оформлением документации.

16.9.1. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются по установленным кратчайшим маршрутам, согласованным с органами ОрВД днем и ночью, по условиям ПВП и ППП.

В случаях крайней необходимости, связанных со спасением жизни людей, при согласии командира воздушного судна разрешается допускать отступления от порядка и правил полетов, изложенных в настоящих Правилах.

При этом командир воздушного судна должен обладать опытом полетов в данном районе, иметь допуск к полетам по приборам, а для ночных срочных заданий — также и допуск к полетам ночью.

Должна учитываться и подготовленность всего летного экипажа для выполнения данного задания на полет.

16.9.2. Срочные вылеты с аэродромов и площадок, не оборудованных для ночных полетов в равнинной и холмистой местности, разрешается начинать с рассветом и заканчивать за 30 минут до наступления темноты, а в горной местности — начинать не ранее восхода и заканчивать не позднее захода солнца.

16.9.3. Посадки воздушных судов при выполнении срочных полетов ночью разрешаются на аэродромах и посадочных площадках, имеющих оборудование для ночных полетов или световое обозначение (костры, жаровни и т.п.).

В исключительных случаях, связанных со спасением терпящих бедствие или угрожающих жизни людей, разрешается выполнение посадки на площадки, подобранные с воздуха, не имеющие светового обозначения, при этом командир воздушного судна и летный экипаж должны в установленном порядке пройти специальную подготовку и иметь допуск к такому виду полетов.

16.9.4. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае крайней необходимости, связанной с оказанием экстренной медицинской помощи.

В этом случае командир воздушного судна обязан принять меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием световой маркировкой (обозначением) курса взлета.

16.9.5. При срочных полетах вылет воздушных судов разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды по маршруту и в пункте посадки.

16.9.6. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, во всех аэропортах (аэродромах) гражданской авиации производится в первую очередь.

16.9.7. 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.

Авиационные экспериментальные и научно-исследовательские работы

16.10. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляются эксплуатантами по договорам и в соответствии с утвержденной сторонами программой полетов(а).

16.10.1. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются днем и ночью по ПВП и ППП.

К данному виду работ допускаются наиболее подготовленные летные экипажи.

16.10.2. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются, если технология и правила выполнения полетов не противоречат требованиям настоящих Правил, РЛЭ или эквивалентного ему документа и других нормативных правовых документов, регулирующих вид этих работ.

Приложение № 1
к Правилам (пп. 2.16, 10.16.6)

Приборные скорости захода на посадку

Категория воздушного судна	Приборные скорости захода на посадку, км/ч					
	пересечение порога ВПП	начальный этап захода на посадку	конечный этап захода на посадку	визуальное маневрирование	этап прерванного захода на посадку (ухода на второй круг)	
					начальный	конечный
A	<169	160—280	130—185	185	185	205
B	169—223	220—335	155—240	250	240	280
C	224—260	295—445	215—295	335	295	445
D	261—306	345—465	240—345	380	345	490
E	307—390	345—465	285—425	445	425	510
H[1]	—	130—220	110—165	—	165	165

[1]H — для схем, предусмотренных только для вертолетов.

Примечание. Скорость пересечения порога ВПП (V_{at}), в 1,3 раза превышающая скорость сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной массе (для вертолетов не применяется).

Приложение № 2
к Правилам (п. 8.3.6)

Основные сокращения и условные обозначения, применяемые в воздушной навигации

1. Точки и линии

ИПМ — исходный пункт маршрута
КО — контрольный ориентир
КПМ — конечный пункт маршрута
МС — место воздушного судна
ППМ — поворотный пункт маршрута
РНТ — радионавигационная точка (ориентир)
ТВГ — точка входа в глиссаду
АЛЛ — астрономическая линия положения
ЛЗП — линия заданного пути
ЛП — линия положения
ЛРА — линия равных азимутов
ЛРВ — линия равных высот
ЛРП — линия равных пеленгов
ЛФП — линия фактического пути
РНС — рубеж начала снижения

2. Углы и направления

А	— азимут
$А_{огр}$	— азимут ограничительный
ИК, МК, КК, УК	— истинный, магнитный, компасный, условный курсы
ОК, ОМК	— ортодромические истинный, магнитный курсы
ИПУ, МПУ, УПУ	— истинный, магнитный, условный путевые углы
ЗПУ, ФПУ	— заданный, фактический истинный путевые углы
ЗМПУ, ФМПУ	— заданный, фактический магнитные путевые углы
ЗУПУ, ФУПУ	— заданный, фактический условные путевые углы
$МПУ_в$, $МПУ_п$	— магнитные путевые углы взлета и посадки
ОПУ, ОМПУ	— ортодромические истинный, магнитный путевые углы
ОЗПУ, ОЗМПУ	— ортодромические заданные истинный, магнитный путевые углы
ИПО, МПО	— истинный и магнитный пеленги ориентира
ИПР, МПР	— истинный и магнитный пеленги радиостанции
ИПС, МПС	— истинный и магнитный пеленги воздушного судна
ОПО, ОМПО	— ортодромические истинный и магнитный пеленги ориентира
ОПР, ОМПР	— ортодромические истинный и магнитный пеленги радиостанции
ОПЕ, ОМПС	— ортодромические истинный и магнитный пеленги воздушного судна
ОП, ПП	— обратный, прямой пеленги
КУО, КУР	— курсовые углы ориентира, радиостанции
$КУО_{пред}$, $КУР_{пред}$	— предвычисленные курсовые углы ориентира, радиостанции
УС, УВ, КУВ	— угол сноса, угол ветра, курсовой угол ветра
БУ	— боковое уклонение
ПК, ДП	— поправка и дополнительная поправка курса
УНГ	— угол наклона глиссады
УР	— угол разворота
β	— угол крена (крен)
σ	— угол схождения меридианов
φ, λ	— широта, долгота
Δ	— вариация
$\Delta_а$	— азимутальная поправка
$\Delta_к$	— девиация
$\Delta_м$	— магнитное склонение
$\Delta_{м_у}$	— условное магнитное склонение
$\Delta_р$	— радиодевиация
$\Delta_{га}$	— уход курсового гироагрегата (гироскопа)

3. Скорости, расстояния, высоты

$V_{ист}$	— истинная воздушная скорость
$V_{пр}$	— приборная скорость
$V_в$	— вертикальная скорость
W	— путевая скорость
$\omega_р$	— угловая скорость разворота
$\omega_с$	— скорость (угловая) собственного ухода курсового гироагрегата (гироскопа)
ГД	— горизонтальная дальность
НД	— наклонная дальность
S	— расстояние между двумя точками
ЛБУ	— линейное боковое уклонение
ЛУР	— линейное упреждение разворота
R	— радиус разворота
$S_{твг}$	— удаление точки входа в глиссаду (от торца ВПП)
$Н_{абс}$	— абсолютная высота (относительно уровня моря)
$Н_{ист}$	— истинная высота
$Н_о$	— относительная высота
$Н_{аэр}$	— высота аэродрома относительно уровня моря
$Н_{рел}$	— абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий
$Н_{преп}$	— абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты естественных препятствий
$Н_{без.ист}$	— безопасная истинная высота
$Н_{без.760}$	— безопасная высота по давлению 760 мм рт. ст. для полета по маршруту (участкам маршрута)
$Н_{без.подх}$	— безопасная высота по давлению 760 мм рт. ст. для полета в районе аэродрома (подхода)
$Н_{без.прив}$	— безопасная высота для полета ниже нижнего эшелона
$Н_{без.эш}$	— высота нижнего безопасного эшелона для полета по маршруту (участкам маршрута)
МБВ	— минимальная безопасная высота
$Н_{760ниж}$	— высота нижнего эшелона зоны ожидания
ВПР	— высота принятия решения
$Н_{пер}$	— высота перехода
$Н_{эш.пер}$	— высота эшелона перехода
$Н_{кр}$	— высота круга
$Н_{твг}$	— высота точки входа в глиссаду
$Н_д$	— высота пролета ДПРМ
$Н_б$	— высота пролета БПРМ
$Н_{исх}$	— исходная высота начала маневра снижения и захода на посадку
$\Delta Н_{аэр}$	— аэродинамическая поправка высотомера

$\Delta H_{инстр}$ — инструментальная поправка высотомера

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера

$\Delta H_{рел}$ — превышение рельефа местности с учетом высоты искусственного препятствия относительно уровня аэродрома

4. Направление и скорость ветра

δ — направление ветра (метеорологическое)

$\delta_н$ — направление ветра (навигационное)

$\delta_о$ — направление ветра у земли

δ_{100} — направление ветра на высоте 100 м относительно уровня аэродрома

$\delta_{кр}$ — направление ветра на высоте круга

U — скорость ветра

$U_о$ — скорость ветра у земли

U_{100} — скорость ветра на высоте 100 м относительно уровня аэродрома

$U_{кр}$ — скорость ветра на высоте круга

$U_б$, $U_в$, $U_п$ — боковая, встречная, попутная составляющие скорости ветра относительно направления ВПП

$U_э$ — эквивалентный ветер

5. Элементы авиационной астрономии

T^{Θ} — истинное солнечное время

$T^{\Theta m}$ — среднее солнечное время

η — уравнение времени

$S_{гр}$ — звездное гринвичское время

S — звездное местное время

Z — зенит

Z' — надир

Y — точка весеннего равноденствия

E — точка летнего солнцестояния

E' — точка зимнего солнцестояния

z — зенитное расстояние светила

$h°$ — высота светила (измеренная, исправленная)

$h°_{изм}$ — высота светила, измеренная авиасекстантом

$h°_в$ — вычисленная высота (табличная)

$h°_{пол}$ — высота Полярной звезды

$\Delta h°$ — разность высот светила

A^{Θ} — азимут светила навигационный

δ — угол склонения светила

α — угол прямого восхождения светила

t — часовой угол светила ($t_{гр}$ — гринвичский, $t_м$ — местный)

r — поправка на рефракцию земной атмосферы

K — рефракция астрокупола

p	— параллакс
β	— поправка на понижение горизонта
c	— поправка секстанта (инструментальная)
$+q$	— поправка на вращение Земли
E	— поправка на перемещение воздушного судна (при наблюдении Полярной звезды обозначается $Д_п$)
$\Delta\varphi_{пол}$	— поправка к высоте Полярной звезды (прибавляется к высоте Полярной звезды при определении широты места)

6. Элементы времени

T	— фиксированный момент времени
t	— промежуток времени
$T_л$	— время летнее
$T_м$	— местное (гражданское) время
$T_{гр}$	— гринвичское время
$T_п$	— поясное время
$t_п$	— время полета
$T_{раз}$	— время разворота
$t_{сн}$	— время снижения
$t_{наб}$	— время набора высоты
$N_ч$	— номер часового пояса
$U_ч$	— поправка хронометра
$\omega_ч$	— суточный ход часов

7. Метеорологические элементы

p_o	— атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома
$p_{o\ прив}$	— атмосферное давление на аэродроме, приведенное к уровню моря
$p_{прив.мин}$	— минимальное атмосферное давление по маршруту (участку) полета, приведенное к уровню моря
$p_н$	— атмосферное давление на высоте H
t_o	— температура у земли
$t_н$	— температура на высоте H
$t_{ср}$	— средняя температура слоя воздуха

$$(t_{ср} = \frac{t_o + t_н}{2})$$

$t_{град}$	— вертикальный температурный градиент

8. Элементы, связанные с топливом

Q	— общее обозначение количества заправляемого или расходуемого топлива
$Q_{АНЗ}$	— аэронавигационный запас топлива

9. Условные обозначения на радионавигационных и полетных картах[1]

[1] В Бюллетене не приводятся. — *Прим. ред.*

Приложение № 3
к Правилам (п. 8.3.7)

Подбор и подготовка полетных карт

Подбор и подготовка полетных карт производятся в зависимости от характера задания на полет. Однако во всех случаях на полетные карты необходимо наносить:

пункты маршрута (ИПМ, ППМ, КПМ) в виде окружностей диаметром 5—8 мм, а точки пересечения маршрутов с границами ОВД — в виде треугольников высотой 2—3 мм;

условные изображения взлетно-посадочных полос в виде отрезков, расположенных в окружностях, размером 3—6 мм, обозначающих аэродромы, в направлении истинных посадочных путевых углов;

линии заданного пути и расстояния между пунктами (в разрывах ЛЗП);

при выполнении полетов с ортодромическими курсовыми приборами — ортодромические магнитные (истинные) путевые углы (ОМПУ, ОПУ), измеренные от опорных меридианов, и текущие МПУ — начальные (на участках маршрута большой протяженности повторяются при изменении на величину 3—5°) вдоль ЛЗП со стрелкой в направлении полета;

при выполнении полетов с локсодромическими курсовыми приборами —магнитные путевые углы, измеренные от средних меридианов участков маршрута; в этом случае на участках большой протяженности выбираются характерные контрольные ориентиры через 50—200 км, рядом с которыми указываются новые значения МПУ;

доминирующие высоты: в полосе по 50 км в обе стороны от оси маршрута; в районе аэродрома — в радиусе 50 км от КТА (в прямоугольниках черного цвета);

значения магнитных склонений в районе аэродрома и на каждом участке маршрута (в окружностях диаметром 8 мм) через 2—3°;

линии ограничительных рубежей (пеленгов, азимутов);

границы районов ОВД и их названия.

Примечание. На участках маршрутов полетов на горные аэродромы наносятся установленные рубежи начала снижения с указанием расстояния до аэродрома и нижнего безопасного эшелона;

профиль рельефа при полетах в горной местности (для самолетов с ГТД на участках снижения и набора высоты, для самолетов с ПД по всему маршруту с горной местностью) в полосе шириной по 25 км в обе стороны от оси маршрута для полетов по ППП и в пределах ширины трассы — для полетов по ПВП и ОПВП; профиль наносится на свободном месте полетной карты или на отдельном листе в масштабе в зависимости от длины участков маршрутов и высоты горного рельефа.

Дополнительно в зависимости от характера выполняемого задания на полетные карты наносятся:

ОМПУ (ОПУ) от опорных меридианов у каждого ППМ с указанием долготы опорного меридиана или аэродрома вылета (посадки); ОМПУ наносятся рядом с начальным меридианом, МПУ — перпендикулярно к ним, а ОПУ — вдоль линии пути в скобках;

поправка для коррекции гироскопических курсовых приборов при полете с ортодромическими путевыми углами (в кружках у меридианов, справа от ЛЗП по полету на удобном расстоянии). Значения ОМПУ (ОПУ) участков маршрута, величины поправок и другие данные могут заноситься в специальные таблицы (палетки);

аэронавигационные данные, условные обозначения наземных РТС и другая информация, необходимая для выполнения полета;

азимутальные круги (секторы) с центрами в точках расположения РТС. Оцифровка азимутов и расстояний выбирается произвольной, но обеспечивающей необходимую точность определения места воздушного судна (линии положения);

расстояния до радиолокационных ориентиров, а вдоль ЛЗП — до ППМ (ПОД) от траверза РЛО.

Для полетов на легких самолетах и вертолетах по ПВП искусственные препятствия на полетные карты наносятся дробью: в числителе — относительное превышение, в знаменателе — абсолютное. Подбор и подготовка карт специального назначения осуществляются в зависимости от характера выполняемого задания.

На полетную карту наносятся только те ограничительные пеленги, азимуты, рубежи которых ограничивают режим полета по трассам и МВЛ. Ограничительные пеленги, азимуты и рубежи, ограничивающие режим в районах аэродромов, на полетную карту не наносятся.

При подготовке полетных карт для повышения их наглядности рекомендуется наносить:

черным цветом: пункты маршрута, ПОДы, ЛЗП, расстояния, ОПУ, опорные меридианы, высоты, изображения ВПП, поправки и др.;

красным цветом: ОМПУ, МПУ, ограничительные рубежи, пеленги, азимуты, магнитные склонения, азимутальные круги, границы районов УВД и их наименования;

желтым цветом: радиолокационные ориентиры.

Приложение № 4

к Правилам (п. 10.16.6)

Максимальные приборные скорости полета при вылете по стандартному маршруту

Категория воздушного судна	Скорость, км/ч
A	225
B	305
C	490
D	540
E	560
H[1]	165

[1]H — для схем, предусмотренных только для вертолетов.

Приложение № 5
к Правилам (п. 8.7.4)

Заправка, дозаправка, слив топлива из воздушных судов

1. Заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин) из воздушных судов, имеющих на борту пассажиров, а также во время посадки и высадки пассажиров из воздушного судна запрещаются.

2. Заправка, дозаправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо типа ТС-1, РТ, Jet A-1 и т.п.) 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, 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 и воздерживаются от курения;

е) количество специального персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

ж) поверхность стоянки под воздушным судном 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 двух трапов;

и) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна.

3. При возникновении опасной ситуации (например, пролив топлива) или при нарушении указанных условий заправка, дозаправка, слив топлива из воздушного судна с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке прекращаются.

Приложение № 6

к Правилам (пп. 10.3.11, 11.9.3, 16.6.3)

Условия полета по правилам визуального полета

Местность	Скорость полета (приборная), км/ч	Условия полета по ПВП		
		высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м	видимость, м	вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков, м
В районе аэродрома вне схемы захода на посадку и вылета				
Равнинная или холмистая	300 и менее 301—450	150 300	2000 5000	50 100
Горная	450 и менее	300	5000	100
По воздушным трассам, местным воздушным линиям и маршрутам полета				
Равнинная или холмистая	300 и менее 301—450	150 300	2000 5000	50 100
Горная (высота до 2000 м)	450 и менее	400	5000	100
Горная (высота 2000 м и более)	450 и менее	700	8000	100

Примечание. Полеты на воздушных судах, не допущенных к полетам по условиям ППП, выполняются при видимости не менее двух километров.

Приложение № 7

к Правилам (пп. 10.3.15, 16.6.3)

Минимальные запасы высот над препятствием для полета при минимальных условиях ПВП

Местность	Минимальный запас высоты над препятствием, м		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м		Видимость, м	
	днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
Срочные полеты для обслуживания организаций здравоохранения, поисково-спасательные работы и тренировочные полеты						
Равнинная или холмистая	50	250	100	300	1000	4000
Горная	300	—	400	—	2000	—
Полеты транспортные и авиационные работы						
Равнинная или холмистая	—	400	—	450	—	4000

Примечания:

1. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты полета в районе аэродрома вне схемы вылета (захода на посадку) устанавливается: днем — по 5 км, ночью — по 10 км в обе стороны от оси маршрута.

2. При полете по схеме вылета (захода на посадку) полоса учета препятствий устанавливается в соответствии с правилами учета препятствий при построении схем вылета (захода на посадку).

3. При полетах по местным воздушным линиям и маршрутам полета ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий: днем — в пределах ширины местной воздушной линии, маршрута полета, ночью — по 25 км в обе стороны от оси местной воздушной линии, маршрута полета.

4. При полетах в районе авиационных работ — по 5 км в обе стороны от оси маршрута.

5. При полетах днем в равнинной или холмистой местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков 150 м и выше и видимости 3000 м и более для воздушных судов с приборной скоростью полета не более 300 км/ч высота искусственных препятствий не учитывается.

Приложение № 8

к Правилам (пп. 10.4, 10.5)

Правила вылета и прилета воздушных судов

Варианты	На аэродроме назначения		Продолжительность полета до аэродрома назначения по расчету	Количество запасных аэродромов, полет до которых обеспечивается с высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения
	фактическая погода (высота нижней границы облаков, видимость на ВПП, ветер)	прогноз погоды ко времени прилета		
1	Не ниже установленного минимума	Ниже минимума	До 2 ч От 2 до 5 ч	1 2 или 1[1]
2	Независимо от фактической погоды	Не ниже минимума	1 ч и более	1
3	Независимо от фактической погоды	Ниже минимума	Более 5 ч	2 или 1[1]

[1]В данном случае аэродром может быть выбран запасным, если прогнозом погоды ко времени прилета предусматривается высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше установленного эксплуатационного минимума воздушного судна.

Примечания:

1. При принятии решения на вылет по варианту 1 давность сведений о фактической погоде на аэродроме назначения не должна превышать одного часа с момента наблюдения.

2. При продолжительности полета до двух часов:

а) соответствие скорости и направления ветра установленным ограничениям определяется без учета его порывов;

б) разрешается руководствоваться дальностью видимости на ВПП, если посадка на аэродроме назначения (запасном) будет производиться ночью.

Приложение № 9

к Правилам (п. 10.5)

Тип захода на посадку

Тип захода на посадку с учетом минимума командира ВС (экипажа)	Прогноз погоды
По категории II или III	Не ниже минимума, соответствующего категории I
По категории I или по некатегорированной РМС	Не ниже минимума, соответствующего заходу на посадку по неточной системе
По неточной системе	Не ниже минимума, соответствующего заходу на посадку по неточной системе, увеличенного на 60 м (200 футов) по МВС и на 1000 м по видимости
Заход на посадку с круга	Не ниже минимума для захода на посадку с круга

Приложение № 10

к Правилам (п. 10.8.10)

Истинные безопасные высоты полета

№ п/п	Скорость полета (истинная), км/ч	Безопасная высота полета (истинная), м	
		по ППП	по ПВП
1	В зоне взлета и посадки		
	300 и менее (по кругу)	300	100
	более 300 (по кругу)	300	200
2	В районе подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам		
	а) в равнинной или холмистой местности и над водным пространством:		
	300 и менее	600	100
	от 301 до 550	600	200
	более 550	600	—
	б) в горной местности (горы 2000 м и менее):		
	450 и менее	900	300
	более 450	900	—
	в) в горной местности (горы выше 2000 м):		
	450 и менее	900	600
	более 450	900	—

Примечания:

1. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки должна быть при полете по ППП по 10 км, а по ПВП — по 5 км в обе стороны от оси маршрута выхода из района аэродрома и захода на посадку.

Указанные значения истинных безопасных высот для воздушных судов всех типов должны соблюдаться при полете по схеме захода на посадку до выхода из четвертого разворота.

На участке от точки выхода из четвертого разворота до первого разворота высота полета и ширина полосы учета препятствий определяются в установленном порядке и указываются в аэронавигационном паспорте аэродрома или инструкции по производству полетов на данном аэродроме.

В случаях, когда по условиям рельефа местности или по другим причинам эти требования выполнить невозможно, применяются специальные схемы захода на посадку.

2. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты в районе подхода и нижнего безопасного эшелона по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам должна быть при полете по ППП по 25 км в обе стороны от оси маршрута, а по ПВП — в пределах ширины трассы (МВЛ, установленного маршрута).

3. При полетах по ПВП на горных аэродромах в отдельных случаях для воздушных судов со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее ширина полосы учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий на ней может быть сокращена, о чем указывается в аэронавигационном паспорте аэродрома или инструкции по производству полетов на данном аэродроме.

Приложение № 11

к Правилам (п. 10.8.11)

Порядок расчета безопасных высот полета

1. Расчет безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар) производится по формулам:

$$Нбез.760 = Нбез.ист. + Нрел. — \Delta Ht + (760 — Рприв.мин.) \times 11;$$

$$Нбез.1013,2 = Нбез.ист. + Нрел. — \Delta Ht + (1013,2 — Рприв.мин.) \times 8,25,$$

где:

Нбез.ист. — установленное значение истинной безопасной высоты полета, м;

Нрел. — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней в пределах установленной ширины полосы, м;

Рприв.мин. — минимальное атмосферное давление по маршруту (участку) полета, приведенное к уровню моря, мм рт. ст. (мбар);

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке, м, или по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t_o — 15^o}{300} Ниспр.,$$

где:

Ниспр. = Нбез.ист. + Нрел.;

t_o — минимальная температура по маршруту (участку) полета.

2. Расчет приборной безопасной высоты полета в районе подхода производится по формулам:

Нбез.подх. = Нбез.ист. + Нрел. — ΔHt + (760 — Рприв.аэр.) × 11;

Нбез.подх. = Нбез.ист. + Нрел. — ΔHt + (1013,2 — Рприв.аэр.) × 8,25,

где:

Нбез.ист. — установленное значение истинной безопасной высоты полета, м;

Нрел. — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая для минимальной температуры на аэродроме по многолетним наблюдениям, м;

Рприв.аэр. — минимальное атмосферное давление на аэродроме по многолетним данным, приведенное к уровню моря. Рассчитывается по формуле:

$$\text{Рприв.аэр.} = \frac{\text{Наэр.}}{11(8{,}25)},$$

где:

Наэр. — превышение аэродрома относительно уровня моря.

3. Расчет высоты полета по аэродромному кругу (высоты круга) производится по формуле:

$$\text{Нкр.} = \text{Нбез.ист.} + \Delta\text{Нрел.} — \Delta\text{Ht},$$

где:

Нбез.ист. — установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки, м;

ΔНрел. — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий относительно уровня аэродрома в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая для минимальной температуры на аэродроме по многолетним наблюдениям с помощью навигационной линейки, м, или по формуле:

$$\Delta\text{Ht} = \frac{t_o — 15^\circ}{300}\ \text{Ниспр.},$$

где:

t_o — минимальная температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град.;

Ниспр. = Нбез.ист. + ΔНрел.

4. Расчет минимальной безопасной высоты в районе аэродрома (МБВ) производится по формуле:

$$\text{МБВ} = 300 + \Delta\text{Нрел.} — \Delta\text{Ht},$$

где:

ΔНрел. — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий относительно уровня порога ВПП по направлению захода на посадку, м;

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая для минимальной температуры на аэродроме по многолетним наблюдениям с помощью навигационной линейки, м, или по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t_o - 15^\circ}{300} Ниспр.,$$

где:

t_o — минимальная температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град.;

Ниспр. = 300 + ΔНрел.

5. Расчет безопасной высоты в районе аэродрома при полете ниже нижнего эшелона производится по формуле:

$$Нбез.аэр. = Нбез.ист. + \Delta Нпреп. - \Delta Ht,$$

где:

Нбез.ист. — установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки, м;

ΔНпреп. — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней относительно уровня аэродрома.

Высота искусственных препятствий учитывается в ΔНпреп. при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности — во всех случаях независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке, м, или по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t_o - 15^\circ}{300} Ниспр.,$$

где:

t_o — фактическая температура на аэродроме, град.;

Ниспр. = Нбез.ист. + ΔНпреп.

6. Расчет безопасной высоты полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона производится по формуле:

$$Нбез.прив. = Нбез.ист. + Нпреп. - \Delta Ht,$$

где:

Нбез.ист. — установленное значение истинной безопасной высоты полета, м;

Нпреп. — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней.

Высота искусственных препятствий учитывается в Нпреп. при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности — во всех случаях независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке, м, или по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t_o - 15^\circ}{300} Ниспр.,$$

где:

t_o — фактическая температура на аэродроме взлета или посадки (меньшая из них), град.;

Ниспр. = Нбез.ист. + Нпреп.

7. Расчет высоты нижнего эшелона зоны ожидания производится по формулам:

$$Н760ниж. \geq Нкр. + 300 - \Delta Ht + (760 - Раэр.) \times 11;$$
$$Н10132{,}2ниж. \geq Нкр. + 300 - \Delta Ht + (1013{,}2 - Раэр.) \times 8{,}25,$$

где:

Нкр. — высота круга, м;

Раэр. — фактическое давление на аэродроме, мм рт. ст. (мбар);

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке, м, или по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t_o - 15^o}{300} \text{ Ниспр.},$$

где·

t_o — фактическая температура на аэродроме, град ;

Ниспр. = Нкр. + 300.

Приложение № 12

к Правилам (п 11.5 10)

Правила входа в зону ожидания

1. Стандартные процедуры входа в зону ожидания устанавливаются для каждого из трех возможных секторов прибытия.

2. Допускается использование процедуры входа, установленной для соседнего сектора, если направление входа отличается от направления границы сектора не более чем на 5°.

3. Разворот на линию пути удаления начинается в момент выхода воздушного судна в контрольную точку ожидания.

4. Вход из сектора 1 (параллельный).

После выхода в контрольную точку ожидания:

1) выполняется разворот для следования от контрольной точки ожидания параллельно линии пути удаления в течение указанного времени ($t_{лпу}$) или до достижения навигационного параметра, затем

2) выполняется разворот на стороне ожидания для выхода на линию пути приближения или для выхода на контрольную точку ожидания, затем

3) после вторичного пролета контрольной точки ожидания выполняется полет согласно процедуре ожидания.

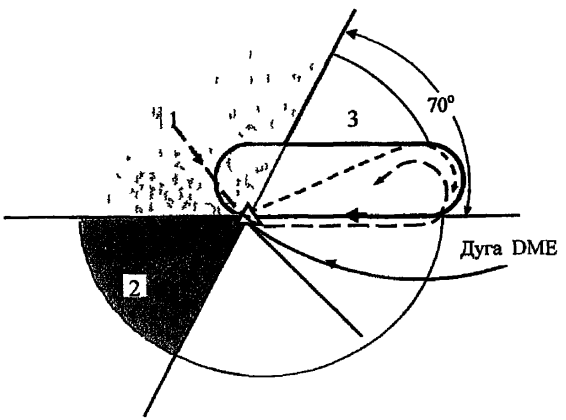

Рис Секторы входа для зоны ожидания с правым разворотом

5. Вход из сектора 2 (смещенный).

После выхода в контрольную точку ожидания:

1) выполняется разворот для следования в направлении, отличающемся на 30° от обратного направления линии пути приближения на стороне ожидания, затем

2) выполняется полет от контрольной точки ожидания в течение $t_{лпу}$ или до достижения навигационного параметра, затем

3) выполняется разворот для выхода на линию пути приближения, затем

4) после повторного выхода на контрольную точку ожидания выполняется процедура ожидания.

6. Вход из сектора 3 (прямой).

После выхода в контрольную точку ожидания выполняется полет согласно процедуре ожидания.

7. Вход в зону ожидания при полете по дуге выполняется в соответствии с процедурами входа, установленными для сектора 1 или сектора 3.

Приложение № 13

к Правилам (п. 11.5.10)

Приборные скорости полета самолетов в зоне ожидания

Высота/эшелон, м	Приборная скорость полета, км/ч	
	обычные условия	условия турбулентности
До 4200 включительно	320 для воздушных судов категорий A и B 430 для воздушных судов категорий C и D	315 для воздушных судов категорий A и B 520[1]
Выше 4200 до 6100 включительно	450[2]	520 или 0,8 M в зависимости от того, что меньше[1]
Выше 6100 до 10 100 включительно	490[2]	
Выше 10 100	0,83 M	

Приложение № 14

к Правилам (п. 11.5.10)

Приборные скорости полета вертолетов в зоне ожидания

Высота/эшелон, м	Приборная скорость полета, км/ч
До 1800 включительно	185
Выше 1800	Вертолет рассматривается как воздушное судно категории A (см. приложение № 9)

[1]Скорость 520 км/ч или 0,8 M, рассчитанная из условий турбулентности, используется для полета в зоне ожидания только после предварительного разрешения органа ОВД.

[2]Для схем ожидания, связанных со структурой маршрутов, используется скорость полета 520 км/ч.

Приложение № 15
к Правилам (п. 10.1.22)

Фразеология, используемая при перехвате воздушного судна

1. Фразеология перехватывающих воздушных судов

Фраза	Произношение[1]	Значение
CALL SIGN	КОЛ САИН	Прошу сообщить Ваш позывной
FOLLOW	ФО — ЛОУ	Следуйте за мной
DESCEND	ДИ — СЕНД	Снижайтесь для выполнения посадки
YOU LAND	Ю — ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром
PROCEED	ПРО — СИД	Следуйте своим курсом

2. Фразеология перехватываемых воздушных судов

Фраза	Произношение[1]	Значение
CALL SIGN (coll sing)[2]	КОЛ САИН (позывной)	Мой позывной
WILCO	ВИЛ — КО	Вас понял, выполняю
CAN NOT	КЭН НОТ	Выполнить не могу
REPEAT	РИ — ПИТ	Повторите Ваше указание
AM LOST	ЭМ ЛОСТ	Потерял ориентировку
MAYDAY	МЕЙДЕЙ	Терплю бедствие
HIJACK[3]	ХАЙ — ДЖЕК	Захвачен
LAND...	ЛЭНД, наименование пункта	Требую совершить посадку (наименование пункта)
DESCEND	ДИ — СЕНД	Требую снизиться

Приложение № 16
к Правилам (пп. 13.13.2, 13.13.3, 14.1.4)

Порядок передачи сигнала и сообщения о бедствии

I. Передача сигнала бедствия

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
"Терплю бедствие" — 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)	"SOS" (...———...) — 3 раза
"Я" — 1 раз	Сочетание "ДЕ" (—...) — 1 раз
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 3 раза

[1]Слоги, произносимые с ударением.

[2]Позывной, который используется для установления радиотелефонной связи с органами ОВД и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.

[3]Используется при соответствующих условиях.

Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о приеме. Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия должно быть передано сообщение о бедствии.

II. Передача сообщения о бедствии

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
В первую очередь	
"Терплю бедствие" — 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)	"SOS" (...———...) — 3 раза
"Я" — 1 раз	Сочетание "ДЕ" (—...) — 1 раз; при международных полетах — "THIS IS"
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 3 раза
Координаты места бедствия — 3 раза	Координаты места бедствия — 3 раза
Если позволяет обстановка	
Курс полета	Курс полета
Скорость полета	Скорость полета
Высота полета	Высота полета
Характер бедствия и требующаяся помощь	Характер бедствия и требующаяся помощь
Решение командира ВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию	Решение командира ВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию
Время московское (по Гринвичу при международных полетах)	Время московское (по Гринвичу при международных полетах)

III. Передача сообщения, если опасность миновала

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 2 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 2 раза
Позывной радиостанции, с которой ведется связь, — 2 раза	Позывной радиостанции, с которой ведется связь, — 2 раза
Слова "Опасность миновала" — 2 раза	Слова "Опасность миновала" — 2 раза
Слово "Прием" — 1 раз	Слово "Прием" — 1 раз

IV. Передача сообщения при вынужденной посадке (приводнении) вне аэродрома

Экипаж воздушного судна, терпящего бедствие, перед посадкой (приводнением) вне аэродрома должен в соответствии с РЛЭ включить режим АВАРИЯ автоматического аварийного радиомаяка системы КОСПАС—САРСАТ для передачи радиосигналов через искусственные спутники Земли системы КОСПАС—САРСАТ на станции приема и обработки

информации, по которым осуществляются идентификация аварийного самолета, определение координат его местонахождения, а также привод к месту аварии поисковых аварийно-спасательных средств. Включение режима АВАРИЯ может осуществляться автоматически при срабатывании датчика удара (ДУ).

После посадки (приводнения) вне аэродрома экипаж должен извлечь автоматические аварийные радиомаяки, вынести из воздушного судна на местность (на плот), не располагая вблизи сооружений, крутых склонов или других препятствий распространению радиоволн.

Включать и выключать автоматические аварийные радиомаяки вне воздушного судна поочередно в соответствии с РЛЭ.

При наличии у экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа "Комар" после приземления с парашютом работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3 часов. После этого приемопередатчик извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на три минуты в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению, которое передается в воздухе.

V. Визуальные международные знаки, передаваемые с земли (с моря, надводного судна) экипажам поисковых самолетов (вертолетов) и экипажами поисковых самолетов (вертолетов) экипажам ВС и экипажам надводных кораблей, потерпевших бедствие

Значение знака	Знак
Требуется помощь	V
Требуется медицинская помощь	X
Нет или отрицательно	N
Да или положительно	Y
Двигаемся в этом направлении	↑
Операции закончены	LLL
Мы нашли всех людей	LL
Мы нашли несколько человек	H
Мы не в состоянии продолжать поиск, возвращаемся на базу	XX
Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	
Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	→ →
Ничего не обнаружено, продолжаем поиск	NN

Примечания:

1. Размер знаков должен быть не менее 2,5 м, и их следует делать в максимальной степени заметными.

2. Знаки могут выкладываться с помощью полос ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней. Нанесение знаков на поверхность земли производится маслом, уранином и т.п.

Привлекать внимание к знакам можно с помощью сигнальных ракет, дыма, отраженного света, радио и т.д.

3. Если знаки, подаваемые с земли, поняты экипажем воздушного судна, то он обязан подавать следующие сигналы:

а) при дневном свете — покачивание крыльями воздушного судна;

б) при наступлении темноты — включение и выключение дважды посадочных фар, если воздушное судно ими не оборудовано — включение и выключение дважды аэронавигационных огней.

Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что знак, поданный с земли, не понят.

4. При выполнении поисково-спасательных работ на море могут подаваться следующие сигналы:

а) если экипажу воздушного судна надлежит передать надводному судну просьбу направиться к воздушному судну или надводному судну, терпящему бедствие, то экипаж воздушного судна должен выполнить следующие маневры:

выполнить, по крайней мере, один круг над надводным судном;

пересечь на небольшой высоте курс надводного судна перед его носовой частью и выполнить покачивание крыльями и изменение шага винта;

выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно;

б) если помощь надводного судна, для которого был предназначен сигнал, указанный в подпункте "а" настоящего примечания, больше не требуется, то экипаж воздушного судна должен выполнить следующие маневры: пересечь линию кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и выполнить покачивание крыльями и изменение шага винта;

в) экипаж надводного судна в подтверждение получения сигнала, указанного в подпункте "а" настоящего примечания, подает следующие сигналы:

поднимает кодовый вымпел (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца (это означает, что сигнал понят);

передает с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв "Т";

изменяет курс и следует за воздушным судном.

При невозможности выполнения переданных указаний экипаж надводного судна:

поднимает международный флаг "N" (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);

передает с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв "N".

Приложение № 17
к Правилам (п. 1.5)

Используемые в Правилах термины и определения

В Правилах используются 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 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 можно применять форму "абсолютная/относительная высота принятия решения" и сокращение "DA/H";

авиационная безопасность — состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации;

авиация общего назначения — гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ;

авиационное предприятие — юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ;

авиационные работы — работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей;

авиационный персонал — лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения;

аэродром — участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

аэродром временный — неклассифицированный аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенные периоды, не имеющий стационарных аэродромных сооружений и оборудования, но подлежащий учету в установленном порядке;

аэродром горный — аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома (КТА), а также аэродром, расположенный на высоте 1000 м и более над уровнем моря;

аэродром запасной — аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета;

аэродромная зона — воздушное пространство установленных размеров, предусмотренное для целей навигации и полетных заданий;

аэродром назначения — аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена планом полета или заданием на полет. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки;

аэродром совместного базирования — аэродром, на котором совместно базируются гражданские воздушные суда, государственные воздушные суда и (или) воздушные суда экспериментальной авиации. Перечень аэродромов совместного базирования утверждается Правительством Российской Федерации;

аэродром совместного использования — аэродром государственной авиации, на котором осуществляются взлет, посадка, руление и стоянка гражданских воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию и не имеющих права базирования на этом аэродроме;

аэродромный узел (аэроузел) — близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов с которых требуют специального согласования и координирования;

аэронавигационная информация — сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения (далее именуются — РТО), необходимые для организации и выполнения полетов;

аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов — обслуживание воздушного движения, обеспечение электросвязи и предоставление аэронавигационной информации, метеорологическое обеспечение аэронавигации, а также поиск и спасание;

аэронавигационный запас топлива — топливо сверх расчетного количества топлива, необходимого для выполнения полета от взлета до посадки согласно плану, являющееся частью достаточного запаса топлива для полета. Рассчитывается на случай отклонения от плана полета, в том числе возможного ухода на запасной аэродром, и не может быть меньше значения, предусмотренного РЛЭ или эквивалентным ему документом;

аэропорт — комплекс сооружений, включающий аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенных для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющих для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников;

аэростат — летательный аппарат, подъемная сила которого основана на аэростатическом или одновременно аэростатическом и аэродинамическом принципах. Аэростаты подразделяются на пилотируемые, автоматические, привязные и свободные;

барометрическая высота — показания барометрического высотомера с учетом инструментальных и аэродинамических погрешностей;

безопасная высота полета — высота полета, исключающая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней;

безопасность полетов — состояние авиационной транспортной системы, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска;

боковая полоса безопасности — там, где это предусмотрено, специально подготовленный участок летной полосы, примыкающий к боковой границе взлетно-посадочной полосы (далее — ВПП), предназначенный для повышения безопасности при возможных выкатываниях за ее пределы воздушных судов при взлете, посадке и рулении;

болтанка — беспорядочные перемещения воздушного судна, возникающие при полете в условиях турбулентности атмосферы (болтанка

считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более ±0,5 g; умеренной — до ±1,0 g; сильной — более ±1,0 g, а при посадке: умеренной — ±0,3–0,4 g; сильной — более ±0,4 g);

бортовая система предупреждения столкновений (БСПС) — авиационная система, функционирующая независимо от наземного оборудования и использующая сигналы радиоответчика вторичного обзорного радиолокатора, предназначенная для предупреждения пилота о возможных столкновениях со встречными летательными аппаратами, имеющими работающий радиоответчик вторичного обзорного радиолокатора;

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 (бортовое устройство регистрации) — любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве источника информации, используемой для проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов;

векторение — обеспечение навигационного наведения воздушных судов 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;

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;

взлет — этап полета с момента начала ускоренного движения воздушного судна с линии старта на земной (водной) или искусственной поверхности (момента отделения от указанной поверхности при вертикальном взлете) до момента набора установленных высоты и скорости полета применительно к конкретному воздушному судну;

взлет аэростата — движение аэростата в воздухе, при котором происходит увеличение высоты его полета;

взлетная дистанция вертолета — расстояние по горизонтали, проходимое вертолетом от точки старта, высоты зависания при вертикальном взлете или точки начала разбега до точки, в которой несущий винт вертолета перешел на режим косой обдувки и вертолет выполнил набор высоты не менее 10,7 м (35 футов) над рельефом местности по курсу взлета;

взлетная дистанция самолета — расстояние по горизонтали, проходимое самолетом от точки старта до точки, над которой самолет набирает высоту не менее 10,7 м (35 футов) и скорость не менее безопасной скорости взлета;

взлетно-посадочная полоса (ВПП) — часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов;

видимость (дальность видимости) — максимальное расстояние, с которого видны и опознаются объекты;

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;

видимость метеорологическая (дальность метеорологической видимости) — горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости;

визуальные метеорологические условия — метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, высоты нижней границы облаков и расстояния до облаков, при которых полет выполняется по правилам визуальных полетов;

визуальный заход на посадку — заход на посадку, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

воздушная трасса (ВТ) — установленная для полетов воздушных судов часть воздушного пространства, ограниченная по высоте и ширине, обеспеченная средствами навигации и обслуживанием воздушного движения;

воздушное движение — движение воздушных судов, находящихся в полете и на площади маневрирования аэродрома;

воздушное судно — летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды;

легкое воздушное судно — воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет менее 5700 кг, в том числе вертолет, максимальный взлетный вес которого составляет менее 3100 кг;

сверхлегкое воздушное судно — воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет не более 495 кг без учета веса авиационных средств спасания;

воздушное судно-нарушитель — воздушное судно (летательный аппарат) гражданина или юридического лица, допустившего нарушение использования воздушного пространства Российской Федерации;

воздушное судно, потерпевшее бедствие, — воздушное судно, которое получило при рулении, взлете, полете, посадке или в результате падения серьезное повреждение либо полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома;

воздушное судно, пропавшее без вести, — потерпевшее бедствие воздушное судно, поиск которого официально прекращен, считается пропавшим без вести;

воздушное судно, терпящее бедствие, — воздушное судно, попавшее в ситуацию, когда такому судну и (или) находящимся на его борту лицам угрожает опасность, которая не может быть устранена в результате действий экипажа, либо воздушное судно, с которым потеряна связь и местонахождение которого неизвестно;

временный режим — временный порядок использования отдельных элементов структуры воздушного пространства Российской Федерации, устанавливаемый на срок до трех суток для осуществления деятельности, требующей специальной организации использования воздушного пространства;

вспомогательный районный центр единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (ВРЦ ЕС ОрВД) — оперативный орган единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, предназначенный для организации воздушного движения, контроля за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства в своем районе ЕС ОрВД;

вынужденная посадка — приземление (приводнение) воздушного судна на аэродроме или вне аэродрома с изменением полетного задания из-за невозможности продолжения полета по условиям безопасности;

высота абсолютная — высота, определяемая относительно уровня моря, выбранного за начало отсчета;

высота истинная — высота, определяемая от точки на земной (водной) поверхности, расположенной непосредственно под объектом измерения, до этого объекта;

высота относительная — высота, определяемая от выбранного уровня до объекта, относительно которого производится измерение;

высота рельефа — абсолютная высота рельефа местности;

высота полета — общий термин, означающий расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна;

высота нижней границы облаков (ВНГО) — расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков;

высота перехода — высота, установленная для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе высоты полета;

высота принятия решения (ВПР) — высота, установленная для точного захода на посадку, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случае, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки;

главный центр единой системы организации воздушного движения Российской Федерации — оперативный орган единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, предназначенный для планирования и координирования использования воздушного пространства, организации воздушного движения, обеспечения разрешительного порядка использования воздушного пространства, контроля за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации в пределах воздушного пространства Российской Федерации и районов, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию (далее — ГЦ ЕС ОрВД);

глиссада — сформированная техническим средством заданная или выдерживаемая пилотом траектория снижения на конечном участке захода на посадку;

государство регистрации — государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

государство эксплуатанта — государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, — постоянное место пребывания эксплуатанта;

градиент набора/снижения — тангенс угла наклона траектории набора/снижения, выраженный в процентах;

гражданская авиация — авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики;

давление атмосферное стандартное (QNE) — установленное значение давления 1013,25 мбар (760 мм рт. ст. или 29,92 дюймов рт. ст.);

давление на аэродроме, вертодроме, в пункте:

QFE — атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП;

QNH — атмосферное давление, приведенное 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;

дирижабль — аэростат, перемещающийся в атмосфере при помощи силовой установки и управляемый по высоте, направлению, скорости, дальности и продолжительности полета;

диспетчерское разрешение — разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна при его запросе, действовать в соответствии с условиями, установленными органом ОВД;

диспетчерское указание — указание органа ОВД, предписывающее командиру воздушного судна выполнить конкретное действие;

документ аэронавигационной информации — документ, который содержит информацию, имеющую важное значение для аэронавигации, утвержденный и изданный в установленном порядке;

зависимые параллельные заходы на посадку — одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий соседних ВПП;

задание на полет — бланк установленной формы на выполнение полета (полетов) гражданского воздушного судна, предусматривающий обязательные разделы и графы и оформляемый в установленном в гражданской авиации порядке;

запас высоты над препятствием — минимальное расстояние по вертикали от воздушного судна до горизонтальной поверхности, проходящей через наивысшую точку препятствия, учитываемого в установленных границах;

запретная зона — часть воздушного пространства Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого использование воздушного пространства без специального разрешения запрещено;

заход на посадку по радиолокатору (РСП) — заход на посадку (до ВПР), выполняемый под руководством диспетчера радиолокационного контроля;

зона ограничения — часть воздушного пространства Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого использование воздушного пространства ограничено соответствующими условиями;

зона ожидания — воздушное пространство установленных размеров, расположенное, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла), предназначенное для ожидания воздушными судами своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому;

зональная навигация — метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой заданной траектории с использованием технических средств;

зональный центр единой системы организации воздушного движения Российской Федерации — оперативный орган единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, предназначенный для планирования и координирования использования воздушного пространства, организации воздушного движения, обеспечения разрешительного порядка использования воздушного пространства, контроля за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации в своей зоне ЕС ОрВД (далее — ЗЦ ЕС ОрВД);

извещение для авиационного персонала (NOTAM) — извещение, содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, имеющее важное значение для авиационного персонала, задействованного в организации, обеспечении и выполнении полета, рассылаемое средствами электросвязи;

изолированный аэродром — аэродром назначения, который для данного типа воздушного судна не имеет запасного аэродрома, а аэродром вылета выбрать в качестве запасного невозможно;

использование воздушного пространства — деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства;

командир воздушного судна — лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа;

коммерческая гражданская авиация — гражданская авиация, используемая для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и (или) выполнения авиационных работ;

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 уход на второй круг;

консультативное обслуживание воздушного движения — обслуживание с целью обеспечения оптимального эшелонирования полетов воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам;

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;

контролируемый полет — полет воздушного судна, который обеспечивается диспетчерским обслуживанием (управлением) воздушного движения;

контрольная точка аэродрома (КТА) — точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

концевая полоса торможения (КПТ) (или там, где это предусмотрено, — концевая полоса безопасности (КПБ) — специально подготовленный участок летной полосы, примыкающий к торцевой границе ВПП, предназначенный для повышения безопасности при возможном выкатывании за пределы ВПП воздушного судна при взлете, посадке и рулении;

круг полетов — установленный маршрут (схема) в районе аэродрома, по которому или по части которого выполняются набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома;

летное поле — часть площади аэродрома, на которой располагаются взлетно-посадочные полосы с боковыми и концевыми полосами безопас-

ности, рулежные дорожки, места стоянки воздушных судов, площадки для посадки вертолетов (самолетов вертикального взлета и посадки), технические позиции и площадки для подготовки воздушных судов к вылету;

летная полоса — часть летного поля аэродрома, включающая ВПП, боковые полосы безопасности и концевые полосы торможения (если они предусмотрены);

летная проверка члена экипажа — проверка практической работы члена экипажа;

летная тренировка — процесс практического обучения членов летного экипажа воздушного судна с целью приобретения (восстановления) умений и навыков при выполнении полетов на воздушном судне или на тренажерном устройстве имитации полета;

летная эксплуатация воздушного судна — процесс эксплуатации воздушного судна в объеме требований руководства по летной эксплуатации данного типа воздушного судна;

максимальная взлетная масса — максимальная сертифицированная взлетная масса;

маршрут зональной навигации — маршрут, установленный для полетов воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

маршрут полета — установленная для полетов воздушных судов часть воздушного пространства, ограниченная по высоте и ширине;

международный аэропорт — аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иные виды контроля;

международная воздушная трасса — воздушная трасса, открытая для международных полетов;

международный полет воздушного судна — полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства;

местность горная — местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с абсолютной высотой рельефа 1000 м и более;

местность холмистая — местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями рельефа от 200 м до 500 м в радиусе 25 км;

местность равнинная — местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км;

место ожидания у ВПП (предварительный старт) — участок РД или установленное место перед ВПП и, как правило, маркированное, предназначенное для остановки воздушных судов и транспортных средств перед их занятием ВПП при отсутствии указаний от органа ОВД о дальнейших действиях, а также для выполнения экипажем предусмотренных технологических процедур;

местная воздушная линия (МВЛ) — установленная для полетов воздушных судов на высотах ниже нижнего эшелона часть воздушного пространства, ограниченная по высоте и ширине, обеспеченная обслуживанием (управлением) воздушного движения. МВЛ может быть открыта для выполнения международных полетов;

местный режим — временный порядок использования отдельных элементов структуры воздушного пространства Российской Федерации, в том числе воздушного пространства, выделенного для воздушных трасс и МВЛ в нижнем воздушном пространстве зоны (района) ЕС ОрВД, устанавливаемый на срок до трех суток для осуществления деятельности, требующей специальной организации использования воздушного пространства;

метеорологическая информация — сведения, сообщения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы, экипажей воздушных судов и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);

метод числа "М" — выполнение полетов воздушных судов с числами "М", назначенными органами ОВД для обеспечения выдерживания на маршрутах ОВД установленных интервалов продольного эшелонирования;

минимальная высота снижения — высота, установленная для неточного захода на посадку, ниже которой снижение не может производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами (далее именуется — МВС);

минимальное приведенное давление ($Р_{прив.мин}$) — расчетное значение минимального приведенного к уровню моря атмосферного давления по маршруту или району полета;

минимум аэродрома для взлета — минимально допустимые значения видимости на ВПП и, при необходимости, высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данной категории на данном аэродроме;

минимум аэродрома для посадки — минимально допустимые значения видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков или высоты принятия решения, при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данной категории на данном аэродроме;

минимум воздушного судна — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа;

минимум командира воздушного судна (пилота) — минимально допустимые значения видимости на ВПП (видимости) и ВПР (ВНГО), при которых командиру воздушного судна (пилоту) разрешается выполнять взлет, посадку или полет по ПВП (ОПВП) на воздушном судне данного типа;

минимум вида авиационных работ — минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение авиационных работ определенных видов;

начальный этап захода на посадку — часть захода на посадку по приборам между контрольными точками начального и промежуточного этапов захода на посадку;

независимые вылеты — одновременные вылеты с параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП;

независимые заходы на посадку — одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда не установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий соседних ВПП;

неконтролируемый аэродром — аэродром, на котором не предоставляется диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

неконтролируемый полет — полет воздушного судна, который не обеспечивается диспетчерским обслуживанием (управлением) воздушного движения;

необходимый визуальный контакт с ориентирами — видимость ориентиров в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна;

обратная схема — общее название процедур захода на посадку с направлений, близких обратному посадочному курсу;

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.);

опасная зона — часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой в определенный период может осуществляться деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов воздушных судов;

организация использования воздушного пространства — обеспечение безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения, а также другой деятельности по использованию воздушного пространства;

организация летной работы — комплекс обязательных в коммерческой гражданской авиации и АОН (эксплуатанты) мероприятий по управлению летной деятельностью с целью достижения высокого уровня обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов;

органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) — общий термин, в соответствующих случаях означающий оперативные органы единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, а также органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, осуществляющие обслуживание воздушного движения (управление полетами) либо иную деятельность по использованию воздушного пространства (далее именуются — органы ОВД (управления полетами);

органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства — органы обслуживания воздушного движения гражданской авиации, а также органы управления полетами государственной и экспериментальной авиации;

особый случай в полете — ситуация, которая возникает в результате внезапного отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в условия, требующие от экипажа воздушного судна действий, отличающихся от обычного пилотирования воздушного судна;

переходный слой — воздушное пространство между высотой перехода и эшелоном перехода;

полет увеличенной дальности воздушного судна с двумя двигателями (ETOPS) — полет, выполняемый самолетом при одной неработающей силовой установке, по маршруту, на котором время полета с крейсерской скоростью (в условиях МСА и в штилевых условиях), от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает один час;

полетное диспетчерское обеспечение — комплекс мероприятий по организации и обеспечению полета на этапе предполетной подготовки экипажа и в полете;

полоса воздушных подходов — часть воздушного пространства в установленных границах, примыкающая к торцу взлетно-посадочной полосы и расположенная в направлении ее оси, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку;

полусмешанные параллельные операции — одновременные операции на параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП с использованием одной ВПП исключительно для вылетов, а другой ВПП — как для заходов на посадку, так и для вылетов или с использованием одной ВПП исключительно для заходов на посадку, а другой ВПП — как для заходов на посадку, так и для вылетов;

пользователи воздушного пространства — граждане и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства;

посадочная площадка — участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

потеря ориентировки — ситуация, при которой экипаж воздушного судна не знает местонахождения воздушного судна;

почти параллельные ВПП — непересекающиеся ВПП, угол схождения/расхождения между продолжением осевых линий которых составляет 15° или менее;

правила визуальных полетов (ПВП) — порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих определить местонахождение и пространственное положение воздушного судна по наземным ориентирам и естественному горизонту;

правила полетов по приборам (ППП) — порядок выполнения полетов в условиях, при которых местонахождение и пространственное положение воздушного судна определяются по пилотажным и навигационным приборам;

превышение порога ВПП — абсолютная высота порога ВПП;

предполетная подготовка — приведение в готовность личного состава, воздушных судов, аэродрома, сил и средств управления и обеспечения полетов к выполнению задач полетов (летной смены) с учетом конкретных условий;

предпосадочная подготовка — стандартные эксплуатационные процедуры, выполняемые экипажем, как правило, перед снижением для захода на посадку;

предпосадочная прямая — установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления;

прерванный заход на посадку (уход на второй круг) — установленный порядок действий экипажа воздушного судна для маневрирования при отсутствии возможности произвести посадку;

приемлемый уровень безопасности полетов — показатели, которые отражают цели уполномоченного органа в области гражданской авиации, эксплуатанта, пользователя воздушного пространства в области гражданской авиации или поставщика обслуживания, касающиеся безопасности полетов;

проверяющий — должностное лицо уполномоченного органа в области гражданской авиации, в том числе его территориального органа, или с полномочиями от уполномоченного органа в области гражданской авиации, должностное лицо, назначенное для проведения проверки практической (летной) работы членов экипажа воздушного судна в полете;

провозка — полет с целью подготовки экипажа (члена летного экипажа) воздушного судна к самостоятельным полетам на аэродром, по воздушной трассе (маршруту), в районе работ и т.п;

программа технического обслуживания — документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов;

промежуточная защитная зона — в контексте независимых параллельных заходов на посадку — коридор воздушного пространства определенных размеров, расположенный по центру между продолжением осевых линий двух ВПП, при входе воздушного судна в который необходимо вмешательство диспетчера для осуществления маневрирования какого-либо подвергающегося угрозе воздушного судна, выдерживающего посадочный курс на смежную ВПП;

пункт обязательного донесения — установленная точка (рубеж) на воздушной трассе, МВЛ, маршруте полета, схеме вылета или захода на посадку, пролет которой летный экипаж воздушного судна должен сообщить органу ОВД;

пункты полетно-информационного обслуживания — органы, предоставляющие летным экипажам воздушных судов при востребовании полетно-информационный вид обслуживания;

рабочий (эксплуатационный) 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;

раздельные параллельные операции — одновременные операции на параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП с использованием одной ВПП исключительно для заходов на посадку, а другой ВПП — исключительно для вылетов;

разрешительный порядок использования воздушного пространства — предоставление пользователю воздушного пространства возможности действовать в соответствии с условиями, выданными центрами единой системы организации воздушного движения Российской Федерации;

район авиационных работ — часть воздушного пространства, в пределах которого по установленным планам и графикам выполняются авиационные работы;

район аэродрома — часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации и выполнения аэродромных полетов;

район аэроузла — часть воздушного пространства установленных размеров с двумя и более близко расположенными аэродромами, для организации и выполнения полетов с которых необходимы специальное согласование и координирование;

район полетной информации — воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание воздушного движения и аварийное оповещение;

районный центр единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (РЦ ЕС ОрВД) — оперативный орган единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, предназначенный для планирования и координирования использования воздушного пространства, организации воздушного движения, обеспечения разрешительного порядка использования воздушного пространства, контроля за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации в своем районе ЕС ОрВД;

расчетное время прилета — расчетное время (момент) выхода воздушного судна на аэродромное аэронавигационное средство, а при его отсутствии — на центр ВПП (КТА);

ремонт воздушного судна — восстановление летной годности авиационного изделия в установленном порядке после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия воздушного судна предусмотренным нормам летной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа соответствующему типу воздушного судна (или акта оценки летной годности);

рельеф местности — естественная поверхность земли без учета искусственных препятствий;

рубеж передачи ОВД — рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором управление

движением данного воздушного судна передается от одного органа ОВД (управления полетами) другому;

рубеж ухода (возврата) — рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна к расчетному времени прилета (прибытия) было не менее минимально установленного;

руководство по летной эксплуатации воздушного судна (РЛЭ) — руководство, содержащее инструкции и информацию, необходимые членам экипажа для обеспечения безопасной летной эксплуатации воздушного судна, а также ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам;

руководство по производству полетов (РПП) — руководство, разработанное и введенное в действие в установленном порядке эксплуатантом, содержащее установленные и принятые к исполнению авиационным персоналом эксплуатанта правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов;

руление — движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки, а в отношении вертолетов — также перемещение над площадью маневрирования аэродрома в пределах диапазона высот, позволяющего использовать эффект земли, и на скоростях, принятых для руления, то есть руление по воздуху;

Сборник аэронавигационной информации Российской Федерации (АИП России) — документ аэронавигационной информации, содержащий долгосрочную аэронавигационную информацию по аэродромам и их районам, необходимую для организации, обеспечения, управления и выполнения полетов экипажами воздушных судов в пределах определенного воздушного пространства;

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);

склонные полеты — планирующие полеты сверхлегких летательных аппаратов с огибанием рельефа склона (местности) ниже уровня стартовой (взлетной) площадки;

сложные метеорологические условия — метеорологические условия, характеризующиеся видимостью 2000 м и менее и (или) высотой нижней границы облаков 200 м и ниже при их общем количестве более двух октантов;

сменный пилот на крейсерском этапе полета — пилот (в случаях, когда в составе летного экипажа воздушного судна предусмотрено два пилота, — командир воздушного судна, имеющий допуск к инструкторской работе), который назначается (определяется) для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха командира воздушного судна или второго пилота;

смешанные параллельные операции — одновременное выполнение заходов на посадку и вылетов на параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП;

сотрудник по обеспечению полетов / полетный диспетчер — лицо, назначенное эксплуатантом, которое имеет соответствующую квалификацию и оказывает поддержку, проводит инструктаж и/или помогает командиру воздушного судна в обеспечении безопасного выполнения полета;

специальная зона — зона отработки техники пилотирования (пилотажная зона), зона испытательных полетов, зона полетов воздушных судов на малых и предельно малых высотах, зона полетов воздушных судов на

скоростях, превышающих скорость звука, зона полетов воздушных судов на дозаправку топливом в воздухе, зона полетов воздушных судов с переменным профилем и т.п;

старт аэростата — начальный этап взлета аэростата, при котором происходит его освобождение от механической связи с землей или транспортным средством;

структура воздушного пространства — включает в себя зоны, районы и маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и тому подобное), районы аэродромов и аэроузлов, специальные зоны и маршруты полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны (районы полигонов, взрывных работ и тому подобное), зоны ограничений полетов воздушных судов и другие установленные для осуществления деятельности в воздушном пространстве элементы структуры воздушного пространства;

схема вылета, захода на посадку, прерванного захода на посадку — графическое представление процедуры вылета, захода на посадку, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);

схема типа "ипподром" — схема маневрирования воздушного судна 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;

техническое обслуживание — проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта в установленном порядке.

У эксплуатанта — комплекс работ, предусмотренных эксплуатационно-технической документацией (ЭТД) по подготовке воздушного судна до готового к полету состояния, выполняемых инженерно-техническим персоналом с момента выключения экипажем двигателей после выполнения полетного задания до запуска экипажем двигателей с целью выполнения нового (продолжения) полетного задания;

точка прерванного захода на посадку — точка на схеме неточного захода на посадку, в которой командир воздушного судна должен начать процедуру ухода на второй круг, если до ее пролета командир воздушного судна не принял решение о посадке;

траектория полета — совокупность последовательных положений воздушного судна в воздушном пространстве во время выполнения полета;

требуемые навигационные характеристики (RNP) — перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства.

Навигационные характеристики и требования определяются для конкретного типа RNP и/или применения;

тип RNP — величина удерживания, выраженная через расстояние в морских милях от планируемого местоположения, в пределах которого воздушные суда будут находиться в течение, как минимум, 95% общего полетного времени.

Например: RNP 4 представляет собой навигационную точность плюс или минус 7,4 км (4 м мили) на основе 95% уровня удерживания;

уведомительный порядок использования воздушного пространства — использование воздушного пространства пользователем воздушного пространства с уведомлением соответствующего органа ЕС ОрВД о начале и окончании деятельности по использованию воздушного пространства;

член экипажа воздушного судна — лицо, назначенное эксплуатантом и/или уполномоченное должностное лицо уполномоченного органа в области гражданской авиации или его территориального органа для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение рабочего (служебного) времени и включенное в задание на полет;

член летного экипажа — член экипажа, имеющий свидетельство, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушного судна в течение рабочего (служебного) полетного времени;

член кабинного экипажа — член обслуживающего экипажа, который в интересах безопасности пассажиров, сохранности грузов и выполнения специальных работ на борту воздушного судна выполняет установленные обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна в течение рабочего (служебного) полетного времени (полетной смены);

экипаж воздушного судна — лица, имеющие действующий сертификат (свидетельство) члена экипажа воздушного судна, а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа;

эксплуатационный минимум аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) — минимум для взлета и посадки, определенный в установленном порядке для аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) по категориям воздушных судов;

эшелонирование — общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

эшелон полета — установленная поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к давлению 760,0 мм рт. ст. (1013,2 гектопаскаля) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов;

эшелон нижний (безопасный) — ближайший к безопасной высоте полета, рассчитанный и установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты;

эшелон перехода — установленный эшелон полета воздушного судна для перевода шкалы барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря. Эшелоном перехода является нижний эшелон полета в районе аэродрома (аэроузла).

gost.e-ecolog.ru